



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE 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 ILLUSTREREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN



JAN. 1930 36 Sider

Fregatten „Jylland“ hilser Kronborg

50 Øre 7. AARG. No. 1



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





Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

THORNYCROFT
MOTORER.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

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.

Fiskeskipperforeningen, 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

„Om Bord i Fregatten Jylland for 50 Aar siden“, af
Viceadmiral Konow.

Fregatten Jylland som Mindeskib, af Ad. P.

Om Smagen kan ikke disputeres. Fortælling af Kapt.
E. Juel-Hansen. Tegninger af Georg Lütken.

Island Buss. Et Minde fra Havet. Af Gustav Bruhn.
Tegning af Georg Lütken.

Under kinesisk Flag. Af Kapt. Carl Larsen.

En ualmindelig Overhaling. Af Ad. Pederstrup. Teg-
ninger af Georg Lütken.

En ejendommelig Afslutningsproces. Fire Skibsskrog
gaar op i Røg.

Varslet over Klitkeglen. Da Gengældelsen ramte
U-Baad 20. Af Argus.

Matrosen fortæller: To smaa Aar med mange Op-
levelser i Australien. Af V. J., Matros. Tegninger
af Georg Lütken.

En Moders rørende Breve til Sønnen ude i det frem-
mede.

Himmel og Hav i ét. (Med Illustr.).

Mahommed Ali. En Nytaarshistorie, af Gustav Bruhn.
(Illustr.).

En Danekvindes Livsskæbne. (Illustr.).

Julefest i de arktiske Egne. Et 50-Aars Minde.

Den tyske Flodskipperkirke. Skoleskibet „Køben-
havn“. S/S. Helenes Forlis. Smaa nyt. Dødsfald.
Fødselsdage 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

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

LION
PAKNINGER.

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.

Et glædeligt Nytaar
ønskes alle »Vikings« Dener af
Redaktion og Ekspedition.

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

GARDNER
RAAOLIEMOTORER.

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

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

KØBENHAVN K.

Amaliegade 35

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

Bunkerkul-Afdeling

Københavns Bunkerkul-Depot

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter

Ingen Udgifter

Hurtig Ekspedition

A/s Major Wright & Co. *
Tlf. Helsingør Nr. 1

Helsingør Bunkerkul Forsyning
Bunkerkul til billigste Dagspriser

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

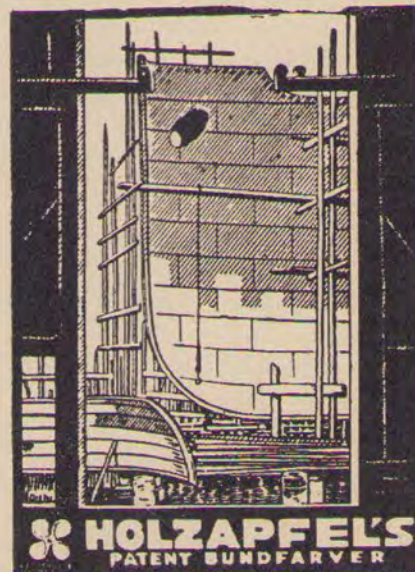
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



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

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

STUART
LYSANLÆG.

BRUG KUN **HEMPEL'S**

„Danrex“
„Krongraa“
„Titalin“
„Orientvidt“

„Blue Lead“
„Anolin“
„Rostico“

Anticorrosive, Antifouling, Boottop



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

Om Bord i Fregatten »Jylland« for 50 Aar siden

Af Viceadmiral H. Konow



Paa en Hylde i min Reol staar en lille Lommebog, der bærer tydeligt Præg af, at der er gaaet Slid paa den. Paa dens nu gulnede Blade har jeg, for over halvtreds Aar siden med Blyant nedskrevet mine Indtryk og smaa Oplevelser fra mit første Togt med Fregatten „Jylland“ i 1877.

Paa Grundlag af disse Optegnelser skal jeg, efter den ærede Redaktions Opfordring, i faa Linier gengive den lille femtemaarige Drengs Indtryk af den gamle Fregat og Livet der

om Bord. I de Dage var det Sejlskibet, der gav Drengen Lysten til at gaa til Sø, og vel især naar man som jeg fra ganske lille havde plasket i Sejlbaad. Og det skal siges, at „Jylland“, som jeg saa den ligge fortøjet ved Dokøen, med sin høje Sejlrejsning, straks svarede til min barnlige Forestilling om Sejleren paa de store Have.

Med Randslen paa Ryggen og Stortrøjen under Armen stillede jeg en tidlig Morgenstund om Bord i Fregatten, hvor vi kort efter fik styret vor Lyst til at komme til Vejrs. Hvor forekom dog denne min første Stængesalingstur mig som en hel Rejse, og en underlig Fornemmelse var det at kigge ned, naar man først havde naaet Stængesalingen, som vel sad sine 100 Fod over Vandspejlet.

Mest af alt var det dog det meget Tovværk, det staaende og løbende Gods, der optog mig. At jeg nogensinde skulde kunne faa Greje paa alt dette, forekom mig næsten utænkeligt, og dog gik det forholdsvis hurtigt. Sagen var jo simpelthen den, at Forstaael-

sen af Sejl og Rejsning ligefrem var Betingelsen for at faa Respekt for sig selv og ikke blive sat i Klasse med Mandskabet af Lægdsrullen, de usøvante.

Nedturen fra Stængesalingen var vel maaske nok saa anstrengende, uafbrudt faldt man gennem Vævingerne og skrabede Skinnebenene, og naar man saa endelig og forpustet havnede paa Dækket, blev man tilmed skældt ud for en „Skildpadde“.

Denne foragtelige Benævnelse vilde man jo ikke lade blive hængende ved sig, hvorfor det da heller ikke varede længe, inden man kunde entre lige saa godt som de Befarne 3: tage sine Ture op og ned i Løb.

Havde man været optaget af Sejlrejsningen, medens Fregatten laa stille, kan det nok være, at Begjstringen naaede Toppunktet, da man første Gang saa de mange Sejl blive sat. For en Dreng var det virkelig som at opleve et Eventyr. Først de smældende Kommandoraab, Baadsmanspibernes Triller, Folkene, som entrede for at gøre los, og endelig de 400 Mands Trampen i Dækket, naar Skøderne blev skoddet for og Ræerne hejste. Man syntes, man var med til noget stort, og naar saa endelig „Jylland“ hev til for Presset af Sejl, og det knirkede og knagede i Rejsning og Skrog, saa stirrede man med dyb Beundring til Vejrs paa de udspændte Sejl som den Skønhedens Aabenbaring, Sejlskibet for fulde Sejl nu engang er. Man forstod da ligesom bedre, hvorfor Søfolk kalder deres Skib for „hun“, Sejleren for Pres af Sejl og den gratiøse unge Pige i sin Baldragt har jo det tilfælles, at de virker betagende paa os Mandfolk.

Rigtig med i det hele syntes man dog først, at man var, naar de Sejl, hvortil man selv hørte, Boven-Bramsejlene, ogsaa var sat. Sejl og atter Sejl kunde man ikke faa nok af, og en herligere Fornemmelse, end naar Læsejlene blev sat, kunde man ikke tænke sig, og dog bidrog de sikkert i Realiteten kun lidet til virkelig at øge Skibets Fart.



Iøvrigt holdt denne Drengens Beundring for de bugnende Sejl, der gav Skibet Fart gennem Vandet, sig Resten af Livet.

Og dog skulde man synes, at det daglige Liv inden Borde nok skulde kunne kvæle Begejstringen hos en Dreng, der kom lige hjemmefra. Helt mild var Behandlingen jo ikke, og det var jo en Overgang ikke engang at faa en Tallerken, naar man skulde spise, men sammen med andre at maatte spise af en Træbakke, der ligesom Tinkruset, hvoraf man drak Kaffe, The, Øl og Punch, kun blev skyllet i Saltvand, og som Spiserekvisitter kun en Ske og den Foldekniv, man brugte til alt mellem Himmel og Jord.

Føjes nu hertil Datidens højst ensformige Kost, 1 Gang Klipfisk, 2 Gange salt Kød og 4 Gange Ærter og Flæsk om Ugen, naar man laa i Søen, var det i alle Tilfælde ikke Traktementet, der skulde begejstre En. Og dog var man tilfreds med Kosten, man fik jo dog det samme som den fuldbefarne Matros, og han var jo Forbilledet.

Sejlskibsmatrosen fra den Tid gjorde paa os Drengene et tillidindgydende Indtryk, antagelig paa Grund af hans ubetvingelige Ro og det store Skæg. At han under Landlov kunde faa sig en Rus, nedsatte ham ikke i vore Øjne, han var som Regel godmodig, og vi nød, naar han „spandt sin Ende“.

Et havde vi Drengene tilfælles med Matrosen, og det var Ulysten til Excercits med Haandvaaben, den fandt vi begge dræbende. Kanonerne, det var en anden Sag, og der var virkelig ogsaa noget vist betagende over Excercitsen med de mange Kanoner paa et Batteridæk, før da ikke at tale om, naar der blev skudt med Skarpt.

Naar Hornsignalerne lød, og der haltes i Taljer

og baksedes med Haandspader, og Kanonerne sang, naar Projektilet fo'r ud, syntes man ligefrem, at alt dette havde noget med Krig at gøre. Det var nu engang ikke saa mange Aar siden, at „Jylland“ havde været med ved Helgoland.

Iøvrigt kom dette sidste ganske pudsigt frem under Fregattens Ophold i Leith, idet der paa Gadehjørnerne i denne By blev opslaaet store røde Plakater, der meddelte, at der vilde blive Lejlighed til at bese „Jylland“, der havde været det i Træfningen ved Helgoland mest medtagne Skib. Og Tilladelsen blev benyttet i fuldt Maal, to Hjuldamperer propfulde af Besøgende lagde langs Siden, og vi Drengene var ikke lidet stolte af at blive benyttet som Ciceroner for disse. Skotter i Skørt og bare Ben, en Klædedragt, der vakte vor Forbavselse, saa jeg her for første Gang, men stolte var vi over Besøget, disse for os mærkelige Fremtoninger hørte nu engang til den Nation, der havde Verdens største Marine.

Efter vort Besøg i Leith blev vi yderligere bestyrket i vor Opfattelse af, at „Jylland“ var noget særligt. Et stolt Skib var den gamle Fregat, og en udmærket Opdragelse fik vi som vordende Sømænd her om Bord. Som Dreng var den mit Ideal af et Skib, tiltrods for at dets Rolle som Krigsmaskine allerede da var udspillet, men heldigvis vidste jeg det ikke den Gang, og selv nu kan jeg blive varm om Hjertet, naar jeg i Tankerne mindes Jyllands himmelstræbende Rejsning og de bugnende Sejl.



Episode fra 1864. Nordseeskadrens — med Fregatten Jylland — Hjemkomst efter Helgolandsaffæren. Kongen gaar om Bord.



Fregatten Jylland som Mindeskib

Fregatten
som Pryd
ved Ind-
sejlingen til
Københavns
Inderhavn



„De bygged' engang af Eg og Gran
Skibe med Mers og med Rør,
i Tusind Aar trodsed' de Ægir og Ran,
der lured' bag Revler og Skær ...“

Saaledes indleder Forfatteren *Kai Hoffmann* et lille Digt om den gamle Fregat „Jylland“, den prægtige Sejler, som vi bringer et Billede af paa Forsiden. Det er malet af Marinemaleren *Chr. Benjamin Olsen*, én blandt de mange Mænd, der interesserer sig stærkt for at bevare et skønt Minde fra en svunden Tids Skibsbygningskunst.

Den gamle Fregats Historie er ikke sammensat af det, der staar i uforgængelig Lapidarskrift, og det, der nedskrives med smaat Tryk — kort sagt af et Flertal af stolte Bedrifter og mangtoldig kuriøse Anekdoter. Som Fregatten skal bevares er det som en sidste Repræsentant for den statelige Type af Fregatter og et af de faa lyse Minder fra vor sidste Kamp for Sønderjylland.

Et pragtfuldt historisk Monument, et kraftigt-talende Vidnesbyrd for nuværende og kommende Slægter, dels om hvorledes Fortidens Træ-Fregatter saa ud, dels om dansk Træskibs-Bygningskunst i det hele, og vil Fregatten som saadan sikkert ogsaa vække Beundring og berettiget Interesse ikke alene ikke hos vor Slægt, men ogsaa hos fremmede, der besøger vort Land.

Henlagt ved Flaadens Leje ved Indsejlingen til Københavns Inderhavn vil den endelig blive et Vartegn og en Pryd, idet „Jylland“ paa denne Plads, med sine høje Rejsninger fortonende sig paa Baggrund af Orlogsværftets gamle Hovedvagt og berømte Mastekran, vil danne et Billede af sjælden Skønhed, Harmoni og Kraft.

De Impulser, en sund Ungdom vil faa til Sø-

mandslivet ved Synet og ved et eventuelt Besøg om Bord, maa man heller ikke undervurdere Betydningen af. Trænger vi ikke til noget i den Retning for ikke helt at glemme, hvad der var Nationens Stolthed i en svunden Tid: „at Dansken husvant plaskede til Søs?“

— — —
Af Fregattens enkle Historie nedskriver vi følgende:

„Jylland“ løb af Stabelen i 1860 som den yngste af de sidste tre Træfregatter, der i 50'erne byggedes paa Orlogsværftet. Fregattens første Togt gik til Verdensudstillingen i London. I Krigsaaret 1864 gjorde „Jylland“ først Tjeneste ved Østersø-Blokaden og indlemmedes derpaa i Nordsø-Eskadren, hvor den med Hæder og Kraft deltog i den sejrige Træfning ved Helgoland. Blandt de talrige andre Togter, paa hvilke „Jylland“, i de følgende Aar indtil 1887 viste Flaget, og som iøvrigt mest gik til Vestindien og Middelhavet, kan nævnes, at den i 1874 førte Kong Christian IX til Tusindaarsfesten paa Island og i 1876 paa Besøg til St. Petersburg.

I 1890 gik imidlertid „Jylland“ — saaledes som allerede var sket med de andre Træfregatter — ud af Flaadens Kampskibes Rækker og omdannedes til Kaserneskip, men i 1908 bestemtes det at sælge disse Skibe til Ophugning, og for „Jylland“'s Vedkommende maatte det blive en tysk Økse, der skulde besørge Henrettelsen sydpaa, hvilket man underhaanden fik Anelse om i maritime Kredse.

Fregatten laa allerede fortojet i Bøje 2 i Yderhavnen, og en tysk Slæbedamper var kommen op for at hente Delikventen.

Paa dette Tidspunkt springer Fiskeriinspektør *Chr. Løfting* sammen med Overingeniør *Holtermann*



om Bord og sagde — eller tænkte maaske kun — de berømmelige Ord: „Det skal ej ske!“ (som Kommandørkaptajn *Godfred Hansen* fortæller i sin Beretning om Fregatten). Løfting fik ved egne Midler og et Banklaan rejst den fornødne Kapital, og Fregatten blev købt tilbage.

Det var kækt præsteret, handlekraftige Mænd værdigt; takket være denne Indgriben gik der ligesom et Lettelsens Suk fra de gamle Veteraner, mange Søfolk og trods alt ogsaa en Mængde Hjem rundt om i vort lille Land, som følte Glæde over denne Epoke i Fregattens Historie.

Der er mange Maader at vise sin gode Vilje for en Sag paa, naar man fatter Interesse for den; men naar Pengepungen skal være med, saa er det ofte vanskeligt at faa den aabnet, for ikke at sige helt tømt, naar som i dette Tilfælde Kontanterne skal ligge fortøjet ved en Bøje uden Udsigt til at faa bjerget nogle af dem ind igen.

Sammen med Overingeniør *Holtermann* tog Løfting saa fat paa den brydsomme Sejlads med at faa Fregatten i smult Vande. De dannede den første Komité for „Jylland“s Bevarelse med Kommandør *With Seidelin* som Formand.

Men det blev trange Tider. Sagen er jo desværre den, at det, der hører Søen til, ikke er i synderlig høj Kurs herhjemme.



Der var en Gang. — Ja, *det* var der, og de, der forstod Betydningen heraf — og der var mange — sluttede sig til Opraabet om at bevare et Minde fra — Der var en Gang.

Efter den første Komités Kamp i 4 Aar træffer

I Marineministeriet overvejer man at indrette de to gamle Grønlandsskibe „Ceres“ og „Nordlyset“ til Skoleskibe for Stats- og Handelsmarinen. Meningen er foreløbig at anvende en Sum paa 60,000 Kr. til det ene Skib i dette Øjemed og saa udnytte de Erfaringer, man herved opnaar for det andet Skibs Vedkommende.

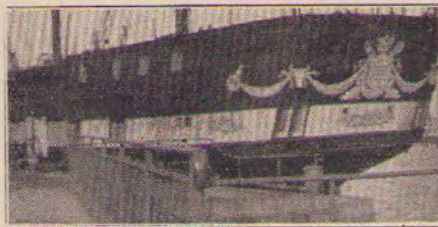
Statsministeriet søger nu om den fornødne Bevilling paa Finansloven.

Opnaas denne, vil Orlogsværftet rimeligvis komme til at foretage Ombygningen af Skibene. Derefter kan der forhandles med Marineministeriet.

„Ceres“ og „Nordlyset“ har tidligere tilhørt Grønlandske

vi i et af de kritiske Øjeblikke ogsaa paa afdøde Godsejer *Schou* fra Palsgaard ved Juelsminde, der for egen Regning holdt „Jylland“ oppe indtil sin Død i 1925.

Saa truer igen en Katastrofe den gamle Fregat.



som Boet efter den afdøde Godsejer vil sælge til Ophugning, men atter faar Løfting dette forpurret og dannet en ny Komité med Kommandørkaptajn *Godfred Hansen* som Formand.

Med Tilfredsstillelse kan Komitéen nu se Fregatten tildels restaureret ved Orlogsværftet, Skroget er omtrent færdigt — altsaa Hovedreparationen af Skibet. Nu mangler der blot for at faa „Jylland“ tilbageført til sin oprindelige Skikkelse, dens høje Rejsninger, og til dette Slutningsværk sætter Komitéen sit store Haab om, at der maaske yderligere er nogle gode danske kapitalstærke Mænd — hjemme eller ude — der lidt mere end bifalder de træffende Linier, som staar i Forfatteren *Kaj Hoffmanns* Digt:

„Gamle Træskibs-Flaade,
svanestolt og hvid,
du fandt ikke Naade
for den nye Tid!
Men lad vor Tid vrage
hvad der ej er dens,
én Ting blev tilbage:
at den Tid var Mænds.

Med sin Mastetinde,
med sin brede Raa
skal det mane, minde
om hvad ej vi saa —:
Skib ved Skib forgylt
af et Morgenskær
alle Klude fyldte
af det store Vejr!“

Ad. P.

Handel, men er nu overgaaet til Marineministeriet. De er begge gamle Skibe, men fortræffelige Sejlere og stærkt byggede.

MUSSOLINI, der med saa megen Forkærlighed har taget sig af at støtte den almindelige italienske Skibsfart, har nu udvidet sin Foretagsomhed til Fiskeriet. I klar Forstaaelse af, at kun de bedste Redskaber i Fiskernes Hænder er i Stand til at skabe forøget Interesse og Initiativ, har man nu arrangeret Konkurrencestillinger af Fartøjer, Fiskeredskaber m. m.



Om Smagen kan ikke disputeres

Fortælling af Kapt. E. Juel-Hansen — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

UNDER hele den lange Rejse ud til Mexicogolfen havde tremastet Skonnert „Marie“ saavel som dens Besætning taget de Tørn, der er uadskillelige fra Vejret, som stadig vekslede fra stormende Kuling til moderat og stille, fra Taage til klart og fra Kulde til Hede.

Det var alt, som det skulde være og ifølge Naturens Orden, og den kunde hverken Reder eller Skipper forandre paa, selv om de til Tider gerne havde villet.

Hvad der imidlertid ikke vekslede paa denne Rejse, var Kosten. Den var ens og uforanderlig kedelig, syntes Søfolkene. Og det var aldeles ikke, som det skulde være og desuden imod Naturens Orden, og baade Reder og Skipper kunde forandre særdeles meget paa den, hvis de vilde — men det var ogsaa ganske aabenbart, at de vilde ikke.

Mandskabet ombord i denne Skonnert var hverken værre eller bedre end andre Søfolk, hvad der vil sige, at de uden videre Ophævelser tog de Skrup, Tilværelsen paa Havet forsynede dem med. De heftede sig ikke ved overstandne Strabadser eller bekymrede sig om dem, der senere skulde komme, men de havde Søfolks vaagne Sans for det mere nærliggende, at Kosten, de fik, var en Del af Lønnen for udført Arbejde, og at denne Del blev større, jo bedre Maden var, og jo mere de spiste af den.

Derfor blev deres Mening om Skude og Skipper koncentreret i Kritiken over den Føde, han gav dem, og deres Ræsonneren over den præget af det Synspunkt, de maatte faa ved med egne Sanser at bedømme de Sager — om man saa kan sige — der blev sat for dem.

Men de begik den samme Fejl, man træffer i andre Samfundslag, at de lod sig vildlede af, hvad de havde haabet, og hvad de virkelig fik at bedømme med deres Sanser, og da deres Ønsker, i hvert Fald i Retning af Opdækning altid gik betydeligt højere end de nøgne Fakta, der kom i Gryden til dem, miksede de Begreberne og fandt for hver Dag Afstanden vokse mellem deres kulinariske Drømmesyn og det, de tvunget af Omstændighederne var nødsaget til at betragte som Bordets Glæder.

Hele Redeligheden kunde føres tilbage til fem—seks Dage efter Afsejlingen fra Lastehavn, thi Søfolkene begyndte fra denne Tid at anlægge det Synspunkt, de fandt bedst egnet til Forholdene — altsaa Kostforholdene.

Skipperen behandlede sine Folk godt og gav dem god Levemaade

— det var altsaa hans Syn paa det. Han krævede alt af dem, hvad han havde Ret til, og kan hælde lidt mere, men det var der ikke noget at sige til, saadan gjorde de alle. Han gav dem aldrig en ekstra Time fri, og ingen Søndag lod han passere uden at finde Anledning til lidt ekstra Sjøv med Pumpen eller lidt Kommers med Bjergning og Sætning af Sejl, selv om det ikke var helt nødvendigt. Han ræsonnerede, at skulde han føde dem ogsaa paa Helligdagene, var det ikke mere end billigt, at de gjorde sig fortjent til det. Til Gengæld var han retfærdig deri, at han ikke snød dem paa Rationerne, men saa ventede han ogsaa, at han blev fri for Klager over BESPISNINGEN.

Da Provianten var den samme, enten Skipper og Styrmand spiste den agter i Kahytten eller Folkene forude i Lukafet, var den gamles Synspunkt jo ikke forkert, at han gav sit Mandskab af det bedste, der fandtes ombord. At dette bedste selvfølgelig ikke blev ved at være lige godt, efterhaanden som Tiden gik, og Heden fik Overtaget, var en Sag for sig. Og det vedkom jo ikke Mandskabet, om han selv og Styrmanden havde en lille privat Forsyning at øse af.

Nu var det saaledes, at denne Skude i Lighed med alle andre Fartøjer ikke var forsynet med Fryseskabe. Ferske Provianter maatte derfor opbevares i fri Luft, og skønt Kødet hang under et Sejldugsovertræk i luv Stovant og kun lang-



Tremastet Skonnert „Marie“



Hvad er Meningen?

somt gav efter for Tidens Tand, maatte det dog spises, inden dette skete, og da Kødets tillige var betydelig billigere end Konservens og altid bedre end saltede Sager, var det baade økonomisk og rimeligt, at det anvendtes, mens det var taaleligt godt, og i en halv Snes Dage i Træk maatte de stakkels Søfolk slaas med Kødssuppe og kogt Kød hver eneste Middag.

Det lyder ikke saa slemt, men det maa ses paa Baggrund af, at der var andre Fødevarer ombord.

De allerførste Dage af Rejsen var den ferske Mad dog en Kilde til Glæde for Besætningen. Her var endelig en Skipper, der ikke aabnede for Saltkødtønden, saa snart Skuden var udenfor Havnen. Men efter faa Dages Forløb begyndte Sømændene at blive kede af den og at gøre Vrøvl. Først bandede de hver for sig, derpaa indbyrdes, saa skældte de Kokken ud, og da det ikke hjalp, tærskede de ham. Han var dog kun en Dreng og kunde lige saa lidt slaa igen som forandre Menuen, saa noget Resultat naaedes ikke. Da endnu den niende Dag Sejldugsposen indeholdt en Benknokkel med Kød paa, som de iøvrigt havde bemærket, Maagerne kredsede langt udenom, gik de i samlet Trop agterud til Skipperen med hele Middagsmaden i en ikke ganske proper Blikbakke og spurgte ham ogsaa samlet og i Flok, om det var Meningen, at de aldrig skulde have andet end fersk, selvdødt Hestekød at spise, for saa vilde de meddele, at de bestemt nægtede at gøre det.

Skipperen var en fornuftig Mand, der vidste, at Ret og Uret var to forskellige Begreber, der kun var afhængige af to forskellige Opfattelser. Andres Uret behøvede man derfor ikke at sørge over, og Retten skulde man blot tage og tage straks. Han saa derfor rolig paa Folkene og spurgte dem, om de maaske ikke fik deres Rationer rigtigt udvejet, om fersk Suppe og Kød ikke var den fineste Mad til Søs, og om de maaske ikke fik baade Kaal og Kartoffler til. — Skipperen var klar over, at han ikke holdt sig til Sagen, men det var heller ikke nødvendigt, naar man vilde have Ret. Og Søfolkene maatte jo indrømme, at hvad han havde sagt, var rigtigt, men,

— men den gamle havde ogsaa sit „men“, og han kaldte Styrmanden til Vidne paa, at Mandskabet erklærede, at de intet manglede af, hvad det var hans Pligt som Skipper og Ansvarshavende at give dem, og dog gjorde de Vrøvl, og han bad dem skruppe forud, hvor de hørte til, og takke deres Skaber for, at de blev saa godt forsørgede, som de gjorde.

Ja, hvad var der saa at stille op. De tyggede deres Kød den Dag og den næste med skumle Miner og vrede Tænder, og endelig den elvte Dag slog Befrielsens Time for dem, da Menuen lød paa gule Ærter kogt paa fedt, rivende salt Flæsk. Sikken en Tid, de havde gennemlevet. De havde lige til nu følt sig syge baade i Mave og Indvolde, og med Søfolks uforlignelige Evne til at bestemme Sygdomsaarsager var de alle enige i, at Kosten alene var Skyld i deres mange Svaghedsfønelser.

Og de spiste Ærter og sluprede Flæsk i sig, og efter Nydelsen af ordentlig Mad igen en Gang, kom Velværet tilbage, og Tarmene fungerede, som de skulde. „Ja, det er det, vi skal have,“ sagde de, „noget, der rigtig kan kradse op indvendig.“ De blev glade og frejdige. Deres Synspunkt blev mildt igen, de kunde endogsaa se, at deres Skipper i Grunden var en god Mand. Men han udtalte sig iøvrigt ikke om Kostforandringen til dem.

Mandag salt Kød, Tirsdag salt Flæsk og Onsdag salt Fisk. Det blev en ny Henrykkelse hver ny Middag at smaase i sig af alle de Lækkerier, der smagte saa godt ovenpaa alt det ferske.

Torsdag, Fredag og Lørdag, da Menuen begyndte forfra, var det jo nok lidt af en Gentagelse, men det var dog altid Forandring fra Dagen i Forvejen, og de saa hen til Søndagen, som ganske bestemt vilde komme med Budding og Konservens. Men det gjorde den aldeles ikke. Til deres store Forbavselse fik de i Stedet Mandagsretterne serveret og yderligere om Mandagen det, der normalt hørte til om Tirsdagen. Og saaledes blev det ved den følgende Uge. Da skumlede de, og deres Synspunkter forandrede sig for tredje Gang. De spiste Middagsmaden, fordi deres Pligter mod dem selv krævede, at de holdt sig i Live, men den glade Appetit var borte, og deres Øjnes besynderlige Indstillingsevne i Forbindelse med deres Glemsomhed overfor tidligere Betragtningssmaader, — hvori de maaske ogsaa lignede andre Samfundsklasser — bevirkede, at de nu saa paa alt salt Kød og Flæsk med fornærmede Blikke, og at vrede Tanker mod den gamle, som ikke længere var nogen god Mand, pressede dem som onde Bylder i deres Samvittighed. De bandede, og de tampede Kokken, men intet hjalp. De plejede at kende Ugens Dage paa Middagsmaden, men nu løb de vild i Kalenderen, og Surheden opstod igen i Mave og Indvolde.

Tømmermanden, der var boglærd, gentog hver Gang, de bænkedes sig om Saltmaden: „Simon, 1. Kapitel, tredje Linie fra neden.“ De spurgte ham om Meningen med denne besynderlige Udtalelse, og han forklarede: „Slaa selv op, saa vil I se, at der staar, i Dag og i Morgen og i al Evighed det samme.“

Tømmermanden steg i deres Agtelse, men heller ikke det hjalp paa Kosten, og saa gik de med Middagsmaden paa deres Bakke igen agterud til Skipperen og spurgte, om det var Meningen, at de skulde spise selvdødt, *saltet* Hestekød ret meget længere, for saa vilde de meddele, at det vilde de bestemt nægte at gøre, for de havde Ret til efter Søloven at faa fersk i det mindste om Søndagen.

Skipperen var en fornuftig Mand, der forstod at skelne mellem, hvorledes han selv og hans Folk saa paa en Sag.



Mandskabets Mening skulde man bare lade være at bryde sig om, og sin egen skulde man fremsætte saa eftertrykkelig og vedholdende, at de andre ikke kunde komme til, saa blev de altid overbevist. Og han kaldte Styrmanden til Vidne og fremhævede for Folkene sin Omtanke for dem, ved under Provianteringen at regne med fem Søndage paa Rejsen og sin Retskaffenhed ved at fordoble Antallet, og derfor havde de ikke alene faaet fem ferske Dage, men hele ti. Begribeligvis maatte Rejsens øvrige Dage saaledes blive almindelige salte Dage. Han var atter lidt udenfor Sagen, men det var nødvendigt, naar Situationen krævede det, og han fortsatte, idet han saa misbilligende paa dem: „I gjorde Vrøvl, da jeg gav jer Søndagsmad, og I gør mere Vrøvl, nu jeg har føjet mig efter jeg og giver jer Hverdagsmad. Skam jer derfor, I utaknemlige, og skrup saa forud, hvor I hører til, med samt jeres Blikhakke.“

Ja, hvad var der saa at stille op. De raadsløg i Lukafet, men foruden at være Søfolk, var de ogsaa Mennesker, og saa kunde de ikke komme til Enighed.

Skipperen var som sagt en fornuftig Mand, der blandt andet saa sin Fordel ved at handle lidt paa egen Haand med venlige og forstaaende Folk, han rundt i Havnene kom i Berøring med. Og det var et pænt lille Lager af alt muligt Kram, han havde stuvet af Vejen i Sejlkojen og under Halvdækket paa sit Fartøj. Der var Kasser med billige Køkkensager og Damestads til Negerinderne, og der var smaa og store Kommissioner for private Venner. Det hele blev en god lille Forretning, naar man forstod at komme bag om Toldbetjentene med Varerne og forresten at skjule Sagen for mange uvedkommende Øjne.

Nu nærmede Skuden sig sit Bestemmelsessted, og Skipperen vilde en Søndag se sine Pakkenilliker efter. Styrmanden, som til en vis Grad ikke kunde holdes udenfor, da han logerede agter med den gamle, var villig til at hjælpe ham, og saa gik de i Gang, altsaa Styrmanden gjorde det, mens Skipperen mere saa til. Gennemgaaende havde Kasserne det godt. Lidt Fugtighed hist og lidt Rottmærker her blev aftørret, og enkelte Kasser aabnedes og saas efter.

Saa var der en Meltønde, som Styrmanden rullede ud paa Kahytsgulvet. Den lugtede ikke godt, og derfor blev den slaaet op. Den indeholdt røgede Skinker pakket i Hakkelse, og Skinkerne toges ud til Luftning. Men helt nede i Bunden laa den

underste, og den var slem. Den var overgroet med Skimmel og lignede et laadent Dyr. Den var paa sine Steder ligesom lidt levende, og den Odeur, Kahytten fyldtes af, var temmelig kras.

Styrmanden holdt sig for Næsen og saa paa Skipperen. Dennes Ansigt afspejlede de Følelser, der samlede og i Række opstod i hans Sind: Væmmelse, Ærgrelse over Forretningstab, Frygt for de andre Skinker og Tvivl om, hvad han bedst kunde bruge den fordærvede til.

Saa lysnede det pludselig i hans Aasyn, og en god Idé banede sig Vej fra det indre op til Overfladen og slap ud gennem Munden. „Den er inte fin,“ sagde han. „Føj for Pokker, hvor den stinker. Den Skinke er absolut ikke egnet til Menneskeføde. — Lad Kokken faa den til Søfolkene.“

Og Styrmanden, der var vant til at synes som Skipperen, gik op paa Dækket og løste Rorsmanden af og lod ham gaa forud med Besked til Kokken om at komme agter. Og Kokken tog med sagkyndig Haand Skinken under Behandling. Han gned Skimlen af med Næverne og hev det udenbords, rev Be-



Det er ikke Menneskeføde — lad Søfolkene faa den

net ud og sendte det samme Vej. Saa vaskede og skrubbete han Resten i en Pøs Saltvand og bragte den forud i Gryden. Lugten vakte ingen Mistanke i Lukafet. Duften af salt Kød og Flæsk sad dem i Næsen og hindrede alle andre Lugte Adgang, og da Middagen blev hentet ind, og de med vanlige sure Miner tog Laaget af Fadet, gav Sømændene et Hyl af Overraskelse fra sig. Min Salighed, koft røget Skinke i dejlig mørk Suppe. Sikke Herreretter. De spiste og blev glade og frejdige igen. Deres Øjne fik det milde Udtryk, de kunde endogsaa se, at deres Skipper var en god Mand, skønt han som sædvanlig ikke udtalte sig til dem om Kostforandringen.

Tømmermanden mente dog, at den gamle helst vilde være gode Venner med dem alligevel, og at han derfor gav dem det bedste at spise, der var i hele Skuden, for hverken Søloven eller Rederne sagde noget om, at Søfolk skulde have saa fin Mad som koft røget Skinke, og da Maden smagte godt, var de alle enige med ham.

Skonnerten naaede omsider Havn, og ferske Provisioner kom atter ombord. Og Søfolkenes Vrøvl og Søfolkenes Synspunkter gentog sig, og det var der ikke noget at sige til, for det var Naturens Orden.

E. Juel-Hansen.

KAPTJAJN Christensen paa Motorskibet „C. F. Tietgen“ er blevet forflyttet til „Dronning Maud“, der gaar paa Ruten Oslo—København—Stettin. Derefter overtager Kaptajn Jørgensen, „Aarhus“, „C. F. Tietgen“. Føreren af „Aarhus“ bliver Kaptajn Bloch, „Dronning Maud“. Kaptajn Bloch har tidligere i mange Aar sejlet som første Styrmand paa København—Aarhus-Ruten.

MANGEAARIG Fører i Det Forenede Bogserselskab, Kaptajn H. F. Rasmussen og Hustru kan den 15. Januar fejre deres Sølvbrillup.

RADIOTELEGRAFIST af 1. Grad, Niels R. Langtved, har den 20. November modtaget Marinens Hæderstegn for 8 Aars Tjeneste som Befalingsmand i Flaaden.



Island Buss

Et Minde fra Havet

Af Gustav Bruhn — Med Tegning af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

„Nej se, hvor det bryder derovre i Vest,
hvor Havet har lysere Toner.

Det er, som om Søerne mødes til Fest
paa Skæret, med skumhvide Kroner!“

„Nej, det derude
er ikke Skær,
men ve den Skude,
som gaar det nær!

Der Skjuler sig, i Grundens Tang og Sand,
det gamle ISLAND BUSS, det sunkne Land.

Du kender ej Sagnet fra ældgammel Tid
om Landet, som ligger begravet
med Byen af Marmor, saa lysende hvid,
hist ovre, paa Bunden af Havet?

Jo, Sagnet lyder
fra Søfolks Mund:
Der, hvor det bryder,
hviler i Blund,

dybt under Nordatlantens mørke Vand,
det gamle ISLAND BUSS, det sunkne Land.

Det var en vidunderlig, blomstrende Ø,
saa frugtbar og skøn alle Vegne,
der løb en Strøm i den dybgrønne Sø
med Varme fra Tropernes Egne.

Den tog al Kulde
og Vinteris,
saa sprang af Mulde
et Paradis.

Med Palmelunde bræmmede sin Strand
det gamle ISLAND BUSS, det sunkne Land.

Med Elvene skyllede Guldklumper ud,
og Havet skød Rav over Strande.
Fra Bjergenes Marmor- og Ædelstensbrud
gik Skatte saa vidt over Lande.

Ja, Loddet viser,
naar det naar Bund,
os Marmorfliser
fra Dybets Grund.

Saa stor en Rigdom skænkede' til hver Mand
det gamle ISLAND BUSS, det sunkne Land.

ISLANDS BUSS omtaltes første Gang i Aaret 1578, da et af den bekendte britiske Admiral og Søfarer Sir Martin Frobishers Skibe, „Buss of Bridgewater“, paa Vejen hjem fra Frobisherstrædet blev skilt fra de øvrige Skibe, og efter Hjemkomsten berettede at have set en stor Ø mellem Island og Grønland. Øen blev herefter aflagt i Datidens Søkort.

Om Island Buss skriver V. Garde i sin „Vejledning til Besejling af Grønland o. s. v.“ saaledes: „Noget forbi Islands vestlige Længde passerer man det saakaldte Islands Buss. Det ligger efter Grønlandsfarernes Opgivende mellem 28 og 32 Graders V. Lgd. paa ca. 60 Graders N. Br., og undgaas af en Del Skibsførere. At der intet Island Buss eksisterer nu, derom er alle enige; men om Virkningen af det gamle, nu forsvundne Buss er Meningerne delte. Det paastaas, at Søen i dette Nabolag skal have Tendens til at antage Karakteren af Grundbraad, og det menes, at undersøiske Skær eller vulkanske Kræfter skulde være Aarsagen hertil.“



Kan Rigdom end fremskaffe Ære og Magt,
kan ogsaa den Ulykke volde.
Da Øfolket leved' i Hovmod og Pragt,
blev Hjerterne haarde og kolde.

Vellystens lede
Lænker dem bandt —
Tid til at bede
aldrig de fandt.

Saadan laa knuget under Mammons Band
det gamle ISLAND BUSS, det sunkne Land.

Og Kongen af Landet blev trodsig mod Gud:
„Mig magter han ej at betvinge.
Saa længe som Landet bestaar,“ lød hans Bud,
„skal Kirkernes Klokker ej ringe!“

Fra Bjerget flammed'
da Vredens Ild,
og Søen glammed'
af Harme vild.

Af Jorden svandt i Sammenbrud og Brand
det gamle ISLAND BUSS, det sunkne Land.

Derude det hviler i fredelig Blund,
omsuset af Søfugles Vinger.
Men lytter Du til i den rigtige Stund,
da hører Du Klokkerne ringer

i Dybet nede.
Dets Hjerte slaar!
Dets Slag som vrede
Braad til os naar.

Og Havet skærmer blidt mod Tidens Tand
det gamle ISLAND BUSS, det sunkne Land.

To Gange om Aaret, ved Solhvervets Tid,
dog løses de Baand, som det binder.
Og Øen med Byen saa lysende hvid,
med Kupler, med Taarne og Tinder
fra Solen viger,
til den staar op,
af Dybet stiger
paa Bølgens Top.

Da ser Du hist i Horizontens Rand
det gamle ISLAND BUSS, det sunkne Land.

Og Skipperen tav. - Det blev Solnedgangsstund,
et Under i Farver og Toner!

Det var, som nu opstod fra Nordhavets Bund
derude i Solglødens Zoner,
hvor Braaddet brummed'
i munter Dans,
og Søen skummed'
med gylden Glans

som smeltet Guld paa purpurfarvet Vand —
det gamle ISLAND BUSS, det sunkne Land.

Den tyske Flodskipperkirke



Et Besøg i Westhafen

Den 13. November i Aar blev der i en Mængde smaa Havnesteder ved Floden Spree i Tyskland fejret et nok saa ejendommeligt Jubilæum af saa godt som alle Flodskibsfolk og Havnearbejdere paa den Strækning, Floden løber igennem paa sin Flugt til Havet.

Den Dag var det nemlig 25 Aar siden, at Generalsuperintendenten Faber indviede det mærkelige Fartøj, som vi ovenfor bringer et Billede af.

De mange Folk, som har deres Gerning ved Flodfarten, havde før den Dag, da deres svømmende Kirkeskib blev til Virkelighed, meget ringe Lejlighed til at søge ind til Guds Hus.

Det var kun, naar en Præst fra en eller anden nærliggende Kirke forrettede en Gudstjeneste for disse farende Folk, at det fandt Sted paa den aabne Flodbred, enten det nu var godt eller ondt Vejr. Men mange maatte undvære denne Helligdags-Gudstjeneste, og det gav saa Stødet til, at man fik indsamlet saa mange Midler, at man kunde faa bygget et kirkeligt indrettet Flodfartøj, udelukkende i den gode Hensigt at tjene til Andagt for Flodskibsarbejderne paa Vand og i Land.

Den svømmende Kirke er da ogsaa meget søgt og ustandselig paa Farten fra den ene til den anden Plads.

Jubilæet blev fejret i flere Dage, fra Sted til Sted sejlede Skibet, og Kirkeskibsklokken kaldte ikke forgæves paa Menigheden.





Under kinesisk Slag

Eftertryk forbydes

Af Kapt. Carl Carjen

LIGESOM de neutrale Magters Farvande under Verdenskrigen blev oversaaet med Minefelter, saaledes havde Russerne under den russisk-japanske Krig paa den mest rigoristiske Maade udlagt Miner langs hele Manschuriets Kyst. — Ja, man kan næppe benytte Ordet „udlagt“ i denne Forbindelse, thi de var paa den mest uregelmæssige Maade udkastede her og der — saaledes at al Natsejlad nord for den 36. Breddegrad ansaas for farlig. At Liaofloden ogsaa havde faaet sin Skærv, fik vi Syn for, da vi efter 48 Timers Hvile atter var for udgaaende fra Newchwang; thi ved Flodmundingen havde de japanesiske Marineautoriteter landet nogle af disse „Trofæer“, som de naivt kaldte dem. Disse var af kinesiske Fiskere fundet paa de lave Banker, som findes udenfor Liaoflodens Delta, og af disse slæbt ind til Munden i den Tro, at de var bortdrevne Fortøjningsbøjer og behandlet som saadanne, saa det var et Guds Under, at ingen af dem var eksploderet under Transporten.

Trods mange Kineseres — i dobbelt Forstand — skæve Blik til Japanernes Gøren og Laden i Manschuriet, findes der i Massevis af Kinesere, som er taknemlige for disse deres smaa gule Fætteres Nærværelse der, thi uden dem var denne nordlige Landsdel næppe blevet Emigrationscenter for de stakels Kinesere, som grundet paa den evindelige Borgerkrig, Bandithærgen og utaalelige Skatter maa forlade deres Fødeegn og søge Eksistens andre Steder.

Det er først og fremmest den Ro og Orden, som Japanerne har indført i Manschuriet, dernæst de uhyre Arealer af uopdyrket frugtbar Land, som Liaofloden løber igennem, der tiltrækker den kinesiske Emigrant. Og at Newchwang var Debarkeringscentret fik vi Syn for under vort Ophold der, thi daglig ankom Skibe — overlastede med Emigranter — som mærkeligt nok havde undgaaet de Miner, Japanerne var i Færd med at tilintetgøre.

Fra Lægmands Standpunkt maatte det synes mærkeligt, at vort Skib — som kinesisk Regeringsskib — og dertil vajende kejserlig kinesisk Vimpel — ikke — paa kinesisk Territorium — tog Affære og gav en Haandsrækning med i

dette for Søfarten vigtige Problem. Hertil kan kun svares, at vi havde strenge Ordre til ikke at blande os i noget som helst, der havde med Kinas Forsvar at gøre. At der under dette skjulte sig Toldvæsenets Angst for at miste sine Skibe, forstod vi alle om Bord, og sandsynligvis havde den, som var ansvarlig for ovennævnte Ordre, haft vore egne dyrebare Liv

i sine Tanker, thi han var sikkert klar over, at ingen om Bord havde den fjerneste Anelse om, hvorledes en Mine skulde behandles paa nært Hold, og vi om Bord forstod ogsaa, at det var af samme Aarsag, at de kinesiske Flaadeautoriteter holdt sig tilbage, saa enhver, lige fra „Himlens Søn“ og ned til den emigrerende Kuli, maatte være Japanerne taknemlig for den Interesse, disse udviste ved at rense Kinas nordlige Kyster for skjulte Farer.

At vort Arbejdsfelt — „The Bittern

Shallows“ — maaske ogsaa skjulte nogle af disse „Trofæer“, kom mærkeligt nok ikke i vor Skipperes Tanker, thi da havde han vel næppe paataget sig Ansvar for Skib og Besætning, som han gjorde, nemlig ved atter at lodde fra Skibet. Men i Messen, hvor Ytringsfriheden — indenfor visse Grænser — var ens for alle, erfarede vi under et af Maaltiderne, at mindst hos en af dennes yngre Medlemmer var Minernes Eksistens ikke forglempt, thi pludselig kom fra dennes Læber det ikke meget opmuntrende Spørgsmaal: „Hvad en Mineekspllosion under Maskinrummet kunde udarte sig til“.

Vi forstod straks, at dette var Revanche for et Udestaaende, han havde med en af Maskinofficererne. Naa, dette Udbrud blev af de tre godmodige Skotter, som paa det Tidspunkt var ansvarlig for „Chuentiao“s Maskineri, taget med den største Sindsro, maaske kunde

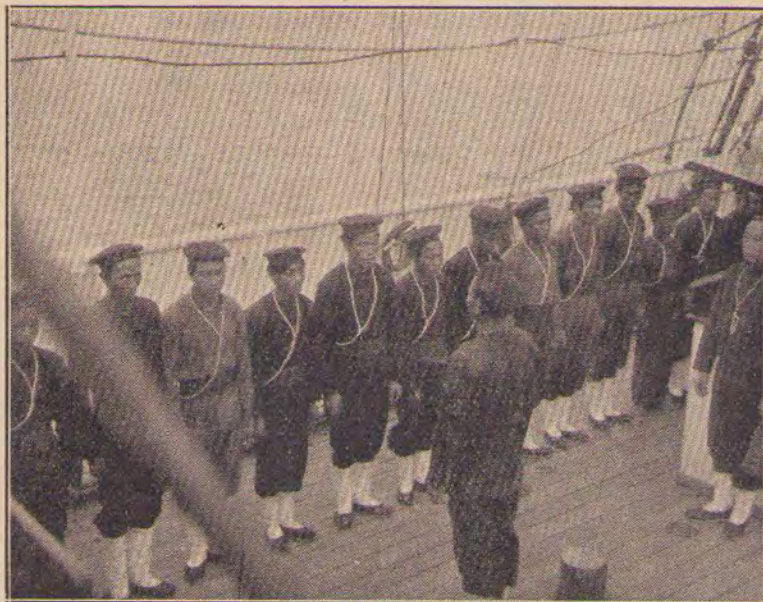
man i 1. Maskinmesters Blik læse, at han havde Besvær med at tilbageholde Ordet „Idiot“; et endnu skarpere Blik fra 1. Officer — Messens Præsident — bragte straks Konversationen hen paa et mere opbyggeligt Emne. At et Blik var nok til at dæmpe en ubehersket Officers Temperament, beviser, at Disciplinen i de under Artiklen „Under kinesisk Flag“ omtalte Skibe var, som den burde være, thi hvad en udisciplineret Stab af europæiske Officerer af forskellig Nationalitet i et med kinesisk Mandskab bemanded Skib kan



„The Bund“, Shanghai



Newchwang By — Europæisk Kvarter



Chuentiao's Besætning. — Mønstre til Landlov i Newchwang

føre til, havde vi som gamle Kinafarere mange grelle Beviser for.

Uden Uheld havde vi i Løbet af nogle Dage fulden den hydrografiske Del af vor Kommission og havde nu den topografiske Del tilbage; ved denne forstaar man først og fremmest Kortlægningen af Kystlinien, altsaa Grænsen mellem Hav og Land, dernæst de forskellige iøjnefaldende Punkter indenfor denne, som man mener, at den Søfarende kan benytte til terrestriske Stedbestemmelser — men paa saadanne er Kina et fattigt Land, dér finder den anduvende Søfarer hverken Kirker eller Møller, ja ikke saa meget som et Skovdrag. Kinas 3500 Miles lange med hundredevis af Klippeøer tæt bestrøede Bjergkyst ligger, som det af Vorherres Haand blev skabt; naar man undtager de med lange Afstande fra hinanden byggede Fyr, kan intet — skabt med Menneskehaand — skues fra Havet.

„Coastlining“ — som Kortlægning af Kystlinien i daglig Tale kaldes ombord i et Opmaalingsskib, hvor det officielle Sprog er Engelsk — var en junior Officers Job. Paa Yangtzedeltaets hundrede Bredder havde vi givet dyre Lærepenge og høstet rig Erfaring paa dette Felt, ja havde dér adskillige Gange sunket i Mudder til Armhulerne og i Tankerne været paa Vej til Yangtzedeltaets Antipoder, Erindringer, som aldrig udslettes af ens Hukommelse; men her paa Manschuriets stenhaarde Konturer, hvor man havde fast Underlag under sine Skosaaler, forekom det hele os derimod som en Sport, kun havde Vorherre — hvad der angik Øer — ikke været saa rundhaandet paa den Strækning, hvor vi skulde arbejde, thi der fandtes ikke en eneste, saa vi haabede, at de tre Bjergtinder, vi havde benyttet til den hydrografiske Opmaaling, ogsaa kunde gøre Nytte for den topografiske.

Det var for os unge lidt af et Eventyr at blive sluppet løs paa en fremmed Kyst, paa et „Terra incognita“, kunde man næsten kalde det, thi naar man undtager de engelske Søofficerer, som engang i Tidernes Morgen havde kortlagt denne Kyststrækning, havde den næppe siden været betraadt af nogen hvid Mand. Det var derfor med lidt Spænding, at vi den næste Morgen hørte Baadsmanspiberne kalde „Coastlining party“ til Mønstring — det vil sige, at de Kinesere, som skulde ledsage os, mønstrede med alle de Grejer, som vi

skulde benytte paa denne lille Ekspedition, dog kun med hvad der angik Forplejningen. Resten sørgede vi selv for, og i denne var indbefattet Sekstant, Skitsebog, Pibe og Tobak og endelig den overalt i Kina uundværlige Browning-Revolver med tilhørende Ammunition.

Med et hastigt „Au revoir“ forlod vi Skibet, denne Gang under Sejl, i vor smarte Gig og satte Kursen mod vort eneste kendte Sted paa Kysten, nemlig Saddle Bay — samme Sted hvor vi havde etableret vor Station for Vandstandsmaalingen. Saasart vi kom denne paa Prajehold, sendte vor Bøvmænd et skingrende „Pack up“ ind mod de dér stationerede Kinesere, og at de havde forstaaet det, fik vi straks Syn for, for i Løbet af „No time“ havde de alle deres Grejer pakket sammen. — Paa vor Forespørgsel, om de paa nogen Maade var blevet forulempet, fik vi det Svar, at de ikke havde set en levende Sjæl. Kort efter var de paa Vej ud til Skibet, og straks efter begyndte vi seks, som var blevet tilbage paa Kysten, at orientere os og fandt os hurtigt til Rette med Naturomgivelserne. De tre Bjergtinder, mellem hvilke vi fra Skibet havde maalt i Tusindvis af

Vinkler, og hvis Konturer efter dette var os lige saa uforglemmelige som vore Forældres Ansigtstræk, viste sig fra det Punkt, hvor vi stod, som skarpe Silhuetter, ca. 20 Miles i Baggrunden, og intet kunde, saa vidt vi kunde se, paa den Kyststrækning, vi skulde bevandre, skjule vort Vue af dem.

Som Senior og født under Sydkorset valgte min Kollega at gaa sydover, og dermed skiltes vi. Som tidligere nævnt er det Højvandslinien, som i et Søkort danner Skel mellem Hav og Land — dette var et Held for os, thi denne havde Havets evige Rejsen og Falden afmærket med udslettelige Mærker



Den østlige Ende af den kinesiske Mur, hvor den løber ud til Havet ved »Shan-hai-kuan«. I Forgrunden Peking-Mukden Banelinier



Russiske Miner, landede ved Liaoflodens Munding

paa Klipperne, saa det gjaldt blot om at følge disses Bøjninger og Snoninger og af og til tage en Observation og imellem disse skitsere Kystens Udseende. Og saa naturligvis bestemme Beliggenheden af mulige fra Søen iøjnefaldende Punkter, af disse sidste fandt vi dog ingen passende; derimod passerede vi paa vor Vej nordover nogle gamle fortlignende Mure, som sandsynligvis engang forlængst havde gjort samme Nytte som den kinesiske Mur. Da vi var heldig med Vejret, skred vi rask nordover — stoppede op for en Bid Mad, naar Sulten faldt paa. Ved Aftenstide kom vi til en vistnok Aarhundreder gammel, forfalden Ruin, og her besluttede vi at slaa os ned for Natten. Efter et godt Maaltid, en Pibe Tobak og lidt Konversation, i hvilken de to Kinesere paa deres „pidgin“-Engelsk stadig førte Ordet, og som mest drejede sig om de Opmaalings ekspeditioner, de havde deltaget i — paa et Tidspunkt, hvor der kunde være Tvivl om, at vi junior Officerer var født. Inden for denne Ruins Mure indrettede vi vort Sovested, og da Mørket hurtigt faldt paa, var der ikke andet at gøre end at gaa til Køjs. Ved Dag gryvandede vi atter op til en fin Dag, fik hurtigt Morgentouillet i Orden og pakkede op for at fortsætte, men forinden eksaminerede vi Ruinerne, som havde tjent os til Natteherberge, og fandt indhugget i dem adskillige Initialer med Aarstal omkring 1820-erne, sandsynligvis indhuggede af de engelske Søofficerer, som havde udført den oprindelige Kortlægning af denne Del af Kina. Op til dette Tidspunkt havde vi ikke mødt en levende Sjæl, hverken i Form af Mennesker eller Dyr, men det var forstaaeligt, naar vi skuede ud over den Stenørken, som vi vandrede paa Kanten af, og hvor der ikke fandtes Føde nok for en Gedebuk.

Efter 3 Dages Marsch havde vi bestemt Beliggenheden af den Kyststrækning, som vor Kaptajn havde beordret, og var saa heldig at kunne praeje en mindre Junk, som for en lille Sum sejlede os tilbage til vort Skib, hvor det andet „coast lining party“ kort i Forvejen havde indfundet sig.

Da vor direkte Forbindelse med „The Bittern Shallows“ nu kunde regnes for afsluttet, lettede vi og stod atter nordover mod Newchwang for der at meddele vore officielle Forbindelser, at vort Arbejde var fuldendt, og imedens gennemgik vi, der havde været i Land, en haardt tiltrængt Renselsesproces, for derefter at gaa i Gang med at nedtegne vore



Kao-shan, c. 700 Fod høj

topografiske Observationer, saaledes at det hele kunde være færdigt til Forevisning i Tilfælde af, at Newchwang-Autoriteterne ønskede at se det.

At d'Herrer ombordblivende Officerer ogsaa havde gjort noget nyttigt under vor Fraværelse og ikke udelukkende havde benyttet Tiden til Kortspil og anden Lediggang, fik vi Syn for, da vi paa Kommandobroen fik placeret det snart af Slid ukendelige Tegnebræt, thi herpaa var alle Lodskuddene reducerede til Lavvande ved Springflod og sammen med Dybdekurverne indtegnet med kinesisk Blæk, og endelig havde de gjort Forsøg paa at renviske den Plads, som var forbeholdt den Del af Manschuriets Kyst, vi havde vandret henover. Ja, man maa kalde det et Forsøg, thi hvad Effect — Sodregn fra Dampbarkassens uundværlige Skorsten, blandet med Cigaretaske, dryppende fra vor under den trykkende Hede eneste Stimulans, og dertil lidt Søstænk — kan influere paa et Tegnebræt, efter at en Stationspointer i maanedsvis er gledet henover dets engang saa snehvide paaklistrede Tegnepapir, forstaar kun den, som har haft med Opmaalning at gøre. Naa, de tre uundværlige røde Cirkler, som repræsenterede de tre Bjergtinder, hvorom alt havde drejet sig, og hvis Positioner havde kostet den danske Ingeniør ved Søkortarkivet, Bülow-Radens og hans Medhjælpere, mange drøje Ture at finde, kunde vi da se, og ved disses Hjælp fik vi overført vore topografiske Optegnelser, for derefter at overlade Resten til Søkortarkivets erfarne Tegnere.



Fyrstationen paa Shantung Halvoens N. Ø. Pynt

Vort Ophold i Newchwang blev ikke langt. Der indløb et Telegram fra Marindepartementet i Shanghai sigende, at man der ønskede vor Nærværelse snarest. Da vi havde en god Forsyning af Kul om Bord, tog vor Kaptajn den raske Beslutning at afgaa samme Dag, og i Salonen fejrede vi sammen med nogle faa af vore Venner det traditionelle Afskedsbæger, og før Mørkets Frembrud var vi klar af Liaoflodens Delta og godt paa Vej til vor næste Kommission, som gjaldt Shan-hai-kuan — beliggende hvor den kinesiske Mur løber ud til Havet — for der at inspicere nogle Interesser henhørende under vort Departement, som man mente var molesteret under Anlæggelsen af Mukden—Peking-Banen. Efter at have fundet alt i Orden benyttede vi Lejligheden til et kort Besøg paa den af mange kendte, men kun af faa sete Mur, som jo nu efter Banens Anlæg næppe kan anses for at henhøre under Begrebet Fortifikation.

Efter dette fortsatte vi Rejsen sydover, løb ind gennem Miau-tau-Øgruppen for der at beskue den meget interessante Ø Kao-shan, hvis cirka 700 Fod stejle Klippevægge virker meget imponerende, og endelig anløb vi Shantung-Halvøen, paa hvis NO Pynt Kinas ensomste Fyr ligger, og hvis europæiske Fyrmester — med Ensomhedens Præg i sine Øjne — rapporterede „Alt vel“. Efter 2 Dages Sejlads derfra var vi atter tilbage i Shanghai og kunde med en vis Sindsro efter et godt udført Arbejde nyde Synet af Travlheden i Østens Metropolis.



En ualmindelig Overhaling

Af Ad. Pederstrup — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

Den unge vordende Skipper var kommen til København for at overtage Føringer af hans Farbroders Skib, Barken „Elisabeth“. Den tidligere Kaptajn havde trukket sig tilbage efter et langt og daadrigt Sømandsliv, og Neven havde faaet Stillingen under et stærkt Pres fra hans Faders Side, der selv som Skipper havde været med til at grundlægge Broderens Rigdom.

Den vordende Fører havde været ude at se paa Skuden og var formelig stolt af sit Held. Der var bare en eneste Ting, han var misfornøjet med, og det var „Elisabeth“s gamle Besætning.

Lige fra den halvhundredaarige Styrmand og ned til Letmatrosen burde de efter hans Mening afmønstres den Dag i Dag — koste hvad det vilde, for saadan en overlegen og forsoren Maade, de havde modtaget ham om Bord, havde han rigtignok slet ikke tænkt sig mulig.

Et meget selvbevidst Mandskab og en gammel Tverdriver af en l. Styrmand havde han rigtignok ikke ønsket sig under sin første Skippersejlsads, til og med paa en Kinofart.

Ankommen til Farbroderens Kontor var denne ikke hjemme, men ved et stort Skrivebord i det bagerste Værelse sad en nydelig ung Kontoristinde og arbejdede med en Mængde Skrivelser foran sig.

— Saa venter jeg her saalænge, sagde han til den unge Kvinde, efter at han havde faaet at vide, at Onklen var et Ærinde i Byen.

— Ja, vær saa god at tage Plads, sagde hun med et aller-kæreste Smil.

Han bukkede, satte sig og tænkte: Det var dog en dejlig lille Rose, Onkel her har faaet fat i, hun er næsten sødere end hele Buketten hjemme i Aalborg. For at indlede en

længere Konversation fortalte han, hvem han var, og at han skulde overtage „Elisabeth“.

— Ja saa, svarede hun, drejede Stolen lidt mod ham og betragtede ham nøje. Mere sagde hun ikke; men det forekom den unge Mand, som om hun ligefrem slugte ham med sine brune Øjne. Han turde godt vædde paa, at hun i den Grad tog Maal af ham, at hvis han skulde have et Sæt Tøj, kunde hun sy det saa nøjagtigt, at der ikke skulde mangle saa meget som en kvart Tomme i Længde og Bredde. Men hvor var hun dog sød.

— Undskyld, fremstammede han, jeg forstyrrer Dem vel ikke?

— Aldeles ikke, smaae hun, Deres Onkel maa vist ogsaa straks være her, og igen maatte han slaa Øjnene ned for hendes vidunderlige Blik.



— Kaptajnen og l. Styrmanden skulde hænges eller springe over Planken for deres Sejlsads

Han følte sig næsten skamfuld. Om Bord i et Skib skulde han nok kunne staa for Skud, men over for saadan et

Pigebarn blev han genert. Fy for Pokker, sagde han for sig selv, men strammede sig dog lidt efter op til at tale om Skibe, Havet, Mandskab, ja endog om Kvinder i Havn, og omsider opnaaede han Vished for, at hun godt kunde sympatisere med Søfolk, naar de vel at mærke var retskafne og brave helstøbte Mænd, føjede hun meget skarpt til.

Saa meget havde den unge Mand faaet ud af hende, da Onklen viste sig og hød ham Velkommen.

— Naa, hvad synes du saa om „Elisabeth“? Prægtigt Fartøj, ikke sandt?

— Jo, Onkel, men Besætningen er jeg ikke saa begejstret



for, fløj det ham lige straks ud af Munden, idet han maatte give sine Tanker om denne Ting Luft.

— Det var dog trist, min Dreng, for det Mandskab, der er nu, faar dog den bedste Anbefaling af din Forgænger. Og havde min Broder ikke været din Fader, og havde du ikke været din Gerning voksen, som du faar Skyld for at være, saa havde du ikke kommet ud med „Elisabeth“ som Fører, det kan du rolig tage Gift paa.

Den unge Mand fik samtidigt et saa knusende overlegent Blik af den unge Dames brune Øjne, at han atter kom ligesom i Forlegenhed. — Han

maatte igen stramme sig op, da han svarede:

— Det er dog mig, der skal føre „Elisabeth“.

Og med Hensyn til 1. Styrmanden og de fleste af Besætningen

saa —

— Ja, saa er det netop derfor, jeg vil have, at du sejler med „Elisabeth“, forstaar du. Men du skal se, det klarer sig nok, og saa kan vi tales nærmere ved, naar du atter vender tilbage. Nu kan du komme her igen om en Times Tid og faa dine Instruksler. Jeg har en Del at gøre med andre vigtige Sager i Mellemtiden.

Den unge Mand var hverken i Perlehumør, da han gik, eller da han vendte tilbage. Han følte sig flov, da han passerede Kontoristinden for anden Gang, og at hun nu, hverken ved Afgangen eller ved Ankomsten saa meget som værdigede ham et Blik, var næsten sønderknusende for de Følelser, han syntes at nære overfor hende.

Der gik et langt Stykke Tid, inden „Elisabeth“ atter laa ved et københavnsk Bolværk. Skibet var kommet meget tidligt ind om Morgenen, Byen sov endnu, men Kaptajnen gik op og ned ad Dækket og ventede paa Faderens og Onklens Ankomst. Dog, der skulde gaa flere Timer hen, inden dette skete. Den unge Mand havde sat sig tilrette i et lille Lukaf i Dækshuset, da 2. Styrmand var skode ham, at nu kom Gæsterne. Inden Kaptajnen havde rejst sig, var de over ham. Og de fik ogsaa Lov til at blive der, saadan overvældedes han af Forespørgsler og Velkomstord.

— Lad os endelig blive her, sagde Faderen, da Sønnen

vilde have dem hen i lidt bekvemmere og mageligere Omgivelser.

— Ja, her er godt allevegne om Bord, sagde Onklen bifaldende.

— Det glæder mig, for jeg holder ogsaa mest af at være her, her kan nemlig Fader og Onkel tro, at jeg har faaet en Overhaling, som jeg har haft godt af, indflettede den unge Mand.

— Er du ikke vokset fra det endnu, naar du sejler som Skipper, hvadbehager, min Dreng, sagde Faderen.

— Jo maaske fra det, som Menneskene kan give os, men ikke fra det, som Vorherre giver fra sig.

Onklen og Faderen vilde nok have lidt mere af den Tønde, de vekslede hastige Blikke og sad tavse for at vente paa Fortsættelsen.

— Se Onkel havde Ret hvad angaar Besætningen. 1. Styrmanden er maaske ikke saa godt med paa Sjakkeriet med Handelsmændene, det kan være, men Sømand, det er han knage mig.

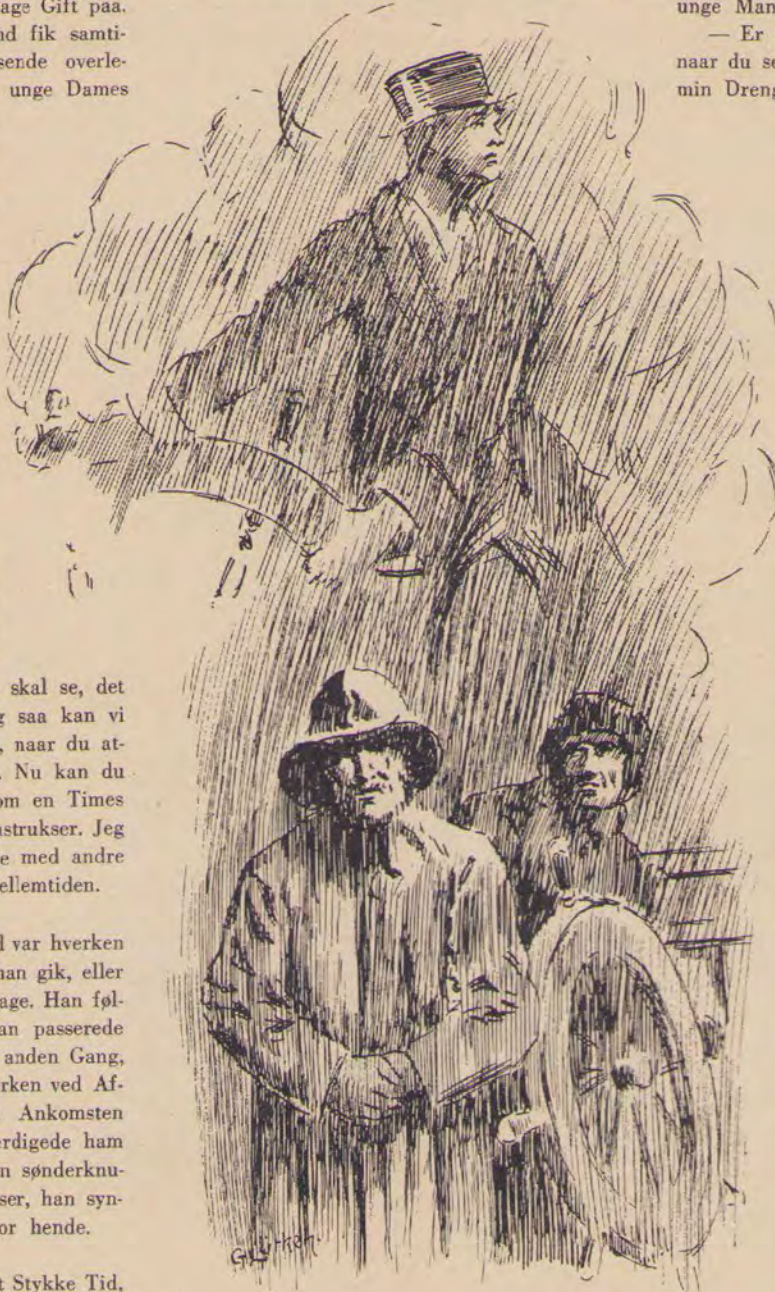
Han syntes nu ikke om mig i Begyndelsen, og jeg ikke om ham, saa den Følelse var gensidig. Stædig, misfornøjet, hjemme her og en Snes Aar ældre end jeg var jo noget, jeg snart lagde Mærke til ... Det bliver en rar Fyr at tumle, tænkte jeg, og jeg lovede mig selv at lade ham mærke, hvem der havde Kommandoen.

I det første Par Uger gik det meget godt. Vi kom Nordsøen over og Kanalen ind med godt Vejr, men inden vi kom ud, blev Vejret ustadigt, og saa trak det ogsaa op mellem den gamle Styrmand og mig. Han begyndte med smaa Vink og Bemærkninger, som jeg naturligvis overhørte, men en skønne Dag gav han mig temmeligt kraftigt et Raad

om Sejladsen. — Jeg takkede ham paa en saadan Maade, at han fra det Øjeblik maatte indse, hvor Landet laa, men saa gik han til den Yderlighed aldrig at gøre andet, end hvad jeg befalede ham. Og med et Blik, siger jeg, ligesom lynende af Foragt.

— Kunde du da ikke lade ham forstaa, at det heller ikke var Meningen, spurgte Faderen.

— Det var netop det, det gjaldt om, svarede Sønnen. Jeg er nemlig klar over, at der ogsaa gives Folk med et ubehageligt Udtryk i Ansigtet, der skaffer dem mange Uven-



Men Styrmanden blev staaende med Øjnene skuende ind i mine ...



ner, skønt de slet ikke er saa fæle endda. — Jeg vidste nok, at Udtrykket i hans Øjne ikke var tilfældigt, men netop dette maatte han ikke mærke; thi det vilde jo have været en Triumf for ham, naar han var sikker paa, at han paa den Maade kunde lade mig forstaa alt det, som han ikke turde spytte ud. Men det ærgrede mig, at han kunde mærke, at hans Blik irriterede mig.

Det maa have en Ende, og det snart, tænkte jeg, efterhaanden som vi arbejdede os sydpaa mod den sejgste Sydvest, jeg har mødt udenfor Kanalen. Endelig maatte jeg vise ham, at han hverken direkte eller indirekte kunde sætte sin Mening igennem, og den Lejlighed lod ikke vente længe paa sig.

Jeg vilde nu gerne fremskynde Rejsen, og derfor var jeg ikke bange for at sætte alle Klude til, da vi fik Vinden nordlig.

Folkene gik lystigt til Arbejdet, men det Bæst til Styrmand skelede agterefter til Luvart for hvert Læsejl, der blev sat.

— Naa, du synes ikke om Læsejl i Dag, tænkte jeg, saa skal du se, hvordan jeg fører Læsejl.

Forresten var der ikke for megen Luft til alle Kludene, men hans Øjne talte tydeligt:

— Luften er ikke ren, det frisker op henad Aften, og vi har ikke Folk nok til at mindske Sejl i en Fart.

Der var noget om det, men han skulde ikke mærke, at jeg vilde neje mig for ham.

Foreløbig gik det godt, Skibet bar sine Sejl fint og gik godt igennem. Blev det saadan ved, kunde vi om nogle Dage fange Passaten.

Det var henad Aften, og jeg havde været paa Dækket hele Dagen. Jeg havde ikke faaet nogen ordentlig Søvn de to sidste Nætter og havde Lyst til at tørne ind.

Den gamle Krabat havde Førstevagten, men blev alligevel paa Dækket.

Naa, Solnedgangen havde været noget snavset, der kom mere Fart i Skyerne. Søen begyndte at vise skarpe Tænder, og saa talte Øjnene igen:

— Det er paa høje Tid at bjerge Sejl.

Men det fikserede mig slet ikke. Jeg sagde fornøjet:

— Det skal nok gaa, Styrmand.

Hans Blik op til Læsejlene sagde tydeligt nok:

? — Ja, naar *de* er bjergede.

— Saa skal du faa Lov til at vente, gamle Dreng, tænkte jeg og spadserede triumferende op og ned ad Dækket. Efterhaanden blev det mørkere, Skyerne blev tættere, og jeg saa ud paa Kimningen med den Tanke, om det ikke kunde lade være med at blæse slet saa haardt.

Styrmanden gloede afvekslende agter- og opefter, og naar jeg var i Nærheden, var han der med de spørgende Øjne. Jeg havde mest Lyst til at give ham en lige ind i Synet til Svar.

— Men tog du da ikke Hensyn til mit Skib og dit Ansvar for dette, indvendte Onklen.

— Selvfølgelig, men som en Mand, der er ædende gal i Sindet, smilede Nevøen og fortsatte:

— Jeg saa godt nok, at det ikke maatte kule mere op. Som Fører var det min Pligt at bjerge Sejl, men for at hævde min Stilling som Kaptajn maatte jeg lade staa til. Det var derfor en Lettelse, at Vinden efterhaanden ligesom løjede lidt. Og jeg sagde da til Styrmanden:

— Det er Synd at tage ene eneste Klud fra den, jeg vil slange mig lidt, men jeg vil selv bestemme, om der skal bjerges Sejl. Pur mig Kl. 12, hvis der ikke forinden er sket Forandring med Vejret.

Jeg gik herind, hvor vi nu sidder, men med Uro i mit Sind, for herinde kunde jeg høre, hvordan Skuden vred sig ved den svære Fart, jeg nøjedes derfor med at sætte mig og kikke ud gennem Ruden. Jeg var virkelig træt, men Døsigheden blev jaget bort af Søen, der jævnlig brød over begge Lønninger og fyldte Dækket op. Nu var det blevet saa mørkt, at jeg lige kunde skimte Rejsningen og Omridsene af Sejlene. Himlen blev helt overtrukket. Det var aabenbart, at Vinden tiltog i Styrke og fik en saadan Magt, at Skuden havde ondt ved at bære sine Sejl; den meldte sin Nød ved at knage i alle Skodter og i Lukaernes Træværk.

— Det gaar aldrig, sagde min Forstand, men saa faldt mit Øje paa Styrmandens mørke Omrids, han gav en Haand med ved Rattet. Jeg bed Tænderne sammen med et bestemt: Det skal gaa!

— — —

Saa var det, som om en besynderlig Forandring med Vejret foregik. Det blev næsten stille, men nu var der Spektakel med Mandskabet, som samledes under stor Ophidselse, lystrende en fremmed Kommandostemme, der svor, at Kaptajnen og l. Styrmand skulde hænges eller springe over Planken for den Sejlads, de stillede op. Jeg sad som fastnaglet til Pletten og kunde næsten ikke bevæge mig. Det sortnede for mine Øjne, og da jeg atter slog dem op, forekom det mig, at Vejret igen havde skiftet, og at Havet atter var i et frygteligt Oprør.

En voldsom Overhaling foraarsagede, at jeg nær var rousset ned i Læ, dersom jeg ikke havde taget fat der i Dørhaandtaget. Nu maatte jeg ud, og med en paataget rolig Mine forlod jeg Lukafet.

Aldrig har jeg set et Skib blive tvunget frem under et saadant Pres af Sejl. Vandet stod i en Fraade rundt om os og skummede som en Brænding foran Boven. Søerne jagede ind over Dækket. Gennem Mørket kikkede jeg tilvejs, forundret over, at Riggens endnu stod. Agter ude saa jeg en svær sort Banke komme ansættende med en uhyggelig Fart. Kunde Skuden taale al den Luft? Umuligt, tænkte jeg og var lige ved at lade bjerge Sejl, men saa var Styrmandens Øjne der igen:

— Nu maa du overgive dig, sagde de skadefro. Og jeg vendte mig bort med et trodsigt: Aldrig i Evighed.

Det blev værre og værre, skønt Bygen endnu ikke havde naaet os. Rejsningen jamrede sig, Sejlene stod saa spændt, at de var ved at blæse ud af Ligene, Braser og Skøder var under saa voldsomme Stræk, at de snart maatte sprænges.

Men alt var nyt, og det holdt.

Sommetider gav Skuden et voldsomt Skub fra sig, men saa fo'r den videre som i en Heksedans gennem Fraade og Skum.

Jeg var næsten vanvittig af Spænding, da Bygen kom over os med Hyl, Brøl og Storm ledsaget af voldsom Regn, der i vandrette Straaler med Larm som Trommehvirvler hamrede mod Sejl og opstaaende. Skuden hev sig i svære Sæt til begge Sider, medens Søen fossede over den, saa at den til Tider laa begravet under Vand.

— Støt med Roret, brølede jeg til Styrmanden i Frygt for, at Skuden skulde smide sig tværs.

Han svarede kun med en Stemme, der lød som en Haanlatter.

Der lød et Brag, og Storbaaden forsvandt ud i Mørket.

Jeg arbejdede mig hen til Styrmanden og stønnede:

— Gud hjælpe os, vi sejler den under.

Men Styrmanden blev staaende med Øjnene stirrende ind i mine. Bag ham stod Rørgængerens og stirrede ligeledes frygteligt paa mig. Og som i en Taage saa jeg mig selv som et



Genfærd staaende ved et Rat, skuende trodsigt fremefter. Jeg rystede helt af Skræk, men mandede mig endnu en Gang op:

— Kald Mandskabet agter. Forstaar De mig, gaa, siger jeg! Er De fra Forstanden, Styrmand?

— Nej, vi følges ad, svarede han med en frygtelig Ro.

Alt dette stod vist kun paa i Sekunder, men dem brugte ogsaa Kulingen. Læsejlspirene brækkede som Tændstikker og raslede med Sejl og Tovværk over Dækket og ud i Søen. Store Bramstang gik og tog Forstangen med sig. Undersejl og begge Overmersejlene blæste med tordnende Skrald ud af Ligene, og Larmen fra den havarerede Rig trængte gennem Stormens Bulder. Det var livsfarligt at være paa Dækket, ligesom Faren for at blive ramt af Grejerne var overhængende.

Søen havde sat endnu mere op og væltede som Vandfald over den arme Skude, der slingrede, som skulde den gaa rundt.

Jeg greb for mig og fik fat i Naglebænken, men saa gik Benene fra mig, og jeg tænkte, at Undergangen var nær, men Styrmandens Øjne hang stadig ved mig med sit manende:

— Vi følges ad!

Da brast Kofilnaglen, som jeg havde haget mig fast ved. Men i Stedet for at sluges af Havet, tørnede jeg mod noget haardt, mod et Skodt. Alt var mørkt omkring mig, — men Haanden holdt fast i Dørhaandtaget derhenne — Katastrofen var heldigvis kun en Drøm.

Onklen og Faderen, der flere Gange vilde gribe ind under den unge Mands Fortælling med Forespørgsler o. s. v., mente nu, at Tidspunktet var inde, men Kaptajnen afbrød:

— Vent lidt, jeg er straks færdig.

Jeg var altsaa kastet over mod Skodtet der. Haandtaget, som jeg holdt mig ved, da jeg faldt i Søvn, var forvandlet til en Kofilnagle o. s. v. Men Overhalingen, som Vorherre havde givet mig i Søvn, hørte Virkeligheden til. Jeg forstod den og gik straks ud til Styrmanden og bad ham pille lidt Sejl ned.

— Straks, Kaptajn, svarede han med fornøjet Aasyn, og fra den Stund forstod vi hinanden under hele Rejsen. Han fik ikke Lejlighed til at underkende mig som Fører, men jeg var heller aldrig blind for hans Omtanke og Forsigtighed.

— — —

Kaptajnen havde lige endt sin Fortælling, og Faderen og Onklen havde skiftevis givet deres Bifald tilkende over hans mange gode Dispositioner vedrørende den lange Rejses heldige Forløb, da den gamle Styrmand med sin Datter under Armen kom anstigende udenfor paa Dækket. Men hvem kan vel skildre den unge Kaptajns Overraskelse, da han fik at vide, at Styrmandens Datter og Onklens Kontoristinde var en og samme Person.

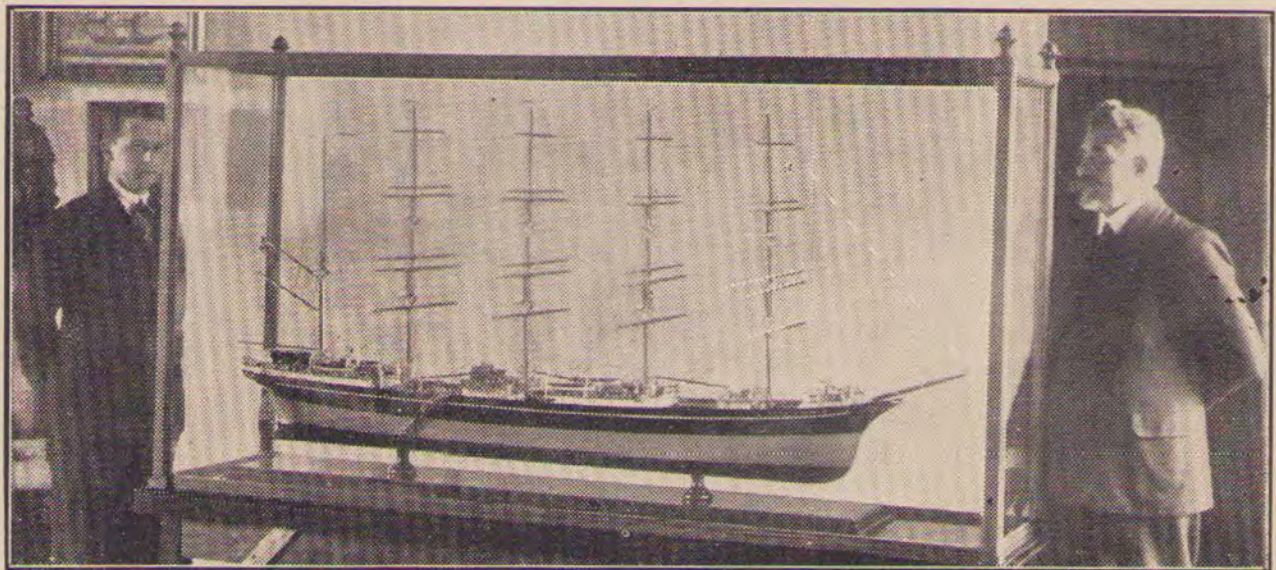
Nu gik der rigtignok en stor Praas op for den unge Mand. Selvfølgelig var det fordi han havde talt nedsættende om hendes Papa, at hun havde været saa ringeagtende over for ham, da han forlod Kontoret.

— Men, sagde han til sig selv, er jeg bleven klar med den gamle Styrmand, kan jeg vel ogsaa komme overens med Pigebarnet.

Og at hun endte som en lykkelig Skipperkone turde vel næppe blive en Overraskelse for Læserne.

SKOLESKIBET KØBENHAVN

Søfartsmuseets sidste Attraktion



SOM et Minde om Det østasiatiske Kompagnis Skoleskib „København“, der i sine gode Aar tjente som Uddannelsesfartøj for saa mange af Sjøens Mænd indenfor vor Koffardflaade, har Kompagniet nu skænket Modellen til Søfartsmuseet paa Kronborg.

Den overordentlig kostbare og skønne Model har man haft en Del Vanskeligheder med at finde den rette Plads til paa Museet.

Der er jo Steder nok endnu til saadanne Prydelser i Almindelighed, men det sjældne Kunstværk bør jo indrammes

paa en værdig Maade af Hensyn til Omgivelserne.

Der skyldes en saadan Rarietet al muligt Hensyn, Skibet hører jo til de senere Tiders Erhvervelser, og Skoleskibet er Nutidens Værk og kan derfor ikke stilles op hvor somhelst.

At anbringe den paa rette Plads i bedst mulig Forstand er derfor ikke den letteste Opgave for vore museumskyndige Medborgere.

Billedet, vi gengiver, er taget, medens man forsøgsvis placerede Modellen under Overvejelserne før dens endelige Anbringelse.



VARSLER OVER KLITKEGLEN

Da Gengældelsen ramte UB 20

Af Argus — Med Tegning af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

UDE i det yderste af Fiskerlejet laa for faa Aar siden et langstrakt Hus. Det var straaetækket, og som saadan rev de haarde Storme i Taget, saa det ofte sad i Totter op over Mønningen. I dette Hus boede *Jens Klit*, en gammel Hugaf af en Vesterhavsfisker. Gennem næsten en Menneskealder havde han fisket udfor Fiskerlejets aabne Strand.

I sin fladbundede Fiskerbaad var han staaet ind over Revlen i Storm og Stille. Manden i den blaa Kappe havde saa mangen Gang rakt sin Knokkelhaand ud efter ham, men som den gamle Ulk sagde: „Ham herovenfor førte mig altid frelst ind til æ Straan“ (Kysten).

Da jeg traf *Jens Klit*, havde han lagt op og sagt Farvel til Fiskeriet. Gigten rev nu i Lemmerne, paastod han. — Nu sad han ved det lange Bord inde i Hytten med sin rund-strikkede Lue paa Hovedet og bandt og bødede Garn for Lejets Fiskere. Jeg fik mangen Passiar med den gamle Knark, der kunde fortælle som faa, og det om egne Oplevelser. For mig var disse Fortællinger ligesom indhyllet i et Gaadeslø, som jeg ikke kunde løfte; men den gamle kunde. Hvor sælsomme end disse Syner var, der dannede Grundlaget for *Jens Klits* Historier, maatte jeg dog senere give ham Ret. Der er meget mellem Himmel og Jord, man ikke kan grade, sagde han altid, men alligevel finder saa meget af dette sin Forklaring. Jeg har set Varslet for saa mange Begivenheder, som først Aar efter har mødt sin Opklaring. Kun ét har endnu ikke meldt sig, mærkværdigt nok, det er Varslet over Klitkeglen, men det maa der sikkert ogsaa være noget ekstra forunderligt ved, noget særligt uhyggeligt, frygtindgydende, paastod den gamle, medens han anstillede dybe Betragtninger over dette Emne. Det endte som altid med det samme Ræsonnement, at det en Gang vilde blive opklaret.

Og *Jens Klit* fortalte videre:

„Der var ogsaa en Dag, jeg saa Redningsbaaden i hurtigt Tempo køre her forbi, og Mandskabet løb bag efter den, men jeg saa ikke, den vendte tilbage. Da jeg kom udenfor, var der ingen Redningsbaad eller Mandskab. Ikke en levende Sjæl. — Men Redningsbaaden kom, ja den gjorde saa. Et Par Aar efter, en Vinter-Eftermiddag, kom den her forbi. En Snestorm rasede, og mod Nord gik Redningsbaaden ud med sit Mandskab for at redde Fiskerne. Hin Vinter-

aften kændrede den, og Mandskabet druknede. Det var, som Varslet havde bebudet, for jeg saa den ikke vende tilbage. De ulykkelige drev ind som Lig paa den frosne Strand. Varslet for denne Ulykke var blevet Virkelighed.

Men, som sagt, et staaer tilbage, der ikke er klaret, det er Varslet om Klitkeglen, men tøv blot efter, som jeg siger, det vil finde sin Klaring. Den Sommeraften, jeg laa derude paa den høje Klit og hørte Braget i Havstokken, var det saa voldsomt, at jeg syntes, Havstokken rystede. Den lune Sommeraften var Havet roligt og glat som et Spejl. Bølgerne rullede stille ind mod Kysten. Men Braget dernæst i Havstokken var ikke til at tage fejl af, det er sikkert og vist. Der vil ske

noget frygteligt under dette Klitbjerg før eller senere.“

Det var ligesom den gamle blev betaget af Rædsel, da han fortalte dette. — Sveden perlede paa hans Pande. Der gik Aar, og der skete ikke noget uden dette, at Havet slugte til sig af den stejle Klit.

Det saa næsten ud til, at den hvidnede Sandkegle vilde styrte ud fra Stranden, unægteligt et Syn,

som virkede betagende. Saa svandt Tiden atter, men en Foraarsdag, da jeg igen kom til Huset i Fiskerlejet, var den gamle *Jens Klit* ikke mere. Fra sin Middagsøvn var han gledet over i det ukendte. Han laa fuldt paaklædt i Sengen og var død. Varslet over Klitkeglen blev for ham en Gaade, til han lukkede sine Øjne.

Men Gaaden blev løst. I Krigens onde Aar 1916 strandede Drabsmanden fra Nordsøen, UB 20, her i Havstokken under denne Klit. Den sprængtes i Luften med saa voldsomt et Brag, at det høretes Mile ind i Landet. Det var Varslet over Klitkeglen, som *Jens Klit* fortalte om, Varslet for „*Lusitania*“s Banemand, der løb ind paa den jydsk Sandrevle efter at have sendt 1400 Mand over i Evigheden. Men da laa *Jens Klit* i sin Grav paa den stormpiskede Kirkegaard nordude.

Varslet over Klitkeglen var klaret, Gaaden løst, som den gamle Havbo grundede over til sin Død.

Naar jeg om Sommeren besøger de barske Egne ved Vesterhavet, undlader jeg aldrig at dvæle et Øjeblik ved *Jens Klits* Grav paa Fiskerlejets Kirkegaard, og jeg mindes da den mærkelige gamle Mand og alle de interessante Ting, som han kunde fortælle.



Det gaadefulde Syn, som *Jens Klit* grundede over til sin Død

DIGTEREN, Kaptajn *Knud Andersen* i „*Monsunen*“ er nu paa Vej til Buenos Aires efter at have forladt de carnariske Øer.

TIDLIGERE Assistent i Toldvæsenet paa St. Domingo, Kaptajn *John F. Nielsen*, nu Farvemester hos General Motors i København, fylder den 10. Januar 50 Aar.



TO SMAA AAR

med mange Oplevelser i Australien

Matrosen fortæller:

HAV og Hav, salt Kød og salt Flæsk, Konserver og mugent Brød, samme Ansigter Dag efter Dag, kan man vel ogsaa en Gang imellem blive ked af som unge Mennesker. Vil nogen af „Vikings“ Læsere tvivle, saa ham om det, jeg vover at paastaa, at det stemmer med Besætningen af 4-mastet Bark „Olympia“ af Hamborgs Opfattelse af en saadan Tilværelse.

Da vi ankom til Newcastle i Australien, var 9 Mand ganske klar over at ville fordufte, og 2, en Landsmand og jeg, vilde gerne slaas i Hartkorn med de 9, men vi var nu alligevel ikke saa meget Uvenner med vore Æresbegreber til at gøre dette Skridt, hvis da ikke Tilfældets smaa Djævel kom os til Hjælp i rette Tid og gav os en lille Haandsrækning.

Naa, „Olympia“ fik Lov til at være paa Kultørn i ca. 6 Uger, og for hver Dag, der gik, fik vi unge Mennesker, den ene 17, den anden 18 Aar, mere og mere Lyst til at prøve lidt af Landlivets Foretagelser, og Søren løb jo heller ikke helt fra os, hvorhen i Verden man saa kom.

Altsaa en Dag falder vi begge i Søvn i en Dampsporvogn og kører ikke mindre end 30 engelske Mil ind i Landet til en By ved Navn Wester Walls End.

Det var lige før „Olympia“ skulde ud paa Havet igen, og der var saa skønt derude paa de store Marker og Enge.

Herregud, tænkte vi, galt er det jo, men vi bliver, for den friske Landluft kan undertiden være saa besnærende, selv for en Sømand, at man næsten ikke kan stritte imod, om saa man sætter lidt af Sømandsæren til.

Det var Nat, da vi omsider blev vækket og verftet ud af den gamle Dampsporvogn med den yndigste Landevej foran os. Vi gik paa med godt Humør og spadserede ud paa Natten igennem store Skovstrækninger og en enkelt Landsby. Lidt senere blev vi paa engang saa underlig tavse. Det var Søvnighed og Træthed, der var ved at gøre sig gældende, og pludselig, som vi gik, rendte vi Hovederne sammen og fik nu travlt med at vaagne op. Da vi nu stod og gned Søvnens af Øjnene, fik vi pludselig Øje paa en stor Slange, der bugtede sig paa Vejen.

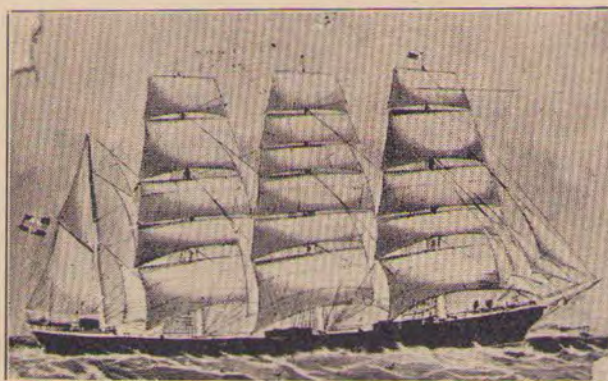
— Der skal du se en Herre, siger jeg til Kammeraten. Den har jeg ikke megen Lyst til at hilse paa.

— Nej, heller ikke jeg, svarede han, for den vil nok ha' Fortovsret paa hele Vejen. Lad os endelig stikke af.

Vi besluttede dog først at tage lidt Maal af Bæstet, og heldigvis viste det sig ved et forsigtigt og grundigt Eftersyn, at Slangen var et kroget Hjulspor, der var i Vejen. Efter denne Omgang blev vi enige om, at vi skulde fortælle Historier for hinanden hele Tiden for ikke at falde i Søvn, og

saa traskede vi videre for saa hurtigt som muligt at komme bort fra Byens Rækkevidde. Søndag Eftermiddag ved 3-Tiden naaede vi en Farm, hvor vi besluttede at gaa ind og forsøge at faa noget at spise og eventuelt faa Arbejde. Begge Dele lykkedes for os. Vi bad nu om at faa Lov til at komme i Seng med det samme. Vort Ønske blev opfyldt, og vi fik vort Værelse anvist. Det var stort og lyst og med en mægtig Dobbeltseng, som var redt med noget ekstra godt Sengetøj; saa vi faldt hurtigt i Søvn. Vi sov som Sten, indtil vi ved Midnatstid pludselig blev vækket ved et frygteligt Spektakel inde i Værelset. Vi fo'r op og gned Øjnene; men i Mørket kunde vi intet se, vi tænkte paa Banditter og kom op af Køjen og

fik tændt Lys. Til vor Forundring saa vi nu et Føl, der stod midt paa Gulvet og gloede paa os. Vi gik straks i Lag med at faa den ubudne Gæst vist Døren igen, hvilket gik hurtigt fra Haanden. Efter denne lille Forstyrrelse sov vi igen de retfærdiges Søvn lige til Middag næste Dag. Naa, nu skulde vi altsaa til at være Farmere. Vi kom i Lag med at lære at malke Køer. Ridekunsten maatte ogsaa læres, da vi skulde hjælpe at ride Køerne sammen i en stor Indhegning, naar de



Fire-mastet Barken „Olympia“

skulde malkes. Vi var ogsaa med til at presse Hø sammen til nogle vældige store Høballer. Vi var her paa Farmen en tre Ugers Tid, men saa begyndte vi at længes efter Søren igen, og da vi havde set i Avisen, at „Olympia“ var afsejlet for Chile-Kysten, satte vi en skønne Aften ved 10-Tiden Kursen ud ad Landevejen igen efter en By ved Navn Hexzorn, hvortil vi naaede hen paa Morgenstunden. Her løste vi Billet til Toget til Newcastle, hvor vi efter Ankomsten indlogerede os paa Hotel „Blue Bells“.

Nu skulde vi have vor Rømning gjort op med Myndighederne. Vi skulde have et Papir fra Havnepolitiet, før vi kunde mønstre om Bord i noget Skib igen, hvis vi ikke kunde faa vor tyske Søfartsbog tilbage. Saa blev vi da enige om at prøve det tyske Konsulat først; men Konsulen forlangte to Pund for Bogen, og det vilde vi ikke give, saa vi maatte prøve, om den danske Konsul ikke kunde hjælpe os lidt til Rette. Hos ham blev vi heller ikke skuffet; thi den danske Konsul, en Australier, viste sig at være vældig flink. Han gik med os paa Politistationen og forklarede dem Sagen, og vi fik Ordre til at møde næste Morgen Kl. 8 paa Politistationen. Vi mødte jo ogsaa præcis, og vi havde tænkt os, at vi fik dette her Bevis med det samme; men vi blev hurtigt belært om, at Loven skal holdes. Vi maatte gennemgaa samme Proces som andre Banditter og kom ind i en lille Box, hvor Ur, Penge o. s. v. blev taget fra os, derefter blev vi puffet ned i Fængselsgaarden imellem en Flok Røvere af alle mulige Slags, ca. 12 Mand ialt, og her maatte vi saa stavre omkring til Klokkeren blev 11, da hele Koret blev afhentet af Politibilen. Faa Mi-



nutter efter naaede vi til Town Hall, og snart stod vi foran Dommeren. Vi var saa smaat begyndt at tro, de vilde hænge os eller lave noget andet frygteligt noget ved os. Men vor Sag blev dog behandlet først og blev ogsaa hurtig færdig. Herfra gik vi saa ned paa Politistationen, hvor vi igen fik vore Ejendele udleveret, samtidig med at alt blev ordnet med Havnepolitiet.

Nu var vi altsaa klar til at søge os en ny Hyre, og det varede ikke mange Dage, før vi mønstrede os om Bord i et Barkskip „Sirius“ af Sarpsborg, men det viste sig desværre at være en gammel Kasse med nogle rigtig raadne Grejer overalt tilvejs. Saa vi tog den Beslutning, at vi skulde ikke til Chile-Kysten med den gamle Karet. Vi fik et Par andre til at tage Hyren, og om Aftenen sagde vi Farvel og Tak og gik i Land, tog igen Sporvognen ud til Wester Walls End, hvortil vi naaede ved Midnats-

tid. Ankommen hertil tog vi omgaaende Landevejen med Kurs efter Minebyen Killingworth. Dertil naaede vi Søndag Aften ved 5 Tiden. Killingworth var en regulert Mineby, hvor Købmanden havde en Masse Træbarakker til Udlejning for en Pris af two Shilling and six Pence hver 14. Dag. Der var ogsaa Ejendomsbarakker og Telte at faa. Men Søndag Nat fik vi Logi hos to Danskere, der arbejdede i Minerne. Mandag Morgen gik vi til de forskellige Miner og søgte Arbejde og blev heldigvis ogsaa antaget ved Seahams Kulmine Nr. 2. Vi var glædesstraalende, da vi gik til Købmanden og fik lejet os en Villa

og fik provianteret samt ordnet forskellige Ting i Huset.

Tirsdag Morgen stillede vi ved Minen og fik at vide, at vi skulde arbejde nede i Minen. Jeg maa sige, det var en underlig Fornemmelse den første Gang, vi gik ned. Der blev os fortalt, at Minen var ca. 1000 Fod dyb, og at Nedstigningen varede ca. 50 Sekunder. Det var ligefrem interessant at arbejde i Minen en Maaned, selv om det var haardt Arbejde.

Naa, da Maaneden var omme, forlod vi Killingworth igen. Vi vilde nok se lidt mere af Australien; og saa var der en Grund til, som vi nødvendigvis ikke maatte underkende Betydningen af. Vi havde været saa forskrækkelig uheldige og uforsigtige, at vi nær havde brændt vort Hus af. Det skete en Uge, da vi var paa Natarbejde i Minen. Om Eftermiddagen, da vi efter Madlavningen rensede Komfuret, maa der være faldet nogle Gløder ned i et lille Hul i Gulvet, uden at vi havde bemærket det, for ved 3-Tiden, da vi paa Hjemturen kom gennem en stor Skov og var naaet til Skovens Udkant, opdagede vi pludselig Ildskær fra Vinduet i vort Hus. Det kan nok være, vi fik travlt. Hille mænd, den var jo ugunstig, tænkte vi, for da vi kom til Huset, var Døren laaset, saa vi var klar

over, hvorledes Ilden var opstaaet. I en Fart fik vi Døren op, og saa kan det nok være, vi kom i Gang med at skovle Sand ind paa Ilden, saa den blev kvalt, men havde vi været faa Minutter senere hjemme den Nat, var hele Hytten brændt ned. Nu var vi ikke stolte af at komme over og fortælle Købmanden om denne Redelighed. Vi havde ingen Penge tilgode i Minen, saa vi tog altsaa en rask Beslutning, gik over og afleverede Nøglen til Værten, betalte den sidste Husleje, og saa ud ad Landevejen efter Wester Walls End med temmelig god Fart paa. Ankommen til Newcastle maatte min Kammerat og jeg desværre skilles fra hinanden, og det for et længere Stykke Tid. Jeg kom med en Kystdamper, „Fitzroy“, paa den Maade, som vi mellem Søfolk kalder et „Pier Head Jumb“, og han kom med et lille Barkskip, „Hazel Craig“ af Auckland, som afgik til New Zealand med Kul.

Naa, jeg blev heller ikke gammel i „Fitzroy“. Efter 12 Dages Forløb blev nemlig jeg og en anden Dansker smidt i Land i Sydney. Grunden hertil var kort og godt, at vi var „Dybwater men“. Sagen var den, at det ikke var nemt for nye Folk at faa Fodfæste i Kystfarten, Kystsøfolkene gjorde ikke noget for at holde paa de nye Kammerater, snarere det stik modsatte.

I Sydney gik jeg nu nogen Tid, men der var desværre intet at opdrive, hverken Hyre eller andet Arbejde, saa en Dag tog jeg til Newcastle igen, hvor jeg ogsaa var bedre kendt. Denne Gang fik jeg og en ny Kammerat Logi hos en Boardingsmaster, en Irishman, der havde

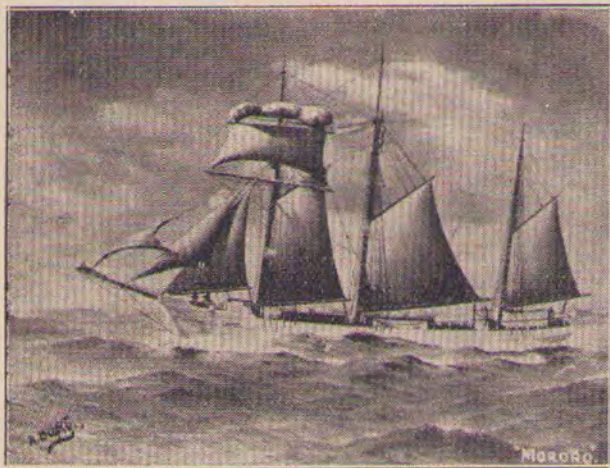
Post Office Hotel i Hunter Street, Hovedgaden i Newcastle. Vi to Danske blev nu ogsaa skilt fra hinanden, Kammeraten havde opgivet at komme paa Kysten mere, han mønstrede i en norsk 4-mastet Bark „Nordhavet“. Jeg vilde derimod ikke give op endnu, og efter nogen Tids Forløb fik jeg da ogsaa en Hyre med en stor Australier, en 3-mastet Skonnert „Mororo“ af Sydney, den skulde laste Kul til Wanganui paa New Zealand. Over denne Hyre kom jeg i et syndigt Spektakel med Boardingsmasteren; for det første blev han rasende over, at jeg selv skaffede mig Hyren, og da jeg saa kom med min Forskudsnote paa 2 Pund og 10 Shillings og vilde have ham til at veksle den i rede Penge, blev han endnu mere gal, det vilde han paa ingen Maade. Han vilde sælge Tøj til mig, selvfølgelig for at snyde mig grundigt, nu da han var bleven vred paa mig, men jeg holdt fast paa, at jeg vilde have Penge, det ene Ord tog nu det andet, og jeg blev hældt paa Porten. Mit Tøj vilde han ikke udlevere. Naa, til Gengæld undlod jeg saa at betale ham de Penge, jeg skyldte for Logi. Saa maatte det gaa lige op. Imidlertid blev vi sejlklar med „Mororo“, og Juleaften Kl. 6 i 1912 stod vi til Søs, den var



Det var en ualmindelig slet Ridekunst vi Sø mænd præsterede



altsaa spoleret; men Skipperen lovede os en fin Flæsketeg til Middag Juledag — jo Tak! Den var desværre pilraadden, saa den Jul gav jeg ikke meget for. Der var ellers baade god Mad og nok af den i Skibet. Flæsketegen maa vel saa betragtes som et hændeligt Uheld, der desværre indtraf paa et uheldigt Tidspunkt. Vi naaede omsider New Zeland efter en Rejse



Tre-Masteren "Morora" af Sydney

paa 17 Døgn, vore sorte „Diamanter“ fik vi udlosset og afsejlede fra Wanganui op til en By ved Navn Havelock, den ligger indenskærs, og en meget smuk Sejlur var det til den By, hvor vi lastede Træ tilbage til Sydney, hvor jeg afmønstrede.

Jeg gjorde nu et Par Rejser paa Kysten med nogle smaa Kystskonnerter, og derved fik jeg Lejlighed til at lære ikke saa faa Byer at kende. Da jeg mente at have nok af det, gik jeg i Land igen for at forsøge at komme om Bord i en Rutebaad, men det mislykkedes totalt. Og nu skulde jeg da prøve en Omgang værre Oplevelser.

Jeg kom paa Bommen! Her traf jeg en ung Nordmand, som jeg slog mine Pjalter sammen med, og vi maatte paa Grund af Tidernes Ugunst indlogere os i de store Kornpakhuse paa Kajen; men der var saa fyldt med Rotter, at det var umuligt at faa nogen rigtig Søvn. De lavede formelig Razziaer over Hovedet paa os, saa det var ikke ligefrem morsomt. Nordmanden opgav ret hurtigt og mønstrede saa til Europa i den norske 4-mastede Bark „Thor II“. Jeg hang endnu ved et Stykke Tid, indtil jeg fik en Hyre med en 3-mastede Barkentine „Wanganui“ af Wellington; vi tog Ballast i Sydney og afsejlede for Craften oppe paa Charence River, vist ikke saa langt fra Brisbane, hvor den skulde laste svære Træstammer til Wellington paa New Zeland. Her skete nu det beklagelige, at der blev Spektakel om Bord, saa en Skotsmand og jeg besluttede at afmønstre og tage Landevejen op til en By ved Navn Casino og forsøge at faa Arbejde i Kobberminerne. Paa vor Vandring hertil sov vi en Nat i Lejr sammen med en Flok Australnegere, hvad der ikke var morsomt. Vi opgav ogsaa Turen til Casino paa Halvvejen, da vi af Negere fik oplyst, at der intet Arbejde var, saa vi maatte spadsere pænt tilbage til Kysten igen. Derfra arbejdede vi os til Sydney med en Rutebaad. I Sydney var den rigtig gal, thi ingen af os ejede Kongens Mønt, og ingen Hyrer og intet Arbejde var der at faa. Det blev igen en Bommelum Tur. I ca. 3 Maaneder sov vi i den store Folkepark Domain i Sydney. Her i Parken var der en stor kommunal Badeanstalt, hvor alle vi Boms mødte om Morgenen og fik vort Bad, før vi skulde ned i Byen og ved Havnen for at bjerge Føden for den kommende Dag.

Naar jeg tænker tilbage paa den Tid, maa jeg indrømme, at vi Søfolk maa være forberedt paa mange ubehagelige Stunder i vort omflakkende Liv, og hvis man ikke har godt Humør, gaar det aldrig. En Nat fik jeg mig en ordentlig Forskrækkelse, det var den første, jeg sov i Parken. Ved Midnatstid vaagnede jeg ved et kraftigt Spark i Siden; da jeg slog Øjnene op, fik jeg Øje paa en stor Betjent og en Opdager. „Tak,“ tænkte jeg, „nu er den gruelig gal, lige til Tvangsarbejde.“ De spurgte mig om, hvorlænge jeg havde sovet herude. Jegsvarede, som sandt var, at det var den første Nat i mit unge Liv, og heldigvis troede de mig og lod mig være i Fred med det Spark, jeg havde faaet. Naa, saa slumrede jeg godt igen.

Efter disse 3 Maaneders bitre Erfaringer blev jeg straalende glad, da jeg traf min gamle Kammerat fra „Olympia“. Han var lige afmønstret fra et stort Barkskip, „Lord Temletown“ af Wancouver B. C. Vi rejste nu til Newcastle for at faa en Langfartshyre igen. Vi fik ogsaa en Hyre med det finske Barkskip „Elisabeth Brown“; men vi naaede ikke at komme om Bord, for vi afmønstrede Dagen efter, at vi havde paamønstret. Konsulen havde vist nær faaet sig et Nervechok. — I har jo ikke engang været om Bord, sagde han. Nej, det havde vi da ikke, men der var ikke noget at gøre, vi havde nemlig mønstret paa saadanne Vilkaar, at vi stod med Ret til Afmønstring.

Nu fik vi ca. 3 Ugers godt Arbejde som Havnearbejdere og tjente store Penge i disse Uger. Da der efter disse 3 Uger ikke var Brug for mere Ekstramandskab ved Havnen, mønstrede vi i en engelsk Bark, „Gladys“ af Bristol, thi nu vilde vi væk fra Australien. Men det blev nu ikke denne Gang. Vi var 6 Mand, der mønstrede samtidig i „Gladys“, og vi kom om Bord en Torsdag. Søndag Aften havde vi faaet nok af den Kasse. Vi fik med megen Møje ordnet os med Skipperen, og saa tog vi Køjesækken paa Nakken alle 6 Mand, gik over paa Banegaarden, satte Tøjet ind i Grderoben, og Mandag



— Hvorlænge har De sovet herude?



Morgen tog vi første afgangende Tog op til en By ved Navn Cookle Creek, hvortil vi ankom op ad Formiddagen. Her var et vældigt stort Jernsmelteri, hvor vi alle fik Arbejde Mandag Aften. Det er umaadelig strengt Arbejde saadant et Sted. Og vi holdt den da heller ikke gaaende mere end 8 Dage, saa tog vi igen vor Billet til Newcastle. Her var tre af os saa heldig at faa Hyre med Barkskipet „Joseph Craig“, som skulde til Auckland paa New Zeland med en Ladning Kul. Fra Auckland gik vi til en mindre Plads for at laste Træ til Melbourne. Her blev vi tre Mand splittet. Min danske Kammerat

kom med en amerikansk Barkentine. Tyskeren og jeg mønstrede om Bord i en norsk 4-mastet Bark „Harfsfjord“ af Oslo og afgik til Chile-Kysten med en Ladning Kul.

Ja, her slutter mit to-aarige Ophold i Australien, og her har jeg forsøgt at skildre to unge danske Søfolks Oplevelser i det store Land. Det er altsammen skildret i korte Træk. Der kunde jo fortælles meget endnu, men saa er jeg bange for at komme til at trætte Læserne. Maaske jeg maa gæste vort interessante Søjmagasin en anden Gang.

V. J.,
Matros.

MANDEN MED STAALNERVER

Interview med Dykkeren fra Jyllands Vestkyst

JEG traf ham derude i hans Hjem paa den sydligste Spids af Havsoget Fjaltring ud mod Nissum Fjords blaaende Vande. Jeg kendte ham som Manden med Staalnerver, Dykkeren paa Jyllands Vestkyst, som jeg var dumpet ind til.

Ingen Bladmand i al Almindelighed, og „Vikings“ i Særdeleshed, bør forsømme en Lejlighed til at slaa en Sludder af med ham, denne Havets interessante Mand i Kystegnene.

Vesterhavsdykkeren er en Rangsperson og maa som saadan ogsaa være af en solid Støbning, thi hans Arbejde paa Havets Bund hører nu engang ikke til de mindst farlige. At gaa ned og arbejde i de sunkne Vrag med flere Favne Vand over Hovedet kræver meget af sin Udøver, og tro blot ikke, at den Løn, man kan høste, er let fortjent.

— Hvad har Sommerens Arbejde været, indleder vi Samtalen med.

— I Aar har vi dykket og sprængt to gamle Dampskibskrog, der laa paa Revlen mellem Thorsminde og Fjand. Det var Damperne „Gustaf“ og „Vesta“, svarede Dykkeren beredvilligt.

— Hvornaar strandede de?

— I 1893 og 1905.

— Det er da ellers et godt Stykke Tid, at Havet har rullet hen over dem.

— Ja, men alligevel viste det sig, at de store Skrog stod helt og holdent boret ned i Havbunden, tildels dækkede af Sand. Saa De forstaar nok, at Sprængningsarbejdet har været meget besværligt.

— Hvor meget Dynamit maatte De saa anvende?

— Vi brugte ca. 400 Pund for at smadre Kolosserne. Særlig ved Sprængningen af „Gustaf“'s Vrag var Situationen nok saa dramatisk og anstrængende. Kedlen, der var 4 Meter i Diameter, stod ret op og ned. Vi var klar over, at der maatte en større Dosis til for at kurere en saadan Krabat, og efter at have fupderet lidt over Tilfældet, stoppede vi ikke mindre end ca. 400 Pund ned som en passende Portion.

— Hvor langt fra satte De Lunten til?

— Vi fjernede os mindst 200 Alen, før vi risikerede det.

Der fulgte et øredøvende Brag, kan De tro. Det var saa voldsomt, at det hørtes flere Mil ind i Landet. Efter Skraldet blev vi stokdøve. Men hele Overdelen af Kedlen var da ogsaa revet af og slynget 300 Alen bort, ned i Havstokken nord for os. Mængder af Fisk laa bedøvet med Bugen opad ovenpaa Havets Overflade. Og De kan tro, det varede alligevel noget, inden de kom sig efter Besvimelsen og fo'r ned til Bunden igen. Vor Medfart med Hørelsen gik da ogsaa snart over, og vi var alligevel ikke saa lidt glade over, at Kedeldækket havde taget den nordlige Retning og ikke havde Bud efter os, for i saa Fald havde vor Baad været knust uden Naade og Barmhertighed.

— Blev der taget meget op fra Vraget?

— Nej, ikke andet end ca. 100 Pund ædlere Metal. Jeru kan det nu en Gang ikke betale sig at slæbe i Land.

— Oplevede De ellers noget ekstraordinært paa Havets Bund i Sommer?

— Nej, egentlig talt ikke. Der var hverken Lig eller Miner, men Kedelsprængningen var jo ikke saadan at spøge med. Vragene blev sprængt ca. 8 Fod under Havfladen. Ellers kan Dykkerarbejdet godt byde paa Farer og Uhygge. Naar man gaar ned, maa man altid være forberedt paa Overraskelser af en eller anden Art. Der er Vrag, man kan benævne som rene Ligkapeller paa Havets Bund.

Det hænder jo, at man finder Lig dernede, som formelig hager sig fast til Vragene. I Krigens Aar blev Arbejdet særlig uhyggeligt. Der var ikke saa faa tragiske Situationer at tage Skøn over, kan De tro. Og det hændte da ogsaa, at en Mine rullede hen over ens Hoved, naar de drev ind mod Kysten, et kraftigt Stød mod Vraggods eller lignende i ens Nærhed er jo ikke den behageligste Tanke at arbejde under.

— — —

Manden med Staalnerverne hviler nu lidt paa denne Tid af Aaret. Om Vinteren fingerer han nødigt ved Vrag, Lig, Dynamit m. m. Men naar Sommeren er inde med Sol og Stilhed over Havet, da stiger Dykkeren atter ned til de gamle Skibsskrog, ofte med de dybe Hemmeligheder, som Havet har rullet over, undertiden i over Hundreder af Aar.

KAPTJAIN S. H. L. Duhst, der fornylig fyldte 70 Aar er en helbefaren, god gammel Sømand.

1888 tog han Styrmandseksamen, sejlede i forskellige Tjenester og var fra 1889 i to Aar Kaptajn i Kongostatens Marine. Endelig fik D. Plads i D. F. D. S. som Assistent, men er nu pensioneret og bor ude paa Amager i Nürnberggade 48.

JULEAFTENS DAG afgik forhenværende Lodskaptajn, Kapt. Theodor Emil Messerschmidt, ved Døden, 71 Aar gammel. Kaptajn Messerschmidt, som var en dygtig og meget anvendt Søofficer, tog i 1909 sin Afsked fra Marinen for at overtage

Stillingen som Lodsinspektør ved Dragør Lodseri. 3 Aar senere blev han Lodskaptajn i København, fra hvilken Stilling han sidste Februar Maaned afgik med Pension.

Lodskaptajnen efterlader sig baade indenfor Lodseriet og Marinen det smukkeste Eftermæle som en usædvanlig afholdt, rettænkende og nobel Personlighed.

DEN finske Rigsdag har bevilget Abo Stads historiske Museum 4000 Fmk. til en Søfartsafdeling og Magister K. W. Hoppu 5000 Fmk. til forberedende Arbejde til en Søfartens Historie i Finland.

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.

III.



DET var alt, hvad der er håndt herhjemme, siden jeg sidst skrev. Og da du nu saaledes har hørt om vore Smaasorger og Glæder, vil jeg benytte Resten af Brevet til at fortsætte med at fortælle dig om det, der holder oppe og gør Livet værd at leve.

Jeg skrev sidst om de tre Ting, der leder fremad: Den gode Samvittighed, det forstandige Hjerte og det fromme Sind. Og jeg bad

dig gøre din Pligt saaledes, at du baade selv blev glad og kunde glæde andre med.

Men endnu er der mere at gøre og mere at vogte sig for, min egen Dreng. Gaa altid den rette, lige Vej — hold støt Kurs, vil du vel kalde det. Undgaa Krogveje, følg altid rene Linier i alt, hvad du foretager dig, i hvad du gør og siger. Navnlige i hvad du siger. Vogt paa din Tunge, lad den ikke i Tankeløshed tage Magten fra dig og sige Ord, der saarer andre, og som du selv senere vil komme til at fortryde. Vor Herre Jesus Broder Jacob, den gamle Menighedsforstander i Jerusalem, skriver i sit Brev et Sted saaledes:

„Se, ogsaa Skibene, endskønt de ere store og drives af stærke Vinde, drejes med et saare lidet Ror, hvorhen Styrmandens Hu staar. Saaledes er ogsaa Tungen et lille Lem og fører store Ord!“

Jeg véd af Erfaring, hvor sandt det er, og hvor meget ondt den lille Tunge kan gøre, naar ikke den styres af en fast Vilje. Vogt derfor paa den og styr den vel, at den ikke tager Magten fra dig og skaber dig Fjender i Stedet for at vinde dig Venner. Dermed mener jeg naturligvis ikke, at du skal sige ja til alt og tale Folk efter Munden. Tvært imod, sig du kun frejdigt din Mening, om det saa passer Folk eller ej, men saar aldrig med Vilje nogen, og faa aldrig ved din Tale Taarer frem i andres Øjne.

Din Fader skrev engang i vore unge Dage til mig et lille Digt i en bestemt Anledning. Deri staar:

„Der er saa megen Sladder og Løgnagtighed paa Jord —
vi saarer tidt hinanden med de taabeligste Ord!“

Glem aldrig det, min Dreng. Husk, at intet kan gøre saa ondt, gøre saa megen Fortræd som Sladder. Sladdereren er saa dejlig ansvarsløs; *man* siger, og *den* siger, og *det* fortælles, men ingen vil lægge Navn til. „Man skal naturligvis ikke tro alt, hvad der bliver fortalt!“ sagde den ene Sladre-kælling. „Selvfølgelig ikke,“ svarede den anden, „men man kan jo altid bringe det videre!“ Og der er saa mange Sladre-kællinger til i Verden, endda mange, som gaar rundt i Mand-folkebukser. De findes ogsaa paa Søen, min Dreng, og du undgaar ikke at møde dem. Men sky dem og deres Sladder som en ærlig Gut. Husk altid, at hvad der gøres og siges, kan aldrig gøres og siges om igen. Tiden, der svandt, kan kun mindes tilbage!

Min egen Dreng! Nu har jeg saa atter givet dig en god Leveregel med paa Rejsen, følg den, og du vil snart erfare, at din Moders Ord er lige saa sande, som hendes Kærlighed til dig er det. Og saa Farvel for denne Gang, jeg sender dig som altid mine kærligste Tanker og Hilsener — ogsaa til din stakkels, tungsindige Ven. Om du vil det, maa du gerne læse mine Breve for ham, det skal kun glæde mig, om han maaske ad den Vej kunde faa en Lysstraale ind i sit triste, mørke Sind.

(Fortsættes).

FRA B. & W.s Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges fornylig en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Fragtskibet „Nyhorn“, Værftets Byggenummer 563, bygget for Regning Hr. Skibsreder Chr. Haaland, Haugesund, Norge.

Skibet er bygget til British Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 380' — 0" × 53' — 6" × 28' — 0" × 36' — 8" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8100 Tons d. w.

Det er forsynet med to Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 3900 I. H. K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

SVENSK Dampers „Tom“ tilkaldte fornylig over Blaavand Radio Hjælp til en Matros, der var blevet alvorlig forbrændt

ved, at en Lampe eksploderede. Lodsbaaden fra Thyborøn gik ud, og efter ca. halvanden Times Sejlads ud i Nordsøen mødte den „Tom“, og i høj Søgang tog den den tilskadekomne Matros, Bergstrøm fra Landskrona, om Bord og førte ham til Thyborøn. Derfra blev han pr. Tog og Sygeautomobil transporteret til Lemvig og indlagt paa Amtssygehuset.

„Tom“, der som Følge af Eksplosionen havde haft en alvorlig Brand om Bord, fortsatte sin Rejse til England.

ARBEJDERFORSIKRINGSRAADET har afgjort tre Erstatningssager vedrørende de Efterladte efter de danske Søfolk, der den 22. September i Aar forliste med Sejlskibet „Magdalene“ af Esbjerg.

Kutterfører And. J. Vejrs Enke og to Børn, Esbjerg, fik tilkendt 11,752 Kr., Fisker Georg Holger A. Pedersens Enke, Esbjerg, har modtaget 7140 Kr. og Bedstemand Anton Kr. Kristensens Enke og fire Børn, Esbjerg, 12,198 Kr.



Naar Hav og Himmel staar i eet

DE vældige Orkaner, som omkring Jul rasede vesterpaa, og overalt og af alle skildres som de værste, man i Mands Minde har oplevet, har paa Søen haft en uhyggelig Mængde Ulykkesbudskaber i sit Følge.

Under disse Naturens frygtelige Luner vandrede i Orkanernes Fodspor Skibsforlis, Oversvømmelser og tabte Menneske-

Grundet paa et Maskinhavari maatte Skibet ligge og drive rundt i Biscaya Bugten, og skønt der var opnaaet Forbindelse med en Slæbebaad, kunde Skibet dog ikke bjerges i Havn.

Storm og Sø forhindrede ganske Forsøgene, og sluttelig drev „Helene“ i Land og knustes paa den franske Kyst.

Føreren, Kaptajn *Schrøder*, meddeler, at de var paa Vej



Heksekedlen udfor Havnen ved Hastings

liv. De mange S. O. S.-Raab fyldte Æteren, og Telegrammerne meldte deres sørgelige Beretninger om de udpillede Dramaer alle Vegne fra.

I den engelske Kanal forliste omtrent samtidigt ikke mindre end 7 Skibe, deriblandt den bornholmske firemastede Motorskonnert „Mogens Koch“, der tog Grunden ved Eastbourne. Heldigvis frelstes hele Besætningen, en halv Snes Mand.

Flere store Oceanlinere ankom til britiske Havne mere eller mindre havarerede, mange vendte tilbage til Afgangstederne, deriblandt Hamborg—Amerika Liniens store „Kellerwald“, som skulde til Sydamerika.

Syv Menneskeliv krævede Stormen i første Omgang ved Englands Kyster, og Antallet voksede.

Saa vel den franske som den spanske Kyst meldte ligeledes om Tragedier ude fra Havet.

Blandt de forulykkede danske Skibe er ogsaa „Vesterhavet“s S/S „Helene“.

mod Spanien, da den frygtelige Orkan arriverede. Søerne havde ustandseligt slaaet ind over Skibet, og en af dem tog 1. Styrmand samt Dele af Overbygningen og Redningsbaadene med sig, foruden at Søerne knuste Maskinskylyttet, saa Vandet trængte ind i Maskin- og Fyrrummet. Fyrene slukkedes, og Skibet, der var halvfylt med Vand, fik Slagside.

Den engelske Dampet „Sabro“ kom til Undsætning og forsøgte forgæves at bugser „Helene“. Senere kom den franske Bugserbaad „Iroisse“ til Assistance. Den arbejdede heltemodigt i halvandet Døgn med at faa „Helene“ ind mod Brest, da den havde faaet en Trosse gjort fast i Skibet, men nogle Mil fra Grunden ved Brest sprang Trossen og viklede sig ind i „Iroisse“s Skruer, saa at det nær ogsaa var gaaet galt for dette Skib.

Efter et Skibsraad besluttede „Helene“s Besætning at springe i Søen for at svømme over til „Iroisse“, som ogsaa fik reddet dem alle undtagen 2. Styrmand, *Toft*, der fik



Det sidste Fotograf af den forulykkede 2. Styrmand Toft

Krampe og gik ned. Søerne gik saa højt, og Vanskelighederne var saa store, at det var umuligt at redde Styrmandene.

Omtrent samtidig med, at de 16 Mand ankom til Brest knustes „Helene“ mod Klipperne og blev straks fuldstændig Vrag.

Trælasten flød om i Brændingen, medens Skibsskroget gik til Bunds.

Kaptajnen og den øvrige Besætning — som var meget med-

taget, sørgede Konsulen for, og de blev saa senere sendt herhjem.

De forulykkede Styr mænd

1. Styrmand, *I. Frandsen*, var født i Nakskov Juleaften 1899 og naaede saledes kun at blive 30 Aar gammel.

2. Styrmand, *Toft*, var Søn af den første danske Fisker, der omkom under Krigen, idet hans Fartøj, „Ægir“, blev minesprængt. Den druknede Søn havde kun gjort 8 Dages Tjeneste i „Helene“, i hvilken han gik om Bord i Kielerkanalen efter lige at være kommen hjem med Ø. K.s „Tonking.“ — I den unge Alder af 25 Aar efterlader han sig en dybt sørgende Hustru samt Moderen, Fiskerenken, der ikke fik Lejlighed til at sige Sønnen Farvel. Hun modtog et Brev, hvori han beklagede dette og skrev:

... Men saa siger jeg dig, kære lille Mo'r, gennem disse Linier Farvel ...

Det skulde altsaa blive den sidste Hilsen.

Begge Styr mændene faar det bedste Lovord af deres Rederi og af alle, der havde lært dem at kende som to brave



De tre Mand af „Helenes“ Besætning, som kom her til København. Til venstre Kok Bagger, Bornholm; i Midten 3. Mester Rytgel, ogsaa Bornholm, og til højre Fyrbeder Rasmussen, hjemmehørende i Hillerød. Den øvrige Del af Besætningen, der er hjemmehørende i Jylland, var taget over Hamborg

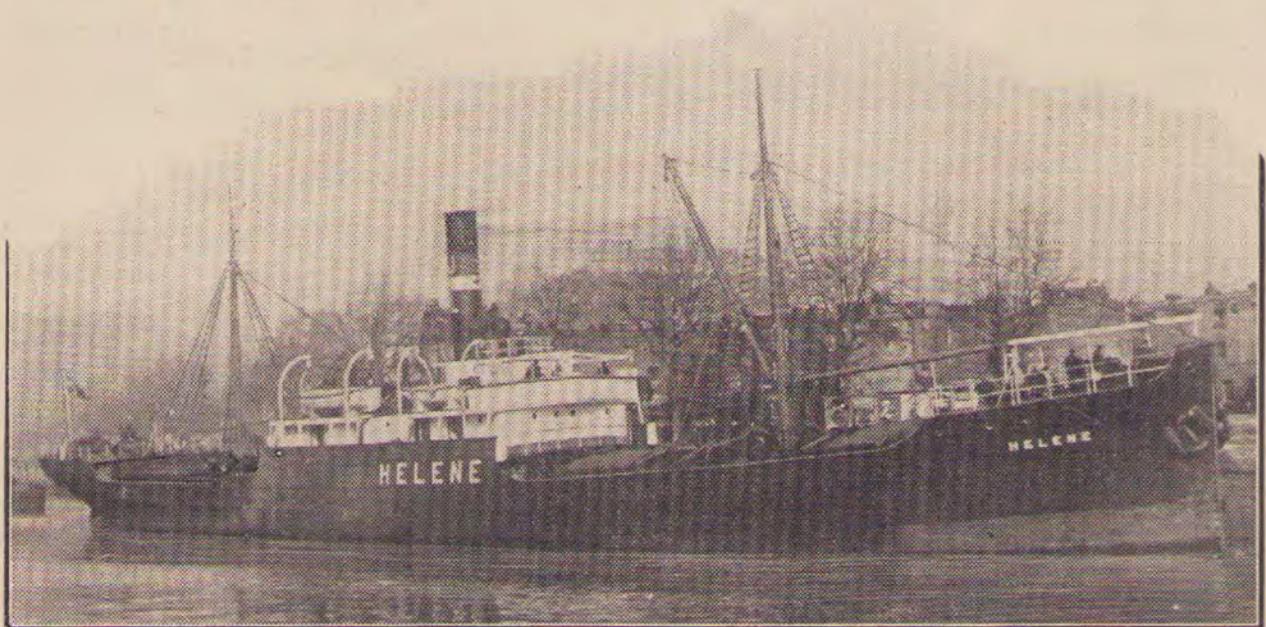
og pligttopfyldende Sømænd, som det uberegnelige Hav i deres fagreste Vaar bortrev fra deres Kære.

Nogle af de mange Ulykker

Motorskonnerten „Ingrid“ af Storkevig, som laa i Aalborg Havn, sprængte under Stormen sine Fortøjninger og drev paa Grund Øst for Aalborg.

Damperen „Edward“ af Gøteborg, paa Rejse fra Aalborg til Lysekil, grundstødte Vest for Hals Bro.

Tremastet Skonnert „Haabet“ af Marstal, Kaptajn Madsen, der for en Maaned siden afgik fra England, naaede i sidste Uge Helsingør efter at være bragt ind af en svensk Slæbedamper. Skonnerten havde mistet begge Ankre med lange Kættinger samt Redningsbaaden og havde i det hele haft en meget haard Tur.



S/S „Helene“, der totalt forliste i den Biscayiske Bugt



MAHOMMET ALI

En Nytaarshistorie af *Gustav Bruhn*

S/S „Elfrida“ af Arendal gik i Fragtfart paa Middelhavet og stod Aarets sidste Dag ind i Alexandrias Havn.

Agter ude paa et Skylight sad unge Hanstad med lille Ingrid paa Skødet og „saa paa Land“. Hanstad var Andenstyremand og havde Frivagt, Ingrid var Kaptajn Storms Datter og blot seks Aar gammel. Hun havde været syg i lange Tider, vist en Slags Anæmi, og Kaptajn Storm, der var Enkemand, fik af Redens Lov til at tage hende med sig om Bord. Han mente, at den friske Søluft i det milde Klima dernede sydpaa vilde gavne Barnet mere end Arendals barske Vintervej. Det slog ogsaa til. Ingrid var kommet sig godt, efter at hun i et Par Maaneder havde sejlet Middelhavet rundt med „Elfrida“, og hun lignede nu, som hun muntert sad der og pludrede væk paa den unge Sømands Skød, den sødeste lille Lysalf, man kunde tænke sig.

Det mente da i hvert Fald Hanstad. Han holdt af Ingrid, som om hun kunde have været han Søster — kunde have været, for han havde nemlig ingen, og det var maaske Aarsagen til, at han fik sin lille Kammerat saa nær. For de tør havde paa Rejsen sluttet et inderligt Venskab, og Hanstad tilbragte de fleste af sine Frivagter sammen med hende. Ingrids største Glæde var ogsaa at sidde paa sin store Vens Skød og høre ham forklare og fortælle om alt det nye og smukke, de saa paa Rejsen, eller at lytte til de mange muntre Sømandsviser, han sang for hende.

Det var lige i Middagsstunden.

Solen brændte, Vandet i Havet var spejlblankt. Luften vidunderlig klar, fuldstændig blaa og skyfri, og de hvide Maager tegnede sig skinnende skarpt imod den, naar de i store elegante Buer kredede rundt om Damperen. Paa Reden laa en halv Snes større og mindre Skibe fortøjet; efterhaanden som „Elfrida“ passerede forbi, viukede Ingrid til enhver levende Sjæl, hun saa om Bord i dem.

„Kan Du se den store, hvide Bygning der, den med Kuplen paa?“ spurgte Hanstad, idet han pegede over imod den.

„Det er et Slot, ikke sandt?“

„Akkurat — det hedder „Ras-el-tin“, og der bor alle Kedivens Koner!“

„Hvem er Kediven?“

„Aa, han er saadan en Slags Konge i Landet, forstaar Du.“

„Hvorfor har han saa mange Koner — er der flere end hundrede?“

„Det tror jeg nu ikke! Men Kediven er en meget fin og rig Mand, og jo finere og rigere en Mand er i Ægypten, jo flere Koner har han.“

„Hvordan ser saa Kedivkonerne ud?“

„Ja, hvordan — jeg tænker nok, at de fleste af dem er unge og smukke. Men ellers kan man ikke se meget til dem, hvis man overhovedet faar Lejlighed til at se dem, for de er helt indhyllet i store hvide Slør, saa kun Øjnene er fri. Saadan bruger Damerne det nu her.“

Barnet sad og spekulerede lidt.

„Bare jeg maatte faa Lov til at gaa med Dig i Land og se paa dem! Jeg tror, jeg vil spørge Far om det!“ sagde hun saa og kikkede op til Broen, hvor Kaptajn Storm stod sammen med Førstestyrmanden. „Rider Kedivkonerne paa Kameler?“

„Paa Kameler!“ Spørgsmaalet kom noget uventet, men det gjorde Ingrids Spørgsmaal ofte, og Hanstad lo af hende. „Paa Kameler! Nej — skønt det véd jeg for Resten ikke. Jeg tror nu snarere, at de kører i Bil, naar de skal ud.“

„I Bil!“ gentog Ingrid

foragteligt. „Hvis jeg var Kedivkone, saa vilde jeg altid ride paa Kamel. Jeg har en Bog, hvori der er en Kamel. Oppe paa dens Ryg sidder der ogsaa een med hvide Slør. Det er nok en Kedivkone.“

„Maaske!“ indrømmede Styrmanden. „Har Du da aldrig set en levende Kamel, Ingrid?“

„Jeg har set Heste og Køer og Grise — og Maskinmestrens Abekat — og Æsler. Kan Du huske dem, vi saa i Neapel? Men jeg vil gerne se en Kamel, helst en med en Kedivkone paa.“

„Ja, det tør jeg nu ikke love Dig, for det ser man næppe hver Dag. Men en almindelig Kamel skal Du faa at se, endda her om Bord. Og sid saa pænt stille, Ingrid, for nu skal vi fortøje!“

Da „Elfrida“ laa vel fortøjet, og der var blevet klaret op overalt, fik Kadrejerne og Handelsmændene Lov at komme om Bord. Der var nok af dem. Ægyptere og Arabere i brogede, maleriske Dragter, ikke alle lige rene og hele, myldrede frem i Løbet af faa Øjeblikke. De slæbte af Sted med Kurve,



Agter ude, paa et Skyligt, sad unge Hanstad med lille Ingrid paa Skødet og „saa paa Land“



og Kasser, hvori der var Frugt, Tobak, Tæpper eller Galanterivarer, masede og skubbede til hinanden for at komme til, og snart fyldte de hele Dækket. Saa gik Handelen livligt under mægtigt Spektakel og paagaende Raab i flere forskellige Tungemaal.

Hanstad spadserede rundt med Ingrid og saa paa Sagerne.

Da traadte pludselig en høj, smilende Ægypter hen til ham, hilste høfligt og sagde noget, der skulde forestille Norsk:

„Mig være Mahommet. Mig Ven af Dig, sehr guta Ven, tale Norske. Dig læse dem Breve her, vær saa god!“ Og samtidig rakte han Styrmanden en Haandfuld Papirer.

Ingrid stirrede paa Manden. Ikke forbavset, for der var ikke meget, som forbavsende hende, men nysgerrigt. Han lignede heller ikke de travle Handelsmænd, men var langt flottere klædt. Inderst havde han en lang, sribet Silkekjortel og uden paa denne en kort Jakke, forsynet med en Mængde smaa Sølvknapper; paa Hovedet bar han en Turban, slynget af et stort, hvidt Silketørklæde. Og de nøgne Fødder stak i et Par røde Tøfler med opadbøjede Næser. Han var øjensynlig trukket i sit fineste Puds og forstod ogsaa at vise det.

Hanstad tog et af Papirerne. Det var underskrevet af Skibsofficererne i „Bergenhus“, og var en Slags Anbefaling for Manden. „Mahommet Ali er en god Fører,“ stod der, „ikke stort mere ærlig end sine Kammerater, men dersom man blot holder godt Øje med ham, kan han bruges.“

Mahommet smilede stolt, medens Styrmanden læste. Saa slog han sig for Brystet og sagde:

„Mig guta Fører, det staa der, fina Fører, hæderlig Mand. Sehr fina Papire, mange fina, you see. Her first class, læse det. Fanten hak' mig!“

Hanstad tog det „first class“ og læste:

„Vi anbefaler paa det bedste Mahommet Ali som den største Kæltring, der nogensinde har sat sine Ben i en norsk Damp. Men da han deri ligner alle sine Kolleger og ikke forlanger mere, end det tredobbelte af, hvad man bør give ham, og da han desuden er en durkdreven Rad, som taler en Smule Norsk, staa man sig alligevel ved at benytte ham.

Adam Ross,

Førstemester i S/S „Dovre“.

Hanstad rystede paa Hovedet og gav Ægypteren Papirerne tilbage.

„Jeg tror ikke, jeg faar Brug for Dig, min gode Ven —“

„Guta Ven, fina guta Ven, Fanten hak' mig!“ afbrød Mohammed.

„Javel, det er all right! Stik saa af med Dig!“

Mahommet saa forbavset paa Styrmanden. Men saa opklaredes hans Ansigt af et stort Smil, han vendte sig mod en lille Ægyptertøs, der stod tæt ved ham med en Kurv

Appelsiner, og sagde nogle Ord til hende. Pigen lo og viste alle sine skinnende hvide Tænder, tog en Appelsin og gav Ingrid den.

„Appelsino for lille Prinsesse, sehr fina Appelsino. Take it!“ Og med et dybt Buk lagde Mahommet sin Haand paa Pigens Skulder og forsvandt sammen med hende i Mylderet.

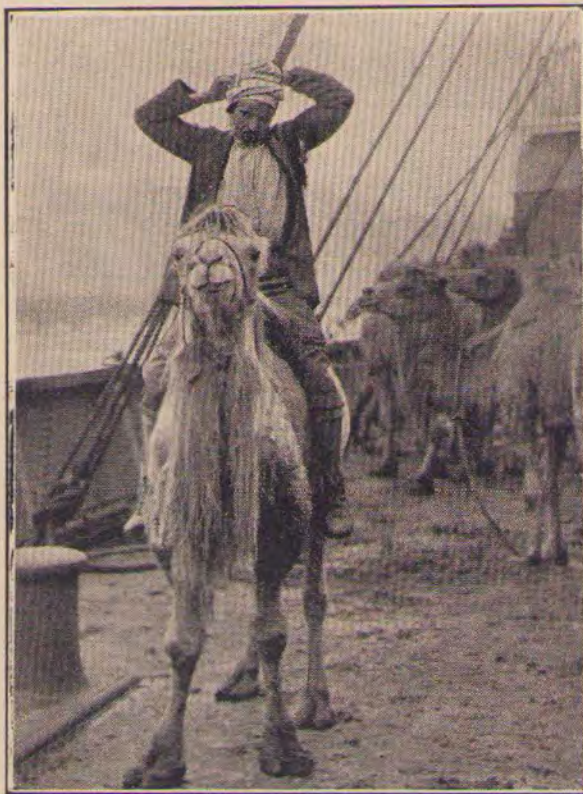
„Var det Kediven?“ spurgte Ingrid, medens hun fornøjet gnaskede løs paa Appelsinen.

„Han kunde være fin nok til det, men det var nu ikke ham!“ svarede Hanstad. „Det var blot en Mand, som vilde tilbyde at vise os rundt i Byen, men vi skal nok klare os uden hans Hjælp. Og skal vi saa gaa ned til Din Far?“

Det gjorde de. — Men en Times Tid senere kom Ingrid atter op paa Dækket. Nu var de fleste Handelsfolk gaaet i Land, og Hanstad, som hun kikkede efter, sad nede i Messen og spiste. Da fik hun Øje paa den lille Ægyptertøs, som stod og smilede til hende. Det var lige noget for Ingrid. Hurtig gik hun hen til hende og prøvede at indlede en Konversation.

„Kender Du Kedivens Kone?“ spurgte Ingrid.

Men Pigebarnets Kendskab til Norsk var øjensynlig ikke stort bevendt, hun rystede blot paa Hovedet og bød Ingrid en Appelsin til, lige saa stor og indbydende, som den forrige. Dermed vandt hun Ingrids Hjerter. Saa tog hun hendes Haand, og de to Smaapiger gik nu lidt rundt paa Dækket, den hvide Pige smilede til den brune, og den brune lo igen til den hvide. Og til sidst spadserede de nok saa nydeligt sammen ind over Landgangen, uden at nogen af Skibets Besætning lagde Mærke til det.



— agterst stod en Kamel, som paa Ryggen bar en af Driverne

„Ingrid — hvor er Ingrid? Er der ingen, der har set Ingrid?“ spurgte Hanstad, da han noget senere savnede Barnet og ikke kunde finde hende noget Sted. Spørgsmaalet forplantede sig videre, blev til Kalden og Raab, bekymrede, ængstelige Raab. Men ingen havde set Skibets Yndling for nylig, ikke siden hun var gaaet ned om Læ med Styrmanden.

At hun skulde være faldet over Bord, troede man ikke paa, det var hun for skibsvant til, og der stod saa kun den Mulighed aaben, at hun maatte være gaaet i Land. Det kunde godt ligne hende — men hvad vilde der saa hænde Barnet?

Kaptajn Storm styrtede ind til Konsulatet for at faa Politiet alarmeret; Hanstad løb med tre-fire Mand rundt i Kvarteret omkring Havnen for at søge efter sin lille Veninde, men alt uden Resultat. Ingrid var og blev borte. Sorgfulde tilbragte „Elfrida“s Besætning Nytaarsaften, urolige og bekymrede for Ingrids Skæbne, og ikke een lukkede Øjnene i den lange, uhyggelig triste Nat.

Næste Morgen opsøgte Kaptajnen igen Konsulen, som meddelte ham, at Politiet hele Natten havde søgt efter Barnet. Desværre var der ikke det ringeste Spor at gaa efter, og den deltagende Embedsmand kunde ikke give den for-



tvivlede Fader noget Haab. Helt nedbrudt gik Kaptajnen atter om Bord og lukkede sig inde i sin Kahyt. Ingrid var hans Eet og Alt, hans Solstraale, det eneste Væsen i Verden, der var hans, og Tabet af hende var ham for svært at bære.

Men den øvrige Besætning maatte, skønt det var Nytaarsdag, under Førstestyrmands Ledelse gaa i Gang med Arbejdet, da de skulde kaste los samme Aften. „Elfrida“ lastede Frugt, men skulde desuden transportere en Del Kameler til Brindisi. Dyrene var bestemt til at optræde i et større Artistnummer og vilde blive afhentet der af Hagenbecks Folk. Bedrøvet stod Hanstad og tilsaa, at Kamelerne, otte store, taalmodige Dyr, kom om Bord og blev installeret paa Fordækket. Hans Tanker drejede sig uafbrudt om Ingrid — det var jo i Gaar, han havde lovet hende, at hun skulde faa Kamelerne at se, og her var de, men hvor var hun?

Og medens han stod der med Taarer i Øjnene hændte saa det, som ellers kun sker i Eventyrene.

„Der er jo Ingrid!“ raabte pludselig en af Folkene hende fra Agterdækket. Hanstad fo'r op, styrtede agter over — og ganske rigtigt, der inde paa Kajen kom Mohammed Ali nok saa nydeligt spadserende med Ingrid ved Haanden. Hun tog Situationen meget overlegent, lo og nikkede til alle sine forbavtede og maabende Venner, og da Hanstad henrykt tog hende op paa Armen, sagde hun blot:

„Maa jeg saa se Kamelerne!“

„Ja, ja, lille Skat — — —“ Mere kunde Styrmanden ikke faa frem, Bevægelsen overmandede ham, og saa bar han

Ingrid forefter. Flere af Dyrene var allerede anbragt i intermistiske Baase, men agterst stod en Kamel, som paa Ryggen bar en af Driverne. Den stirrede med de store, tungsindige Øjne lige paa Hanstad og Ingrid og gjorde et Skridt hen imod dem. Ingrid klemte fast om Styrmandens Haand, kikkede nysgerrigt paa Dyret og udbrød:

„Kamelen er sød! Men der skulde bare sidde en Kedivkone paa Ryggen af den i Stedet for den stygge Mand! Maa jeg saa komme ned til Far!“

Saaledes var Ingrids Entre om Bord i Damperen, hvor Glæden snart var lige saa overvældende, som Sorgen havde været knugende. Hanstad fik fat i Mohammed og udspurgte ham, om hvor han havde fundet Barnet, og Mohammed forklarede stolt og smilende:

„Mig finde lille Prinsesse i Hus ved Havnen. Slemt Kvarter, ikke godt for lille Prinsesse. Mahommet ærlig Mand, Mahommet kende lille Prinsesse og tage hende med sig, Fanten hak' mig! Ægypterpige lokke lille Prinsesse med hjem, men hun have det godt, mange Mad og mange Frugt og sove hele Nat, ikke græde. Saa mig kende hende i Dag og bringe hende til norsk Damper. Mahommet god Mand, ærlig Mand! Du give mig fina Anbefaling, you see, guta fina Anbefaling!“

Og det fik Mahommet.

For der var jo ingen, som anede, at det netop var Mahommet, der havde ladet Ægyptertøsen lokke Barnet i Land, for at han selv kunde „finde“ hende!

En Danekvindes Livsskæbne

KATRINE NIELSEN er Navnet paa en meget fremmelig Københavnerinde, om hvem man udmærket godt kan skrive en nydelig lille Solstraalefortælling.

Som ganske ung Pige træffer Katrine Fyrbøderen *Hans Peter Nielsen*, som sejler med en Amerikabaad. De unge Mennesker veksler Ringe, og Hans Peter siger til Katrine:

— Naar jeg nu har gjort et Par Rejser til, saa gifter vi os, min Pige. Og saa skal Solen faa Lov at skinne paa dig Resten af Livet ...

Brylluppet finder ogsaa Sted, og det unge Par faar en lille Lejlighed med tilhørende Reparationsværksted — lidt Smederi og Cyklearbejde. Katrine er baade lærenem og flittig. Det varer derfor heller ikke længe, før hun giver Manden en god Haandsrækning, naar der er travlt paa Værkstedet. Katrine bliver ligefrem dygtig i Faget, og Lykken smiler til det unge

Par, fra Sol staar op, til Sol gaar ned. — Men efter et Par Aars Fryd og Glæde kom de sorte Skygger. Hans Peter blev syg og sengeliggende, og Dage gik, Uger og Maaneder med,



Fyrbøderenken som „elektrisk“ Nitter

men Hans Peter kom sig ikke. Katrine maatte baade passe Hjem, Mand og Værksted, indtil Manden med Leen satte sit Dødsmerke, Korset, ved Siden af Hans Peters Navn.

Det var et tungt Slag at bære for en ung Kvinde, men Katrine gav ikke op. For at glemme maatte hun omplantes i en anden Jordbund. Og for at komme til U. S. A. maatte hun arbejde sig over som Kahytsjomfru.

Ankommen til Staterne griber hun til den Udvej at søge Arbejde i Eric Railroads Værksteder som Maskinarbejder, hvor hun ikke alene udfylder sin Plads tilfredsstillende, men i sin Fritid oplærer sig selv til Nitter, saa hun snart faar Prædikatet, ikke alene af at være den første kvindelige elektriske Nitter, men ogsaa en af de fremragende indenfor denne Ramme. Tre Aar efter bliver den energiske Enke ansat i det store Welding Company i Jersey City, hvor hun fortjener

op imod 30 Dollars om Dagen. — Hendes lille Historie med ledsagende Billeder gaar nu sin Runde i den amerikanske Presse.



Julefest i de arktiske Egne

Et 50 Aars Minde

DET er nu et halvhundrede Aar siden, at den finsk-svenske Polarforsker *Niels Adolf Erik Nordenskjöld* løste Problemet: at finde Nordvestpassagen.

Som alle andre arktiske Ekspeditioner blev der selvsagt ikke saa lidt af hvert at gaa igennem, inden *Nordenskjöld* med sit Skib, *Vega*, og sit Mandskab gennem Beringsstrædet naaede ud i det stille Hav.

Der var mange drøje Tørn at tage, men til Gengæld ogsaa nogle enkelte Lyspunkter under denne Ekspedition. Et af de bedste var sikkert nok Julefesten, der blev fejret oppe i Kaliutchinbugten i 1879, og som en af Deltagerne, vor Landsmand, daværende Marineløjtnant, senere Kommandør *Andr. Hovgaard*, har skildret og medgivet en Tegning, som vi omstaaende gengiver.

Langt borte fra Hjemmet samledes deroppe i den kolde, mørke Isørken en lille Flok Mennesker for at højtidelig holde Julefesten. Afstængte, som de var fra den ydre Verden, følte de sig lige saa nær knyttet sammen, som om de udgjorde en stor Familie, til hvis Hoveder, Ekspeditionens Chefer, alle med Tillid og Fortrøstning saa op, naar Elementerne rasede omkring det skrøbelige lille Hjem, hvortil de havde betroet sig, og truede med at ødelægge denne lille Nøddeskål i Isen.

Efter Omstændighederne havde de det jo for saa vidt godt, skriver *Hovgaard*, de sad jo trygt og lunt inde, uden at ændse Snestormen, der hylede gennem de høje Rejsninger, mere end

man vilde have gjort, om man sad hjemme i den hyggelige Stue midt i Civilisationens Centrum.

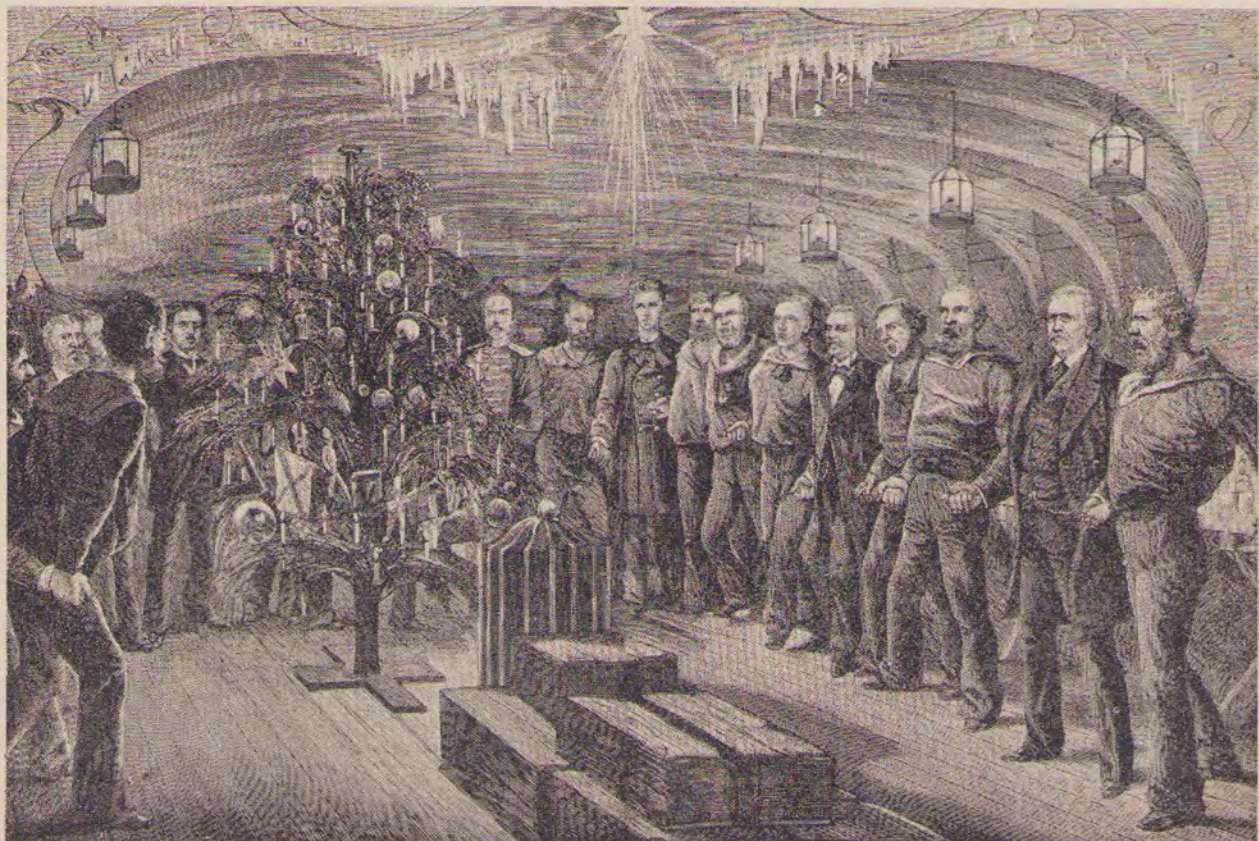
De havde ingen Sygdom, og nogle Venner hjemme i Sverige havde allerede før Afrejsen tænkt paa denne Aften.

To store Kasser viste sig at indeholde over 200 forskellige Smaasager til Juletræet. Og hvad dette angik, da havde man en Mils Vej inde i Landet hentet nogle Slædelæs med Pilekviste fra en arktisk Skov, d. v. s. en Samling af Pilekviste, der ligger henad Jorden, hvorover de sjældent hæver sig mere end et Par Fod.

Disse Kviste havde Mandskabet knyttet som Grene til et Træ, hvis Stamme bestod af en med Vimpler omviklet Vimpestage.

I Anledning af alle disse Forberedelser havde Adgangen til Mellemdækket være spærret for Uvedkommende hele Dagen. Kun de fire Matroser, som pyntede Træet, maatte passere. Alle andre tilbragte Formiddagen med Spadsereture, hvilke just ikke var af den behageligste Natur i 34 Graders Kulde, og den friske nordvestlige Vind bragte Sneen til at fyge op fra Isen, saa at ligesom en Taage paa 30—40 Fods Højde stod over denne.

Endelig kom det med Længsel ventede Middagsmaaltid, den traditionelle Risengrød og den i Sverige lige saa traditionelle Ludfisk. Mandelen i Grøden manglede ikke, men dog meldte ingen sig som den lykkelige Finder. Et Glas Punsch til Kaffen kunde ikke undværes, og Tiden gik da, til



Juledansen omkring Træet paa *Vega*'s Mellemdæk



1. Maskinist, Hr. Petterson, Kl. 6 kom ind i Messen for at bede Selskabet glæde Mandskabet ved Nærværelse paa Mellemdækket, hvor Juletræet nu var tændt.

De magnetiske og meteorologiske Observationer afbrødes i 4 Timer saavel denne Aften som Nytaarsaften, det var de eneste Timer under hele Vinteren, hvor en saadan Frihed blev taget, og alle paa en Gang kunde være tilstede ved en Fest.

I Sandhed overvældende var det Indtryk, vi modtog, skriver endvidere H., da vi fra Underofficersmessen traadte ind paa Mellemdækket. Om Bagbord stod et langt Bord med Glas og Punschbouteiller, ja endog Pebernødder havde vor gamle Kok sørget for. Agterude begrænsedes Rummet, der oplystes af en halv Snes Lanterner, af en ophængt Presening, som var prydet med Flag og Vimpler, Stjerner af Bajonetter og vor store Kanon, og midt for denne straaledede Juletræet, der naaede helt op til Dæksbjælkerne, i al sin Glans. De talrige Gaver var hængt paa Grenene, forsynede med Numre, og Lys manglede heller ikke.

Efter at Hr. Petterson som den ældste Underofficer havde budt Velkommen og udbragt en Skaal for Professor Nordenskiöld, takkede denne baade for denne Aften og for Turen i sin Helhed og sluttede med at opfordre til en Skaal for de Mænd, hvis Interesse for Videnskaben havde bevæget dem til at bekoste Ekspeditionen.

Skipper Nilsson udbragte derpaa en Skaal for Kaptajn Palander, der takkede Mandskabet for dets Iver og Lyst til det ofte haarde Arbejde, det havde maattet forrette. Forskellige Skaaler blev nu drukket, og man skred derpaa til Lodtrækning om Julepræsenterne. Der fandtes alle Slags Selskabsspil, forskellige musikalske Instrumenter, lige fra Fløjter og Mundharmonikaer til Lirekasser; Tobakspunge, Cigarrør osv. i en Uendelighed. Uddelingen gav Anledning til mange vittige Bemærkninger, og Stemningen var i høj Grad animeret.

Men medens alle lystige og glade gik omkring, savnede vi to, nemlig Hovmesteren Levin og den gamle Kok Asplund; de havde haardnakket nægtet at forlade deres Gryder, saa vilde jo hele Festen gaa i Stykker:

„Uden Mad og Drikke
duer Helten ikke“

er deres Valgsprog, og intet har kunnet rokke dem i deres Beslutning. Den 52-aarige Asplund er i det hele taget original, som en gammel Kok bør være. Det var under hele Vinteren umuligt at faa den aldrende Mand til at tage et Par Underbænklæder paa, naar han foretog Spadsereture, som hans Foresatte bød ham som nødvendige for hans Sundhed, ja, det var kun med Nød og næppe, at han blev forhindret i at gaa med bare Fødder i sine smaa Sko. Der var noget hyggeligt ved at komme ned til Asplund, der altid gik og syslede med sine Gryder med et stille Smil paa det godmodige Ansigt. Levin, Mønsteret for alle Hovmestre, blev som sagt paa denne Aften ogsaa ude i sit Stirrids, sørgende for vor Souper.

Efter at vi havde aflagt dem et Besøg og gjort endnu et forgæves Forsøg paa at faa dem ind til Juledansen, begyndte denne. Sluttende en stor Kreds rundt hele Mellemdækket, dansede vi Haand i Haand rundt, syngende af fuld Hals:

„Og nu ha'e vi Jul igen,
og nu ha'e vi Jul igen,
og Julen varer vel til Paaske.“

Efter at vi endnu paa Kaptajn Palanders Opfordring havde tømt et Bæger sammen for „fraværende Venner“, som vi alle særlig denne Aften var stemte til at mindes, trak vi os tilbage til Messen, overladende Mandskabet til dets egne Forlystelser, og snart hørte vi Musik og Sang dernede fra tone ud i Vinternatten, medens de fortsatte Punschegildet.

Ingen, som var tilstede ved denne Julefest, vil nogenside glemme den eller de Følelser, som paa denne Aften gennemstrømmede ham; sent lukkedes vistnok mangt et Øje ombord paa „Vega“ hin Julenat, medens Tanken fløj langt bort, hjem til den Kreds, som nu højtideligholdt den samme Glædesfest, idet dog Glæden der som her var blandet med en Følelse af Savn og Længsel.

FRA Hongkong meddeles, at der eksisterer hemmelige Klubber i Hongkong, hvis Medlemmer bestaar af Førere for Sjørøverbander, og i disse Klubber fordeles mellem Anførerne de Penge, som indbetales af Kredse, der er interesserede i Skibsfart, for at deres Skibe kan faa Lejde for Sjørøverne, og mange Selskaber betaler nu aarligt 200 Lst. for hvert af deres Skibe til Sjørøverne.

2. Juledags Aften afholdt den herværende svenske Koloni i Gustavkirken og Menighedshuset paa Søndre Frihavnsvej stor Julefest for de mange svenske Søfolk, der ligge Julen over her i Byen.

JULEFESTEN for Søens Veteraner og Enker, som „Prins Valdemars og Prinsesse Maries Fond“ aarligt afholder, forløb atter ved denne Højtid paa den festligste Maade i Frederiksbergs Selskabslokaler i Allégade. Prins Axel bragte en Hilsen fra sin Fader og ønskede alle en rigtig glædelig Jul og et' godt Nytaar.

DEN stigende Interesse for Havfiskeriet ved Grønland har herhjemme medført en større Efterspørgsel efter nye Fiskerkuttere og Fiskerimotorer, som atter har medført en stigende Beskæftigelse for de paagældende Værfter og Motorfabrikker.

JULEAFTENS Eftermiddag er der i Nyborg sket en trist Drukneulykke, idet en Fyrbøder paa D. D. P. A.s Damper „Petrolea“ ved 1½-Tiden faldt i Havnen og druknede. I den orkanagtige Storm slog et Vindstød ham ud i Havnen. Der blev fra tililende Folk ydet hurtig Hjælp baade med Redningsbaad og udkastet Line, som han ogsaa fik fat i, men han havde ikke Kræfter til at holde fast. Han gik til Bunds og druknede. Den Forulykkede, hvis Navn er Adam Oluf Jensen, er født 14. November 1900, var ugift og hjemmehørende i København.

FULDMÆGTIG K. Langkilde har den 1. Januar været ansat som Fuldmægtig i Skibsmæglerfirmaet Wonsild & Søns Tolbodfilial i 25 Aar.

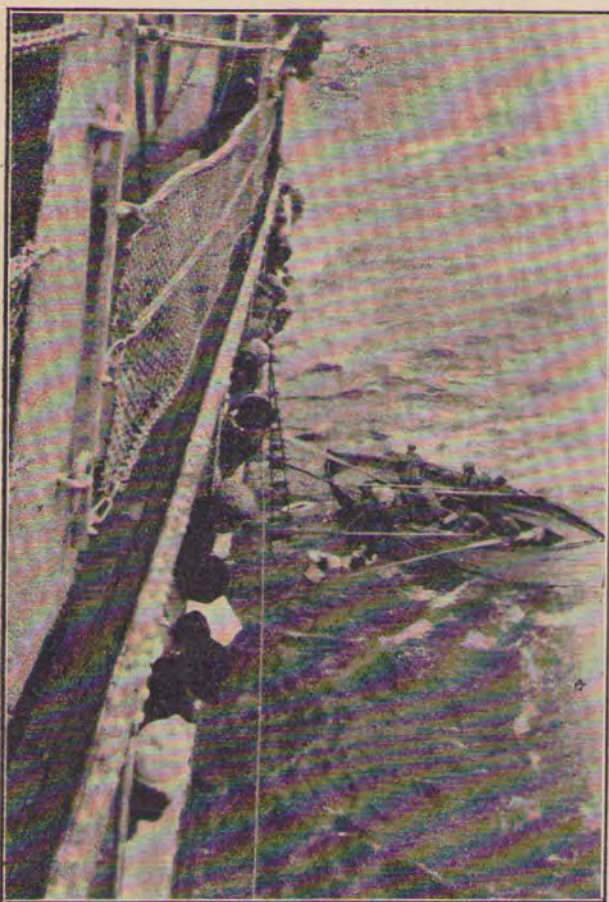
Iti Aar har nu D. F. D. S.s Billetkontor eksisteret i Industribygningen under den gamle elskværdige Kontormand fra Hovedkontoret, Bestyrer I. A. Overgaards Ledelse. Det var en heldig Idé, der slog godt an hos det rejsende Publikum, som i stadig voksende Udstrækning benytter sig af det centralt beliggende Filiakontor.

DEN norske Damper „Aslaug“ er Juledag forlist under en Storm i Vigo-Bugten. Hele Besætningen, 15 Mand, omkom.



EN GALANT KVINDE

Redningsepisode ved Amerikas Østkyst



BILLEDET viser os en Episode under Redningsarbejdet fra en stor Passagerdamper S/S „American Shipper“.

Man har opdaget levende Væsener klyngende sig til noget Vraggods fra et forlist Fartøj.

Man faar hurtigt en Baad sat ud og ror til Stedet, men forinden man naar dette, fisker man et Par Stykker op undervejs, det viser sig at være en Passager, Mr. Dana, og en Kahytjomfru, Mrs. Clara Ball, som man straks ror tilbage med til „American Shipper“. Skønt de begge havde holdt sig oppe ved Hjælp af dette Vraggods i omtrent et Døgn, var Mrs. Ball i straalende Humør, for da de endnu engang i umiddelbar Nærhed af Damperen plumpede ud i Bølgerne, raabte Mrs. Ball med kraftig Røst: „Red Manden først, jeg selv klatrer op ad Leideren.“

Man var ogsaa heldig nok at faa fisket Mr. Dana op, og Mrs. Ball spadserede frejdigt op ad Leideren; men da hun endelig fik sat sine Fødder paa Dækket, knækkede hun ogsaa fuldstændig sammen og maatte bæres til Køjs, hvor hun dog, efter at man havde bakset tilstrækkelig længe med hende, kom til Bevidsthed igen.

Da Mrs. Ball slog Øjnene op, sad „American Shipper“s Kaptajn, Mr. Cummings, ved Siden af hende Køje og sagde beundrende til hende:

„Nu har jeg sejlet i over 20 Aar og været med til mange mærkelige Ting, men det har jeg dog aldrig tænkt mig at skulle opleve, at en Kvinde i en saa farefuld Situation skulde være saa galant af sig.“

DEN øverste Jury i Barcelona har nu endt sit Arbejde med Bedømmelsen af den internationale Udstilling.

For Danmarks Vedkommende er 68 Stands blevet bedømt, og Resultatet er: 54 Grand Prix, hvoriblandt det kendte Firma I. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik.

FORNYLIG afgik Styrmand Rasmus Jeppesen Hansen ved Døden i en Alder af kun 40 Aar.

Styrmand Hansen var født i Skaarup og sejlede som yngre med vore Sejlskibe fra Svendborg og Thorsø, indtil han i Slutningen af 1909 begyndte at læse til Styrmand paa Svendborg Navigationsskole — hvor han fuldendte sin Uddannelse i April 1911.



Derefter sejlede han nogle Aar som Styrmand i Sejlskibe og i A. P. Møllers Rederi, indtil han kom i Ø. K.s Tjeneste.

Herfra kom Styrmand Hansen om Bord i M/S Stensby, hvor han blev angrebet af den ondartede Sygdom, som endte med Døden.

Kolleger skildrer den Afdøde som en ualmindelig prægtig Sømandstype, afholdt som faa.

KAPTAJN A. P. Clausen, Fører af S/S „Brattingsborg“, afgik den 21. November efter nogle faa Dages Sygdom ved Døden om Bord i Skibet, medens det laa i Kotka og lastede.

Paa Rejsen fra Finland til Frankrig med Props anløb „Brattingsborg“ København og landsatte Kaptajn Clausens Kiste, der foruden af Familien blev modtaget af Repræsentanter for Rederiet, Københavns Lodseri og Skibsførerforeningen, der nedlagde Kranse paa Baaren, hvorefter Direktør Harhoff i smukke Ord mindedes den Afdøde og takkede ham for hans trofaste og dygtige Arbejde for Rederiet. Kisten blev derpaa ført til Nordby paa Fensø, hvor Begravelsen fandt Sted under overordentlig stor Deltagelse.



DET nye polske Skoleskib „Pomorze“, som den polske Flaade har erhvervet sig, er det tidligere tyske Skoleskib „Prinzess Eitel Friedrich“ paa 1600 Brutto-Tons. Det er købt af den polske Marineforening.

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 .i. 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.

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 helårlig

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

Norsk Statsautoriserede Kompassrettere.

Kataloger & Special-
Brochurer sendes por-
tofrit paa Forlangende

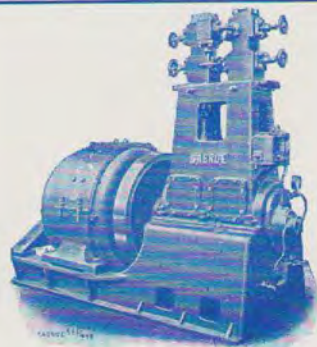
Eneste Specialforretn. i
Kompasser & Nautiske
Instrumenter i Danmk.

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



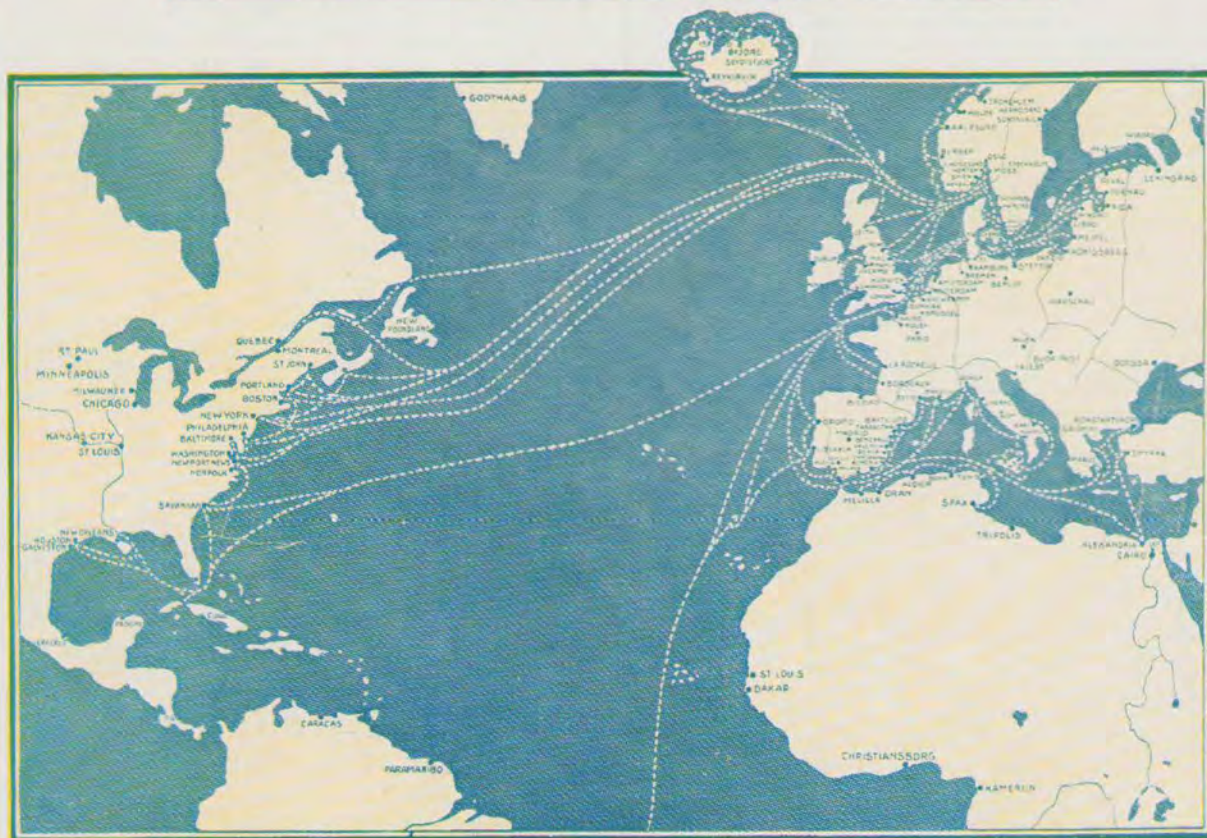


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

1930 W 2

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

GARDNER
RAAOLIEMOTORER.

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 - Havarie-Agentur - Befragtning - Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

Bunkerkul-Afdeling

Københavns Bunkerkul-Depot

Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter

Ingen Udgifter

Hurtig Ekspedition

A/s Major Wright & Co. *
Tlf. Helsingør Nr. 1

Helsingør Bunkerkul Forsyning
Bunkerkul til billigste Dagspriser

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

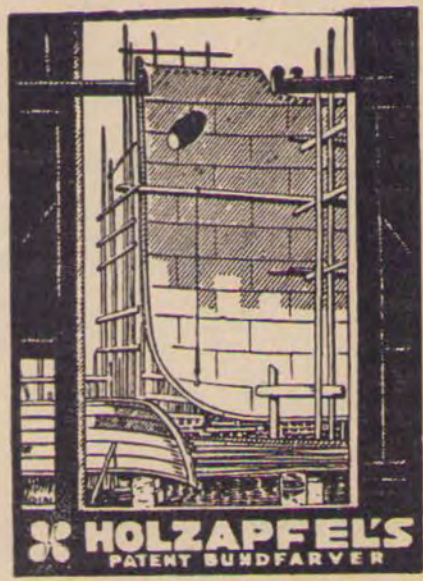
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



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

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

STUART LYSANLÆG.



„Danrex“
„Krongraa“
„Titalin“
„Orientvidt“

„Blue Lead“
„Anolin“
„Rostico“

Anticorrosive, Antifouling, Boottop



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

THORNYCROFT
MOTORER.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.
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.
Fiskeskipperforeningen, 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.
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: Vinterstemning i Havnen.

Aabent Brev. Af Ad. Pederstrup, med Tegning af
Georg Lütken.

Det flydende Universitets Endeligt. Det umagnetiske
Skibs Tragedie. (Illustr.).

„Taffelbay“. Et historisk Minde af Gustav Bruhn.
(Illustr.).

Da Mick fik aflastet en af sine Ejendommeligheder.
Af Ad. Pederstrup. Med Tegninger af Georg
Lütken.

Nyhavn ved Aften. Af Allan Larsen. Med Tegning af
Georg Lütken.

Willemoes. Fortælling af Kaptajn E. Juel-Hansen.
Med Tegninger af G. Lütken.

Et Møde i Windjammeren. Af Ad. Pederstrup. Med
Tegninger af Georg Lütken.

Linedaaben i M/S „Anna Mærk“. En lille Skildring
af Poul Mikkelsen. (Illustr.).

Min første Rejse til Søs. Af Formanden for Sø-
førbødernes Forbund i Danmark C. Jacobsen.
(Illustr.).

Et 25 Aars Jubilæum. Besøg i en Tovværksfabrik.
(Illustr.).

Tekst og Billeder fra S/S „Celtic“s Stranding.
Manøvren mellem det Ukendte og Virkeligheden.
Af Gustav Bruhn.

Labskovs i „Løbenskjold“. Humoreske af Chr. H.
Dam. Tegning af Georg Lütken.

Den sorte. Vagtmanden af Argus. Personaliam. 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

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

LION
PAKNINGER.



Hovedoplag for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



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

Aabent Brev

til *Dennerne af Sønvellemagasinet »Vikingen«*



Januar Maaned.

FORAN mig ligger en Bunke Breve og Brevkort med Nytaarshilsener til „Vikingen“.

De bærer Poststempler fra snart sagt Alverdens Hjørner og Kanter.

Jeg kender nogle — men langt fra de fleste Navne paa Afsenderne. Medarbejderne har det paa samme Maade.

Men *alle* kender os.

Man takker og ønsker os Fremgang med „Vikingen“ i 1930

Hvorfor sender man alle disse Lykønskninger?

Plejer man at ofre Kort, Papir, Konvolutter og Frimærker paa et Hefte, man betaler for?

Denne Trang til at vise os en Erkendelse for den mere eller mindre gode Underholdning, vi forsøger at lade tilflyde vore Læsere, synes lidt uforstaaelig. Taknemligheden ligger jo i Afgiften for vort Hefte, skulde man synes.

Betale og takke turde jo være som at give baade i Pose og Sæk.

Maaske fejler vi i vort Bestik, — Medarbejderne og jeg følger jo altid samme Kurs.

Men medens jeg funderer over Problemet, ligger stadig foran mig denne Bunke Lykønskninger og prajer min Taknemlighedsfølelse.

Et har de alle tilfælles, en Korrelation, et Gensidighedsforhold, som ikke findes i en hvilken som helst Samling Nytaarshilsener, en Kendsgerning, som ingen af os vover at benægte, nemlig, at disse Lykønskninger er sendt af virkelige Venner af vort Organ. Læsere, som i „Vikingen“ ser mere end et forbi-

gaaende Underholdningsblad, Folk, der deler vor Interesse for Søen, den Glæde alt bringer os, der har med Sømandslivet at gøre: Selve Sejladsen, de kække Mænds Bedrifter, de stolte Svaners Historie, Fortidens glørværdige Minder, Oplevelserne og Begivenhederne fra Havene i Nutiden, Personalia, kort sagt alt det, man finder i „Vikingen“.

Rederen, Orlogsmanden, Fiskeren, Maskinisten, Sejlsportsmanden, Koffardisejleren og Færgemandens Lykønskninger i Bunken taler et fælles djærvt Sprog, velment og forstaaeligt.

Det er fra virkelige Venner, som har fulgt os og som følger med ind i det nye Aar.

Hvad tør vi love i 1930. Vil det kommende Aar ikke forvolde os Kvaler for at holde den Standard, som det i 1929 kostede os saa meget at naa op til?

Arbejdet har jo været nok saa strengt til Tider, Sejladsen ikke altid i Magsvejr, men hverken under tegnede eller den trofaste lille Medarbejderstab, der følger med, lader os irritere af Hindringer, det vilde jo være det samme som at tilstaa, at vi var bange for ikke at kunne overvinde disse. Nej, nej, tro blot ikke det!

Vi har jo Jer i Bunken. I stoler paa os, og vi paa Jer.

Og saa er der jo ogsaa alle de mange, fjernt og nær, Abonnenter og Købere, der ikke som Trækfuglene blot er hos os om Sommeren for at forsvinde, naar vi skal høste. Ved at sikre sig „Vikingen“ for hele Aaret er Tilliden tøjret.

Vort Sønvellemagasin skal nok gaa fremad, om saa Interessen for alt, hvad der har med Søen at gøre, er nok saa ringe.

Vil vore Venner os godt, saa er der en lille Sentens, som Læsere sikkert ikke har undgaaet at lægge Mærke til, det staar med smaa Typer nederst paa vore Sider, et lille Tankesprog, som ikke bør glemmes, hver Gang man faar fat i noget, man synes om, og det er:

„Sig, at De har læst det i Vikingen.“

Husk det og handl derefter. Det vil maaske blive en stor Støtte for os.

Vi beder ikke vore Læsere om at løbe omkring for at skaffe os Abonnenter eller Købere, og vi lovpriser ej heller vort Indhold som noget ovenud ekstra.

Bønner pløjer ikke, og Lovsange høster ikke heller. Vort Arbejde maa tale for sig selv.

Og dermed vor bedste Tak til Læsere for Aaret, der svandt.

Ad. Pederstrup.



Det flydende Universitets Endeligt

Syv Aars videnskabeligt Arbejde ødelagt. — Det umagnetiske Skibs Tragedie

VIDENSKABEN kaster stadig sit Forskerblik ud over alle de Felter, som forekommer os Menneskebørn uoplyste. Og mere og mere drages Sløret fra alt det gaadefulde, som hidindtil har staaet for os som umuligt at faa Klarhed over. Med store Bekostninger sendes Ekspeditioner snart her,



«Carnegie» under Arbejdet.

snart der, hvor man formener at kunne have en Sonde behov for at stikke den ned i de Mangler ved vor Viden, som man ønsker at naa til Bunds i.

Med Henblik paa Navigatørens Arbejde med Kompasset og dets Virkninger fattede den amerikanske Kaptajn *I. P. Ault* den dristige Plan at starte en Ekspedition om Bord i et umagnetisk Skib, bygget som et Slags flydende Universitet, indeholdende forskellige Afdelinger med en Specialist for hvert fuldt udrustet Laboratorium.

Dette flydende Videnskabsbureau skulde saa uafbrudt sejle rundt om Jorden. Ved Dag og ved Nat observere elektriske og magnetiske Strømninger, undersøge Havbunden biologisk, kemisk og fysisk.

Ved Hjælp af Carnegiefondets rige Midler blev der søsat et af de mærkeligste Skibe, vor Tid har været

For at borteliminere enhver magnetisk Indflydelse blev det forarbejdet af Kobber, Vidne til, og Skibet fik Navnet „Carnegie“. Bronze og lignende Materialer. Selve Skroget udelukkende af Træ, ligesom alt løbende Gods af Hamp i Stedet for Staal og andre magnetiske Metaller, endog Knive og Gaffler var af rent Sølv.

I syv Aar besejlede man Havene, og der blev nok for den Stab af Videnskabsmænd, „Carnegie“ havde med, at foretage.

Alene den Kendsgerning, som sikkert de fleste Søfolk har erfaret med Hensyn til Kompassets Uregelmæssigheder, naar de passerer Havbunde, der indeholder Malmlagre, forvoldte Eksperterne Aars Studier.

Men der var jo mangt og meget af langt større Interesse, som anspændte disse Videnskabsmænd til energiske Bestræbelser for at naa Resultater af Betydning.

De skulde bl. a. undersøge, hvad det er, der gør Jorden til den store Magnet, man

formoder, den er, grundet paa dens Rotation omkring dens egen Akse og omkring Solen. Med andre Ord en Elektromagnet, thi et Legeme, der er ladet med Elektricitet, og som hvirvles rundt, faar jo magnetiske Egenskaber.

En af de mest ejendommelige Kendsgerninger, Ekspeditionen har slaaet fast, drejer sig om følgende:

Hele Jorden er ladet med Elektricitet, denne Ladning siver uafbrudt ud i Luften og elektricerer denne, men Jordens Ladning er mærkelig nok stadig lige stor, og Luftens vokser ikke. For hele Jordens Vedkommende svarer denne Ladning til en Strømstyrke af ca. 1600 Ampère. Dog er det endnu ikke muligt at besvare Spørgsmaalet: Hvorledes Jordens Energitaab dækkes?

Navigatørerne, der har saa meget med magnetiske Strømninger at gøre, var stærkt interesserede i „Carnegie“'s Undersøgelser. Kompassets Arbejde f. Eks. staaer jo netop i Forbindelse med Jordens magnetiske Kraft.

Hvis man bruger en Kompasnaal, der kan bevæge sig frit paa en Pinol, vil dens Spids som bekendt pege paa de magnetiske Poler, som ligger tæt ved Nord- og Sydpolerne. I det Tilfælde Jordens Magnetisme forblev paa et og samme Sted, vilde ganske naturligt Navigatørernes Arbejde lettes betydeligt, og det vilde være endnu lettere, hvis den magnetiske Nord- og Sydpol var identisk med Jordens dito. Men de magnetiske Poler er omtrent 1200 miles borte fra Geografernes Nord- og Sydpol. Altsaa alle de magnetiske Maalinger, hvor nøjagtigt de end er udførte, er ikke konstante, d. v. s. at Jordens magnetiske Meridianer, modsat Jordens geografiske, skifter uopholdeligt.

Dette og meget andet skulde gennemløjes.

— Og saa midt i Arbejdet, nede ved Samoøerne, standes brat hele Undersøgelserarbejdet. En Eksplosion, som efterfølges af en meget stor Ildsvaade, farlig og fuldstændig tilintetgørende, sætter Punktum for alle Kaptajn Aults Anstrengelser; alle om Bord blev reddede, men med alle de kostbare Instrumenter og de fleste optegnede Resultater gik „Carnegie“ til Bunds.

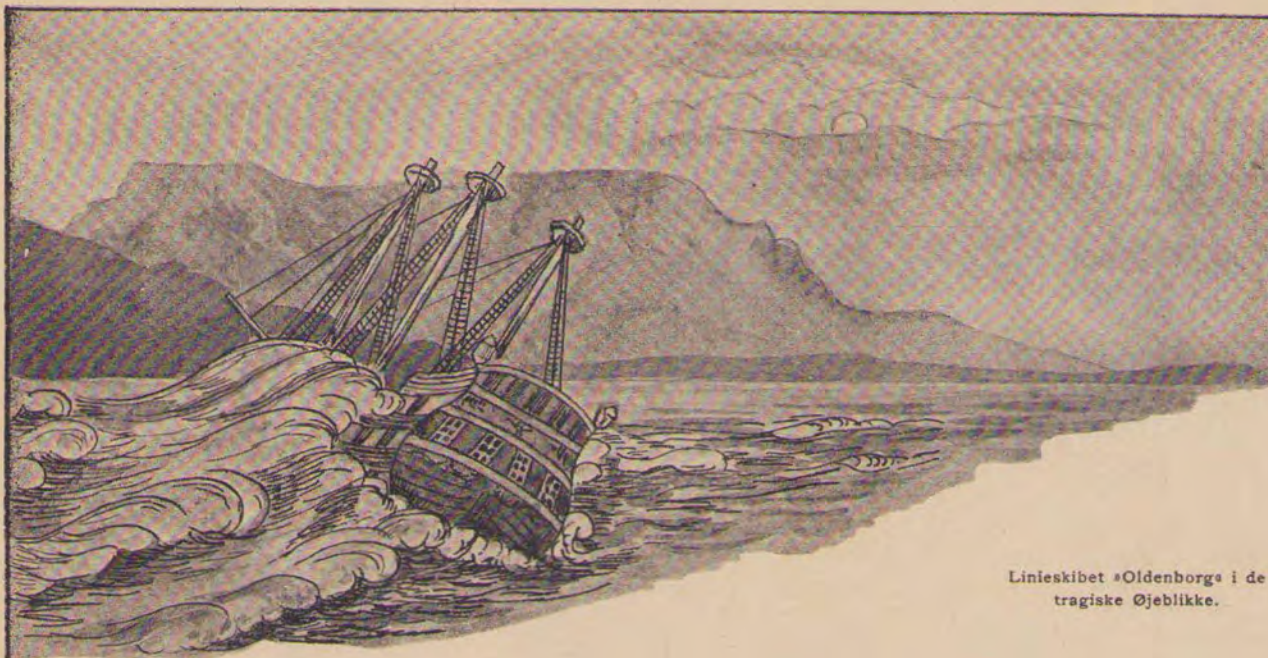


Den voldsomme Eksplosion om Bord.



„TAFFELBAY“

Et historisk Minde
af *Gustav Bruhn*
Eftertryk forbydes



Linieskibet „Oldenborg“ i de
tragiske Øjeblikke.

UNION-CASTLE“ Kompagniets nyeste 18.000 Tons store Liner „Arundel Castle“ stod ud fra Cape Town paa Vej til Durban.

Jeg sad agter og saa tilbage mod den smukke, moderne By, hvor jeg havde tilbragt en saa fornøjelig og uforglemmelig Maaned. I Selskab med elskværdige Mennesker havde jeg foretaget Udflugter i den prægtige, naturskønne Egn; jeg havde moret mig og nydt min Ferie efter bedste Evne. Og nu var det forbi, nu gik det mod haardt Arbejde og Ensomhed nogle Mil Vest for Durban.

Solen skinnede og lod mig til Afsked se Taffelbjergets karakteristiske Konturer i de skønneste grønne og violette Farver, Bugten laa klar og blaa i den svage Brise, og kun de lange, ensformige Dønninger, Havet satte ind, røbede Atlantens mægtige Vælde.

Saa skønt og fredeligt alt sammen!

Og saa fløj Tankerne paa Mindernes Vinger tilbage i Fortiden. Her, maaske paa det samme Sted, hvor vi nu skar gennem Taffelbays klare Vand, var det, at en dansk Mand engang saa stolt hævdede sit Lands og sit Flags Ære og udviste et Mod og en Sømandsdygtighed, der vakte Beundring og Agtelse for Danmarks Navn hos alle søfarende Nationer.

Manden hed Johan Olfert Fischer.

Det Navn kender vi vel alle — Navnet paa Helten fra Skærtorsdagsslaget i Kongedyb, hvor han bød Nelson Trods og i Tillid til sine Folks Fædrelandskærlighed og Kraft frejdigt tog den ulige Kamp. Gjorde det, fordi han vidste, at „Modet værger“, at den Sag, han kæmpede for, var den helligste og reneste — Fædrelandets.

Derimod kender sikkert kun de færreste hans Daad i Taffelbay, saa langt borte fra Fædrelandets Kyst, og Mindet herom er derfor nok værd at opfriske.

Olfert Fischer var i 1799 Chef for Linieskibet „Oldenborg“.

Mon der findes noget andet dansk Ord, der, som „Chefen“,

for Sømanden indeslutter alt det, han sætter sin Lid til — eller i hvert Fald burde gøre det?

Skibet, det gode, solide Skib, paa hvis Planker han føres fra Havn til Havn, Sejlene, Maskinen eller Motoren — alt det stoler han paa og ved, at han trygt kan gøre det. Men det er dog kun døde Ting, som ledes og faar Liv under een Mands Haand, og denne ene Mand er „Chefen“ — Chefen, Kaptajnen eller Skipperen, hvad han nu benævnes i de forskellige Skibe.

I Navnet „Chefen“ rummes alle de Begreber, Sømanden agter og støtter sig til: Dygtighed, Erfaring, Mod, Retfærdighed, Initiativ — alle de Egenskaber, som den Mand maa være i Besiddelse af, der er sat til at føre et Skib og lede dets Besætning, og som denne kan se op til med Tryghed og Tillid.

Derfor nævnes Ordet „Chefen“ med Ærbødighed.

Vel findes der daarlige Chefer, Kaptajner og Skippere, som mangler nogle eller maaske endda de fleste af disse Egenskaber, men der er jo braadne Kar i alle Lande, og disse faa „Chefer“ formaar ikke at afkræfte den Paastand, at de danske Skibsførere er „Chefer“ i Ordets rette Betydning, saavel i Orlogs- som i Koffardimarinens.

Og det har de altid været!

Minde paa Minde kan drages frem, Træk efter Træk kan fortælles om saadanne Mænd, lige fra de ældste Tider, Søhistorien kender, til vore Dage.

En saadan Chef var Olfert Fischer, da han som Kommandørkaptajn den 29. Maj ovennævnte Aar afsejlede med „Oldenborg“ til Ostindien for at beskytte og konvojere Handelskibe.

Rejsen gik naturligvis Vest og Syd om Afrika, og den 5. November laa Linieskibet til Ankers i Taffelbay for at proviantere.

Taffelbay var dengang et vanskeligt Sted at ligge; med Paalandsvind fandtes der ikke Spor af Læ, og Atlanterhavet kunde sætte en vældig Sø ind paa Reden. Med Fralandsvind



saa det ogsaa galt ud; Holdebunden var daarlig, og da der ofte ret pludselig blæste en Storm op, havde Skibene ingen anden Udvej end at lette og holde gaende udenfor i Læ af Landet.

Foruden „Oldenborg“ laa det britiske Linieskib „Sceptre“, Kaptajn Edwards, en amerikansk Ostindiefarer „Antibes“ samt tre andre Koffardimænd, hvoraf en var dansk, til Ankers paa Reden. Vejret var godt fra Morgenstunden, men i Løbet af Formiddagen blæste det ret hurtigt op til en Paalandsstorm. Med denne kom kraftige Byger, og ved Middagstid lod Olfert Fischer Stængerne stryge. Næppe var dette Arbejde udført, før en mægtig Sø brækkede ind over Forskibet. „Oldenborg“, som laa for Tøjankeret — Styrbords Anker —, duvede og huggede haardt; Dagligankeret — Bagbords Anker — blev kastet, og der blev stukket ud til helt Tov paa Tøjankeret. Derefter blev Mærseræerne taget ned, Underræerne firet paa Lønningen og Fastestængerne strøget.

„Oldenborg“ huggede stadig svært i den mægtige Sø, men foreløbig holdt de to Ankere. Derimod begyndte „Antibes“ og de tre Koffardimænd at drive mod Land, og snart efter gik „Sceptre“ samme Vej. Det var ikke den britiske Chef muligt at faa Kommando over sit Skib; Rejsningen var blevet strøget, og Kanonerne, som i Anledning af en Festsdag i den britiske Flaade var gjort klar til Salut, var ikke blevet surret paa Plads, inden Uvejret kom.

Under de voldsomme Overhalinger rev de sig ud af Taljerne og kørte fra den ene Side til den anden, hvorved de anrettede store Ulykker paa baade Folk og Skib. „Sceptre“ drev stadig længere ind, og da Kaptajn Edwards mærkede, at Skibet var tabt, sprang han over Bord. Hermed ophørte den sidste Rest af Kommando. „Sceptre“ drev paa Land, stod og huggede i Brændingen og blev ved 10-Tiden om Aftenen fuldstændig splittet ad. „Antibes“ og Koffardimændene var allerede drevet paa Land ved 4-Tiden, og de blev hurtigt sønderlaaet af de svære Søer.

Under en rygende Byge af Nordvest sprang „Oldenborgs“ Dagligtov. Uden at afvente Ordre lod Skibets Højbaadsmand Pligtankeret falde. Derved blev med stort Besvær Dagligtovet taljet ind og stukket i Læggeren. (Pligtankeret — Pligten — havde Plads i Styrbords Fokkerøst og Læggeren i Bagbords). Søerne brækkede ustandselig over Skibet og naaede i Bygerne endda helt hen til Stormasten. Stormen piskede Havet til Skum, der slog Besætningen i Ansigterne med en saadan Kraft, at det „føltes som Slag med Birkeris“. Og næppe var Arbejdet med Læggeren fuldført, før Tøjtovet sprang. Nu laa „Oldenborg“ for Pligten alene, og Situationen var yderst faretruende. Saa sprang Røringen i Pligten! Læggeren blev straks kastet, men Ankeret holdt ikke, og „Oldenborg“ begyndte at drive.

Da viste Olfert Fischer sig som den rette „Chef“, Manden,

der ikke gav op. Han saa, at en Stranding ikke kunde undgaas, og besluttede at sætte Sejl og selv styre Skibet ind paa Land. Et Stormstagesejl og Mesanen blev sat, og det lykkedes ham at manøvrere Linieskibet saa dygtigt, at han med Vinden agten for tværs kunde holde ind mod Kysten, klar af de drivende Skibe og Vrag, til et Sted, hvor der var Sandbund. Tæt op til Land blev Mesanen hjerget, og straks efter tog Forskibet Grunden en lille Kabellængde om Styrbord af „Sceptre“.

Støt og rolig havde Olfert Fischer sat sit Skib paa Land just der, han vilde have det. Støt og rolig havde han i den frygtelige Situation, da det ene Anker mistedes efter det andet, medens Søerne bragende slog ind over Dækket, og de andre Skibe drev paa Klipperne, hvor de knustes, forstaaet at indgyde Besætningen Mod og Tillid. Han opnaaede derved at frelse hver eneste Mand, men sit Skib maatte han opgive.

Ved 10-Tiden, samtidig med at „Sceptre“ splittedes, begyndte „Oldenborg“ at kaste sig Styrbord over. Fischer lod



Arundet Castle staar ud gennem Bugten.

da Mesanmasten kappe, og det rettede lidt. Skibet laa nogenlunde stille, og Besætningen benyttede Tiden til at forsøge at pumpe læns. Men Vind og Sø var for mægtige at kæmpe imod, og midt paa Hundevagten kastede „Oldenborg“ sig atter Styrbord over. Der blev straks givet Ordre til at kappe de andre to Master, og da Bagbords Vant blev kappet, faldt Stormasten straks, men saa hel-

digt, at Toppen røg ned i Sandgrunden, medens Rodenden bev liggende paa Rælingen. Søerne maatte nu først brække hen over Masten og mistede derved en Del i Styrke. Lidt efter faldt af sig selv Fokkemasten, som tog Sprydet med sig; „Oldenborg“ tog meget Vand ind, og Folkene sled haardt i det ved Pumperne. Saaledes gik den frygtelige Nat, og først hen paa Morgenstunden begyndte det at løje lidt.

Men langs Kysten laa Rester af Planker, Rundholter, Skibsgods — og Lig. Alene af „Sceptre“s Besætning havde henved 500 Mand fundet Døden ved Drukning eller ved at blive knust imod Klipperne.

Det var ganske haabløst at forsøge paa at tage „Oldenborg“ af Grunden. Saa snart Vejret tillod det, bjergede Besætningen alt, hvad der kunde tages i Land — Kanoner, Ammunition, Proviant, Fartøjer med mere, og til Slut blev „Oldenborg“s Skrog solgt til en britisk Købmand.

Det var en haard og drøj Tørn, Olfert Fischer og hans Mænd havde taget, vel haardest for ham, som havde Ansvar. Men hans Mod og Sømandsdygtighed, hans Ro og Aandsnærværelse skyldtes det, at de danske Søfolk uden at rødme kunde stryge Dannebrog fra „Oldenborg“s sidste Mastestump.

En saadan Mand var „Chefen“ Johan Olfert Fischer. En saadan Mand trænger vi til at mindes i disse Tider, og for saadanne Mænd har vi saa vist Brug den Dag i Dag.

Men det skal ogsaa nok vise sig, at vi har dem — de rig-



tige „Chefer“. — — — Jeg saa tilbage mod Taffelbay og Cape Town.

Byen kunde nu næppe skelnes mere, det var, ligesom om



Johan Olfert Fisher.

Højderne lukkede sig over den. Der lagde sig et Slør af Dis over Taffelbjergets Flade, graalige Skyer begyndte at skyde frem og dække Himlen inde over Land. Og „Arundel Castle“ ændrede Kurs og fik Dønningen mere tværs.

Saa vendte jeg Ryggen til og gik ned.

Men jeg følte mig stolt over at være Dansk.



NYTAARSDAG kunde Maskinmester *Svend Larsen* fejre 25 Aars Dagen for sin Maskinmester-Virksomhed.

Jubilaren, der er født den 10. Juni 1878, begyndte sin Løbebane indenfor Standen for 30 Aar siden, da han mønstrede som Maskinassistent i S/S „Tejo“, der paa hans første Rejse forliste ved Island, hvilket dog ikke afskrækkede ham fra at fortsætte som Assistent og Undermester i en Række af Skibe, sidst som 2. Me-

ster i S/S „Anglo Dane“, indtil han tiltraadte Stillingen ved Dalum Papirfabrik.

KONTREADMIRAL *François Lund*, som fornylig afgik ved Døden, fødtes den 19. Februar 1843; gennemgik Kadetskolen, blev Søofficer og afgik i 1903 som Kontreadmiral.

Kontreadmiralen var gennem sin lange Tjenestetid en afholdt og dygtig Officer, som opnaaede mange betroede Opgaver og vandt sig en stor Mængde Venner. Som Kaptajn var han Chef for Søminevæsenets Mineafdeling, senere beklædte han i flere Aar Formandsposten i Kongelig Dansk Yachtklub.

MARINEFORENINGENS Skyttelavs Nytaarsfest fejredes den 16. Januar under stor Tilslutning. En Revy løb af Stabelen under Navnet „De tre Skalker eller Blaagravs Omvendelse“. Den var skrevet af Busse-Jensen og udført af Bredballes Teaterselskab, og det kan nok være, de brillante Amatører skilte sig bravt fra Opgaverne. Medlemmerne formelig jubledede, hver Gang „Træfferne“ smeldede dem om Ørene. Selve „Vikingen“ var ogsaa med i Prologen, og der var saa meget lokalt indflettet og saa mange fortræffelige Viser, at Klapsalverne dundrede uafbrudt. Alene for saadan en lille Festaftens Skyld er det nok værd at være Medlem af Marineforeningen.

FYRBØDERNES afholdte Kasserer, *Søren Nielsen*, kan nu se tilbage paa en 10-aarig Virksomhed som Administrator for Sø-Fyrbødernes Midler. Den Gang „Søren“, som den joviale og altid elskværdige Foreningsmand daglig benævnes, kom til at overtage Kassen, var den baade slunken og sløj, lille af Vækst og meget let at have med at gøre. Men i den halve Snes Aar den flittige Kasserer har manøvreret med Fyrbødernes Pengesager, er Forbundet og dets integrerende Afdelinger jo vokset til et stort Format, som kræver meget Arbejde — ogsaa af sin Hovedkasserer. Det er ikke altid saa let at manøvrere med forskellige Kasseregnskaber og holde disse i en saa mønsterværdig Orden, som Søren Nielsen formaar det, men Jubilaren er heldigvis af en saa god Støbning, at han stadig og støt kan holde sit Fyr vedlige, hvilket vi, sammen med en Masse Venner, haaber, Søren Nielsen maa kunne endnu i flere Gange 10 Aar.



KAPTAIN *Carl Georg Schack*, som fornylig afgik ved Døden, fødtes den 14. November 1855, blev Kadet, Søofficer og tog sin Afsked fra Marinen i 1906.

Kaptajn Schack var en meget benyttet Søofficer, som efter haanden blev Chef for „Guldborgsund“ og „Beskytteren“ som Inspektionsskibe ved Færøerne; to Gange Chef for Kongeskibet „Dannebrog“, Chef for „Hekla“ som Stationskib under Island og „Hejmdal“ paa Togt til Middelhavet.

Efter at have taget Afsked deltog Kaptajn Schack ivrigt i det politiske Liv og var i Aarene 1909—10 Folketingsmand for Københavns 8. Kreds.

EN gammel, kendt Maskinmester, *P. Chr. Sand*, er gaaet bort. I mange Aar sejlede han i D. F. D. S., hvorfra han var pensioneret, og hvor han ved sin jævne og bramfri Adfærd vandt sig mange Venner.

I de senere Aar, da Sygdom forhindrede den Afdøde fra at færdes saa meget mellem Kammerater og Venner, var Læsning en af Mester Sands kæreste Adspredelser, og naar en Gang imellem en eller anden god Ven fra Søen fandt Vej til hans Hjem, blev han i straalende Humør, hver Gang Minderne fra Ungdommens Dage diskuteredes.





Da Mick fik aflastet en af sine Ejendommeligheder

Eftertryk forbydes.

Af Ad. Pederstrup — Tegninger af Georg Lütken

DET var i Philadelphia. Jeg gik en Aftenstund nede ved det store, mægtige Havnekompleks og betragtede de forskellige Fartøjer. Pludselig løber jeg paa en Landsmand, en Restauratør *Mick Nielsson*. Jeg havde været nogle Gange inde i hans Shop, som jeg fandt meget hyggelig. Hans Kunder var nok af lidt blandet Kvalitet, men det beror jo altid paa Værtens Optræden i givne Tilfælde, hvor Grænsen skal drages mellem det, der tolereres, og det, der ikke faar Lov at passere. Og naar jeg havde været der, var det altid gaaet stille og fredeligt til hos ham.

Mick var ligesom jeg ude at trække lidt frisk Luft, for, som han sagde, da vi slog Følge sammen:

— Jeg har visse Ejendommeligheder, bl. a. elsker jeg Søen

Naa, vi fulgtes ad, og han var livlig interesseret i alt, hvad der rørte sig af Livet paa disse Kanter.

— Se bare, sagde han, idet han pegede paa nogle fordægtige Kavalerer, som luskede omkring os.

— Kender du den Slags Lokkeduer? Og uden at afvente mit Svar, fortsatte han:

— Det er de rare Mennesker, som er saa uhyre elskelige at hjælpe Søfolk ud af en lille Forlegenhed — notabene ind i en uhyre større. De trives ogsaa her. Jeg har selv været ude for saadan én, d. v. s. ikke her, men i Hamborg. Ja, jeg kan ligefrem faa Kvalme, blot jeg tænker paa den Gang. Det er nemlig ogsaa en af mine Ejendommeligheder, som jeg dog haaber en Gang gaar over. Det var den Gang jeg sejlede, forstaa mig ret. Jeg var jo Sømand, før jeg havnede i min elskede Putty's Barm. Oh ja . . . Men den infame Laban af en Shanghaier har jeg aldrig truffet senere.

Min Ledsager blev ved at fortælle. Hans smaa, korte Ben tog nøjagtigt to Skridt for hvert af mine, og stadig var han foran med det ene Ben. Vi var under Spadsereturen kommen ud til den store Kornelevator ved den sydlige Kaj, da han pludselig griber min Arm og stopper op.

— Nej, se der, en Nova Scotia-man, den maa vi titte lidt paa; jeg kom nemlig med saadan en Kasse fra Hamborg til Jacksonsville for godt og vel 6 Aar siden.

Min Ledsager blev pludselig ivrig efter at tage Maal af denne pukkelyggede Træskude med det store Halvdæk og Gelænder paa Kahytstruffen, som jo er denne Types Særegen- heder. Han spurgte ogsaa om Styrmændens Navn.

Jeg forstod straks, at han var hjemme i Forholdene om Bord. Han havde maaske selv sejlet med denne Kasse, tænkte jeg . . . Han blev tavs, og vi gik videre.

Mick inviterede mig noget efter paa en lille Visit i hans Restaurant, grundet paa Landsmandsskabet og Fællesturen. Og vi naaede da ogsaa omsider Stedet paa Vejen hen mod Chester.

Restauranten laa lidt afsides og var kun beboet af Mick med Familie.

Da vi kom indenfor, mærkede vi, at der havde været et svært Ryk, thi der stod en tyk Taage af Tobaksrøg, og de ledige Borde bughede af brugt Service.

— Naa, her har nok været noget at bestille, lille Putty, henvendte Mick straks Ordet til den i alle Maader kraftige

og af Sundhed struttende Kvindeskikkelse, som pustende stod og tørrede Sveddraaberne af Panden bag den brede Disk.

— Ja, mn Skat, svarede Micks bedre Halvdæl; men jeg har ikke savnet dig af den Grund, jeg har blot længtes efter dig, som jeg altid gør.

Et ordentligt Smækkys satte Punktum for den Velkomsthilsen.

Lidt efter fik jeg Plads ved et lille Bord bag Disken. Mick serverede to hastigt tilberedte drinks, og i en forbavsende Hurtighed farede han derefter ud for at rydde af Bordene. Men under dette bemærkede han yderst forbavset i et Hjørne to Gæster, som havde en halvtømt Flaske foran dem.

Mick stoppede op og stirrede interesseret paa den ene Gæst, en stor, bredskuldret, halvgammel Sømandstype, der var saa optaget af hans Sidemand, at han slet ikke havde bemærket vor Ankomst.

I en Fart røg Mick tilbage til Disken, ivrigt gestikulerende med Putty, hviskende, udspørgende og forklarende hende en hel Del, som jeg ikke straks fik Rede paa, hvad Meningen var med. Men at Mick lige saa vel som Mor Mick var stærkt optaget af den fremmede Gæst var tydeligt nok.

— Du undskylder mig nok lidt, sagde han til mig, jeg faar nemlig lidt travlt med at forberede en meget festlig Aften, skal jeg sige dig. Jeg er nemlig bleven saa overrasket ved Synet af den Gæst der (han pegede paa Sømanden) i min Forretning, at det vil afstedkomme noget ekstra oven ud, som jeg vil sætte stor Pris paa, at du overværer. Det vil maaske aflaste en af mine Ejendommeligheder. Jeg har nemlig ikke glemt en bestemt Fjende, og naar denne pludselig dukker op i min Hukommelse som her i Aften, saa bliver jeg i Perlehumør, maa du vide. Men hav blot Taalmodighed en lille Stund saa skal du se paa Løjer.

Micks bedre Halvdæl havde skiftet Udseende, fra den elskeligste, smilende Værtinde, da vi kom ind, lignede hun nu næsten en rasende Furie, der ligesom sad paa Spring efter at kradse Øjnene ud af Hovedet paa den fremmede, uvelkomne Gæst. Mick derimod beherskede sig. Han var som Stilheden før Stormen.

— Bare stille, kære Putty, hviskede han til hende. Vent bare lidt, til jeg giver Signalet. Og til mig sagde han fortroligt:

— Hold dig bare passiv, Landsmand, hvad der end sker. Selvfølgelig nikkede jeg forstaaende til den Opfordring, men fulgte samtidig med spændt Opmærksomhed de kommen- de Begivenheder.

Foruden os tre og de to foranførte var der i Lokalet kun en enlig, søvrig Gæst ved et Bord og tre andre Personer, der var ved at bryde op.

Mrs. Putty vimsede lidt efter hen til de tre, fulgte dem til Døren, og jeg bemærkede ligeledes, at den enlige Gæst ligesom fik et Praj om at forsvinde. Endvidere saa jeg, at Mick, efter at de var gaaet, var ude at sætte Skodder for Vinduerne. Han havde fra Forretningen begivet sig ud gennem en Dør til den lille Gaardsplads og derfra ud paa Gaden. Endelig hørte jeg ham forsigtigt aflaae Indgangen ude fra. Det begyndte jo



meget lovende. Faa Minutter efter var Ægteparret atter bag Disken, som om intet var hændt.

Disse Forberedelser var fuldstændig undgaaet de to tilbageblevne Gæsters Opmærksomhed. Dog syntes det, som om den svarlemmede Sømand med Tilfredshed havde set, at de andre Gæster var forsvundne; thi nu skete der noget ved hans Bord, som ikke undgik vor spændte Opmærksomhed.

Sømanden, som jeg betegner den ene Gæst, havde igen fyldt Glassene, da Mick med et Kenderblik bemærkede den hastige Bevægelse, hvormed Sømanden i et ubevogtet Øjeblik halede en lille Flaske op af Lommen, hældte et Par Draaber af denne i hans Ledsagers Glas og lod derefter atter den lille Flaske forsvinde i Lommen.

Mick og Hustru vekslede nu hastigt nogle meget talende Blikke, som ligesom blev Optakten til det efterfølgende Skuespil.

Mick udbrød nemlig, henvendt til Sømanden, saadan noget som:

— In heavens name, kender vi to ikke hinanden?

Sømandens Opmærksomhed henleledes derved fra Bordet, hvortil Mrs. Putty hastigt iler hen, og idet hun forklarer Sømandens Ledsager, at det er Lukketid, aftørre hun Bordet saa behændigt, at hun samtidig faar Lejlighed til at ombytte Glassene, saa at Sømanden faar det med Sovedraaberne foran sig. —

Naa, Sømanden stirrer lidt paa Mich, som han tilsyneladende ikke kender, og noget vredladen over Michs Indblanding siger han:

— Nok muligt, Vært, jeg kender saa mange, og dermed vender han sig atter om til sin Ledsager.

Men Mick har sin Plan i Orden. Han nærmer sig Bordet:

— Putty, siger han, tag to Glas og lad os klinge med en rigtig god, gammel Bekendt! Hans Ægemage er ikke længe om at parere Ordre.

— Happy, luck to you, mate, siger han ironisk, idet han støder sit Glas mod Sømandens.

Alle tømmer deres Glas.

Nærmest henvendt til den unge Mand udbrydter saa Mrs. Putty:

— Nu er det Lukketid, stik du nu hjem med dig, unge Mand.

— Ja, tilføjer Mick, og Tak du Forsynet for, at du gaar herfra som fri Mand, for ham der, den fine Kavaler, du sidder i Selskab med, havde ellers bestemt dig til en værre Tilværelse.

Den unge Mand, der, skønt lidt omtumlet i Hovedet, nok var noget fraværende, forstod alligevel meget hurtigt, at Situationen var faretruende, og Mick var heller ikke sen til at lukke ham ud og aflaae Døren efter ham.

Rasende havde Sømanden været Vidne til, at Byttet undslap, skønt Sovemidlet begyndte at virke. Uvilkaarligt havde han grebet til Baglommen, men i hans halvt omtaaede Tilstand havde han slet ikke bemærket, at Mrs. Putty for alle Eventualiteters Skyld havde bortfjernet den Revolver, han for-gæves søgte efter.

Han griber nu Flasken for at slynge denne i Hovedet paa Mick, men atter har den betænksomme Mrs. Putty Opmærksomheden henvendt paa hans Bevægelser, og før han aner det, slaar hun Flasken ud af Haanden paa ham. Uden at faa Tid til yderligere Forehavender efter det sidste Nederlag for Sømanden, var Mrs. Putty over ham som en kamplysten Tigerkat, der sætter sine Kløer i et udsøgt Bytte. Med en drøj Ed ryger Styrmanden ned af Stolen og formaaer ikke at frigøre sig for Mrs. Puttys Krafttag. Og en, to, tre, var Mick ved hendes Side. Med rasende Øjne stirrede han paa den faldne Fjende:

— Well made, nu skal jeg vække din Erindring, saa du aldrig skal komme til at glemme mig mere.

Og i en Fart havde han en Knippel parat, og medens Slagene fra Micks Gummiknippel susede ned over Sømanden, genopfriskede han Tildragelserne fra hans sidste Samvær med ham.

— Husker du Nowa-Scotiabarken „Jack Hebron“? spørger han med Eftertryk, og fortsætter med Kraft: — For du kan stole paa, jeg gør det. Du erindrre maaske nok, at du i Hamborg shanghaiede mig og en lille Tysker paa samme Façon, som du nu havde i Sinde med den unge Mand. Hvad? — Nogle kraftige Slag med Kniplen faldt som Lyn efter hinanden.

— Du var 2. Styrmand om Bord, og en ren Helvedeshund var du. Første Morgen var jeg uheldigvis den sidste, der kom op fra Lukafet, og til Skræk og Advarsel blev jeg formelig hudflettet af dig, din Tølper. Og da jeg mødte ved Ankerspillet, stod Blodet ud af Næse og Mund paa mig. Husker



— Forinden havde jeg indtrængende advaret Tyskeren mod at gaa ud paa Raanen, men han overhørte mig hver Gang.



du det, hvad? — Atter susede Knippen ned over Synderen, saa at Sovedraaberne slet ikke fik Lov til at virke paa ham.

Mick fortsatte: — Ikke en Dag paa hele Rejsen til Jacksonsville gik hen, uden at du var der med Tampen. Du husker maaske ogsaa, da du beordrede to Mand op for at skifte store Stænge-Stagsejl over i Læside af Staget: — Spring, I gamle Kællinger, brølede du, medens en Kufnagle ramte min Kammerat lige i Synet. Hurtigt som Lynet skiftede jeg Skødets ud og raabte Hejs! Der hejstes, men da Sejlet var kommen halvt op, var der Tørn i Sejlet. Det saa du, din Bøddel, og saa vankede der jo til mig, som om det var et Stykke Bøf, du tilberedte, ikke sandt? Jeg rystede alt af mig, men den ulykkelige Tysker, som aldrig havde været Matros eller sprogkyndig, var værre faren end jeg, husker du nok. Og det pinte mig værre end dine Mishandlinger mod mig. Du vil maaske i din djævelske Hukommelse ligeledes erindre den mørke, stormfulde Nat, da vi blev purret ud til at rebe Mærsejl i det forrygende Vejr. Jeg havde indstændig advaret den stakkels, tyske Dreng mod at komme ud paa Raen trods din Befaling. Jeg bad ham saa indtrængende om at blive inde ved Bugen, medens jeg selv laa paa luv Nok, men han turde ikke følge min Advarsel for din Bøddels Skyld.

Rormanden skulde jo skevre lidt, han maatte jo faa Skuden saa nær Vinden, at denne fik Sejlet til at leve; til Gengæld maatte han jo ogsaa passe, at Skuden ikke kom for højt og mistede Styreevnen. Det ved du jo altsammen, ikke sandt? Men saa var du der med et Tag i Rattet; Sejlet stod som en fyldt Ballon — og et hjerteskrærende Skrig, som gik mig til Marv og Ben, forkyndte, at den ulykkelige Stakkels var styrtet ned og døende.

Mick skar Tænder af Raseri ved dette Minde, og Synderen formelig vred sig for de frygtelige Slag, som Mick tildelede ham. Med Opbydelse af alle sine Kræfter forsøgte Sømanden at frigøre sig, men Mrs. Mick's Jerntag fastholdt ham som i en Skruestik.

Mick gjorde en lille Pause for at puste ud. Men saa fortsatte han igen:

— Næppe havde alle Mand naaet Dækket før du igen var der med Raabet: Mærsefeld! Lad gaa læ Bras! Og ned haledes Rebtaljer, medens du vilde have Sangen: „O, Liverpool sailor o. s. v.“, men der kom ingen Lyd over nogens Læber . . . Sejlet kom op, og der blev brølet: Fast!

Læ Braser og Bramskøderne haledes stive, og Dækket klarret. Og endelig kom Frivagten ind og Afløsning ved Roret, før vi kunde høre din Banditstemme koldt og efterfulgt af en Haanlatter udtale:

— Bær den Kludedukke ind i Lukaf'et. Det var den Ligtale, du holdt over den ulykkelige Tysker, som laa sønderslaaet paa Dækket. Husker du det, hvad? Vi var to, der bar ham ind, det var den lange Thomas og jeg. Thomas maatte gaa ud igen, han kunde ikke staa for Synet, men du kan tro, at jeg græd ikke forgæves over dit Offers Død. Jeg svor en



Synderen fik en Omgang af Mrs. Putty Mick, en kraftig Vandkur.

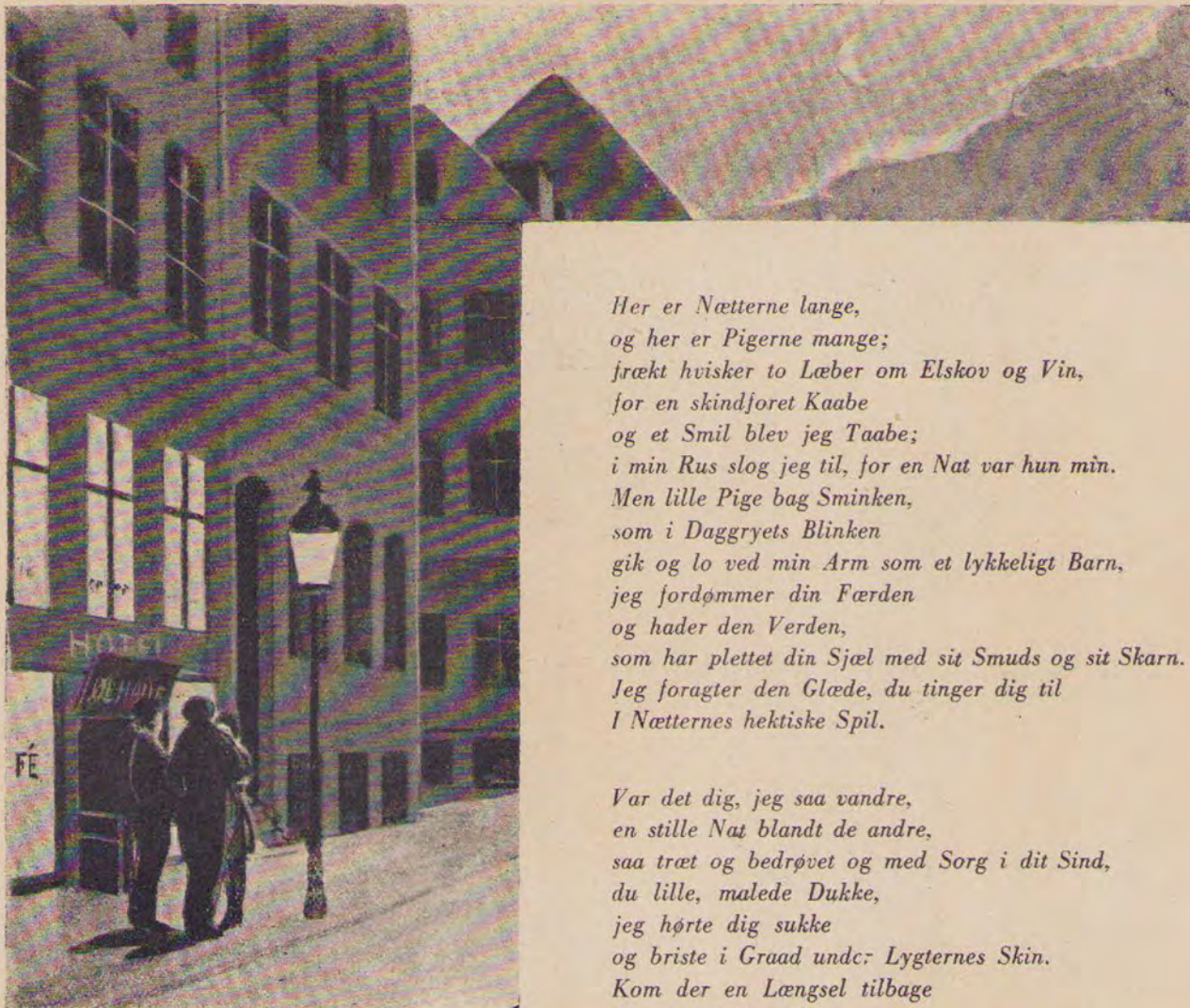
salig Ed paa Gengældelse over dig, din Skurk, den, som jeg nu faar Lov at udøve, da Retfærdigheden desværre sov under Søforhøret, det husker du nok, hvad? — Og atter haglede Slagene af berettiget Harme ned over Synderen, medens Mrs. Mick sekunderede Manden med kraftige Spark til den Byldt og mørbankede Kødkrop, der omtrent bevidstløs laa paa Gulvet . . .

Til Slut gav Putty ham en Vandkur, og saa blev han kørt til Skibet, om Bord i hvilket Vagtmanden gjorde store Øjne ved Synet af den pjaskvaade, halvt bevidstløse Skippers Hjemkomst fra en bedre Aften, som Mick spøgefuldt henkastede, at hans Chef havde været ude for.

Men en Uge efter kundgjorde Ægteparret Mick Nielsson for en stærkt interesseret Landsmand, at Nova Scotia-Barken var afsejlet med en meget svag — men edderspændt rasende Skipper i Køjen paa Vej til Hamborg.

Samtidig fik jeg at vide, at Mick havde aflastet en af sine Ejendommeligheder. Han bar ikke mere Nag til noget Menneske i denne Verden, paastod han med Fasthed, og han glædede sig usigeligt over, at det sikkert ikke blev for det første, at den afklapsede Bandit, som nu var bleven Skipper, kom til at shanghaie nogen til Nova Scotia-Barken „Jack Hebron“, for den var det nemlig, der havde været i Havnen, uden at Mick havde anet, at dens Skipper var hans eneste Fjende.

Nyhavn ved Aften



HER har Glæden et Fristed,
her mødes Shanghai og Thisted,
ved et øljugtet Bord og et skumdækket Krus,
her sidder Kyssene løse
paa Knejpernes Tøse,
som bli'r klemt i et Favntag til Jazzbandets Brus.
Her træffes Karla fra Smøgen,
som har malet en nøgen
Matros paa det Bord, hvor hun sidder, you know,
og den lille Elise,
hvis Liv er en Vise,
en Kæde af Nætter i løssluppen Sjøv.
Og her danser Jenny, som engang var smuk,
til Harmonikaens klagende Suk. —

Her er Nætterne lange,
og her er Pigerne mange;
frækt hvisker to Læber om Elskov og Vin,
for en skindforet Kaabe
og et Smil blev jeg Taabe;
i min Rus slog jeg til, for en Nat var hun min.
Men lille Pige bag Sminken,
som i Daggryets Blinken
gik og lo ved min Arm som et lykkeligt Barn,
jeg fordømmer din Færden
og hader den Verden,
som har plettet din Sjæl med sit Smuds og sit Skarn.
Jeg foragter den Glæde, du tinger dig til
I Nætternes hektiske Spil.

Var det dig, jeg saa vandre,
en stille Nat blandt de andre,
saa træt og bedrøvet og med Sorg i dit Sind,
du lille, malede Dukke,
jeg hørte dig sukke
og briste i Graad undc: Lygternes Skin.
Kom der en Længsel tilbage
fra de sorgløse Dage,
gik der et Minde til Hjertet og gjorde dig ræd,
var det Moder derhjemme,
som tidt gik i Glemme,
der bad for din Sjæl, var det derfor, du græd.
I Nattens Brigade en simpel Rekrut,
som har levet sit Liv — og fortrudt.

— — —
I Nyhavn, hvor Skæbnerne mødes,
og man sælger hverandre sin Tro,
hvor Livet forspildes og Sjælene ødes,
naar Storbyen slumrer i Ro;
hvor Lykken er Øl i et Bæger
og Kvinder i knitrende Kluns,
i Nyhavn, hvor Skæbnerne mødes,
for at kæntre og synke til Bunds.

Allan Larsen



☆ 99 WILLEMOES⁶⁶ ☆

Fortælling af Kapt. E. Juel-Hansen — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

EN MILD OG VENLIG SOMMERDAG stod ude paa Københavns Toldbod en ung Pige helt nede ved Kajen og betragtede interesseret gennem en Teaterkikkert Vagt- og Kaserneskipet „Sjælland“, der med Flag og Gjøs lystigt smel-

for spejdede hun som en fornuftig, lille Dame over Fregattens hele Længde.

Men Orlogsmændens høje Lønninger skjulte alt, hvad der foregik paa Dækket. Kun Skildvagten stod synlig paa Re-
posen udenbords med Geværet i Hvil. — Hun var næsten ved at føle sig skuffet, en allerkæreste, lille Trutmund viste det, men pludselig gav hun et henrykt Udraab, Rødmen bredte sig over hendes Ansigt, hun smilede og trykkede den ene Haand mod sit Hjerte. Hun havde endelig faaet Øje paa den, hun søgte.

Paa „Sjælland“s Skanse var nu paa sin Vandring fra borde til borde en Skikkelse bleven staaende nærmest Landsiden. Den holdt sig saa rank og bevidst militærisk korrekt, at den alene derigennem røbede sin Ungdom.

— Hvor er han sød, — tænkte den unge Pige. Og han var sød. Lille, næsten spinkel af Vækst, rød og hvid som Mælk og Blod, med fine Dun paa Kinder og Hage, med blaa Øjne og lokket Haar var den unge Kadet hendes aabenlyse Sværmeri og Beundring.

Uniformskasketten klædte hans Hovede saa godt: det blanke Lædergehæng over højre Skulder bar den hvidskæftede Dolk koket lidt foran over venstre Hofte, og de smukt behandskede Hænder og Raaberen under Armen, alt gjorde ham i hendes Øjne til Fuldkommenheden selv, og da hun bemærkede det halvmaaneformede Metalskilt, han havde tværs over Brystet, vidste hun, at det var ham, der som Vagtkonduktør havde Kommandoen over hele Fregatten.

Fuldt reglementeret var det vist ikke, at en Yngste-Kadet blev betroet denne Post. Men Officererne spiste Frokost i Messen, og da den unge Mand havde godt af at lære, benyttede de Lejligheden til at lade en lille Uregelmæssighed passere.

Han gjorde sig saa mandig, som Situationen kunde fordre det af ham, han var opfyldt af Tanken om at røgte sit Hverv saa militærisk og sømandsmæssigt, som det var en Officer værdigt og saa korrekt efter Bogstaven, som Træningen paa Kadetskolen havde lært ham det.

Han anede ikke, at han netop i Dag blev iagttaget af den lille Pige, men han ønskede det, thi inderst i hans Bevidsthed lurede en Forfængelighedens Djævel, der idelig holdt sit Spejl for hans Øjne, og han gav jævnlige efter for Fristelsen til at betragte sig deri. Og Billedet, han saa, var det samme, som lyslevende traadte frem i Pigebarnets Kikkert og derfra indgraveredes i hendes bankende Hjerte. Han var jo den, hun tilbad og som for hende var mandigere, smukkere, ja, modigere end alle andre.

Af hele sin Skolepigesjæl nød hun Synet af ham. I Tankerne sammenlignede hun ham med Heltene, hun lærte om. Der var først Nelson. — Nej, hun puffede ham med haanlig Mine langt bort. Hendes Kadet havde rigtignok begge sine kønne Øjne. Niels Juel! Ja, Navnet var ganske flot, men han brugte jo Paryk og kunde altsaa ikke have blondt, lokket Haar, og hun kasserede ham straks. Saa var der Tordenskjold. Hun dvælede lidt ved ham, men alligevel, naar man gik med



Mano-w-a-a-a-r for indgaaende!

dende for Vinden, smukt fortonede sin høje Orlogsrejsning mod den klare, skyfri Himmel.

Hun var med sine seksten Aar saa sød og frisk og saa optaget af sine Iagttagelser, at hun slet ikke sansede det muntre og travle Liv, der rørte sig omkring hende og med Albuerne støttet mod Jerngelænderet holdt hun med begge Hænder Kikkerten for Øjnene, mens Ansigtet fik et opmærksomt, spejdende Udtryk.

Hun aandede dybt og mærkede ikke, at Vinden viftede hendes lyse Haar om hendes Kinder og blæste den ene, lange Fletning over hendes Skulder. Heller ikke, at en nysgerrig, lille Hund snusede til Skoletasken, hun havde stillet fra sig paa Stenkanten.

Med langsomme Drejninger af Hovedet søgte hun gennem Kikkerten over hele Fregattens Dæk, thi selv om hun var instrueret om, hvilken Ende af Skibet, hun skulde interessere sig for, var hendes maritime Kundskaber endnu ikke saa fuldbefarne, at hun kendte Forskel paa for og agter, og der-



saadan store Støvler, kunde man umulig danse saa let og graciøst som hendes Ven, og hun sukkede. Var der dog ikke en Søhelt, der kunde bruges? Jo, og hun blev ganske hed ved Tanken, Willemoes, ja, han var sikkert den eneste, der maaske havde været saa køn og dygtig som den, hun elskede.

Og Willemoes begyndte atter at gaa frem og tilbage over Fregattens Skanse. I begge de unges Tanker stod at læse, hvilken umaadelig Betydning de tillagde ham. Hele Fregattens Sikkerhed var afhængig af hans vagtsomme Aarvaagenhed. Nu laa den ganske vist stille, men i Storm og Sød skulde han vide at manøvrere den. Paa hans Bud vilde Søgutterne som en Flok Krager slaa ned over Rigning og Ræer og rebe og beslaa. Kom Fjenden til Landet, vilde et Ord fra ham kalde Mandskabet til Kanonerne. Videre vilde Ordrene gaa til Søforterne og Batterierne. Det store Opbud skulde udgaa fra ham, naar Øjeblikket var nær. Ja, de skulde finde ham rede. Marinen og Fædrelandet kunde trygt stole paa, at han ikke svigtede deres Tillid.

Den lille Pige sværmede i salige Drømme. Den lille Kadet havde nær glemt, hvor han var, mens hans Fantasi lod Begivenheder ske. Begge var de hver for sig betaget forventningsfulde mod alt, hvad han skulde udrette. Saa optaget var hun af ham og han af sig selv, at Toldboden og Flaadens Leje kun rummede de to. Udenom var der Stilhed.

Saa brødes Idyllen af et langtrukket, rungende Raab fra Fregattens Forremær:

Mano-w-a-a-r for indgaaende!

Det hørtes over hele Havnen, og Lyden buldrede mod den unge Piges Trommehinder, saa hun maatte holde Haanden for Øret.

Hvor grumt og brutalt. Hvem kunde tillade sig at brøle saaledes i Willemoes's Skib. Hun rynkede Panden og saa fornærmet ud og rettede atter Kikkerten efter sin Ven, som hun instinktmæssig følte øjeblikkelig vilde skænde paa den uforkammede, der gjorde saadan Støj.

Og oppe i Forremærers stod med korslagte Arme og lænet mod Undermastens Top den befarnede Orlogsgast, der havde Udkigstørn.

Han var en stor, svarlemmet Gut, brunet og vejrbidt og med kraftigt, kruset Skæg om Mund og Hage. Han kunde være omkring de femogtredivende Aar og havde over sig det umiskendelige Præg af Søen, som Dybvandsmatrosen erhverver sig paa sit Livs lange Rejser over Verdenshavene om Bord i Sejlskuder af alle Nationer.

Hjemmevant til Vejrs og uforstyrrelig rolig røbede hans hele Skikkelse den fuldbefarne Havmand, hvem intet til kofardis eller til orlogs kunde bringe ud af Ligevægt.

Den Sømandstype var ganske almindelig paa „Sjælland's Tid. Lige gyldig med sig selv og hvor i Verden, han befandt sig, tilbragte han sit Liv paa Havet i Sejlskibene, ubekymret om Fremtidsplaner eller Maal. Hvor skulde disse ogsaa komme fra, naar han aldrig selv var Herre over, hvor han vilde være. Mønstret i New York og rømt i Australien, shanghaiet der til en Rejse paa Kinakysten og afmønstret igen paa den anden Side Kloden, blev hans Tilværelse en fortsat Skiften fra Sted til Sted, et Liv under Strabadser og det haardeste af alt Slid med kun de faa og korte Ophold i Land som de eneste Lyspunkter, der varede, saa længe Pengene rakte.

Og en skønne Dag dumpede han i Land i dansk Havn og blev omgaaende nappet til at aftjene sin Værnepligt. Han modsatte sig ikke at trække i Kongens Tøj. Hvorfor ogsaa det? Det kunde være lige saa godt for en kortere Tid som noget andet. Vant, som han var, til haardhændet Disciplin,

var han lydig og pligtopfyldende, men Sproget, han paa sine Farter havde tilegnet sig, formede sig i hans Mund til en Blanding af Dansk og Yankey-Engelsk, og han kunde aldrig siden aflægge det. Han var paalidelig nok til Sømandsgerningen ombord i et Orlogsskib, men Soldat blev han aldrig.

Nu stod han denne Sommerdag sin Udkigstørn i Mærset og vel instrueret, som han var, ventede han Vagtchefens Tilkendegivelse af, at hans Melding var bleven hørt. Men da det sædvanlige Svar: „Det er vel!“ udeblev, drejede han Hovedet agterover og varskoede igen af sine Lungers fulde Kraft:

— *Ma-a-a-no-u-a-a-r* for indgaaende. —

Willemoes vaagnede brat af sine Fantasier, da den nøgterne Virkelighed bumsede ned over ham med sine mangeartede Krav om Handling.

Han var jo ogsaa godt instrueret. Han kunde udenad, hvorledes han straks skulde besvare Udkiggens Praj og derefter ufortøvet give de nødvendige Ordre til at modtage det fremmede Krigsskib med de foreskrevne Æresbevisninger.

Men der stod ogsaa i hans Tekstbøger, og han havde samvittighedsfuldt indprentet sig det, at Marinen havde Ord og Udtryk til paa ægte *Dansk* at betegne enhver Ting og enhver Begivenhed til orlogs, og at Benævnelser paa andre Sprog var ganske utilladelige.

Han maatte derfor straks irettesætte Udkiggen, der paa gemen Koffardimane havde benyttet sig af engelske Vendinger, og det gik ham ganske af Minde, at det gjaldt her som i alle Livets Forhold at kunne gøre Ret og Skel mellem det væsentlige og det opsættelige, at kunne veje Konsekvenserne af sine Handlinger og at kunne tage den rigtige Beslutning først.



Ung og uerfaren, som Willemoes var, ræsonnerede han, at hvis han undlod at give Udkiggen en Opsang nu, vilde han selv blive røflet for at have ladet det passere, og ventede han dermed, mens han foretog sig, hvad Situationen iøvrigt krævede, kunde Begivenhederne udvikle sig, saa Pligten til at slaa ned blev forpasset.

Stakkels lille Willemoes, der nu begik sin første Betise som Vagtchef. MANOVAR, —

— De' hedder ikke 'Manowars, de' hedder Orlogsmænd!



havde man nogen Sinde hørt Magen. Retfærdig Harme over det formastelige Udtryk fik ham til at opsætte det vigtigste for det mindre påkrævede, og han satte Raaberen for Munden og med den lille Djævels Spejl for Øjet stillede han sig ligefrem i Positur med skrævende Ben og venstre Haand hvilende paa Dolkehæftet, og saa præjede han, — som det stod foreskrevet i Tekstbogen: — „Udkig i Forremærts“.

Svaret kom omgaaende rungende ned over Fregatten:

— „Ha-a-a-lll-o-w.“

Willemoes tog et dybt Aandedrag og sang ud: „Det hedder ikke Manovar, det hedder Orlogsmænd.“

Stemmen var ung som han selv; den var ikke drenget, heller ikke i Overgangsstadiet, men Manddomsmodenheden havde den langtfra naaet.

Han tog Raaberen fra Munden og vilde lidt hoverende netop give sine nødvendige Ordre, da Erkendelsen af at have forstaaet hans Reprimande kom buldrende ned fra Forremærts:

„Aalllrajt, sir!“

Nu meldte sig Konsekvenserne af at have begyndt fra den gale Ende. Underkanoneren og Vagtmandskabet paa Dækket rørte paa sig og smilede forborgent ironisk op til Willemoes, som, forvirret over Nødvendigheden af en ny Irettesættelse, nølede med at udstede de forsinkede Ordre.

Han rødmede i sine dunede Kinder, da han opfattede, at han var ved at blive en lille Smule latterlig, men Tanken om hans Officersære, der selvfølgelig var krænket over, at Resultatet af hans Belæring til Udkiggen kun blev en ny Fejl af samme Slags, gjorde ham ilter, og uden at betænke sig præjede han atter gennem Raaberen:

„Udkig i Forremærts! De' hedder ikke allright, de' hedder javel. Har De for Pokkeren nu forstaaet mig?“

Forpustet og vred, vilde Willemoes nu skyndsomst indhente det forsømte, da Fregattens stivhaalede Braser dirrede ved Lufttrykket fra Forremærts, hvor Udkiggen med dundrende Kraft sang ud af sit fulde Bryst et øredøvende: *Y-e-e-sss, sir!*

Altfor tydelig Latter hørtes nede fra Dækket. Willemoes var lige ved at give sig til at græde. Halvkvalt af Skam og Vrede mod den afskyelige Bolværksmatros satte han for tredje Gang Raaberen for Munden, og skønt det holdt hardt at faa Stemmen ordentlig frem, begyndte han dog: — De' hedder ikke

Men upaavirket af alt, hvad for Willemoes var Følelser og Ære, og kun optaget af at udfylde sine egne Pligter overdøvede Udkiggen ham noget respektstridigt med et Raab, der som et Stormsus for ned over Skansen:

— *Mano-wa-a-aren dypper Flaget!*“ og umiddelbart efter:

— *Mano-wa-a-aren har droppet Ankeret!*

Arme, ivrige, tekstbelærte Willemoes. Nu ramlede alle skønne Fantasier sammen under Trykket af Skæbnens ubønhørlige Tag.

Den usædvanlig lange Palaver mellem Skanse og Forremærts havde gjort Officererne i Messen opmærksomme paa, at noget maatte være galt fat.

De kom stormende ud, nogle med Servietten i Haanden,

og sprang op ad Skansetrappen. Den ansvarlige Vagtchef smeldede sine Ordre ud i hurtig Rækkefølge og blev lige saa hurtig adlydt: „Klar ved Flaget! Kip Flaget! Skansevagt! Hornblæserne paa Dækket!“

— — —

Baadsmandspiberne trilrede gennem alle Fregattens Dæk. Vagten kom løbende med Geværerne i Hænderne og stillede op, og der blev Liv og Fart i alle.

De Officerer, der ikke direkte kunde tage Affære, tog sig i Stedet for af Willemoes, og i korte, fyndige Udtryk gav de Luft for deres Mangel paa Beundring for ham: „Pade, Ouder, Fjols!“ Og Willemoes stod ret og gjorde med et lille Buk ærbødigt og pligtskyldigst Honnør med den behandskede højre Haands Fingerender i lige Linie med det strakte Haandledd op til Messingknappen paa Kasketskyggen.

Han følte sig flov, nedbøjet og uretfærdigt behandlet. De ældre Officerer havde grebet ind under Varetagelsen af alle de Pligter, der alene paahvilede ham som Vagtchef og ikke givet ham Tid. Nu ventede der ham oven i Købet en forsvarlig og ydmygende Røffel, ganske bortset fra de Bemærkninger, de imens beærede ham med. Og han lukkede fornærmet Øjnene, da Djævelen prøvede den med Spejlet igen.

Udkiggen i Forremærts forstod det hele og trak paa Skuldrene. Han ventede en velment Skarnbøtte, saa snart Willemoes fik Lejlighed til at hælde den ud over ham. Men det anfægtede ham ikke. Med overbærende Respektløshed og uforstyrrelig Ligeblødsighed lod han sig skælde ud af dem, Vorherre havde sat til den Bestilling.

Og den lille Pige inde paa Toldboden havde med bankende Hjerter set alt, hørt lidt og med sin sekstenaarige, umaritime Forstand opfattet det hele paa sin egen Maade, thi hendes Beundring for Willemoes var ubegrænset.

Tænk, han havde dog tilsidst faaet den væmmelige Mand oppe paa Masten til at holde Bøtte, og nu var han den eneste, der værdigt og overlegent stod stille og kommanderede, mens alle de andre havde travlt.

Hun saa ham bukke og gøre Honnør, og hun kunde selv tænke sig de mange smukke, komplimenterende Ord, Officererne sagde til ham. — Det havde været en dejlig Dag. Hun frydede sig og var lykkelig. Hun glædede sig til at skulle møde ham igen, saa hun kunde fortælle ham, hvor stor hun fandt ham.

Og smilende gik hun hjem.



E. Juel-Hansen.

MEDENS det danske Motor-Tanskskib „Emma Mærsk“ laa fortojet i New Yorks Havn, skete et Uheld, fortælles der i sidste Nr. af „Nordlyset“. En af Besætningen, Matros *Karl Petterson*, som var beskæftiget med at male udenbords, mistede Balancen og faldt i Vandet. Der blev straks kastet et Redningsbælte ud til Manden, men da han ikke kunde svømme, havde han mistet Herredømmet over sig selv og var ude af Stand til at benytte sig af Bæltet. Letmatros *Edvard Olsen* saa dette og sprang straks ud for at redde sin Kammerat, men

fik Krampe i Benene og havde Møje og Besvær med at redde sig selv. Imidlertid var 3. Styrmand, *Asger Larsen-Badse*, som havde Vagt og hørte Raabet „Mand over Bord, kommet til Stede og sprang øjeblikkelig ud efter Petterson, der var gaaet til Bunds. Styrmanden dykkede ned og fik trods stærk Strøm den Drukne bjerget om Bord.

ORLOGSKAPTJEN *Ackermann* skal være Chef for Inspektionsskibet „Hvidbjørnen“ paa Grønlandstogt i Aar.



»Den Sorte«

Af Hovmester A. C. Mouritzen

DET var Kælenavnet for Skibssergenten i Fregatten „Sjælland“, da den Mand, vi i Dag bringer et Billede af, i 1898 tog sin Afsked fra Marinen.

Ingen fra den Tid indenfor Marinen vil være i Tvivl om, hvem dette nom de guerre hentyder til; thi J. V. Rasmussens Navn og Renommé er kendt over hele Kloden.

Rasmussen var en af de Elever fra 1876, der glimrede i Fregatten „Jylland“. Han var nemlig den Gang Lærling sammen med mange forlængst afdøde og enkelte nuværende store Navne indenfor de maritime Kredse, f. Eks. Admiralerne Konow og Carstensen. Han var en Dreng med Vilje og Energi til at naa det Maal, som han havde sat sig. Kan jeg ikke blive Officer, saa skal jeg da blive en første Klasses Underofficer og hvad Skæbnen ellers kan føre mig til.



Søværnets Underofficersskole, denne haarde, strenge, men udmærkede Begyndelse paa en Livsbane, gennemgik han i de seks Aar, der fordredes, og Rasmussen, som havde tjent sit Brød fra sit tiende Aar, tog det ikke saa nøje med de Knubs, der faldt af den Gang; han vidste med sig selv, at det var et nødvendigt Onde, der fulgte med paa den jernhaarde Uddannelsens Vej.

Efter at være udnævnt til Underofficer gjorde J. V. Rasmussen Tjeneste i de forskellige Orlogsfartøjer, „Rolf Krake“, Korvetten „Dagmar“, Krydseren „Hejmdal“, osv. osv., og da han havde naaet Underkanonergraden, havde han taget sin Bestemmelse for et Sidespring fra Marinen.

— Det var en Dag, da han stod paa Dækket ovre i St. Croix, at han saa en Negerpige paa Kajen, der gik, stod og løb med saa rytmiske Bevægelser, at han maatte beundre dem, og ved en energisk Selvtræning lykkedes det ham at gengive disse yndefulde Bevægelser til en Fuldkommenhed, saa han mente sig kaldet til at indprente dem hos andre.

J. V. Rasmussen er den fødte Lærer. Der er Orden og Disciplin, hvor han har Kommandoen; men han er ogsaa den bestemte Mand, rigtig saaledes, som vi kender det fra tidligere Tid, og det skyldes selvsagt den strenge Skole, som han gennemgik i den tidligste Ungdom.

Stejl og stiv, det var han. Han fordrede, at hans Undergivne gjorde deres Pligt, ligesom han heller ikke sparede sig selv.

Han var frygtet, elsket og hadet. Men de, der den Gang bar Nag til ham, kom senere til anden Erkendelse, og „den Sorte“ staar den Dag i Dag for dem, han har haft med at gøre, som den, der har vist den rigtige Vej frem.

Vi kan ikke undlade at gengive et lille Træk fra hans Underofficerstid.

J. V. Rasmussen var Kanoner. Og en Dag, da han gik paa Holmen, var en lille Dreng faldet i Kanalen. Maabende stod Folk paa begge Sider og turde ikke risikere sig selv, men den raske Kanoner kom til, og i et Nu spændte han Sabelgehængtet af, sprang ud — og i yderste Øjeblik blev Barnet reddet.

Der blev Tale om Belønning, men Kanoneren afslog at modtage den med de djærve Ord: „Kan jeg straffes for at nægte Modtagelse af de 32 Kroner som Belønning? Saa lad gaa med det, for den største Belønning og Hædersbevisning

har jeg faaet den Morgen efter Ulykken, da Barnets Moder kom til mig og med Taarer i Øjnene overrakte mig en Buket Roser med Tak for at have reddet hendes Barns Liv. Det var mere end nok, fordi jeg kun gjorde min Pligt.“

Og saadan er Rasmussen. Ydre Hædersbevisninger betyder ikke noget for ham; men Bevidstheden om at have gjort sin Pligt og indprente andre at gøre det samme er ham nok.

Naa, Rasmussen har aldrig ligget paa den lade Side. Som Lærer om Bord i Skoleskibet „Georg Stage“ var hans Arbejdstid fra 4 Morgen til 10 Aften, — og dog hører den Tid til de kærester Minder fra hans Liv paa Søen.

Rasmussen er nu Københavns ældste Danselærer. Han har undervist i tre Generationer, og hans ca. 150,000 Elever er spredt over hele Jordkloden. En Dame fra Java var fornyligt hjemme og kunde ikke undlade at benytte det korte Ophold til at aflægge sin gamle Lærer et Besøg.

Han sparer ikke sig selv ved Undervisningen. Et Øje har han paa hver Finger, og ve den, der vil sætte sig op imod ham. Trods sine 68 Aar er han rank og spændstig som en Yngling, med en Arbejdsiver som kun faa er i Besiddelse af.

Sluttelig beder J. V. Rasmussen os gennem „Vikingen“ at bringe alle hans Venner og Bekendte, baade tidligere Elever ude i det Fremmede og hans mange Venner og Bekendte inden for Koffardi og Marine, en hjertelig og minderig Hilsen.

MASKINMESTER H. Chr. Ch. Lous kan den 1. Febr. fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Flaaden.

Maskinmesteren lærte Maskinfaget paa Orlogsværftet, og efter at have aftjent sin Værnepligt ved Søværnet forblev han til Tjeneste i Marinen, hvor han nu gennem mange Aar har sejlet som 1. Mester, blandt andet i Fiskeriinspektionsskibet „Beskytteren“ og i en Række Torpedobaade.



SEKRETÆR i Dansk Dampskibsrederiforening, Kaptajn G. A. Mikkelsen, fylder den 15. Februar 60 Aar.

MASKINMESTER i Flaaden Chr. Edelmann blev den 1. Februar 1905 ansat i Søværnet og kan saaledes nu den 1. Februar fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse.

Maskinmester Edelmann lærte Maskinfaget hos Maskinfabrikant Stahlschmidt i Horsens, og efter at have sejlet en kortere Tid i Koffardi, aftjente han sin Værnepligt ved Søværnet, og ved sin Hjemsendelse herfra forblev han i Marinens Tjeneste.

I en lang Aarrække har Jubilaren sejlet som 1. Maskinmester bl. a. i Mineskibet „Lossen“, Fiskeriinspektionsskibet „Beskytteren“ og i en Række Torpedobaade, og han er den ældste af de Maskinmestre, der for ca. 25 Aar siden blev ansat i Søværnet ved Skibsbygnings og Maskinskolens Nedlæggelse i 1903, idet man i de følgende Aar, indtil 1911, rekrutterede det daværende Maskinkorps med civilt uddannet Personel.





Et Møde i Windjammeren

Af Ad. Pederstrup — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes.



ANDEN Styrmand, Liber, var en mærkelig Sømand og en endnu mere besynderlig Franskmand.

Om Bord i Barken „Jeanette Carnot“ af Marseille ansaa man ham for lidt til

en Side for ikke rent ud at sige, at han var en udelig Mand. Allerede efter et Par Dages Forløb i den første Havn bad Mandskabet ham at gaa i Land igen; men han gad ikke, lød Svaret.

Barken befandt sig midt i Atlanten i rask Fart med Klyverbommen rettet mod den Havn, hvortil den var bestemt.

Besætningen bestod udelukkende af livlige og tjenstivrige Sydlændinge med Undtagelse af Liber, der, som sagt, var dorsk og umedgørlig i alle Henseender.

Han havde haft Morgenvagten paa Dækket fra Kl. 4—8. De sidste Timer af Natten havde været ualmindelig mørke, og den pibende Vind, som hvirvlede om Skuden, varslede Storm.

Flere Gange havde Søfolkene tænkt, om der ikke skulde mindskes Sejl; men det gad Styrmanden vel sagtens ikke træffe Bestemmelse om. Naa, Barometret stod højt, og Barken var netop paa en Breddegrad, hvor Vinden ikke plejede at forandre sig paa saa kort Tid; altsaa Styrmandens Sejlads lod sig nogenlunde forsvare, mente man, desuden maatte Skipperen jo snart være fremme, og han var Sømand helt igennem.

Lige før Daggrø blæste det en frisk Kuling, og ved Solopgang skar Barken for Styrbords Halse gennem de skummende Bølger med en Fart af 8 Knob paa Haandloggen.

Kaptajnen viste sig pludselig paa Dækket og bemærkede, henvendt til Styrmanden:

— De skulde hellere give Mandskabet en lille Haand med at gøre klar til at bjerge Sejl, naar Frivagten kommer paa Dækket. Vejret ser mig ud til allehaande.

Liber vaagnede lidt op, kiggede sig roligt omkring og svarede langsomt:

— Det ser jo noget mærkeligt ud, maaske lidt Storm.

— Eller Regn, afbrød Kaptajnen ham, — De er vist ligeglad, bare De kan komme til Køjs, ikke sandt?

Han skulde lige til at fortsætte i samme ironiske Tone, da Udskiggen varskode, at der var en Sejler ret forude.

Styrmanden huntede hen mod Bakken, og Skipperen hented sine Kikkert.

Nogle Minutter efter udbrød Skipperen:

— Et forladt Skib, hvis jeg ikke tager fejl. Han havde nemlig opdaget en lille Brig, der slingrede frem og tilbage i den oprørte Sø. Fortopsstangen var borte, og Vraggodset ikke kappet bort. Skibet laa ellers alene for Stormsejlene. Noget galt maatte der være paa Færde, thi da „Jeanette Carnot“ nærmede sig, kunde Skipperen og Styrmanden ikke opdage en levende Sjæl paa Dækket.

Barken sejlede sig ned en lille Mil til Luvart af Briggen, bjergede sine Bramsejl og brasede bak.

Snart efter laa Barken næsten stille og hev i den høje Sø.

— Monsieur Liber, sagde Kaptajnen, — vil De tage et Par Mand med Dem i den læ Redningsbaad og ro over og undersøge det Fartøj. Jeg har en Anelse om, at det er forladt af en

eller anden mærkelig Grund, og at det maaske kan gøres sødygtigt . . .

Mange Søfolk kan blive grebne ved Synet af et saadant forladt Skib; men det var absolut ikke af den Grund, at Styrmanden ligesom skar Ansigt. Den virkelige Aarsag var nok snarere, at nu skulde han gaa Glip af Morgenmaden og Sønnen for saadant et infamt Tilfælde Skyld.

Lidt senere firedes Baaden fra Daviderne ned i Vandet. Styrmanden sad og bandede uafbrudt, medens Matroserne af alle Kræfter roede hen til Briggens Agsterstavn, paa hvilken der stod malet Navnet: „Jupiter“.

Hvis ikke Styrmanden havde tænkt paa, at han var i Kaptajnens Kikkert, var han sikkert blevet i Baaden og havde overladt en af Matroserne Undersøgelsen; men det gik altsaa ikke, og under en god Portion Eder entrede han omsider op paa Dækket ved Hjælp af Tampen af en Trosse, der hang udenbords.

Skipperens Formodning var rigtig nok, der var intet Spor af Liv noget Steds om Bord. Alligevel saa alt saa velordnet ud, som om Briggen lige var kommen fra en Dok, og trods sin sløvede Tilstand dukkede der pludselig noget op i Styrmanden om, at der maatte blive en god Skilling i Bjærgeløn, dersom Skibet kunde komme uskadt til en eller anden Havn.

Han gik hen til Rælingen og raabte til Matroserne, at de skulde gøre Baaden fast og vente paa ham.

Uden at kigge paa Vejret, som slet ikke saa videre heldigt ud, travede Liber lidt omkring for at undersøge Lokaliteterne og endte nede i Kahytten.

Den var lille og indrettet paa almindelig Sømandsvis; en snæver Passage førte fra den agterste Ende af Rummet til Køjerne.

Langs den ene Side stod Skibskister, som benyttedes til Siddepladser, og Styrmanden gav sig god Tid til at gennemrode dem, indtil han endelig fandt en lille, aflaaet Kasse med Navnet „Jupiter“ paa Laaget. Med sin Lommekniv brækkede han Skrinet op og fandt deri bl. a. Skibets Papirer. Han læste, at „Jupiter“ var paa Rejse fra indiske Havne til London med en større, kostbar Ladning, bl. a. af Palmeolie, endvidere at Frank Nichols var Kaptajnens Navn og fremdeles, at Skib og Ladning var assureret for 30,000 Pund Sterling.

Han stirrede længe paa Papirerne, og efterhaanden som det dæmrede for ham, at det var en ganske net Sum, spekulerede han paa, hvor mange af disse Pund han eventuelt kunde faa i sin egen Lomme.

I sin Eftersøgning af Kahyttens Indre havde han ogsaa fundet en Romdunk og en Kop, et godt Fund, som han nu roligt og ganske ubekymret for Vejret, Baaden og Matrosernes Skæbne satte sig til at stifte Bekendtskab med.

Pludselig som han sad der nogenlunde veltillfreds og lige paa Nippet til at faa sig et lille Blund paa Øjet, blev han vækket ved et Forundringsudbrud fra en yngre Kvinde, som viste sig for ham.

Uden saa meget som at rejse sig op stirrede han et Øjeblik paa hende og udbrød saa, først paa Fransk, derefter paa nogenlunde fejlfrit Engelsk:

— Hvad vil du?

Den unge Pigeskikkelse blev aabenbart overrasket, men



kom dog hurtigt til Besindelse, da hun ikke følte sig alene mere. Og uden videre fortalte hun nu Liber, at hun i flere Døgn havde været det eneste levende Væsen i Skibet.

— Min Fader er Storkøbmand i Indien, og dette er hans Skib. Jeg skulde tage med Faders gode Ven, Kaptajnen, og min Fætter, Styrmanden, her i „Jupiter“ til London, fordi jeg ønskede at se mig lidt om og gerne vilde more mig lidt i min Faders Fødeby, men saa kan De tænke Dem til, Kaptajnen, den elskelige Mand, gaar hen og faar Koleræ og dør en Dag efter. Han tager oven i Købet et Par af Besætningen med sig over i Evigheden. Det var en modbydelig Redelighed; her var næsten ikke til at være for Stank. Naa, min Fætter, Gud vel-signe ham, den brave Sjæl, overtog Kommandoen. Men det var slet ikke saa let, for det var en værre Samling Pjok, der blev tilbage. Og havde jeg ikke brugt min Mund en Gang imellem ved hans Side, saa havde de vist lavet en køn Plim-soller ud af min Faders dejlige, nye Skib.

Saa for et Par Dage siden gik jeg ved Aftentid ind og aflaasede Døren, — det var mørkt og stormfuldt Vejr. Jeg gik til Køjs og faldt snart i Søvn; men kort efter blev jeg vækket ved en voldsom Bragen, efterfulgt af Raab og Skrig, — et frygteligt Spektakel.

Jeg blev forvirret ved den pludselige Opvaagnen, og det varede derfor noget, inden jeg fik mine Tanker samlede. Jeg rejste mig op, men vilde alligevel ikke gaa ud. Saa lyttede jeg lidt, men hørte nu kun Stormens Tuden og Bølgerens Slag mod Skibet.

Atter syntes det, som om Rejsen gik, som den skulde, og jeg sov ind igen.

Da jeg vaagnede, skinnede Solen ind til mig; jeg stod op, klædte mig paa, men ventede forgæves paa, at min Fætters Stemme skulde forkynde, at vi skulde spise Frokost sammen.

Jeg gik selvfølgelig op paa Dækket, men til min store Forbauselse fandt jeg Skibet øde og forladt: alle Baadene var borte, Fortoppen knækket, og kun det store Hav omgav mig.

Ja, det er alt, hvad jeg kan fortælle Dem.

— — —
Styrmand Liber havde hørt og nogenlunde forstaaet Skildringen, medens mange forskellige Tanker gennemtrawlede hans sløvede Hjerneceller. Han spekulerede frem og tilbage paa, hvorledes han skulde stille sig an overfor Tøsen, der stod foran ham. De mest forrykte Idéer trængte sig op i ham og forsvandt igen for roligere Ræsonnementer. Et stod ham klart, at selv om hans Dovenskab var nok saa stor, saa maatte han for sin egen Skyld foretage sig noget.

Han strammede sig derfor op til at aabne Munden med et

Udbrud, som skulde udtydés som Forundring over det mærkelige Tilfælde.

— Jeg kan tænke mig, sagde han langsomt og drøvende, at Briggen maa være kommen i Kollision med et andet Skib, og at Mandskabet, af Frygt for at Briggen skulde synke, har søgt Tilflugt paa det andet Fartøj. Og saa har de selvfølgelig blæst dig et Stykke.

— Naa, saa det tror De. Nej, stop nu lidt. — Hun satte Hænderne i Siden og saa Styrmanden nok saa kækt ind i hans dorske Øjne. — Sig mig, sagde hun langsomt og bestemt, — kommer De fra et Skib her i Nærheden?

— Tror du kanske, jeg er kommen flyvende eller er steget op fra Havbunden?

— Nej, svarede hun og trak ironisk paa Smilebaandet, nej, det er De vist alt for tung til. — —

Hvor magelig Styrmanden ellers havde sat sig til Rette, var dette Pigebarns raske Svar og hele Holdning overfor ham dog efter hans Mening alt for fræk til, at han vilde tage imod det, og med en drøj Ed slog han i Bordet, saa Kop og Romflaske dansede.

— Hold din Kaje, infame Tingest.

Miss Grethe, som den unge Kvindes Pigenavn lød, trak sig uvilkaarligt et Skridt tilbage til den snævre Passage, inden hun svarede:

— Efter Deres snøvlende Tunge-maal antog jeg Dem rigtignok for

en Franskmand, men saa ubehøvlet havde jeg dog aldrig nogen Sinde tænkt mig en Mand af den saakaldte store Nation kunde optræde, you now, De maa sikkert snarere være en Bastard af en eller anden Bavian i en Urskov eller noget lignende.

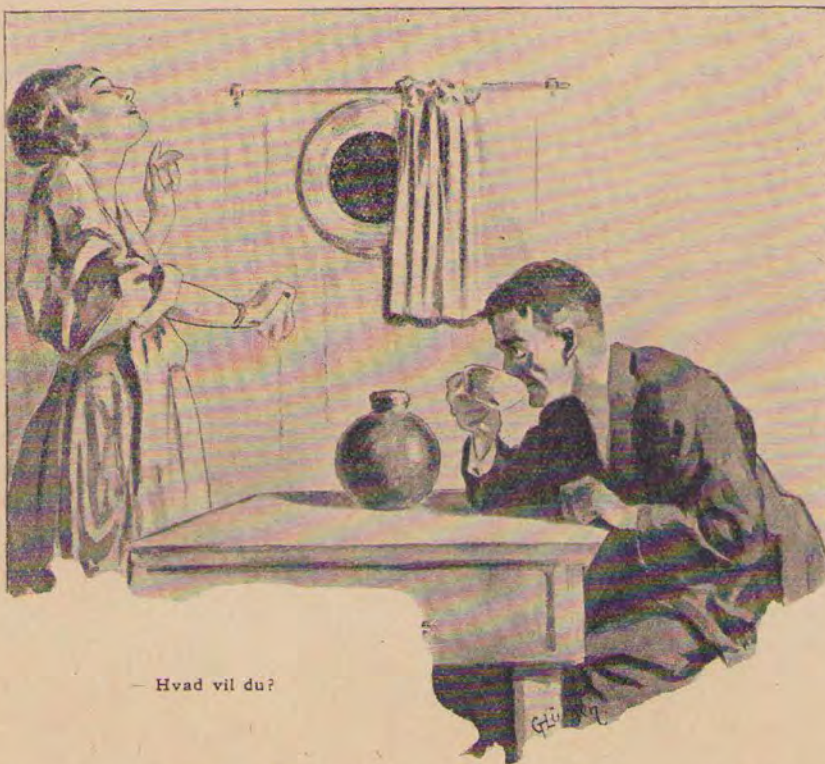
Med disse Ord var Miss Grethe sprunget hen til sit Kabinet og kaldede Døren i efter sig.

At skildre, hvorledes Styrmand Liber, trods al sin Dovenskab, tog denne Bemærkning, formaar min svagelige Pen ikke, den vilde i saa Fald ligefrem sprutte og sprede en flydende Galde hen over det taalmodige Papir.

Liber hævede sin dovne Krop op, knyttede Næverne, og under de frygteligste Eder ravede han ud gennem Passagen og hamrede løs paa hendes Dør.

— Spar paa Deres Kræfter, Hr. Styrmand. Døren holder nok, og Luften er fyldt med Kolerabaciller!

Styrmanden stoppede lidt op. Han syntes næsten, som om han kunde lugte noget i den Retning. Fy for alt, tænkte han, og nu begyndte der ligesom at dæmre noget op i ham om hans egen Sikkerhed. Med endnu nogle højst upassende Skældsord og Eder luskede han tilbage gennem Kahytten og op paa Dækket.



— Hvad vil du?



Her saa hans Sømandsblik jo straks, at det vilde blive slemt Vejr. Langt nede i Læ fik han Øje paa „Jeanette Carnot“, som for rebede Mærsejl stod bort paa sin Kurs.

Hastigt saa han over Rælingen, men Baaden var væk. Om Folkene forsætligt havde forladt ham, eller de ikke kunde holde sig fast, men var drevet af, kunde han ikke afgøre. Væk var de, det var tydeligt nok.

Selvfølgelig maatte han have Luft for alt det Onde, hans Indre beherskedes af Eder og Skældsord røg som et Fyrværkeri ud af hans brede Mundvige. Kaptajnen, Skibet, Matroserne, Pigebarnet fløj skiftevis ind og ud af den hedeste Underverden. Det viste sig altsaa, trods alt, at der alligevel under særegne Omstændigheder kom lidt mere Liv i ham end almindeligvis.

Under disse Udgydelser, til hvilke ogsaa hans Arme og Ben maatte bevæge sig lidt til Slag og Spark helt ud i det blaa, havde den unge Pige listet sig op og stod nu ved Kahyttdøren, smilende og tilsyneladende ganske fornøjet, som om det var en Klovnforestilling, hun overværede.

— Se nu snart at blive fornøjet, raabte hun over mod ham. Er De Sømand, maa De da nok indse, at saadan kan vi ikke blive ved at sejle.

— Er du der igen med din Kaje? Pas paa, siger jeg dig.

Han saa frygtelig ud. En Djævel var jo fare op i ham, og dette Gespænst maatte jo have Luft. God damn! var det eneste engelske Kraftudtryk, han kendte, men det benyttede han da ogsaa flere Gange mellem sine franske Eder.

Faa Øjeblikke efter brød Uvejret løs med voldsom Kraft. Stormens stærke Pres krængede Briggen helt ned, og den ene Styrtesøj efter den anden skyllede over Dækket samtidig med, at Regnen væltede ned i stride Strømme.

Sømanden kom nu, trods alt, igen op i Liber: han følte bestemt, at nu gjaldt det hans Liv, og det maatte han jo gøre noget for at redde.

Rattet snurrede fra Borde til Borde; han lagde derfor Roret haardt ned og surrede Rattet.

Men Grethe var imidlertid gaaet ned og havde iført sig Olietøj, ligesom hun havde medtaget et Sæt til Styrmanden, da hun igen viste sig ved Døren.

— Kom her hen med det, brølede Styrmanden, da han saa hende, og mere for at Olietøjet ikke skulde gaa uden Bords, tilføjede han: — Men hold dig godt fast; go on! go ahead! Good damn, hold fast, brølede han uafbrudt for hvert Tag, hun tog hen imod ham.

— De — er — jo — en — ren — — Bisse! Ordene kom stødvis, da hun rakte Olietøjet til ham.

Atter bragte dette Udbrud selve den Lede op i Styrmanden. Han vilde lange ud efter Pigebarnet, men en Styrtesøj havde i dette Moment paa et hængende Haar nær taget ham med ud i Havet; han naaede dog at klamre sig fast til Naglebænken, men Olietøjet forsvandt for stedse.

Denne Overhaling havde mærkværdig nok den gavnlige Indflydelse paa Styrmanden, at han kom ligesom lidt til Besindelse. Og da Bygen stilnede en Kende af, og Briggen begyndte at rejse sig, var han ligesom lidt mere Herre over sig selv, følte han.

Søen var dog stadig i stærkt Oprør, men Liber mente nok, at han kunde forlade sin Plads en lille Stund. Han følte, at han trængte til lidt at styrke sig paa, og han huskede, at der maatte være noget tilbage i Romdunken nedenunder.

I Kahytten slængte han sin pjaskvaade Jakke og Kasket og fik tilfældigvis fat i noget andet Olietøj, som han tog paa.

Romdunken havde underligt nok holdt, den laa i Læsiden med en god Slat, som Liber ikke var længe om at fylde i sig.

— Gid dog ogsaa alle Djævle staa i det, mumlede han, idet han saa, at Himlen eller den lille Del deraf, som han kunde se gennem Skylightet, var sort som Blæk.

Han var træt, men formaaede aligevel ikke at glide over i Søvnens Rige. Pigebarnets Skæbne interesserede ham ikke et Fnug. Hvad der skete med hende, var ham saa inderlig ligegyldigt, men hans egne Interesser stod i høj Grad paa Spil. Hans Indsats var jo baade hele hans Fremtid og hans dyrebare Liv, mente han, det følte han for første Gang, saa længe han kunde mindes. Hvis han formaaede at klare den Menage tilfredsstillende, skulde der nok blive Raad og Tid til at spise, drikke og sove et godt Stykke ind i Fremtiden. Og „Jupiter“ var jo nok et godt Skib, det holdt da endnu.

At Besætningen havde forladt det, maatte vel ogsaa for en Del skyldes Koleraen. De havde været bange, de Tølpere, men det skulde dog ikke siges om ham.

Liber maatte overtænke Situationen nærmere, uden at falde i Søvn.

Han var alene, og den nærmeste Havn var mindst flere Hundrede Mile Vest-Syd-Vest, tænkte han sig.

At „Jeanette Carnot“ skulde vise sig eller bekymre sig mere om ham, troede han ikke paa; det var derfor paatrængende nødvendigt, at han maatte foretage sig noget selv.

Han fik fat i Søkortet og bestemte, hvorledes han skulde styre. Og som Vindforholdene var nu, kunde han holde Kursen mod Buenos Ayres.

Liber begyndte nu at nærme Haab om at faa Briggen bjerget. Kun ét nagede og pinte hans Sjæls Tanker, og det var det Mas, han vilde faa i den Tid, der forestod. Udsigten til en Tørn af den Art vilde han aldrig i sit Liv have gaaet frivillig med til. Han vilde for sin Død ikke indrømme over for sig selv, at det netop var en af den Slags Situationer, der saa karakteristisk illustrerer en Sømands Liv.

Liber trampede op igen paa Dækket. Og Grethe gik nu ned.

Hun var sulten, og det maatte han, denne Tølper af en Styrmand, vel ogsaa være; han fortjente ganske vist ikke noget, men nu havde Skæbnen jo sendt hende ham paa Halsen, saa hun maatte jo holde ham ud til nærmeste Havn, hvor hun nok skulde give ham læst og paaskrevet, naar hun kvitterede den Bavian.

I sit Kammer havde hun lidt Rester af Delikatesser og en Flaske Vin. Madvarerne delte hun og lagde i to Kurve, ligesom Vinen blev hældt paa to Flasker.

Liber var i Færd med at overbevise sig om, at Skuden var tæt, og da han havde konstateret dette, besluttede han at benytte Vinden til at komme frem, nu da Stormen var aftaget til en stiv Brise.

Han kom til at tænke paa Pigebarnet.

— Hun skal hjælpe mig, med det gode eller onde, den Heks, mumlede han. Han maatte blot træne hende lidt op, og da hun kom op for at kalde paa ham, raabte han:

— Kom her hen, idet han tog Surringen af Rattet og skiftede Roret, saa Skuden faldt af. Og da han havde faaet den paa Kurs, brummede han:

— Det er Alvor, hvad jeg nu siger. Jeg kan ikke fordrage dig, og du elsker vel heller ikke mig. Men vi maa arbejde sammen for at klare Livet. Og da du er lige saa krakilsk som jeg, maa vi altsaa vente med at slaa hinanden ihjel, til vi faar Tid til det.

Det forvoldte ham de største Anstrengelser at faa sagt disse Ord, og aldrig i sit Liv havde han talt saa kærligt til



nogen, men han følte stadig for sin egen Sikkerheds Skyld, at han havde gjort det mesterligt.

— Hold nu fast ved Roret her, kommanderede han.

Miss Grethe formaaede ikke at svare ham; ogsaa hun følte, at der var stor Fare paa Færde; hun adlød mekanisk, og med et knusende bistert Blik modtog hun hans Instrukser om, hvad hun skulde foretage sig, medens han selv fo'r til Bra-serne.

Liber smed dem los i Læ og fo'r saa over og halede ind til Luvart, satte fast og sprang til Roret. Brutalt rev han Rattet af Hænderne paa Pigebarnet, hendes Styring var jo ikke særlig nøjagtig, og han indprentede hende under stor Selvbeherskelse, hvorledes hun skulde bære sig ad.

Det gik bedre nu. Han gik igang med at hale Bra-serne ordentlig an, alt medens han saa efter hende. Brig-gen løb nu sine 4—5 miles Fart med Vind og Sø ind paa Bagbords Laa-ring.

Med Sejlføring som nu kunde han møde alle Eventualiteter. Kun fore-stod der ham et strengt Arbejde med at bringe den havarede Rigning i Orden.

Imidlertid var Miss Grethes Taal-modighed nu ud-tømt, og saa gav hun Styrmanden det glatte Lag:

— Jeg er sulten nu, hungrig og død-senstræt, at De ved det, men jeg har sørget for to Rationer til os, skønt De aldrig har fortjent det. Nu gaar jeg ned og spiser først, og saa kommer jeg op igen, forstaar De. Og dermed gik hun.

Atter maa vor Pen hvile og Læsere tænke sig, hvorledes Liber tog denne Situation. Sulten og træt, hans værste Onder, og saa hendes Frækhed, det var næsten, som om han skulde eksplodere. Hvor uforstaaeligt det end lyder, var han dog til-syneladende rolig ved hendes Tilbagekomst.

Miss Grethe fik hastigt sine Instrukser, og som en sulten Uly ramlede han ned til Maden og Vinen, men det varede al- ligevel længe med ham.

Derefter gik han op og tog nogle forsvarlige Surringer om den havarede Rigning.

Hvor pinefuld Liber følte sig gav hans Selvbeklagelser stadig Udtryk for. Han gav endog Miss Grethe Lov til at hvile sig og fandt sig i, at hun blev længe væk, før han kunde tage sine Forberedelser for Natten. Sult, Tørst og Træthed plagede ham, da Aftenskumringen blev til kulsort Nat og Stjernerne begyndte at skinne paa Himlen:

Nu skulde de have Mad igen, men Miss Grethe oplyste, at

for at faa Provianten frem skulde de passere det kolerasmitte- de Lukaf, hvor Matroserne havde ligget. Og Liber maatte tage den Tørn, mente hun bestemt.

Det gøs i ham, da hun udtalte disse Ord. Alt, hvad han havde gennemgaaet i Forvejen, og saa dette med. Nej, det kunde selve den Lede ikke faa ham overtalt til. Og da han nu maatte regne med Miss Grethes Assistance for sin egen Skyld, forhød han ogsaa hende at foretage dette Eksperiment.

Natten kom og svandt hen. Liber kunde ikke lukke et Øje. Denne brutale, hensynsløse og egoistiske Natur havde ladet sig helt knække af Ængstelse.

— Morgenen var lys og klar med en frisk Brise, og da Miss Grethe kom op, havde hun en lille Sjat Vin med fra Dagen i For- vejen; den gav hun Styrmanden.

— Tag den, sag- de hun, jeg har intet spiseligt at give Dem, men inde hos mig er der Vand i Karaffen.

Dagen, der op- randt for de to ene Mennesker i „Jupi- ter“, var nok saa gunstig med Hen- syn til Vejret, men begge havde bange Anelser, hvad Pro- viantspørgsmaalet angik. De maatte gøre Regning paa, at de ingen Mad vilde faa, hvis ikke et eller andet Fartøj kom i Nærheden. Heldigvis var der fersk Vand, saa dermed maatte de stille sig tilfreds, mente Miss Grethe.

Og Liber maatte jo indse det samme. Han fremmanede Kolera- spørgselset, hver Gang han følte Sult, og det stod saa rædsels- fuldt for ham paa det Tidspunkt, at han fik Bugt med sin Forslugenhed.

Dagen gled tilende, intet Skib, ingen Mad, intet nævne- værdigt Skænderi, skønt Krybben var tom. Men i denne pin- lige Situation lærte at vidt forskellige Naturer hinanden at kende og begyndte at rette sig derefter.

Man har hørt, at en Tiger kan omgaaes en Hund venskabe- ligt, naar Dyretæmmeren vil det, og nu vilde vel Forsynet, at de to skulde kæmpe sammen for Livet i nogle Dage tiltrods for alt. —

Liber tog en Nats Tørn til. Hans Hjerneceller havde op- taget mere menneskevenlige Følelser overfor sin Næste, og Grethe havde efter Nattens uafbrudte Hvile ogsaa begyndt at regne med Liber, ganske vist som en forvildet Sjæl, der skulde have haft en bedre Jordbund at vokse op i, men dog alligevel ikke den allerværste Lidelsesfælle.

Næste Morgen hilste hun venligt paa ham, og hans sløvede Træk fortalte hende tydeligt nok, at han var i en snavs For-



Mandskabet bad ham gaa i Land igen, men han gad ikke, svarede han dem.



fatning. Han havde sikkert døjet noget, for at hun kunde hvile ud.

Op ad Dagen sneg hun sig gennem det pestbefængte Lukaf og tilberedte ham et Maaltid som han med den største Glæde lod vederfares al Retfærdighed.

— Saa, min Ven, og nu til Køjs, kommanderede hun, da han var færdig med Maaltidet, jeg skal nok klare Grejerne.

Han sov trygt, til nogle usædvanlige Rystelser af Skibet vækkede ham. Han fløj op paa Dækket.

Men her ventede ham et frygteligt Syn. Miss Grethe laa ligbleg ved Siden af Rattet.

— Koleraen, udbrød han med Rædsel.

Hvad skulde han nu gøre.

I største Hast ordnede han det rent sømandsmæssige med Skibet, og dernæst bar han hende, uden at ænse Smittefare, ned i Kahytten, hvor han, saa nænsomt som han formaaede,

ordnede hendes Leje og gav hende Vand, den eneste Medicin, han kunde tænke sig, og som fandtes ved Haanden.

I to Døgn derefter var han skiftevis paa Dækket og i Kahytten uden Søvn, uden Mad, stadig i Aktivitet, indtil endelig to lykkelige Mennesker naaede La Plataflodens Munding og kort efter Buenos Ayres.

Miss Grethes Sygdom havde kun været et forbigaaende Onde, men det havde dog bevirket at Styrmand Liber var gaaet i sig selv og havde vist sig som et Menneske med baade Hjertelag og Pligtfølelse samt andre gode Egenskaber — for det viste han senere, da han som Skipper førte sin egen Brig „Jupiter“ med dens kostbare Ladning og sin Brud, Grethe, til London.

„Jupiter“ havde ganske rigtig kollideret med en Dampersom havde optaget Besætningen, paa nær Styrmanden, Grethes Fætter, der var forulykket under Kollisionen.

VAGTMANDEN

Skildring fra Jyllands Vestkyst

VINDEN fløjtede over Jyllands gølge Klitegne, da det gamle og det nye Aar rakte hinanden Haanden over Tidsgrænsen. Solen sank rød ned bag Havet under Bølgerne Jagen ind mod Jyllands stenede Vesterhavsstrand. Just da saa jeg Vagtmanden gaa ud fra sin Redningsstation, der laa i Klittens østre Rand. I Olie-tøj og Sydvest og med sin Strandlygte hængende i en Rem over Skulderen skred han sindig gennem Klitmilerne ud mod Havet. Manden var Vesterhavsvagten ved Jyllands Vestkyst. Stormen hylede over Klitsognets Gaarde og Huse, over Sandkeglerne ude i det yderste Vest. Skumflagerne fra den kogende Havrevle laa i Dynger inde i de dybe Klitgryder mellem de gulgraa Marehalmklitter. Havet brølede i Havstokken, og i Kaskader slog Vandene mod Kystens Cementhøfder, hvis Stenhoveder dukkede op i Fraaden mellem den inderste Revle og Land. Vagtmanden gik ud mod det altsammen, og saadan havde han gjort Aften efter Aften, thi Nordsøstormen fløjtede og hvinede Døgn efter Døgn. Vesterhavsvagten var purret ud for at gaa sin Vagt nede paa den stenede Strand.

Her nede traf jeg ham den mørke Nat, sindig vandrende, spejdende, lyttende. Havet var som en kogende Kedel, der larmede, sydede og boblede, saa vi næsten ikke kunde raabe hinanden op. — Sindig skred vi fremad, indtil vi traf Vagtmanden fra næste Kystdistrikt. Vendte saa om og gik tilbage i et langsomt skridende Tempo. Mørket rugede over Strand og Kyst, saa man ikke kunde se en Haand frem for sig. Vi snublede og faldt over Vraggods, der var skyllet ind og nu laa dækket af den hvide Fraade. Det var mørke Egeplanker, der var drevet ind fra Nordsøen. De laa Side om Side.

— Godt, at det ikke var et Strandlig, vi faldt over, sagde

Vagtmanden, det har hændet mig før. I de Tider, Havet sender sine døde mod Land — ind til endelig Hvile, da kan Vagttjenesten være ganske uhyggelig. Disse Strandvaskere er ikke til at se i Mørket, og man falder let over dem. Naar de

ligger med deres Stortrøjer viklet op over Hovedet, saa mærker man, at Bylten giver efter, naar man falder tværs over den, og det giver alligevel en særegen, uhyggelig Fornemmelse.

En Gysen gik igennem mig ved Tanken derom. Selv for Strandvagterne paa Jyllands Vestkyst, der er haardføre Folk, og som er kendt med at samle Strandlig op, for dem er et natligt Møde med en Strandvasker ligefrem nervepirrende.

Vagtmandens Strandtjeneste takseres i Penge. Naar han efter Timens Forløb vender tilbage til sin Redningsstation for at faa Afløsning, da har han tjent 110 Øre. Det forlyder, at denne Timeløn nu mulig bliver forhøjet til 125 Øre, en Forhøjelse, der maa siges at være paa sin Plads. Det er nemlig ikke sikkert, at vor Vagtmand er fri, naar han har udført sin Vagt og naaet sin Station. Der kan hurtigt fra hans Afløser komme Bud, at Mennesker er i Nød over Revlen. Da maa han gaa i Redningsbaaden, — ud for at redde sine Medmennesker.

Med det nye Aars Begyndelse vil vore Vagtmænd faa forøget Arbejde, idet Opsynsmændene ved Stationerne er fritaget for Vagttjenesten, som de hidtil har deltaget i. Dette vil medføre, at Vagtmandskabet, særlig ved Raketstationerne, vil komme til at udføre to Vagtture om Natten. Vagtmanden, der gaar første Vagt om Aftenen, maa ogsaa gaa Morgenvagt. Men Kystens Vesterhavsvagt staar ikke tilbage, naar der skal tages en Tørn med „Kræ Vester“. Han udfylder sin Plads som en Mand bør og skal.

Argus.



En Redningsstation.

Liniedaaben i M/s „Anna Mærsk“

En lille Skildring til „Vikingen“ af Poul Mikkelsen

EN af de festligste Oplevelser for en ung Sømand om Bord i et Skib er sikkert Liniedaaben ved Ækvator. Overfor den maa selve Julehøjtiden blegne.

Denne ældgamle Skik med at meddele Sømanden Statsborgerret i Havenes Rige stammer som bekendt fra de første Sejlskibes Tid og bruges vel nok endnu i de allerfleste Kof-

Paa den ene Side af Vandbassinets opsattes Barberstolen, Skærsildens sidste Tortur, inden man havnede i Baljen.

Paa Daabsdagen blev Vejret straalende, og Havet laa som et Spejl, kun en lille Brydning nu og da, naar en Flok Flyvefisk strøg hen over det.

Øjeblikket, da Daaben kan tage sin Begyndelse, er inde-



Fra venstre ser man »Ekscellencen« Barberen (2. Styrmand O. M.) med Ragekniven, dernæst den stormægtige Admiral (1. Styrmand N.) og Biskoppen (2. Mester M.). Yderst M/S »Anna Mærsk«. — Nederst fra venstre: Paa Daabshøjtidelighedens første Stade: Et celebret Selskab. Selve Hs. Majestæt Kong Neptun (Hovmester A. O.) paa Tronen, og yderst til højre Daabshøjtidelighedens Kulminationspunkt.

fardiskibe og stundom ogsaa i snævrere Format i Passagerbaadene, der passerer Ækvatorlinien.

Enhver Kending ved jo, hvor morsomt og gemytligt det kan være ved en saadan Festivitats, og kan man stadig gentage Oplevelsen ved Juletid paa Havet, turde vel ogsaa Liniedaaben have sin Berettigelse for en søintereseret Læsekreds.

Med dette for Øje kiler jeg paa med min lille Skildring af Liniedaaben i M/S „Anna Mærsk“.

Skibet nærmede sig Ækvator, og Forberedelserne til den forestaaende Daabsfest var det Emne, som drøftedes og diskuteredes af saa at sige alle Ombordværende i de Dage, der gik forud.

Der syedes Dragter til Neptun og hans Følge, de herligste Skæg fabrikredes af Kavlgarn, og de mest raffinerede Torturmidler udspekuleredes. Foran Midtskibsbygningen, hvor Slaget skulde staa, var et stort Vandbassin rigget op, paa en af Tanktoppene blev Neptuns Trone rejst, foran Tronen, paa et langt Bord, bredtes Doktors Instrumenter og allehaande Medikamenter, tilligemed Protokoller og Dokumenter, tilhørende Neptuns Minister for Overflade-Sejlsadsen.

Kaptajnens og Styrmandens Observation viste nemlig, at Skibet nu befandt sig paa 0 Graders Bredder, altsaa Ækvator, og 106 Gr. 27' S. L.

Saa lød Maskintelegrafens, og et Øjeblik efter steg op fra Ankerklydset Kong Neptun, Havenes Behersker, med hele sit Følge. Neptun har paa sit Hoved en prægtig Guldkrone og i Haanden en Trefork; hans lange Skæg kunde omtrent berøre Dækket, Ryggen dækkedes af et Tæppe overbroderet med Mønstre i alle Regnbuens Farver. Ministeren var iført Galla-Admiralsuniform og trekantet Hat, Biskoppen med sin store Bispestav og i Ornat, og Doktoren i en lang, hvid Kittel, bærende som et Gevær sit Stetoskop. Saa kom Barberen angstigende; han saa meget drabelig ud med sin halvanden Meter lange Ragekniv, fulgt af Indsæberen, der i Haanden bar en Pøs med det dejligste Sæbeskum, og endelig, bagest i Rækken, Politiet og Drabanterne.

Hele Processionen begav sig saa i en lang Række op paa Kommandobroen, hvor den modtoges af Kaptajnen, der paa Neptuns Spørgsmaal gav Oplysninger om, hvor mange der endnu ikke havde passeret Linien, hvorefter Kaptajnen sam-



men med hele Følget tømte et Bæger som en Skaal for Havenes Behersker. Men nu kom der pludselig Fart i Løjerne. Jagten efter de ulykkelige Ofre begyndte, der var ialt 17, som ikke havde været over Linien. — Kort efter saa man Politiet komme slæbende med det første Offer, som saa alt andet end lykkelig ud, thi hans Øren var i de sidste Dage blevet tudet fulde om den grumme Skærsild, den udøbte skulde igennem, og pludselig skulde han da nu staa Ansigt til Ansigt med Porten til Skærsilden og Havenes Rige. Et for et blev Ofrene hentede, ingen maa se, hvad der sker med de foregaaende, men pænt vente til hans egen Tur kommer.

Endelig kan jeg heller ikke undgaa min Skæbne, men maa lade mig føre til Retterstedet af Politiet; her maatte jeg knæle for den almægtige Neptun, som allernaadigst tilstedte mig Adgang til hans Rige, hvis jeg villigt vilde underkaste mig Skærsildens Tortur. Jeg svarede selvfølgelig Ja! Og aldrig saa snart havde jeg rejst mig, før et Par Drabanter lige-gyldigt smed mig i Doktorstolen, hvor jeg blev tvunget til at sluge 2 Piller (Dejg dyppet i Kanel, Peber, Salt og Sennep) — det var alt andet end velsmagende, men en Snaps engelsk Sauce og Sprit fik dem dog tilsidst til at glide, hvorefter en Saltvandsinsprøjtning i Næse og Mund skulde gøre det af med den grimme Eftersmag. Paa dette Tidspunkt var jeg saa vidt, at Doktoren turde vaccinere mig, og 4 tykke Tjærestriber paa højre Overarm betegnede Vaccinationen som fuldbyrdet. Ministeren gav mig saa en Kikkert, hvori jeg skulde se Linien (Kikkerten 2 sammenbundne Flasker); derefter fik jeg en anden Kikkert og Ordre til at kigge efter en belgisk Flyvemaskine, men idet jeg lænede Hovedet tilbage og tog Tin-

gesten til Øjnene, strømmede der en rød Fragtfarve ud af begge Flaskehalsene og ud over hele mit Ansigt. Ministeren takkede og indførte mit Navn i Havenes Bog. Jeg havde nu daarligt nok faaet smidt Kikkerten, før jeg fandt mig selv anbragt i Barberstolen og sæbet ind med grøn Sæbe over hele Hovedet; Barberen og den halvanden Meters Kniv fik efterhaanden det meste af Sæben kradset bort, og Bispen kom saa for at udføre sin Mission, nemlig at give mig Navn; 3 Dunk i Hovedet og mit Navn blev „Jens Bølgetop“. De 2 Drabanter, som havde holdt mig fast i Barberstolen, tog mig derefter i Arme og Ben og smed mig ud i Bassinet, hvor den lille Dukkert gjorde en Ende paa alle Rædslerne.

Det var ganske unødvendigt at skifte det vaade Tøj, thi den dejlige Tropesol havde i Løbet af et Øjeblik tørret Kludene paa Kroppen af mig.

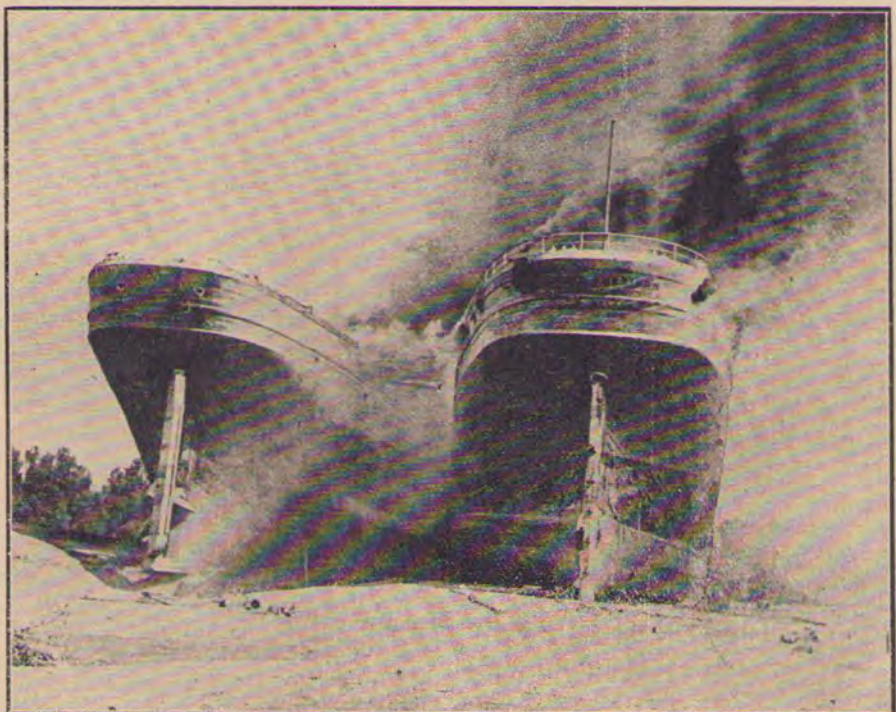
Puh, tænkte jeg, det var vel nok en sjov Daab, og saa satte jeg mig over blandt de andre døbte for at nyde Synet af Torturen udøvet paa Resten af Ofrene. Langt om længe var vi alle sytten ekspederede, men inden Processionen brød op, dekoreredes 1. Mester med „Storkors af den trebladede Skruer og 1. Styrmand med „Kommandørkorset af den drivende Øltønde“, begge med Ret til at bære samme.

Alle gik saa til Slut hen paa Agterdækket, hvor Mundskænken havde det dejligste Bord med friskbagte Boller og Is-punch gjort klar, og under Lystighed, Taler og Skaaler uddeltes saa sluttelig de saa efterstræbte Daabsattester. Daaben var til Ende og Skibet paa den sydlige Halvkugle med Kursen mod Rejsens endelige Maal, Borneo.

En ejendommelig Afslutningsproces

Et større Skibskøbnings-selskab i Columbia købte i Sommer fire store Skibe, byggede under Krigen, af den amerikanske Regering for ca. 4000 Dollars. De stod Regeringen i en Pris af 1 Million pr. Stk., men havde forlængst ophørt med deres Sejlads, og var nu kun til Gene for Myndighederne, da der ingen Køber meldte sig udover ovennævnte Skibskøbnings-selskab.

Efter at have bortfjernet de fleste letsælkelige indenbords Grejer og hvad man paa anden Vis kunde anvende, besluttede Selskabet at lade Resterne gaa op i Røg. Til den Ende udgød man Petroleum overalt i Skibsskrogene, og snart lyste et mægtigt Kæmpebaal ud over den nærliggende Egn, hvis Indvaanere forundrede blev Vidne til denne ikke saa ganske almindelige Begivenhed.



Fire store Skibsskrog gaar op i Røg

DA den britiske Dampers „Tactician“, der var paa Rejse fra Gibraltar til Kalkutta, befandt sig paa ca. 14 Gr. N. og 42 Gr. 40' Ø., mødte den i Fjor en svær Byge med Regn

og Sand. Ved Solnedgang lynede det stærkt, derefter kom der en Byge fra Sydost med en kold Vind, der snart blev varm, og Luften var sandfyldt i et Kvarters Tid.



MIN FØRSTE REJSE TIL SØS

Af C. Jacobsen

Eftertryk forbydes

ENDSKØNT det snart er 25 Aar siden, jeg første Gang kom til Søs som Kullempen, staar alt dog for mig saa tydeligt, som var det i Dag.

Jeg var uden Arbejde og havde en ubændig Lyst til at komme ud i Verden og se paa Forholdene og sammenligne Livet i det Fremmede med de mange interessante og fantastiske Beretninger, som jævnaldrende Kammerater, der havde sejlet, kunde fortælle om.

Foruden denne Trang til at komme ud paa de store Farter var det en bydende Nødvendighed, at jeg havde Beskæftigelse, thi uden Arbejde havde jeg ingen Mulighed for at eksistere, og da jeg baade kunde og havde Lyst til at arbejde, var det altsaa bare om at mase paa, og da jeg som sagt helst vilde til Søs, styrede jeg mine Skridt til Forhyringskontorerne.

Dag efter Dag vandrede jeg forgæves fra det ene til det andet Kontor og opholdt mig troligt i Ventelokalene i Tiden fra Kl. 9 Morgen til 4 Eftermiddag, uden at faa Mad, der i nogen Grad var Luksus for en arbejdsløs ung Mand som mig, der kun havde en fattig, men stræbsom Moder, som før Sliddet i Vaskebaljen fra Kl. 7 Morgen til 8 Aften modtog 2 Kr. i Løn, som skulde fordeles til Husleje og Føde for en Familie med 3 ukonfirmerede Børn.

Jeg var derfor nogenlunde oven paa, hvis jeg havde faaet 10 Øre til Dagens Fortæring, som jeg anvendte paa den Maade, at jeg om Formiddagen, naar Forretningen aabnedes, indfandt mig i „Æbleskivekælderen“ i Lille Kongensgade, hvor jeg for min 10-Øre kunde købe 10 gamle Æbleskiver, altsaa usolgte Æbleskiver fra Dagen i Forvejen, og som gik for halv Pris. — Styrket af et saadant Maaltid kunde jeg fortsætte mine fortvivlede Anstrengelser for at faa Hyre, men tilsidst kronedes disse ogsaa med Held, og paa en højst mærkværdig Maade blev jeg en af de „lykkelige“, der fik Hyre.

Om dette mit Held vil jeg gerne berette:

Jeg opholdt mig den paagældende Dag i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Forhyringskontor, og der var stuvende fuldt af unge Mennesker, der ligesom jeg selv søgte Hyre. Der var noget i Luften, og de, der havde den fineste Næse, var bekendt med, at Amerikabaaden S/S „C. F. Tietgen“ skulde bruge en Del nyt Mandskab, hvorfor Spændingen i Ventelokalet var paa Højtryk, og de, der var nærmest Døren ind til de antagende Myndigheder, stod faste og udgjorde en kompakt Masse, hvis Øjne stirrede vildt paa Døren, hvorfra Antagelsen skulde foregaa. Ingen var til at flytte saa meget som en Tomme; det gjaldt om at være forrest i Rækkerne. Jeg var klar over det samme, men min Beskedenhed forbød mig at mase og trænge paa, saaledes som Tilfældet var, og ganske langsomt var jeg landet som en af de bageste i Rækken, og hermed var jeg i Virkeligheden inde paa Haabløshedens Grund; dog, Heldet fulgte mig, og jeg blev i Stedet for den allerførste, som blev antaget til nævnte Skib, fordi man inde fra Kontoret med de mange Mennesker pressede

**Formanden for Søfyrbøder-
nes Forbund i Danmark,
Hr. C. Jacobsen, skildrer
sin første Rejse til Søs.**

mod Døren, saa at denne ikke gik op, og at man ad en bagved liggende Korridor maatte gaa til Indgangsdøren for Ventelokalet og herfra udtage det fornødne Mandskab, og derved blev jeg, der stod som Nummer sidst, en fin Nummer et.

Nu havde jeg faaet Hyre, og nu skulde Eventyret begynde. — Til den fastsatte Tid om Morgenen mødte jeg om Bord i „C. F. Tietgen“, der var en gammel Hollænder og benyttedes i Passagerfart paa København—New York.

Straks jeg kom ned under Dækket og forud i Lukafet, slog en kvalmende og indelukket Luft mig i Møde, og det var hurtigt at mærke, at det var andre Forhold, man nu skulde indordne sig.

Efter Omklædningen blev der i en brutal Tone tøret til, og for første Gang befandt jeg mig i et Skibsmaskinrum, hvor Mandtal blev foretaget og Arbejdsfordelingen fandt Sted.

Jeg skulde paa Fyrpladsen, hvor jeg efter 3die Maskinmesters Ordre blev udtaget til Rensning af Forbrændingskamre.

Nu summede det om Ørene paa mig med en Masse Udtryk, jeg aldrig havde hørt før. Maabende og nervøs afventede jeg nærmere Besked; jeg skal gaa til Storekeeperen og hente Grejer til Arbejdets Brug, men hvad er en Storekeeper, og hvad er Grejer? Og hvad er det i det hele taget for noget alt sammen. Der tales om Dørken, Lejderen, Skylliget, Pøse, Skotter, Bakstørn, Udskejning og meget mere, der lyder som Volapyk for en Mand, der første Gang skal tiltræde Tjeneste om Bord i et Skib.

Imidlertid er jeg forsynet med Værktøj og en Oliepraas af en Lampe, og jeg faar nu Ordre til at krybe ind gennem Fyrdøren og op over den tilslagede Murstensbro for Enden af Risterne, og derinde bagved ligger Forbrændingskamret, hvis Mængder af gloende Sod jeg skal fjerne og bringe ud paa Fyrpladsen. Da jeg vel er kommet ind ad Fyrdøren og allerede har faaet de første Rifter paa Hænder og Arme af de Rister og Slaggestumper, der findes imellem disse, smækkes Fyrdøren i, og jeg har paa Fornemmelsen, at det nu staar til Maskinmesteren, om jeg nogen Sinde skal ud igen. Det stærke Træk gennem Skorsten og Kedelrør gør, at Soden hvirvler op, og Lampen gaar ud; og hvad skal jeg arme Djævel gøre her inde i det halvgloedende Rum med Øjnene fulde af smertende Sod og uden noget som helst Lys.

Jeg reflekterer meget herover, og begynder saa smaat at forstaa, at det vist ikke er det bare Sjøv at være Fyrbøder til Søs.

Imidlertid bringes jeg ud af mine Betragtninger heraf ved at Fyrdøren aabnes, og der varscoes Frokost.

Nu tager Overvejelserne deres Begyndelse, medens jeg spiser min Mad.

Skal jeg fortsætte, eller skal jeg opgive det hele?

Selvopholdelsesdriften, iblandet den lille Rest jeg endnu



har tilbage af Lyst til Sømandslivets Mysterier, gør, at jeg enes med mig selv om at fortsætte i Troen paa, at det gaar bedre, naar jeg først bliver kendt med Arbejdet og Forholdene.

Efter at have faaet forskellige Dessiner om de praktiske Metoder for Arbejdets Udførelse, gaar jeg paa'en igen, og gradvis føler jeg mig bedre indforstaaet med de nye Omgivelser, hvilket selvfølgelig letter Sindet, der i Starten laa langt under Vandlinien.

Efter saaledes at have arbejdet i et Par Uger om Bord skal Paamønstring finde Sted og Rejsen til New York begynde.

For de Penge, jeg har tjent, maa jeg købe det allernødvendigste; bl. a. maa jeg have et Køjetæppe og en Madras, og da Midlerne ikke er store, faar jeg i en Sømandsekvipering købt en Sækkelærreds Hømadras og et Køjetæppe til 4 Kroner.

Hvad Gavn, det var til, er hurtigt opfattet, naar jeg fortæller, at det var af et Stof, der svarer til det, hvoraf der laves Gulvklude, altsaa en Gulvklud saa stor som et Tæppe. Udover et Par Arbejdsbenklæder og et Par gamle Sko ejede jeg intet, men det gjorde heller ikke noget; for efterhaanden skulde jeg nok blive ekviperet som en anstændig Sømand.

Nu skulde Sørejsen finde Sted, og der var stort Røre i Frihavnen.

Passagerernes og Besætningens Paarørende var mødt op for at hilse Farvel og Lykke paa Rejsen, og ogsaa jeg opdagede paa en Gang min ældre Søster, der var Tjenestepige, staaende iblandt den vinkende Skare, og med en Pakke i Haanden.

Vi raabte et Par venlige Ord til hinanden, og hun betydede mig, at Pakken var til mig, og at dens Indhold var 2 Smørkager. Dette skulde hun vist ikke have sagt, for Pakken kom om Bord ved Hjælp af en Line, der af villige og formentlig befarne Hænder, stadig hævedes og sænkedes fra Kajen og om Bord, og stadig med Pakker til forskellige om Bord værende fastgjort til Linen, men jeg saa aldrig Pakken med min velmenende Søsters Smørkager. Adressen var forsvundet paa Vejen, men Herregud, saa var der en anden, der fik den Lækkerbidsken, der var tiltænkt mig.

Skibet gled langsomt fra Kajen til Tonerne fra et Orkester, der havde Plads paa Promenadedækket, og jeg var altsaa paa Vej ud til den store Verden.

Arbejdet gik sin Gang med skiftende Vagter à 6 Timer, altsaa 12 Timers haardt Arbejde i Døgnet for en Kullempere.

Fritiden gik hurtigt paa den Maade, for inden man havde faaet vasket sig og faaet lidt Mad, var den første Time gaaet.

Var Arbejdet ubehageligt, var Opholdet i Lukafet det ikke mindre. I et lille Rum boede vi 32 Fyrbødere og Kullempere sammen. Køjerne i Midten stod Side om Side og ovenpaa hinanden som Dobbeltsege i 2 Lag.

Vagtskifter og Færdsel til og fra Lukafet Døgnet igennem skabte ikke megen Ro, og var man endelig faldet i Søvn, udsæt og træt, kneb det med at komme til Live igen, bedøvet som man var af den lumre og mugne Luft fra de mange svedige Legemers Uddunstninger i det hermetisk tillukkede Rum.

Jeg erindrer fra Opholdet i Lukafet paa min første Rejse 2 Fyrbødere med hver sin vidt forskellige Karakter. Den ene var en stor, rød og ondsindet Bornholmer, der ved Udpurring fandt det mest praktisk at foretage denne ved kraftige Ryk i Haartoppen, saa de unge Mennesker forvildede fo'r ud af

Køjerne uden at turde kny af Frygt for hans kraftige Eder og onde Blikke.

Den anden var derimod omsorgsfuld, og naar han gik paa Vagt, og jeg havde Frivagt, undlod han aldrig at tage sine egne Tæpper og omhyggeligt lægge dem over mig, der kun havde den omtalte Gulvklud.

Iøvrigt blev Bornholmerens Vigtighed snart pillet af ham, for inden Rejsens Maal var naaet, havde det vist sig, at han ikke havde Styrke nok til at klare sit „Job“, der maatte overtages af en Kullempere, som kun havde sejlet kort Tid, men som udmærket kunde klare sig. Fra den Dag var han faldet i „Agelse“, og nu maatte han finde sig i at blive overset selv af dem, der lige var kommet ud at sejle.

Med Hensyn til Søsygen og de Kvaler, den kan forvolde, kom jeg paa en haard Prøve, og jeg mærker endnu den Fornemmelse, det var, naar Dækket forsvandt under mine Fødder, og jeg var uvis, om jeg igen fik Fodfæste paa lige Grund. Det var en ubehagelig Tingenes Tilstand, men der var ikke andet at gøre end skyde „Skidtet“ op i Livet og følge de mange gode Raad, der gaves.

En anbefalede stedse at gaa med en Brødskorpe i Munden, en anden at jeg skulde drikke Havremelsvand (som altid fandtes paa Fyrpladsen) og stadig fylde i Maven samme Kvantum som jeg ofrede. Jeg fulgte disse og flere andre gode Raad, hvilket medførte, at jeg i 2 Døgn var i fuld Gang med at drikke Havremelsvand og tygge Rugbrød, men saa var Søsygen overstaaet, og jeg kvikkede op igen, følede mig som en rigtig Sømand.

Imidlertid naaede vi New York, og jeg glædede mig naturligvis til at se de høje Huse og alt det andet, jeg havde hørt om Amerika.

Jeg gik i Land med mine Kammerater og drak de store „Skonnerter“ til 5 Cent hos „Tyske Mutter“ i 14. Street. Jeg var i „10 Cent Stores“ og købte Gaver til Venner og Bekendte, noget forfærdeligt Ragelse, som jeg ikke desto mindre var stolt af at bringe med hjem, og jeg stillede mig neden for Singers Bygning og kiggede til Vejrs mod dens Top som en Bonde paa Raadhustaaet.

Rejsen hjem gik sin sædvanlige Gang, men nu faldt det knapt saa besværligt som Overrejsen, og da jeg naaede København, var jeg fuldt opsat paa at øve min Gerning som Fyrbøder, indtil jeg havde besøgt samtlige Verdensdele og befaret alle Verdenshavene.

„Vikingen“ havde ønsket en Skildring af min første Rejse til Søs, og derfor er Tonen i denne ogsaa saa naiv, som Udtrykket herfor er givet, men som det har været for mig, har det sikkert været for de fleste, der vil erkende deres Skrøbelighed i den første Tid til Søs.

Mangt og meget har ændret sig siden den Gang, men nu, som da, er Livet til Søs saa vidt forskelligt fra al anden Virksomhed paa Landjorden, at enhver vil opleve at faa de samme Begyndervanskeligheder, som jeg har haft.



En Portion frisk Luft paa Dækket, er en Herreret.

DEN 3. Februar fylder Kaptajn Oscar Dahl, Fører af M/S „Meonia“, 50 Aar.

KAPTAJN N. L. Nielsen, der i sin Tid førte S/S „Gallia“ i en Aarrække, fylder den 15. Februar 70 Aar.



Et 25-Aars Jubilæum

Besøg i en Tovværksfabrik



Konsul D. Lauritzen.

Den 8. Februar 1905 indregistreredes Esbjerg Rebslageri ved D. Lauritzen, et Led, som den unge, driftige Forretningsmand mente det nødvendigt at have i den Ring af Foretagender, der burde have Sæde i den oplommstrende Esbjerg By.

Efter Princippet: „at begynde smaatt“ var det da ogsaa en meget lille Virksomhed, D. Lauritzen startede — en Reberbane med et beskedent Kontor i Bagbygningen.

Men det var et godt Sædekorn, som blev plejet omhyggeligt, ja, saa godt var det, at allerede samme Aars Udstillingskomité i Horsens gav Høsten, en lille Samling Tovværk, Sølvmedalje.

Og som Tiden skred fremad, voksede ogsaa Rebslageriet. Det blev til et Konsortium, hvortil knyttedes dygtige og energiske Mænd. Et Par Aar efter ser man en Bygning rejst og et Maskineri m. m. holde sit Indtog. Driften udvides, og Omsætningen vokser. I 1908 træder nuværende Direktør M. A. Broegaard til, og Aaret efter er han Leder. Aktiekapitalen udvides, fra Damp gaar man over til elektrisk Drivkraft, nye Bygninger rejses, mere Maskineri anskaffes, Efterspørgslen efter „Herkules Tovværk“ stiger mere og mere, og nu, 25 Aar efter Starten, viser Bøgerne en Omsætning af op mod en lille Million kg Tovværk om Aaret.

Et smukt Resultat efter et kvart Sekels Eksistens.

Kommer man tilfældig paa Besøg i denne Danmarks ualmindelig hastigt opvoksende By, er man ikke længe om at fastslaa, at Konsul D. Lauritzen saa at sige præger Esbjerg ved de mange Foretagender, som er vokset frem ved hans ukuelige Flid og Forretningsdygtighed, og som stadig gaar godt. Interessant at konstatere og næsten ganske uforstaaeligt, at en enkelt Mand har kunnet puste Liv i saa mange forskelligeartede, levedygtige Virksomheder, som her findes tilknyttede denne *persona grata*.

Kaster man Blikket ud over Esbjerg, er der Skibe i Hav-

nen, Arbejde i By og Omegn, Fabriker, Lagre, Bank og Kontorer, mere end nok at beskrive til at fylde flere „Vikinger“ med.

Men Pladsen er os knapt tilmaalt.

Vi faar nøjes med Tovværksfabriken, som vi aflægger et lille Besøg i Anledning af det forestaaende Jubilæum.

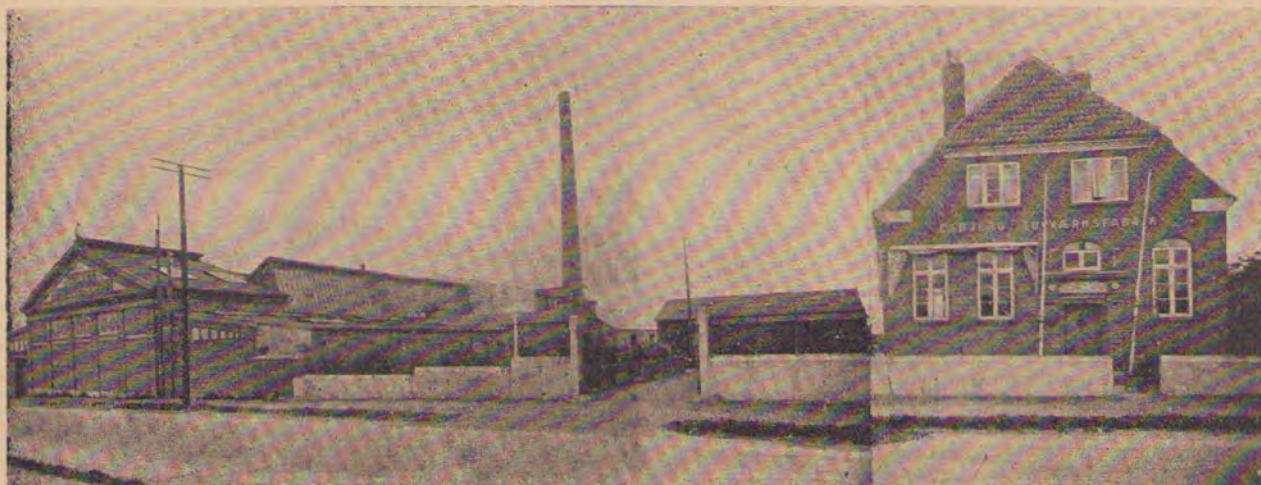
Et mægtigt Areal og en Mængde Bygninger ligger foran os. I Kontoret træffer vi Direktør Broegaard, der lidt efter ledsager os paa en Rundtur, hvor vi faar Lejlighed til at bese hele Institutionen lige fra Raavarerne, de mægtige Baller



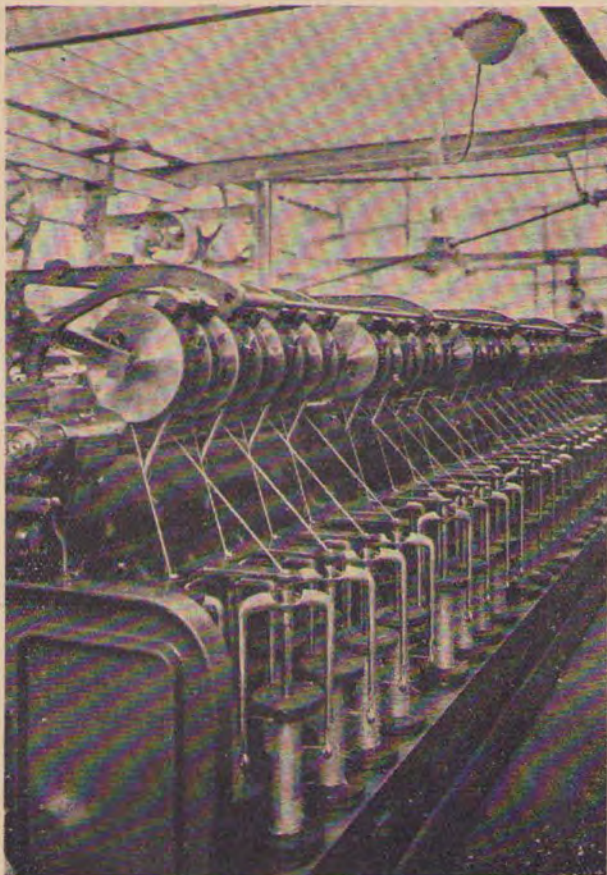
Interior fra Fabriken.

Hamp, til de færdige Tovruller. Men det er en lang Vej, inden Raavaren er forarbejdet til det Tovværk, der ligger klar til at anvendes.

I gamle Dage gik Rebslageriet tilsyneladende lettere fra Haanden, der blev da ikke anvendt saa mange Processer som nu om Stunder, hvor mange forskellige Maskiner, renser,



Esbjerg Tovværksfabrik.



interior fra Fabrikken.

spinder, ruller, strækker, glatter o. s. v. indtil Tovværket er færdigt til Kunderne.

Hvert Stadie skal gennemgaaes med en Akkuratesse og en Omhu, som om det var et Filigranværk og ikke en Tovende, der skulde fremstilles. Ikke nok med at Maskineriet gør sin Pligt, men ogsaa den enkelte Arbejders Indsats skal give det gode Resultat.

— Vi har jo et fint første Klasses Produkt, som Direktøren udtrykker sig, et Fabrikata, som kan staa Maal med alt andet indenfor Branchen. Det er selvfølgelig ogsaa derfor, at vi faar forøget vor Kundekreds Aar efter Aar.

At handle med Tovværk er imidlertid en Tillidsag. Selv en Fagmand kan tvivle om Varens virkelige Værdi, der maa Tillid til fra Aftagerens Side.

— Se blot her, siger Direktøren, idet han viser os to forskellige Kvaliteter i to næsten nøjagtigt udseende Ruller: — Vil De kunne tænke Dem, at disse to Ruller repræsenterer to højst forskellige Sorter, den ene dobbelt saa dyr som den anden?

Vi maa svare benægtende, men forstaaer samtidig, at Direktøren har Ret i sin Paastand, at Tovværkshandel er en Tillidsag. —

Fabriken er indstillet paa at føre forskellige Varesorter. Og da de større Forbrugere er Skibsbyggere samt Fiskere og Landmænd og Fabrikker, de første som Liebhave til meget stærke — og de sidste til noget ringere — Tovværk, maa Fabrikationen tilpasses herefter.

Men vor Vandring er endt. De store, mægtige Lagre af alt Slags Tovværk er passeret. Her er nok til adskillige Rigninger, til Fiskernes Bundgarn og til Landmændenes Bindegarn og andet mere. Fabriken er jo altid leveringsdygtig.

Esbjerg Tovværks Fabrik er naaet langt frem i de svundne Aar, og er indstillet paa endnu mere, hvilket nok er tænkeligt, thi Arbejdet er jo ogsaa i denne Fabrik optrukket som efter en Snor, i lige Retning fremad — for Resten som alle de øvrige Virksomheder, hvortil Konsul D. Lauritzens Navn er knyttet; det er nemlig et af denne Stormands Principper: aldrig at gaa ad Krogveje for at vinde frem.



Direktøren,
Konsul M. A. Brogaard.



DE 10. Januar mønstrede Mester H. J. Theisen ud som 1. Mester i „Paul Andrejeff“ Aaret 1905 og kunde saaledes paa nævnte Dato fejre sit 25 Aars Jubilæum som 1. Mester.

Desværre maatte Jubilaren, der nu er ansat i D. F. D. S., fejre sit Jubilæum paa Kommunehospitalet, hvortil en Mængde gode Ønsker om snarligt at se Mester Theisen fuldt restaureret til at tage fat igen, fandt Vej.

SKONNERTEN „Mogens Koch“ forliste som bekendt under Stormen ved den engelske Kyst. Skibets Styrmand, den unge Bornholmer Niels Chr. Koch, fortæller følgende om Forliset:

— I Kanalen kom vi ind i Orkanen. Lørdag den 7. Decbr. strandede vi ved den engelske Kyst, men før Strandingen var der gaaet meget forud. Da vi kom ned i Kanalen, maatte vi kæmpe en fortvivlet Kamp mod Braadsørerne langs den franske

Kyst. Til sidst kunde vi ikke styre Skibet, og saa sprang Vinden om over mod den engelske Kyst. Det varede ikke længe, inden de sorte, nøgne Klipper ved Eastbourne dukkede frem, og paa dette Tidspunkt havde vi mistet alt Herredømme over „Mogens Koch“, som tog Klipperne med et mægtigt Brag og med Stævnen mod Land. Vi tilbragte tre uhyggelige Timer, hvorunder der desværre skete et Par Uheld, idet Hovmesteren fik Kæben flækket af en Bom, og Donkeymanden faldt og rev det ene Ben af Led. Saa kom Redningsbaaden ud til os, og under Fare for Englænderne selv naaede vi endelig Land og fik en god Modtagelse.

FORLEDEN fejrede en betroet og skattet, gammel, kendt Hovmester, Hans Jørgensen, 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i det herværende amerikanske Gesandtskab, efter at Jørgensen havde opgivet Søen. Det blev en stor Dag for Jubilaren, der baade er meget afholdt i og uden for Gesandtskabet.

VENNER af vort Sønvellemagasin bedes erindre, at „Personalialia“ vedrørende Søens Mænd maa indsendes helst en Maaned før Festedagene indtræffer.



EN Gang i Fjor, da Damperen „Mongolia“ befandt sig i Middelhavet, observeredes St. Elms Ild, idet Radioantennen syntes hvidglødende og paa Tykkelse som en 8 Tommers Manillatrosse, ogsaa Stag og anden staaende Rig lyste. Dette varede fem Minutter, og da Fænomenet var paa sit Højeste, skete en voldsom Udladning sammen med et saa stærkt Lys, at alle blev blandet, og hermed ophørte Fænomenet.



1. Mester i D/S „Vendila“, *Anton Larsen*, blev for nogen Tid siden bragt i Land paa Madeira, hvor Lægerne tog ham under Behandling for at kurere ham for Apopleksi, der endog berøvede ham Talens Brug; men desværre var al Hjælp forgæves. Mester Larsen afgik ved Døden inden Skibets Afrejse, og indsvøbt i det Flag, han trofast havde tjent under i saa mange Aar, blev han stedet til Hvile paa Kirkegaarden i Funchal, hvor den danske

Konsul og Skibets Besætning bragte ham det sidste Farvel.

SKIBSREDER *R. V. Rasmussen*, Thurø, har fra London erfaret, at et Navnebrædt med Navnet „Martin Nisson“ er drevet i Land paa Shetlandsøerne. Hermed maa det anses for givet, at det er den tre-mastede Thurø-Skonnert af dette Navn,

som er strandet ved Shetlandsøerne og fra hvis Besætning man intet som helst har hørt.

Rederen oplyser, at Besætningen bestod af følgende 7 Mand: Kaptajn Chr. Jensen, Thurø, Styrmand Brandt-Bülow, Troense, Matros Børge Sørensen, Næstved, Matros Ejner Madsen, Marslev, Fyn, Jungmand Helmer Arnesen, Amager, Jungmand Erik Eriksen, København og Kok Peter Wilhelm, Thurø. Kaptajn Jensen var ca. 60 Aar gammel og gift. Han efterlader sig Hustru og flere voksne Børn. Styrmand Brandt-Bülow, Troense, der var sidst i Fyrrerne, efterlader sig en Søn paa 12 Aar, som nu er baade Fader- og Moderløs, idet Hustruen døde for 11 Aar siden.

„Martin Nisson“ var bygget paa Thurø Aar 1900 og har i alle de forløbne 30 Aar været ført af Kaptajn Jensen. Den var paa 350 Tons Dødvægt. Skonnerten sejlede med Træløst fra svensk til engelsk Havn, og man har sidst hørt fra den d. 15. December.

AARSBERETNINGEN fra Panama Kanalen for Finansaaret 1. Juli 1928 til 30. Juni 1929 er udsendt, hvoraf fremgaar, at Trafiken gennem Panama Kanalen var endnu større i det sidst afsluttede Finansaar end i det foregaaende, og at der saaledes sattes en ny Rekord, hvilket har bragt Spørgsmaalet om Udvidelse af Kanalens Trafik-Kapacitet frem i første Række.

Af danske Skibe passerede i Finansaaret 101 med en Netto Tonnage paa 314,726 Kanalen imod 69 med 285,396 Tons det foregaaende Aar.

Billeder fra S/S „Celtic“s Stranding

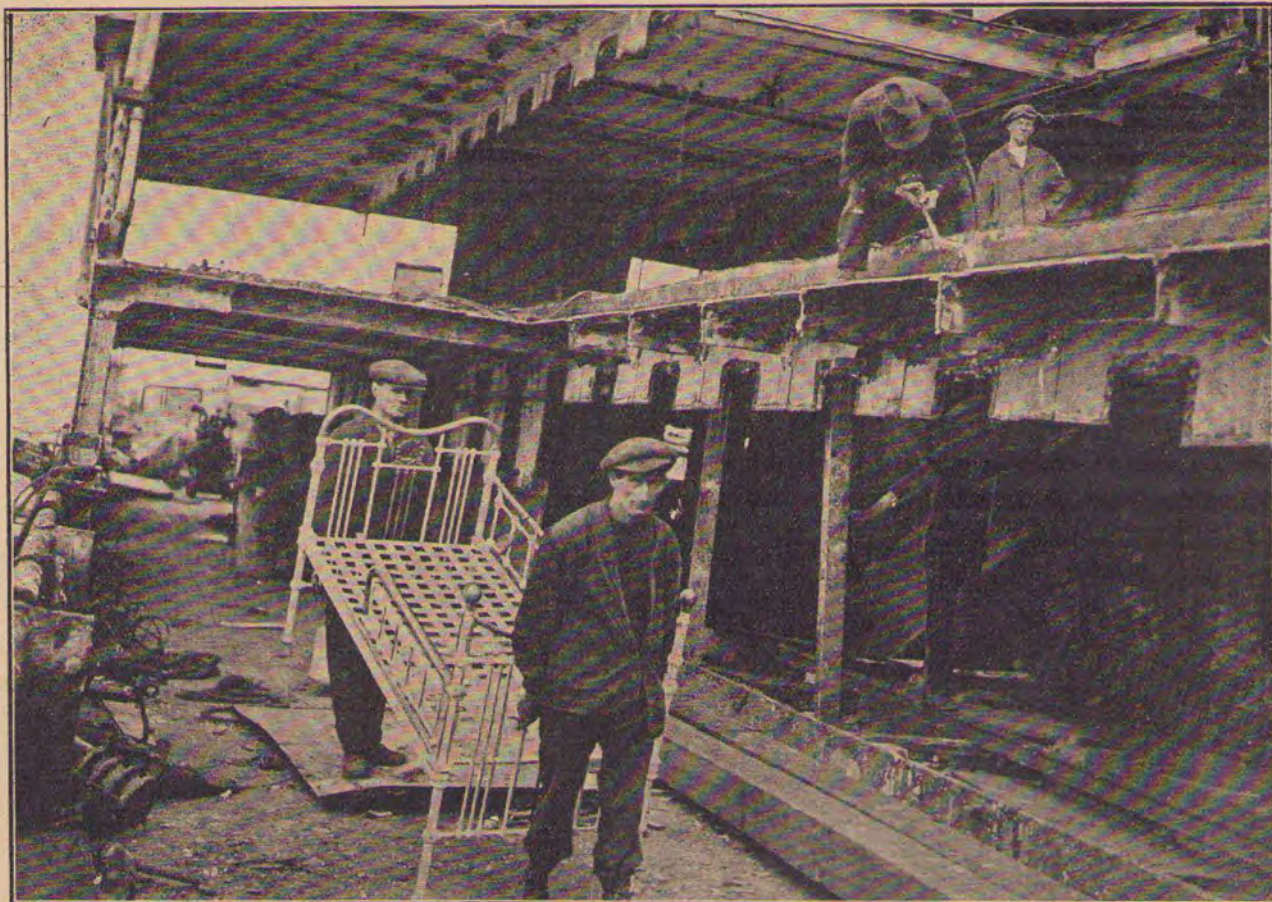
UNDER en forrygende Storm strandede for ikke saa lang Tid siden den store White Star Damper „Celtic“ ud for Queenstowns maleriske Klipper — en Stranding, som er skildret udførligt i snart sagt alle udenlandske søinteresserede Blade.

Det, der nærmest karakteriserer dette Uheld, er vel nok det glædelige Faktum, at man fik hjerget Skibet.

Og til Bjergningen knytter sig da ogsaa forskellige heldige Omstændigheder. For det første kan man tilskrive Vejrets Forandring fra Storm til Stille ikke saa længe efter en væ-



Medens Havet ligger stille og fredeligt, ses S/S „Celtic“ med bortfjernede Overdæksafsnit klar til at slæbes bort.



En Acetylen Blæselampe i Virksomhed, medens Senge og alt Inventar bortfjernes

sentlig Del af Æren, thi havde Stormen ikke stilnet af saa rettidigt, havde ingen kunnet gøre sig til af, at have reddet Skibet.

Men paa det Tidspunkt da den nedgaaende Sol kastede sine symbolske Skygger over Skib og Sø blev et større Arbejde sat i Gang for at redde Damperen.

Og da „Celtic“ nødvendigvis maatte lettes endog ret betydeligt, blev der ingen anden Udvej mulig end at bortfjerne saa meget som muligt af alt, hvad tænkes kunde.

Ja, man foretog endog et saa usædvanligt Skridt, at man satte Arbejdere i Gang med at fjerne det meste af Overbygningerne, foruden at alt Inventar straks kom ned i Pramme og Baade.

Efter en forholdsvis kort Tid naaede man saa vidt, at Skibet kunde løftes af Grunden og slæbes bort, efter at Lækagen var stoppet. Og nu restaurerer man den saa haardt medtagne Damper, for at faa den klar igen til Atlanterhavsfarten.



V ED Juletid jordedes en af Maskinmestrenes ældste Fagfæller, idet Maskinmester *Siercke* efter et kortere Sygeleje maatte give op for sin Sejlads gennem Livet.

Den Afdøde rundede i Efteraaret sin 80-aarige Fødselsdag og fik den Gang talrige Beviser paa, hvor afholdt han var. De mange Venner og Bekendte som samledes til Fødselsdagen, tænkte sikkert

ikke ved den Glædesfest, der forløb saa straalende for Fødselaren, at de saa kort Tid efter skulde samles ved hans Baare.

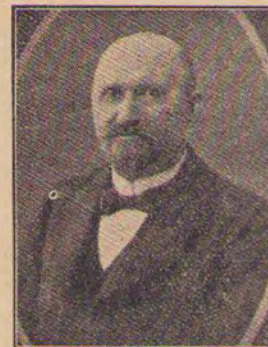
MASKINMESTER *I. Hjervild* i S/S Svanholm p. t. Nordspøen, gør os venligst opmærksom paa, at der skulde staa *Svejsere* i Stedet for *Nitter* under Illustrationen til „En Danekvindes Livsskæbne“ i vort forrige Nummer. Da elektrisk Svejsning jo er et Arbejde, der kræver Indsigt og Snilde, me-

dens Nitning kræver fysisk Styrke, er der jo stor Forskel paa vor Danekvindes Arbejdsindsats, hvorfor vi gør mindre indsigtsfulde Læsere opmærksom paa den uheldige Fejltagelse.

MASKINMESTER *O. C. Olsen* fyldte fornylig 70 Aar, og i den Anledning vistes der ham megen Opmærksomhed fra de mange, der har lært at sætte Pris paa alle hans gode Egenskaber.

Mester Olsen har sin Metier i Aarhusbugtens Dampskibs-Selskabs „I. C. Petersen“, ligesom han ogsaa er Tilsynsførende med D/S „A. B.“s og „Turisten“s Baade.

I Besiddelse af et godt Helbred og Humør fortsætter Mester Olsen forhaabentlig endnu et godt Stykke Tid sin Livsgerning.





Manøvrerne mellem det Ukendte og Virkeligheden

Af Gustav Bruhn

Eftertryk forbydes

UDE i Langebrogade paa Christianshavn ligger en Række smaa, smalle Huse. Ligeftrem Nyboderslænger, men kun rummende Stue og Loft, og der er saa lavt til Loftet, at en Mand med Lethed kan lægge sin flade Haand imod det, naar han staar paa Gulvet. Udenfor er et smalt, daarligt brolagt Fortov, begrænset af en dyb Rendesten, hvori der Regnvejrsdage løber en rivende Strøm. Men paa den anden Side af Gaden ligger den dejlige gamle Vold med de skyggefulde Træer.

Beboerne har altid mange Blomster i Vindueskarmene, mest Pelargonier og Kaktus; var de der ikke, kunde man fra Gaden ikke undgaa at se lige ind i Lejlighederne.

Der kan være saa hyggeligt i de smaa Stuer.

Det var der i hvert Tilfælde i den midt i Gaden, hvor Enkefru Husum boede.

Der sad en Aften ved Solnedgangstid Fruen, en nydelig gammel Dame omkring de tres Aar, og strikkede. Arbejdet gik rask fra Haanden, det var et Par af de gode, gammeldags Muffediser, hun netop gjorde færdig til sin Søn, den unge Reserveløjtnant, som stod ved hendes Side.

Styrmand Jørgen Husum havde aftjent sin Værnepligt i Marinen og var lige udnævnt til Offier. Nu skulde han paa Eskadretogt med Torpedobaaden „Havørnen“, som skulde hejse Kommando næste Morgen. Naturligvis var den unge Sømand glad og lykkelig, ung nok til at føle sig stolt ved at bære den smukke, klædelige Uniform, og sorgløs nok til kun at tænke paa alt det dejlige og nye, han ventede at opleve paa det kommende Togt.

Men Fru Husum delte ikke sin Søns Glæde.

Mange Gange tidligere havde hun taget Afsked med Jørgen, naar han var draget ud paa de forskellige Rejser som Dreng, som Jungmand og Matros, og hun havde da kun følt Savnet ved at skulle undvære ham, hendes Stolthed og Glæde. Ellers havde hun trygt set ham drage bort, saaledes som det sømmede sig for en Sømands Moder, i Tillid til at Havet var Vejen, ad hvilken han vilde naa frem til Hæder og Lykke. Men nu — nu følte hun en mærkelig, urolig Angst, en ganske uforklarlig Følelse af, at der denne Gang vilde tilstøde Jørgen noget skæbnsvangert, noget frygteligt derude paa Søen. Og det var pludselig kommet over hende i det Øjeblik, han kom for at sige Farvel.

Saa var der een Ting til.

Dagen i Morgen, da Jørgen skulde drage bort, var netop tyve Aars Dagen, siden hun sidst saa sin Mand — tyve Aars Dagen efter den frygtelige Nat, da Havet tog ham.

Og nu sad hun der, angst, dødsangst for det ukendte, hun følte, at han gik i Møde.

„Jeg kender Dig jo slet ikke igen, lille Mor,“ sagde Jørgen muntert og lagde Armen om hendes Hals, idet han kyssede den kære, rynkede Pande, „hvor kan Du dog være saa bange for mig, naar Du ved, at jeg kun skal sejle her hjemme i vore egne Farvande, hvor der ingen Farer truer mig. Det er jo en ren Fornøjelsestur, Du kære, lille Sortseerske!“

„Det var ogsaa her i vore egne Farvande, at din Far gik bort med sin Jagt, Jørgen. Havet er Havet, hvor det end bruser, og Stormene kræver ogsaa deres Offer her, som andre Steder. Jeg saa Dig langt hellere gaa om Bord i et Sejlskib paa Langfart end i den skrøbelige lille Torpedobaad.“

„Den er saamænd god nok, Mor! Og rundt om i vore Sunde og Bælter er der Læ nok, naar Stormene blæser op.“

„Det kan godt være, Jørgen, men jeg er bange alligevel. Saadan som jeg var det, da din Far sidste Gang tog Afsked med mig. Ogsaa han lo ad mig og kaldte mig en Sortseerske og Ulykkesfugl, ogsaa han var saa sikker og tillidsfuld, men jeg vidste, jeg følte det saa tydeligt, at jeg aldrig fik ham at se mere. Og allerede samme Nat hørte jeg Slagene paa Ruden!“

„Mor, kære, lille Mor — Du fortæller stadig om de mystiske Slag! Lad dog være med at tro paa saadant noget, Du som ellers er saa klog og fornuftig. Det er jo blot din Fantasi, som har spillet Dig et Puds, opskræmt og angst, som Du var. Tænk nu ikke paa det mere, den Slags hænder kun i Spøgeseshistorier og Eventyr!“

„Det, som hændte mig den Nat, var hverken en Spøgeseshistorie eller et Eventyr, min Dreng. Det var Alvor, bitter, trøstesløs Alvor. Jeg er saa overbevist om, at det var Far, som ad en os ukendt Vej fik Lov til at sige Farvel til os to ved at banke paa Ruden.“

„Saa skal jeg love Dig, at dersom det engang skulde gaa galt for mig, kommer ogsaa jeg, hvis det da staar i min Magt, og banker paa dit Vindue!“

„Spot ikke, Jørgen!“

„Lille, søde, overtroiske Mor! Det har naturligvis været en Gren eller noget andet, som af Blæsten er blevet slaet ind imod Ruden.“

„En Gren — midt paa tredie Sal i et stort Hus i Overgaden! Nej, der var ingen Træer eller Grene i Nærheden, heller ikke noget andet, som kunde slaas ind paa Vinduerne. Jeg havde grædt og bedt hele Aftenen, efter at Du var bragt i Seng, og jeg stod foran Spejlet og flettede mit Haar for Natten, da det skete. Jeg var fuldstændig vaagen, og jeg hørte tydeligt de to, haarde Slag mod Ruden — akkurat saadan, som Far plejede at banke paa Døren, naar han kom hjem. Og husk, det var netop den Nat, da Jagten forliste!“

„Ja, ja, Mor, tro Du nu, hvad Du vil. Jeg har jo Lov til at tro mit.“

„Du kan tro paa et Liv efter Døden eller lade være, Jørgen. Men Du har ikke Lov til at benægte, at der er et saadant Liv, for Du ved det ikke.“

„Vil Du nu holde op, Mor, med den Slags Historier! Og saa snakker vi om noget andet — om den dejlige Sommer, vi gaar i Møde, og som jeg glæder mig saa meget til! Tænk Dig, vi skal rundt om i alle Landets Havnebyer, og midt paa Togtet en Repræsentationstur til Stockholm, ind i den herlige Skærgaard. Du kan tro, det bliver en Sejlads, som er værd at være med til!“



Fru Husum sukkede.

„Gud give det, Jørgen! Jeg forstaar saa godt Din Glæde og vil nødig ødelægge den for Dig, det ved Du jo. Og lad os saa haabe, at mine bange Anelser kun er en Følge af Dagen!“

Den stakkels Moder nænnede ikke at ængste Sønnen mere med sine tunge Tanker. Og saa tvang hun sig til at synes glad for ikke at ødelægge den sidste Aften i Hjemmet for ham.

Et Par Dage senere stod Øvelseseskadren, Kystforsvarsskibene „Olfert Fischer“, „Peder Skram“ og „Herluf Trolle“ samt en Division Torpedobaade, med jævn Fart ned gennem Storebælt. Der var formeret en bestemt Marchorden, saaledes at Torpedobaadsdivisionen gik paa Frontlinie foran Kampskibene, som holdt sig i hinandens Kølvand.

Eskadren havde afholdt Fægtningsovelse, og det havde været en varm, anstrengende Dag, men nu var der fredeligt om Bord. I de store Skibe havde Folkene lige drukket Te, og alle, undtagen Posterne, opholdt sig paa Overbygningen, hvor de nød den smukke Sommeraften. Der spadserede de omkring, sad passierende i Smaaklynger eller strakte sig paa Dækkets Linoleum, medens

Skibenes Orkestre skiftevis hængte i med de sidste, nye Melodier. Langt ude i Syd saas nogle sorte Prikker forsvinde i Horizonten, det var de øvrige tre Torpedobaadsdivisioner, som i Natens Løb skulde forestille Fjenden. — Der var nemlig planlagt en større Natøvelse med Torpedobaadsangreb. Følgende Situation supponeredes: En rød og en blaa Styrke udkæmpede et Slag i Østersøen. Den røde Styrke blev ødelagt af den blaa, som nu belavede sig paa at uskadeliggøre den danske Forsvarseskadre, der skulde vogte Danmarks Neutralitet. Gennem Kystudkigsvæsenet var det meddelt den danske Eskadrechef, at blaa Jagere styrede Nord paa mod Storebælt, og Angrebet kunde saaledes ventes i Løbet af Natten.

Og derfor var det snart forbi med den idylliske Fred i Kystforsvarsskibene. Klokkeren otte lød Kommandoen: „Kongens Kvarter paa Post efter Aarvaagenhedsrullen, Dronningens Kvarter til Køjs!“

Forbavsende hurtigt forandredes hele Billedet om Bord. Frivagtskvarteret fik Køjerne ud og gik ned om Læ, medens Vagtvarteret mødte til Mønstring paa Dækket. Enhver havde sin bestemte Post, nogle ved Skibets Manøvrering, andre ved Projektører og Signalapparater, og atter andre ved Antitorpedobaadsskytset. Til hver Projektør hørte en bestemt Gruppe Kanoner. Under Artilleriofficerens Overledelse skulde de Befalingsmænd, der var Gruppekommandører, belyse og beskyde

hver sit Maal, saaledes at de angribende Jagere hurtigst muligt blev uskadeliggjort, inden de fik Lejlighed til at sende deres dødbringende Torpedoer mod Skibet.

Samtidig blev alle Lys og Lanterner slukket eller blændet, og fuldstændig indhyllet i Mørket gled Eskadren stille ned gennem Bæltet, idet hver eneste Mand om Bord holdt skarpt Udkig efter de skumle, snigende Torpedobaade.

Om Bord i disse havde man ogsaa belavet sig paa Angrebet. Saa snart Baadene var kommet tilstrækkelig langt bort fra Eskadren, gik Divisionen til Ankers og hvilede ud til Natens Besværligheder.

I „Havørnen“, som var Divisionsbaad for anden Division,

sad Chefen, Premierløjtnant Steen, sammen med sine to Officerer, Premierløjtnant Hansen og Reserve-løjtnant Husum, og drøftede Dagens Begivenheder ved en isafkølet Vermut. Fredeligt og stille var der her, som i de andre Baade. Alle var trætte. Forude stod et Par Underofficerer og passerede: nogle Fyrbødere, sorte af Kul og vaade af Sved, sad i Fyrnedgangen og tømte den ærligt fortjente halve Kronepilsner, som Staten flot tilstod dem efter visse Timers haardt Slid.

Vejret var nu ikke mere saa smukt, som det havde været Dagen igennem. Efter Solnedgang rejste en kraftig Søndenvind Storebæltets Vover, der før havde leget muntert i Solskinnet, til krappe

Søer, som snart fik skumhvide Kroner paa deres Toppe. Barometeret faldt ret hurtigt, og mørke Skyer begyndte at trække hen over Aftenhimlen.

„Bliver det ved med at blæse saadan op, faar vi en ubehagelig Nat! Den Sø giver Vand!“ udbød Chefen og saa mismodig ud over Bæltet.

„Vi var heldige, at vi slap for at rekognoscere!“ svarede Løjtnant Hansen. „Hvornaar mon Baadene kan ventes tilbage?“

„Naar de har fundet Eskadren. Men det kan være vanskeligt nok, for Natten bliver mørk. Vi maa være forberedt paa, at vi først kommer til Angreb hen mod Morgenstunden.“

„Men det er vel heller ikke den daarligste Tid?“ bemærkede Husum.

„Aa nej, især hvis vi kan naa op saaledes, at Angrebet kan ske ved Hundevagtens Afløsning. Saa er Vagtvarteret kørt træt, og Dagvagten endnu ikke rigtig vaagen. Husk, Løjtnant Husum, at alle Mand faar Redningsveste paa, ogsaa De selv og Løjtnant Hansen. Der bliver godt med Slingerage!“

„Javel, jeg skal sørge for det. Fordelingen er vel ellers som sidst?“

(Fortsættes i næste Nr.)



„... lille Mor — Du fortæller stadig om de mystiske Slag.“

Labskovs i „Løvenskjold“

Humoreske af Chr. H. Dam

JEG har en gammel Ven, hvis borgerlige Navn er Anders Lund. Han er næsten lige saa bred, som han er høj, Ansigtet er brunlig-rødt, saaledes som Folk, der færdes ude i al Slags Vej, faar det. Haaret er det snavs med, som han selv siger; det er nemlig ved at blive tyndt, ligesom det faar en skiddengraa Farve. Anders Lund har en Kone, som han kalder Mis, men hvis virkelige Navn er Marie. Hun er godmodig, lidt à la Pansefregat, og hun laver udmærket Mad. De to Gamle er sjældne Folk. Deres Avis f. Eks. lader de ligge til efter Aftensmaden. Nysgerrige kan man ikke sige, at de er. Naar de læser Avisen, læser de den sammen, og det har sin ganske bestemte Grund. Bag den røde Sofa, der staar i Stuens ene Hjørne, har Lund nemlig et Garntrug, saadan et som Fiskerne ellers benytter til Sildegarnene, staaende. I Truget opbevarer han et Par Hundrede Søkort fra al Verdens Have.

Begivenheder inde i Landet interesserer ikke. Briand kunde dø, og Kejsler Wilhelm forlade Holland, det vilde være ganske ligegyldigt for Anders Lund. Men ved Kapstaden synker der saa en Damp! Lund faar endnu rødere Kinder, og han roder rundt i sine Kort. Aa, her er det, Kort 64: „Coast of South Africa, Capetown, Liemanstown, Port Elisabeth“. Og Lund ved nøjagtig, hvilken Dag han sidst passerede dette Farvand. Dramatisk forklarer han Mis Vejen, giver gode Raad, og henter til sidst et Par Prospektkort fra Kapstaden.

Lund har, siden han gik i Land, overtaget Halvdelen af Husholdningen. Han fejler ikke ud eller støver af, nej, han „spuler Dæk“. Klokkeren 10 gaar han med Kurven, ikke for at gøre Indkøb, men for at „proviantere“. Han vilde helst sove i Hængekøje og surre Bordet fast under Loftet. Det tør han dog ikke; Fru Mis er nemlig kun til en vis Grad taalmodig og rar. Derudover er hun ikke morsom længere.

Saaledes lever Lund i en ikke eksisterende Verden. Men man kan ikke foragte ham for det; han er nemlig en gammel Sømand, som i en Menneskealder eller snarere to har sejlet paa alle Verdens Have. Som ung Knøs var han paa „Jylland“, da den i 64 var med til at slaa Østrigerne ved Helgoland. I mange Aar var han Baadsmænd i Marinen, men da denne blev mindre og mindre, og Langfarterne blev sjældnere og sjældnere, gik han over i Handelsflaaden. Marstalskuderne og Fanøskipperne kender han, som han kender de store Hamborg-Sejlere. Men Dampskibene er for ham en Pest.

Alligevel kan man ikke sige, at man kender Anders Lund, før man har set hans Have og set ham i den. Haven er en lang, smal Strimmel, hvis yderste Del støder op til Havneudløbet. En Dag, da jeg gik forbi, saa jeg i Haven en kæmpestor Kasse, en mindre Ud-gave af Noah's Ark. Da jeg saa, at den havde Koøjer i Stedet for Vinduer, blev jeg nysgerrig. Jeg blev henvist til Anders Lund.

„Det er da det gamle Dækshus fra „Løvenskjold“,“ sagde jeg til Indledning.

Det var det, og Lund var begejstret, fordi jeg kunde kende det, og han indbød mig til at besøge ham „om Bord“.

„Jeg har her et fredet Sted, skal jeg sige Dem! Haven er ikke meget værd, men Dækshuset skulde staa her. Ikke sandt?“

Jeg indrømmede det.

Derved lærte jeg „Skibet“ at kende. Fuldstændig udstaferet som en Kahyt var Kassen. Selv en Baadsmændspibe savnede ikke.

„Her har min Kone ikke noget at skulle have sagt,“ mente Lund. „Her laver jeg Maden, og her gør jeg „klart Skib“.

Han viste mig „Skibet's Forrum, hvor gamle, tykke Trosser laa ved Siden af svære Ankerkæder. „Det er kun for Tjærelugens Skyld. Et Dækshus uden Tjærelugt, det er ikke et Dækshus. Jeg kender et Par gamle Skipper, som af og til



besøger mig. Vi drikker „Nordnordvest“, og de holder paa, at jeg skal lave et Mausoleum ud af Dækshuset.“

Jeg modtog en Maanedstid senere en Indbydelse til de gamle Sømands store, aarlige Festdag.

Allerede fra den tidlige Morgenstund slæbte Lund Daaser og Pakker ud til „Løvenskjold“, som Arken hed. Hans Lods kom med Romflasken, en af de store med flettet Halm uden om. Jeg selv kom med et Par Pund mørkt Tobak. Og de øvrige Indbudte mødte hver med noget nødvendigt til en længere Sørejse. „Løvenskjold“s to Skorstene dampede som paa en Inspektionstur. Asier og saltet Flæsk, Kartofler og andre Ingredienser blev skaaret i Stykker og ødelagt, men deraf opstod det bedste en gammel Sømand ved af: Labskovs!

Lund kunde man ikke tale til. Han svedte af lutter Angst, thi hans Gæster var kritiske. Bliver Labskovsen god? Gaar den itu paa Tungen? Er den stærk nok?

Lodsen fortæller Historier fra Tiden om Bord paa „Løvenskjold“. Da var der Søfolk til. Nu har vi ingen Søfolk, nu har vi kun Maskinarbejdere og Motorpassere. Saaledes kalder han Dampskibsfolkene. Mens Munden gaar, tilbereder han Punchen. Den bliver stærk.

Hver Gæst modtages af ham med Baadsmandsfløjten.

Saa er vi alle mødt. Olielamperne er rigtige Skibslamper,

anbragt under Dækket. Alle sidder rundt om det lange Bord, tæt sammen, som om de nærrede Frygt for, at en skulde komme og jage dem bort fra dette deres sidste frie Sted. Lund kom med Labskovsen. I lang Tid hørtes kun Gaflerne.

Med et spørger Lund: „Hvor er vi?“

Lodsen svarer: „Malakkastrædet, Kaptajn. Kurs Østsydøst med seks Knob.“

De tænker. De gamle. vejrbitte, skaldede Hoveder ser paa Lodsen. Saa nikker de. Malakka kender de lige saa godt som Ildlandet og New Foundland. Undtagen mig er der ingen, som ikke har mindst 30,000 Sømil bag sig.

Lund udbringer et Leve for Suenson, Admiralen fra Helgoland. Og dermed begynder Minderne at vælde frem. Det er tykt i Kabytten af Punchen og Tobakken. Men de Gamle snakker om længst forsvundne Dage. „Løvenskjold“ gør den Aften en Rejse, som den aldrig i Virkeligheden har gjort det. Et Øjeblik er den ved Venezuela, et andet ved Grønland for kort efter at runde Kap Horn . . .

Sent, langt over Midnat, bryder de Gamle op. I diset Vejr gaar de hjem. Hører de fra Havnen eller Reden en forsinket Damper tude, staar de stille.

De har haft en dejlig, minderig Aften.

KAPTAJN J. C. Christensen, Fører af Det Forenede Dampskibs-Selskabs Eksportdamper „Bellona“, fylder d. 2. Februar 60 Aar.

DEN første Stabelafløbning fra dansk Skibsværft i det nye Aar fandt Sted paa Nakskov Skibsværft, idet et nyt 9.000 Tons Dieselmotor Lastskib til Dampskibsselskabet „Norden“ blev søsat.

Forinden Afløbningen blev Skibet efter Rederiets Sædvane døbt, idet Frøken Hjordis Berg, Datter af Direktør

Berg, knuste den traditionelle Flaske Champagne mod Skibets Boug givende Skibet Navnet „Nordkap“, hvorefter Flagene om Bord foldedes ud.

De tekniske Detailler for Dampskibsselskabet „Norden“s nye Skib, der i det væsentlige er et Søsterskib til m/s „Nordfarer“, som Dampskibsselskabet „Norden“ modtog fra Nakskov Skibsværft i Foraaret 1929, er:

Største Længde 401'—0", Længde mellem

Perpendikulærer 385'—0", Bredde paa Spant 54'—3", Dybde til Shelterdæk 35'—4", Lasteevne ca. 9,100 T. D. W.

Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse med aabent Shelterdæk, Bak og Huse midtskibs og agter og er forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde.

Det indrettes med 5 Luger, 2 Master og 2 Samsonposter, 11 Ladebomme, hvoraf 8 med 3 Tons, 2 med 5 Tons og 1 med 20 Tons Løfteevne, 10 Stkr. elektriske Lossespil, hvoraf 6 er 3 Tons og 4 er 5 Tons samt elektrisk Ankerspil fra Thomas B. Thrige, Odense. Den elektriske Styremaskine leveres ligeledes af Thomas B. Thrige, Odense.

Fremdrivningsmaskineriet vil give Skibet en Fart af 11½ Knob fuldt lastet.

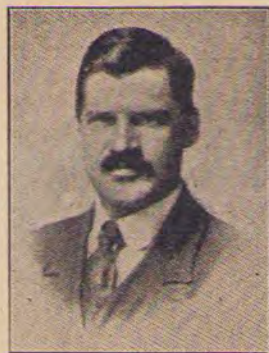
Afløbningen, der forløb glat, overværedes af en stor Tilskuermængde, dels paa Værftet langs Beddingerne, dels paa Havnens Kajer.

MASKINMESTER Carl Kille-

rup gjorde Tjeneste om Bord i S/S „Kirsten Mærsk“ paa Rejse fra Afrika til Memel. Mandag den 30. December gik Kille-
rup ned i en af Skibets Tanke for at tilse Rørledninger, Ventiler o. l. Efter ca. 10 Minutters Fraværelse blev der set efter Kille-
rup, og han fandtes da tilsyneladende livløs i Tanken. Han blev hurtigst mulig bragt op i frisk Luft og alle Oplivningsforsøg foretagne, men forgæves. Døden havde taget sit Bytte. — Kille-
rup efterlader sig en sørgende Hustru og Søn, sine gamle Forældre og en Mængde Venner og Kolleger, der med stor Sorg har modtaget det triste Budskab.

Rederiet havde elskværdigt lovet at gøre alt for at faa Liget bragt i Land og videresendt til Svendborg, men det temmelig varme og fugtige Vejr umuliggjorde dette, og Fredag den 3. Januar blev Kille-
rups Lig sænket i Havet.

SKONNERTEN „Olga“ af Thurø, 550 Tons, tilhørende Aktieselskabet E. C. Hansen, er blevet indslæbt til Aalesund af den tyske Trawler „Senator Mommsen“. „Olga“ havde lidt stærkt Havari paa Rejse fra Sundswall til Kirkwall. Kaptajnen blev slaadet over Bord og druknede, og Skonnerten havde drevet rundt i tolv Døgn i et forfærdeligt Vejr, og det meste af Provianten var blevet ødelagt. Juledag maatte Besætningen surres fast til Rigningen. Trawleren observerede „Olga“ den 4. Januar og reddede Besætningen ved Hjælp af en Line. Senere tog den Skonnerten paa Slæb. Det frygtes dog, at denne bliver helt Vrag.



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

GARDNER
RAAOLIEMOTORER

1930 nr 3

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

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

KØBENHAVN K.

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

A/s Major Wright & Co. *
Tlf. Helsingør Nr. 1

Helsingør Bunkerkul Forsyning
Bunkerkul til billigste Dagspriser

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

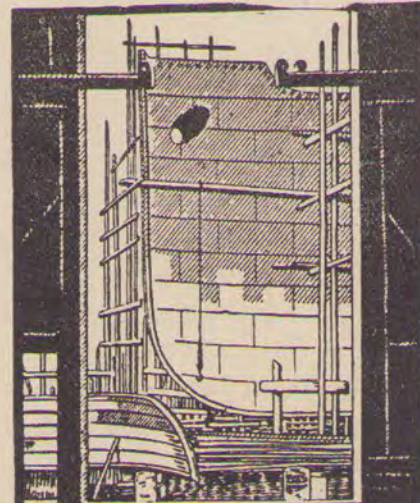
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

STUART
LYSANLÆG.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



HOLZAPFEL'S
PATENT BUNDFARVER

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



„Danrex“
„Krongraa“
„Titalin“
„Orientshvidt“

„Blue Lead“
„Anolin“
„Rostico“

Anticorrosive, Antifouling, Boottop



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

THORNYCROFT
MOTORER.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

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.

Fiskeskipperforeningen, 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.

Sømærkedenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.

Ungdomsbevægelser for Søen

Danske Søspejdere, „Drakenberghus“, Aarhus.

Indholdsfortegnelse

Forsidebillede: Havfruens Kærtegn. Efter et engelsk
Maleri.

Skippersejlmords-Traditionen.

Katastrofen ved Söderskärs Fyr. (Illustr.).

Elskov og Tandpine. Af Kaptajn E. Juel-Hansen. Med
Tegning af Georg Lütken.

En dansk Søkaptajns Eventyr i Østen. Fra det 18.
Aarhundrede. Af O. Bauditz. (Illustr.).

Der er sorte Piger paa Kajen. Af Allan Larsen, med
Tegning af Georg Lütken.

Østasiatisk Kompagnis Nybygning. (Illustr.).

En kedelig Historie. Af Hovmester A. C. Mauritsen.

Mystik og Virkelighed. Af Gustav Bruhn. (Illustr.).

Krigskontrabande. Fortælling af Sven W. Salicath.
Tegning af Georg Lütken.

En Moders rørende Breve til Sønnen i det fremmede.
Lykkelig i Havn. (Illustr.).

„Garthpool“s Endeligt. (Illustr.).

Kongeparret i Cannes. (Illustr.).

Et Eventyr i Middelhavet. Af Ad. Pederstrup (Ill.).

Den midlertidige Langebro. (Illustr.).

Tunfiskekødets Efterspørgsel. (Illustr.).

Jubilæer, 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

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

LION
PAKNINGER.



Hovedoplag for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



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

Europa paa Prøvetur



Den 22. Februar var en længe ventet Festdag for Hamborg. Paa denne Dag afsejlede „Norddeutscher Lloyd's Dampfer „Europa“ paa sin første Prøvetur. En uoverskuelig Menneskemængde havde taget Plads paa alle Kajer og Dokker, og mange Baade og Dampere fulgte Skibet gennem Elben. Her ses den paa Vej mod de store Verdenshave, som den nu kløver med sin kæmpemæssige Bov, for at bringe Tysklands og sit Selskabs Navn Ære og Berømmelse.

Skipperselvmonds-Traditionen

FRÅ en svunden Tid, hvor Søfolkenes Færden paa de store Have var betydelig mere farefuld end i de sidste Aarhundreder — fra Tidsafsnit, hvor Datidens Søfarende udrustede Ekspeditioner til Opdagelsesrejser af fremmede Lande og lettere Passager for Skibene fra Sted til Sted — og fra Søbataljernes forskellige Tidsafsnit, betragtedes Chefen, den øverstbefalende Kommandant over en Flaade eller et enkelt Skib, som en i den Grad med Foretagendet og Skibet tilknyttet Personlighed, at det ansaas for ærefuldt, at Chefen gik med Skibet til Havsens Bund.

En mislykket Rejse, hvor Skib og Last forloredes, var jo ogsaa den Gang en hel anden Saga værd, altsaa en Katastrofe af betydelig større Udstrækning end i vore Dage, hvor bl. a. Assurancen træder formildende til. —

At begaa Selvmord under disse Omstændigheder blev til Tradition. Denne Tradition er imidlertid ganske meningsløs — vor Tid uværdig.

Pressen, i dette Tilfælde en stor Mængde tyske Dagblade og Tidsskrifter, forsøgte fornylig at forkvakle Begreberne om Søens Traditioner eller rettere

(Fortsættes Side 32)



Katastrofen ved Söderskær's Fyr

DAMPKIBSREDERIET „J. Lauritzen“ fik for en Maa-neds Tid siden den sørgelige Efterretning, at den danske Damper „Nelly“, der var afsejlet fra Helsingfors til Kotka, var grundstødt paa Kallbåda-Grunden, Syd for Söderskärs Fyr.

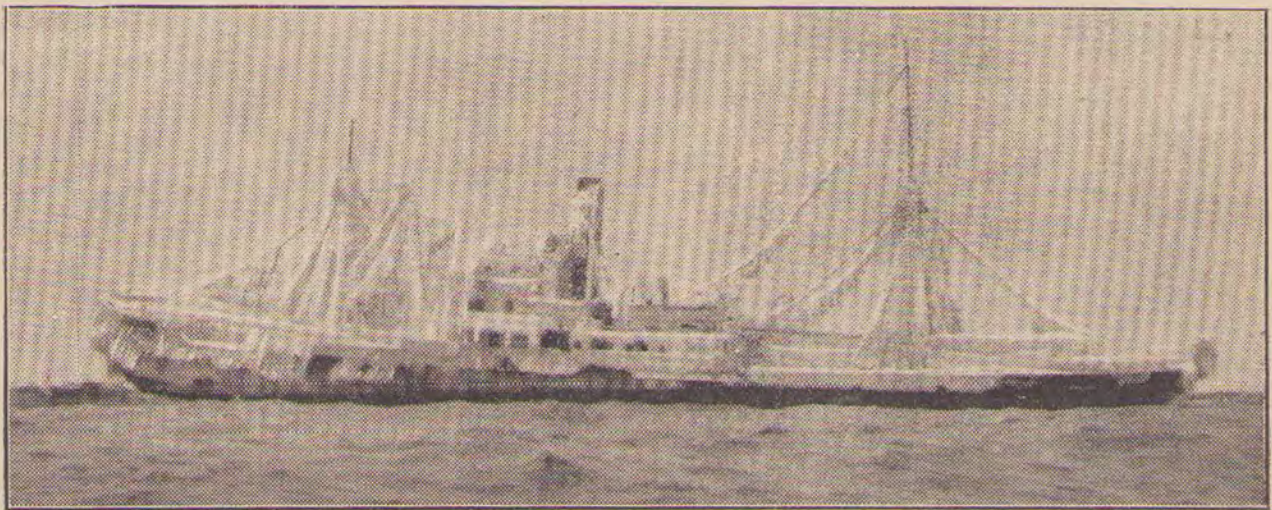
„Nelly“ blev bygget i 1922 og er paa 2400 Tons d. W. med 19 Mands Besætning. Den førtes af Kaptajn Broder Nielsen fra Nordby paa Fanø.

Straks allarmedes Bjergningshjælp fra Fyret, og der gik en Bjergningsdamper ud fra Kotka, men den maatte søge Ly for den stærke Storm. Fra Helsingfors udsendtes en Lods-damper, men ogsaa den maatte vende om. Lodsdamperen var dog temmelig nær ved Havaristen, men der kunde ikke op-dages noget levende Væsen om Bord.

at Redningsdamperne skulde lægge sig i en Bue paa Læsiden saa nær Skibet som muligt. Redningsbaade skulde saa sættes ud og gaa frem mod Vinden til Havaristen for at bjerge de Nødstedte og derefter drive tilbage med Vinden til Rednings-damperen. „Konvoj“ gik forrest og nærmede sig mere og mere „Nelly“, indtil den til sidst var paa 600 Meters Afstand.

Nu tog selve Redningsarbejdet sin Begyndelse. Det var fuldt af Farer og Vanskeligheder. Søerne gik højt, og netop fra Læsiden mod Havaristen brød de frygteligt over Grunden.

„Konvoj“s Redningsbaad bemandedes paa nogle faa Mi-nutter. Hver Mand om Bord blev iført Redningsbælte og mod-toog de sidste Instruktioner. Ingen viste et Øjeblikks Tøven, skønt det var den sikre Død for dem alle, hvis Rednings-



Den oversiede Damper.

Det viste sig dog senere, at Besætningen ikke havde for-ladt Skibet, og derfor blev der taget umaadelig energisk fat paa Redningsarbejdet, men der skulde rigtignok gaa fem haarde Døgn, før man kunde melde Besætningens Redning.

Man havde troet, at de nødstedte derude paa Skæret skulde være forkomne og udmattede af Kulde, maaske døde. Men de danske Sømænd kom livlige og glade om Bord i Bjernings-damperen, og al den gode Forplejning, man fik Lov til at give dem, indskrænkede sig til venlige Ord og en Kop stærk The.

Redningsdamperne har aldrig været ude for en haardere Tørn. Bjergningen var flere Gange ved at være katastrofal under den haarde Storm ved Finlands isfyldte Kyst. Men det var dog intet imod, hvad Mændene paa „Nelly“ har maattet gennemgaa i 5 Døgn.

Om selve Daaden berettes følgende:

Kl. 8½ Onsdag Morgen ankom Bjergningsfolkene, og saa bar det ud mod det aabne Hav.

Søen gik højt efter de foregaaende Dages Storm, og det tog næsten to Timer for Damperne at komme ud i Nærheden af Havaristen. Det var ikke paa Forhaand sikkert, at „Nelly“ endnu laa paa Grunden. Den kunde godt være skruet ned og gaaet til Bunds med Mand og Mus.

Under disse Forhold var Spændingen stadig paa Højde-punktet. Først da Redningsbaaden var naaet i nogle Sømils Afstand fra Havaristen, fik den Øje paa flere Dampere, der var ude for at assistere.

Redningsplanen blev hurtigt fastslaaet. Den gik ud paa,

baaden fyldtes med Vand. Saa gik det fremad, og alt gik godt. Det varede en halv Time, inden man naaede frem til Hava-risten, men derefter gik det hurtigt med Redningsarbejdet.

I Hold paa fire til fem Mand tog Redningsbaaden efter-haanden alle nitten Mand af Besætningen om Bord. Tre af dem var Finner, Resten Danskere.

Paa sin anden Tur tog „Konvoj“s Baad Kaptajn Broder Nielsen som sidste Mand om Bord. Klokken var da halvtolv, og Redningsarbejdet havde saaledes taget omkring en Time.

Kaptajn Niensens Beretning.

Grundstødningen fandt Sted Kl. 4,58 Lørdag Morgen. Vi pejlede Söderskär Fyr i samme Øjeblik. „Nelly“ gik mod Grunden i fuld Fart. Vi fik et haardt Stød, der mærkedes, som om vi brasede ind i Isen, og „Nelly“ sad fast. Det første, vi gjorde, var naturligvis at søge at komme løs fra Grunden. Maskinen slog fuld Kraft bak, men Forsøget mislykkedes to-talt. Der blæste en kraftig Vind, næsten Storm, og i Stedet for at gaa tilbage, vendte „Nelly“ Agterenden mod Øst, Vinden pressede paa bagfra, og snart laa „Nelly“ med Siden mod Grunden.

Der kom nu nogle uhyggelige Timer. Damperen knagede i alle Fuger, og det saa ud til, at Katastrofen kun var et Spørgsmaal om Øjeblikke. Men „Nelly“ er et godt og stærkt Skib. Under det stærke Pres af Vinden kastedes den op paa Grunden og blev liggende dér.

Vi opsendte straks Raketter og affyrede nogle Kanonsig-



naler, men ingen af dem blev bemærket. Lørdagen var det fuld Storm, og Vandet slog stadig over Lønningen. Kl. 3 om Eftermiddagen slukkedes Fyrene. Vandet havde nu taget saa voldsomt fat, at det trængte ind gennem Skorstenene, og det var fuldkommen umuligt at blive længere i Fyrrummet.

I Løbet af Dagen saa vi en Del Skibe passere, men vore

omstændeligt Arbejde at føre Skorstenen ud igennem Isen, men til Slut fik man den klar: det blev vor Redning.

Kaminen spredte Varme til alle de Rum, hvor Besætningen opholdt sig.

Om Mandagen begyndte det at se farligere ud. Ismasserne truede med at spærre Vejen for Agterskibet, hvor Provianten



»Nellys Besætning i Helsingfors.

Signaler observeredes ikke. Denne Nat var den skrækkeligste af dem alle. Det var os umuligt at tænde Ild, og Kulden var forfærdelig.

Søndag Morgen forsøgte Maskinisterne at lave en provisorisk Antenne, men Forsøgene mislykkedes Gang paa Gang. Antennen blev paa et Øjeblik overiset og saa tyk som en Mands Arm. Der var intet, der kunde holde til en saadan Vægt. Forskibet var helt dækket med Is, og der maatte udstedes Forbud mod at gaa derud, da vældige Isblokke hvert Øjeblik væltede ned fra Masterne. Det var Ishlokke saa store, at de kunde knuse en Mand paa Stedet.

Endelig om Søndagen lykkedes det at faa en Reserveovn sat i Stand, som fandtes i Officersmessen. Det var et utroligt

fandtes. Besætningen fortsatte ufortrødent Arbejdet med at hugge Isen løs fra Fartøjet. Alle var hele Tiden ved godt Mod. Desuden fik de om Tirsdagen fra „Konvoj“ at høre, at de finske Dampere vilde vove deres yderste, og Humøret steg endnu nogle Grader. Det hændte tilmed, at en eller anden satte Grammofonen i Gang.

Om Aarsagen til Ulykken udtaler Kaptajnen sig ikke. Han havde Rede paa Kallbåda-Grunden, men Ulykken hændte endda.

Besætningen ankom til Helsingfors Kl. 4, hvor de tog ind paa Sømandshjemmet. Senere vendte de alle velbeholdne til deres respektive Hjemsteder. „Nelly“ er nu ført til Helsingfors.

FORLEDEN var det 25 Aar siden Inspektør *O. Mærsk-Møller*, Kaasallé 17, Gentofte, indtraadte i A. P. Møllers Rederiers Tjeneste. Han overtog den Gang Stillingen som Første Maskinmester om Bord i S/S „Svendborg“, det første, og den Gang eneste Skib i den nu saa store Flaade. Han sejlede med dette Skib nogle Aar, til den første Nybygning til Flaaden blev bestilt i Holland, da han gik i Land og tilsaa Bygningen af dette og mange andre Skibe til A. P. Møllers Rederier, ligesom hans specielle Fagkundskab ofte har været benyttet paa anden Vis i Selskabernes Tjeneste. Ved sin Dygtighed og sin bramfri Optræden har han vundet sig mange Venner i Søfartskredse.

TIL Anskaffelse af Fiskerfartøjer og til Installation og Fornyelse af Motorer i ældre Fartøjer er der af Statslaanefondets Midler udlaant ialt 2,3 Mill. Kr. til Fiskere. Yderligere er der af Erhvervenes Laanefond givet 813 Driftslaan til Fiskere til et Beløb af 386,000 Kr. samt til 25 Driftslaaneforeninger for Fiskere 201,000 Kr. Af Statslaan var der den 31. Marts 1929 til Fiskere udlaant 4½ Millioner Kroner.

KONSUL *D. Lauritzen* har nu udvidet sin Flaade med et Skoleskib, der skal indregistreres i Esbjerg. Det er en Marstal-Skonnert „Asprea“, der skal være sejlklar allerede 1. April efter at være grundigt efterset og have faaet indlagt en Hjulpe-Motor. I Skibet vil der blive Plads til seks Elever, der alle skal være fra Fanø, hvorfra Konsulen som bekendt fortrinsvis henter Besætningen til sin Flaade.

DER er nu i England afholdt et Møde for at diskutere Sir William Gartwails Forslag om et Sejlskib til Øvelsesbrug for den britiske Handelsflaade. Sir William antager, at et passende Skib kan bygges for 40,000 eller 50,000 Pund, og at et saadant Skibs Drift mellem Storbritannien og Australien maa resultere i et aarligt Underskud paa 2—3 Tusind Pund, et Beløb, der, hvor vanskelige Tiderne end er, dog kan ydes af de Redere, der er overbevist om Sejlskibets Nødvendighed, idet de anfører, at en ung Sømand, der faar 1½ Aars Sejlads med Sejlskib, vil høste en vis Erfaring, fordi han ofte har været i en Situation, hvor noget dog ahang af hans personlige Anstrengelser.



ELSKOV OG TANDPINE

Af Kapt. E. Juel-Hansen — Med Tegning af Georg Lütken

EN Topsejlskonnert laa fortojet ved Havnekajen og lossede Mursten. Det gik kun langsomt. Stenene blev langet op og læsset paa Vogne, og disse lod ofte vente paa sig.

Det var Efteraarssdage og koldt, og det blæste stift af Syd-vest med plaskende Regnbyger. Mandskabet bankede Næver i Ventetiden for at holde Varmen, men var ellers ikke saa kede af det. Jo længere Tid i Havn, jo mere Sjøv om Aftenen paa Beværtningerne med smaa Veninder. Saa længe Pengene rakte, havde de ingen Sorger.

Men Skipperen var gnaven. Med sine godt halv Hundrede Aar saa han anderledes paa det. Han regnede Livet og Sejl-ladsen, Tiden og Vejret i Kroner og Øre, og Regnskabet gav som oftest Underskud. Han var vred paa hele Verden. Han saa bare Modgang og Tab i sin Næringsvej og glemte straks, naar Medbør begunstigede ham, fordi der tidligere havde mødt ham Uheld og andre sikkert vilde følge paa. Han baade hadede og misundte sit unge Mandskab, som kun havde Livsglæde i Sind og Tanke, som kun talte og drømte om Pigebørn og Spiritus, og som Aften efter Aften rystede Trætheden efter Dagens haarde Slid af sig for at gaa i Land til Eulalia og Eufrosine, til de skummende Ølgas og Musiken paa de tjøres Pianolaer.

Og Skipperen skulede efter Folkene. De skulde bare vide, disse hersens unge Fyre, hvad en anden en havde været med til at bedrive i sine unge Dage. Og ved Tanken paa sit muntre Liv i Havnene for mange Aar siden, før han blev gift og satte Bo, lysnede det i den graanende Skippers Ansigt, og de vrede Rynker glattedes ud, og han strøg sig selvbehageligt med Haanden over Kinder og Hage. Av-av! Han havde næsten glemt Aarsagen til sit særlig onde Lune i Dag. Nu mindedes han derom ved den lette Berøring, og hans Ansigt fortrak sig i Pine.

Der sad jo en ond Tand derinde, som i lange Tider havde plaget ham. U-ha! Gummerne var ømme og opsvulmede. Han kunde ikke tygge og derfor ikke spise. Gebisset med alle Fortænderne kunde han ikke faa paa., og hans Ansigt saa derfor indfaldent ud, som paa en tandløs, gammel Kælling. Han var fuld af graa Skægstubbe og rød af Pine og Harme. Han havde trukket det ud med at gaa til Tandlæge. Det var saa dyrt, og Smærterne plejede dog at gaa over af sig selv.

Men som han denne kolde Morgen stod ved sit lave Ruf-tag, og Blæsten og Regnen slog ham i Ansigtet, bed Pinslen sig fast i hans syge Kæbe, saa han var ved at springe overbord. Saa maatte han jo bestemme sig til Udgiften. Han fik Overfrakken paa og gik i Land.

Han spurgte en tilfældig spadserende om Vej og blev vist af Sted til en Tandlæge. Forpint og hed tog han Plads i Venteværelset og blev af en nydelig ung Dame forespurgt om Navn og hvad, der var i Vejen. — Det blev en værre Omgang. Tand- den maatte ud og et Par Stykker plomberes, og han fik Besked om at komme igen næste Dag.

Han begav sig ombord, meget vred paa Lægen og alle Mennesker. Det blev sikkert umaadelig dyrt, og sikken en Maner at behandle Folk paa. Men en forsvarlig Hjertestyrking nede i Kahytten og en god Søvn bragte ham i Ligevægt igen, og han begyndte at tænke paa Dagens Oplevelser.

Hvor var hun dog Pokkers sød, den unge Pige i Venteværelset, og saa kønt og deltagende hun havde spurgt ham ud.

Han huskede hendes søde Stemme og hendes lyse Silkestrømper, og da Tand- den nu ikke smertede mere, glædede han sig ligefrem til at skulle se hende allerede næste Dag igen.

Og da han atter blev mødt af hendes kønne Smil, der dannedes af en rød, svulmende Mund, og hun saa venligt spurgte til ham og bad ham vente et Øjeblik, saa skulde han straks komme for, rettede han sig i Ryggen og trak Maven ind, men naaede kun at faa sagt Tak, saa var Damen gennem Stuen og væk. Han saa hende igen, da Lægen behandlede ham. Under de pinlige Omstændigheder, følte han sig dog forhindret i at begynde en Passiar med hende.

Saaledes gik der en halv Snes Dage. Skipperen syntes, det var helt behageligt at blive boret i Tænderne. Naar den kønne, lille Frøken assisterede, maatte han stille sig heltemodigt an og ikke sværge eller vride sig for meget. Saa syntes han at bemærke hendes beundrende Øjne hvile paa sig, og drev Lægen sit Merglespiger altfor dybt i, saa en Støn- nen var uundgaelig, var han sikker paa at føle hendes medlidende Blik. Ja, en Dag havde han virkelig bemærket, at hun tørrede Øjnene med sit Lommetørklæde.

Hendes venlige Farvel, Kaptajn, vil De komme igen i Morgen, og saa hendes given sig Tid til at finde ham et rigtigt godt Klokkeslet, virkede paa den gamle Søulk som noget personligt, hun alene lod ham blive tildelt, og han frydede sig over hende, mens hun alvorligt og optaget bladede i sin Bog og noterede. Saa knejste han og rankede sig og henvendte spøgefulde Ord til hende. Og altid fik han et venligt Svar, mens hun saa paa ham og smilede. Han opfattede ikke, at hendes Bemærkninger var ganske korte og i Reglen sagt med de samme Ord. Han hørte kun, hvad han troede, hun ikke sagde højt, og nagede det ham lidt, at hun tilsyneladende var lige saa venlig mod de øvrige Patienter, trøstede han sig med, at hun sikkert dermed mente bedst at skjule for de andre, hvad han mere og mere blev overbevist om, de to alene forstod . . .

Skipperen levede helt op i denne Tid. Han blev mindre kras i sin Tale, naar han henvendte sig til sin Styrmand eller Folkene. Han betragtede med hemmelig Stolthed sit Spejl- billede. Med sin solbrændte Lød og Gebissets hvide Fortænder fandt han sit Ansigt ungdommeligt, og han tog ren Flip paa hver Dag og pyntede sig desuden med kulørt Slips og Spadserestok . . .

Saa kom den sidste Dag hos Tandlægen. Særdeles meget havde Skipperen spekuleret paa, hvordan han bedst skulde faa den unge Pige inviteret ud, og hvor de helst skulde gaa hen — det faldt ham ikke med en Tanke ind, at hun kunde sige Nej — og lidt stille skulde det jo ogsaa gaa af. Hjemme vilde hans Kone blot misforstaa, om hun fik noget at vide — og det var det bedst at undgaa.

Men selv efter at han havde hængt sit Overtøj fra sig og faaet sin venlige Hilsen serveret af Pigebarnet, var de rigtige Ord ikke faldet ham ind. Saa blev han behandlet færdig og sagde Farvel til Lægen.

Men i Venteværelset var der ingen Pigelil. Skipperen gik nølende ud i Entréen og begyndte at trække sin Frakke paa. Han var baade flov og ærgerlig. Hvor Pokker blev dog Tøsen af, og hvordan skulde man finde et Paaskud til at komme igen.



Saa gik Yderdøren op. Først for en Patient, der fyldte op i Gangen, saa Skipperen kun fik det ene Frakkeærme hejset op paa Skulderen og dernæst for Skønjomfruen, der hilste paa den nyankomne og bag dennes Ryg saa skælmisk paa Skipperen. Og han læste i hendes Øjne noget bedaarende hemmeligt, noget saa kvindeligt sødt og ivrigt forventningsfuldt, noget for ham alene saa lovende, at den gamle Skippers Hjerter tog til at hamre hørligt under Skjortebrystet.

Han saa kun hendes Øjne, der syntes at have saa meget at sige ham, og uvilkaarligt nærmede han sig, da hun vinkede til ham. Han glemte Frakken, der slæbte efter ham, var kun optaget af at følge hende, og hun gik nogle Skridt tilbage og aabnede en Dør, der førte ud til en halvmørk Korridor. Uden at kunne trække Vejret, fulgte Skipperen efter. Det bævede i ham. Han saa sig selv, som han var i sit tyvende Aar, rank, slank og kraftig, og hans Underbevidsthed lod ham begribe, at saaledes maatte ogsaa HUN se ham, og han følte sig som Skovens Kronhjort, hvem Hinderne af sig selv flokkes om.

Og ude i Gangen vendte Pigebarnet sig om og standsede. Langsomt og sky rakte hun en blød, nøgen Arm op imod ham. I den dunkle Belysning saa han hendes lille, hvide Haand, som han forstod, han skulde gribe efter, og han følte, at nu kunde han faa Luft for alle de tilbagetrængte Ord, der fyldte hans Bryst. Og han greb til med begge Hænder.

Men en kvidrende Latter vældede ud af Pigens Mund, og mens hun flagrede ned ad Korridoren, hørte Skipperen hende juble med den Stemme, der var bleven ham saa kær:



En nydelig ung Dame spurgte Skipperen: Hvad er der i Vejen?

„Værsgod, Kaptajn. De glemte Deres Gebis.“

Og Skipperen saa, at han stod med en lille, kold Emaillenskaal i Haanden, og han begreb.

Saa gik han, og stadig med Frakken slæbende efter sig anbragte han vanemæssigt de falske Tænder, hvor de helst skulde have siddet noget før. Skaalen stillede han fra sig paa Trappen.

FORMANDEN for Sejlskibsrederforeningens Landsforning, Translatør *L. Rasmussen*, har ved et Møde i Svendborg givet den Oplysning, at der har været ført Forhandlinger om Fornylse af Flaaden af smaa Sejlskibe, hvoraf mindst 200—250 Fartøjer er forældede og bør udrangeres.

En Kreds af Bestyrelsesmedlemmer tog Tanken op og rettede en Henvendelse til Østasiatisk Kompagni om at træde hjælpende til ved Bygningen af en saadan ny Sejlskibsflaade. Idéen tiltalte Etatsraad *H. N. Andersen* og ved en Konference mellem Etatsraaden, Direktør *Schmiegelow* og Translatør *Rasmussen* skal der være blevet givet Tilsagn om Støtte fra Ø. K.s Side under Forudsætning af, at Skipperen selv skaffede en Trediedel af Byggesummen for det nye Skib. Ø. K. vilde da overtage den anden Trediedel, og man regnede herefter med, at Staten stillede den sidste Trediedel til Raadighed.

Translatør *Rasmussen* meddelte paa Mødet i Svendborg, at Statsminister *Stauning* senere ved en Forhandling med Etatsraad *Andersen* gav Tilsagn om Støtte fra Statens Side.

Imidlertid har Sagen ikke i Øjeblikket kunnet føres videre, idet der har vist sig nogen Modstand hos enkelte Medlemmer af Hovedbestyrelsen, men Planen vil komme til fortsat Behandling ved Sejlskibsredernes Aarsmøde i Sønderborg.

DAMPKIBET „Stege“, der i en Aarrække har gaaet i Rutefart mellem København og Stege, blev fornylig solgt for 5000 Kr. til Hr. Gramersdorff fra Kiel.

PAO LUANG: — 10 Aar i Siam. Det er sjældent at læse en saa klar og nøgtern Fremstilling af Forholdene, som de var i Siam for 30—40 Aar siden, set med den kultiverede og sundt dømmende Officers Øjne.

Uden usmageligt at stille sig selv i Forgrunden fortæller Forfatteren *H. A. Andersen* om 10 Aars Oplevelser mellem Siamesere og giver Læseren Glæder over den ubesmykkede Fremstilling af et eksotisk Folks Udvikling samtidig med, at man forstaaer, at det forløbne Tidsrum har gjort det muligt for Forfatteren at betragte sin Livsepisode derude, man kan vel sige med afklaret Blik, saa Bitterheden over skuffede Forhaabninger opvejes af Glæden over at have tilbragt ti af sine Manddomsaar i Kontakt med Naturen og under Deltagelse i Løsningen af store Opgaver.

Det er den modige, maalbevidste Mand, der fortæller, og som gennem sine Beretninger giver sin høje Foresatte, Admiral *Richelieu*, det Omdømme, der præges saavel af Forfatterens Retsind, som af hans Beundring for sin Chef.

Bogen burde ikke alene læses af enhver, der har mindste Kontakt med Siam, men ogsaa af alle, der interesserer sig for vore Landsmænds store Indsats udenfor Fædrelandet.

E. J.-H.

MASKINMESTER *Arnold Ringsted*, der fik Første-Præmien for den geniale Lyttersvals, hviler ikke paa sine Laurbær, men er nu i fuld Gang med at komponere en ny Serie Dansemelodier.



En dansk Søkaptajns Eventyr i Østen

Eftertryk forbydes

Fra det 18. Aarhundrede — Af O. Bauditz

DET Ostindiske Kompagni — eller som den djærve Christian IV kaldte det: „den indianske Seylation“ — oprettedes i 1616, og et Par Aar efter sendtes den da 24-aarige Ove Gjedde til Østen som Chef for en Eskadre. Ude paa Koromandelkysten erhvervede han Byen Trankebar for Danmark og anlagde Fortet Dansborg til den ny Kolonis Beskyttelse. Hverken Kongen eller Landet kom dog til at spinde Silke ved Handelen paa de fjerne Kyster, og et Par Aar efter Christian IV's Død blev Kompagniet ophævet:

„I langsom Tid og Aar laa Dansborg ubesejlet udi Ostindien; — og dertil tit blev bejlet af andre Rigers Folk; men hin sin Ejermænd dog stedse trofast blev, som nu befindes kan,“

skriver den fortræffelige Anders Bording i 1670 i sin *Danske Mercurius*, da det virkelig lykkedes at stable det ostindiske Selskab paa Benene. Foretagendet fik dog onde Tider at kæmpe med, det manglede Kapital, Administrationen var slet, fra engelsk og hollandsk Side gjordes alt for at lægge det Hindringer i Vejen, og i April 1729 opgav det 2. ostindiske Kompagni Evret og frasagde sig al videre Handel. Fugl Fønix opstod dog af Asken, og det Handelsselskab: „Det kgl. oetroyerede Danske asiatiske Kompagni“, der stiftedes den 12. April 1732, fik alle Betingelser for at blive levedygtigt — og blev det. Vel var det særlig i Slutningen af Aarhundredet — under den „glimrende Handelsperiode“ — at de store Formuer tjentes paa de asiatiske Foretagender, men allerede fra Begyndelsen var det et smukt Udbytte, som de veludrustede og anseelige Fartøjer lod tilflyde Kompagniets Kasse, selv om ikke helt faa Skibe gik tabt ved Forlis,

I Begyndelsen af Aaret 1745 forlod Skibet „Dokken“ (Dokken) Kjøbenhavn for at gaa til Trankebar. Skibet var opkaldt efter den paa Christianshavn i Slutningen af 30-erne fuldførte Dok, der havde vakt alle Fagmænds Beundring, og det var dets anden Rejse. Føreren af Dokken, Kaptajn Niels Haagensen Due, der da alt havde været dets Overstyrmand, var „en erfaren og kæk Sømand“, et hjertebravt Menneske og dertil en sjelden smuk Mand, velholden og rank. Den af Kaptajnen egenhændig førte Skibsjournal findes endnu, derimod er Skibsprotokollen — den af de to Skibsdagbøger, som indeholder de fyldigste Oplysninger om de dagligdags Hændelser ombord — desværre gaaet tabt.

Kaptajn Due indleder Journalen, der under hele Rejsen er ført med egen Haand:

„I Jesu Navn

Begynder Vii Voris Udreise med Skibet Doucquen der til Gud give Løcke og beholden reise.“

Den 8. Januar noteres: Om Morgenen Kl. 8 fik Skibet 60 „Siovere“ ombord for at udhale Skibet af Kompagniets „Grav“, gik saa i Gang med at varpe og continuerede dermed til Kl. 4. Det besværlige Varpningsarbejde fortsattes de følgende Dage, og først den 12. naaede Dokken udfor Kastelspynten,

hvor Tøjankeret*) maatte falde, da Vinden, der indtil da havde været vestlig, pludselig sprang om til en haard Kuling af Nordost.

Først den 17. gik Vinden om i Syd, og den følgende Dag kom de høje Herrer af Direktionen tidlig paa Dagen om Bord, hilst med en Salut paa 9 Kanonskud baade ved deres Ankomst, og da de atter et Par Timer senere gik fra Borde. Alt gjordes nu klart til at gaa under Sejl, Baaden sendtes i Land efter Pengekisterne (det sidste, der stedse bragtes om Bord), men Vejret slog atter om — det blev blikstille, og samtidig indtraadte en saa stærk Frost, at Sundet paa nogle faa Dage blev islagt, og Isen blev hurtig saa stærk, „at Folkene Spndag d. 24. Januar kunde gaa paa den“. Allerede i de første Dage i Februar brødes Isen dog af en Nordostenstorm, men først d. 8., da en sydvestlig Kuling satte Isen op i Kattegat, lettede Dokken Anker og stævnedes ud mod sin store Rejse, saluterende et engelsk Krigsskib, som laa paa Rheden, med 9 Kanonskud; og da Orlogsmanden var saa høflig at svare med det samme Antal, „takkede“ Dokken med 3 Skud. Kl. 2½ lod Skibet det daglige Anker falde paa Disken**) og i stærk Snefog kom fra Helsingør en Jolle om Bord med „Gubernør“ Carstensen. Carsten Carstensen, der havde tjent som Kaptajnløjtnant i Marinen, var i December 1744 af det Asiatiske Kompagnis Direktion udnævnt til Kommandant og Chef i Trankebar, og denne Udnævnelse havde faaet kongelig Stadfæstelse samme Dag, som Dokken varpede ud fra Kompagniets Grav. Den nogle og fyrretyveaarige Kommandant skulde imidlertid ikke naa Trankebar eller se det danske Flag vaje over Dansborg.

Turen op gennem Kattegat var ret haard, og „Jollen maatte ofte ud for at brække Isen og Varp føres ud..“ Den 12. Kl. 7 Morgen saas Land af Norge.

Allerede den 24. noterer Protokollen en af de mange triste Begivenheder, som Turen skulde blive saa rig paa: „Kl. halv Et faldt en Matros over Bord fra Storrøstet om Styrbord ved Navn Christen Hansen. Løb Skibet i Vinden, satte Jollen ud, men (alt) var forgæves, han blev borte. Med samme saas Land at Hetland.“ (Shetlandsøerne). 3 Dage senere blev efter Tidens Skik „holden Auktion paa den overbordfaldne Matros' efterladte Gods.“

I Midten af Marts var Dokken i Spanske Sø, og her gik 2 Matros over Bord, Jens Rasmussen Lange, der „blev borte“, og ... Halvorsen, som bjergedes, „som han fik fat udi et Stykke Toug, der blev kastet over Bord til ham“.

Den 26. Marts saas Land af Madeira, en Maaned senere paseredes Linien, og den 2. Juni pejledes Kap Agulhas paa Afrikas Sydspids. Den 6. Juni var det 1. Pinsedag, der fejredes „med Prædiken, Offer til Præsten og Almisser til de fattige.“ Skibspræsten om Bord var Oluf Storm, hvis første Rejse det var. Uden særlige Hændelser fortsattes nu Farten mod Øst, og omhyggeligt noterer Kaptajnen de zoologiske Mærkværdigheder, der observeredes: „Jan van Genter“, „Søkatte“, „Skrædere“, Boneter, flyvende Fisk, Kap Duer og „Tosse-Fugle“.

*) Et af de store Skibes Sværanker.

**) En Sandplads i Øresund, omtrent midt i Farvandet tæt syd for Kronborg Pynt.



Da Dokken midt i Juli Maaned nærmede sig Forindien, blev Skibet nødsaget til at søge syd om Malediverne, „thi nord om dem vilde Vinden ej tillade“, og den 25. saas „Land af Diego Reis Eilænder“. Et Par Dage efter begyndte den Farsot, der skulde bortrive den unge „Gubernør“ og saa mangen brav Sømand samt foreløbig tvinge Dokken til at søge en Havn, der laa langt fra Skibets Bestemmelsessted. Den 28. Juli om Morgenen Kl. 8½ døde 4. Vagt Hans Erichsen; Tømmermanden forfærdigede straks en Kiste, og Kl. 7¾ om Aftenen „blev den døde over Bord sat“ efter Bøn, med Flaget paa halv Stand og Løsning af 1 Kanonskud, „hvorefter Auktionen straks blev iværksat. Den 2. August angrebes Sejlmaageren af Sygdommen, og den 9. om Morgenen „blev Gubernør Carstensen berettet paa sin Sygeseng; Kl. 3 Slet den følgende Dag døde han, og Kl. 7¾ om Morgenen den 11. blev han sat over Borde og blev løst 9 Kanonskud udi ½ Minut.“

Et Par Dage senere var de syges Antal steget i en foruroligende Grad, og Kaptajn Due lod Skibsraadet kalde „anlangende de mange syge, som vi har, som er 30 Mand, og foruden en stor Del af det øvrige Mandskab begynder og Svaghed at angive, hvad vi herover skal gribe til.“

Skibsraadets

Forhandlinger findes kun anført i den tabtgaaede Skibsprotokol, men det fremgaar af Journalen, at der er bleven Enighed om at søge Atschin paa det nordlige Sumatra. De følgende Dage er noteret:

15. August. Slagtede et Svin, som var det sidste, vi haver.

16. August. Var en stærk Stank af de syge Mennesker „imellem Dækket“. Kogte Svedskesuppe til Folkene og kom deri 4 Bouteiller Vin saa og Sirup til en Forandring.

17. August. Saa 2 Søslinger og store Mængder af røde Krabber, saa og en Landsvale .

18. August. Saa en liden Landfugl.

19. August. Min Oberstyrmand ganske daarlig og slet, hverken frisk, ej heller syg og ved ej, hvorlænge han kan være oven Køje, saavel som min 4. Styrmand og begge 4. Vagterne. Vor Herre hjælpe dem og se i Naade til os for sit hellige Navns Skyld.

20. August. Saa en Søslinge. Kl. 5 Morgen saa Land i N.O.t.O. Sluttes at være det sydligste af Nikobar Eilænder. Af Underofficererne haver jeg nu kun friske Skibmanden og Baadsmaths. Resten er syge. Gud hjælpe mig for sit hellige Navns Skyld.

26. August. Saa Land af Sumatra. Pejlede Pulo Way i S.O. Gik en stærk Strøm, som satte os nordefter.

27. August. Døde Opløber Jens Friemand. Kl. 7½ overbordsat. Kl. 11 kom til Ankers paa Atschins Rhed, blev skudt 9 Skud for Rheden. Om Bord kom et Fartøj fra Kongen af

Atchin at forhøre, hvorfra vi kom, men kunde ej give dem nogen Underretning, som Sproget var os ubekendt, og de ej forstod os.

Det første, Skibets Baade hentede i Land, var Høns, Æg og Grønt for snarest at kunne give de syge nogen fersk Kost, men først efter at have ligget en fuld Maaned paa Rheden kan Kaptajn Due i sin Dagbog meddele: „Vores Folk kommer sig nu bravt.“

* * *

Kongeriget Atchin (Atjeh) var i de Tider en betydelig Stat. Omtrent hele den nordlige Halvdel af Sumatra var underlagt Kongen (Sultanen) af Atschin; hans Undersaatter hørte væsentligst til den malajiske Race. Krigerske og tapre havde de i Løbet af det 16. Aarhundrede gentagne Gange fordrevet Portugiserne, der forsøgte at sætte sig fast i deres Land, og først for halvtreds Aar siden — i 1879 — og efter at Holland havde formaaet England til at indrømme Hollænderne den tidligere bestridte Overhøjhed over hele Sumatra, blev Sultanen af Atschin afsat, og en nederlandsk Guvernør stillet i Spidsen for den nye Koloni. Men Atschin var der-



Skibe ud for Dansborg

for ikke undertvunget. Endnu i 1880erne blev hollandske Skildvakter skudte af Atjeherne tæt foran Forterne til Hovedstaden Kota-Radja, og langt ind i dette Aarhundrede har den hollandske Regering stadig været nødsaget til at sende store militære Ekspeditioner ind i Landet for at dæmpe de stadig oplussende Oprør — ja Atjeh er vel næppe faldet helt til Ro den Dag i Dag. Den lille Visestump, som den hollandske Kolonisoldat synger, er betegnende:

Ik ben het leven moe,
ik ga naar Atjeh to —
(Jeg er træt af Livet,
jeg gaar til Atjeh).

* * *

Om Opholdet ved Atschins Kyst, der varede til 18. December, fortæller Journalen kun lidet (desmere har vel Protokollen haft at berette): Kaptajn Due angiver hvilke Skibe, der samtidig med Dokken besøgte Atschin — mellem dem var et Par danske — noterer kort, at han den 27. Oktober „ved Solens Undergang skød 9 Kanonskud for at gratulere Kongen her paa Atschin hans store Fest,“ og den 28. at han „foer op til Gl. Atschin (Kota-Radja) for at gratulere Kongen sin store Fest.“ Endelig gør han Rede for den Handel, som han afsluttede med den sorte Konge, idet denne af Due købte en Del Jernstænger, „ialt 438, som var i Agterlasten“.



Kongen, Aladian Joassan, har været tilfreds med Handelen, tillige har den høje, smukke og blonde Skibskaptajn vundet den „sorte“ Majestæts højeste Bevaagenhed, og Niels Due blev tildelt store Naadebevisninger. Herom tier Journalen beskædent, men heldigvis har vi her Skibspræstens Fortælling derom og Dues Søstersøn, Justitsraad Jacob Gudes Meddelelser i sin Levnetsbeskrivelse at holde os til. De to Beretninger stemmer godt overens.

Dagen før Dokken skulde fortsætte sin forsinkede Rejse til Trankebar, blev Due sammen med to andre danske Skibskaptajner, Jansen og Evertsen, der med deres Skibe befandt sig ved Atschin, kaldet op til Kongen paa Slottet og straks indladt i Audiensgemakket, hvor Kongen sad paa en Trone omringet af 8 „Fruentimmer“, hver med en dragen Sabel i Haanden. Ministrene stod nedenfor Tronen. Da de tre danske Skibskaptajner havde gjort deres Zelam eller Kompliment for Kongen, befalede denne, at Due straks skulde stille sig paa hans højre Side og udtalte, da dette var sket, at det i Betragtning af det ældgamle Venskab, som havde været mellem Kongerne af Danmark og Kongerne af Atschin, var hans, Aladian Joassans, Agt at sende Foræringer til Kongen af Danmark for at vedligeholde Venskabet, og til Forrettelsen af denne Mission udnævnte han Kaptajn Due til sin Minister og Ambassadør. Straks derpaa overrakte en Kvinde Kongen en kostelig Sabel og et guldindvirket Bælte, hvilke Genstande Kongen rakte til en af de Damer, der sad om Tronen. Hun leverede dem atter til en af Ministrene, der overrakte Sabel og Bælte til Kaptajn Due, som modtog Vaabnet med Zelam for Majestæten. Herpaa blev alle tre Kaptajner ført udenfor for at iføres malajiske Klædninger, som Kongen havde skænket dem, og i dette pragtfulde Skrud fremstillede de sig atter for Kongen, der personlig ønskede Kaptajn Due til Lykke. Til Slut gik en af de fornemste Ministre udenfor Audienssalen og raabte med høj Røst: „Kaptajn Due Urin Kaj Madrasse Pute“ (Kapt. D. er bleven Anden Cice Blanke Konge, d. v. s. Vicekonge for de Hvide i Atschin). Med Zelam tog de tre danske Sømænd derefter Afsked med Atschins Monark.

Dagen efter (18. December) anfører Due i Journalen: En Prave om Bord med Sendinger Gods fra Kongen her paa Atschin til vores Konge som følger:

4 Kasser emballeret udi Skind

4 Pakker emballeret udi Skind.

Blev skudt 9 Skud for et Brev, som kom om Bord fra Kongen af Atschin til vores Konge.

Tidlig paa Formiddagen s. D. var Dokken under Sejl mod det ostindiske Fastland med føjelig Vind, og ti Dage senere faldt Ankeret paa Trankebars Rhed. Her forblev Dokken et

Par Maaneder (med en lille Afstikker midt i Februar til den en halv Snæs Mil syd for Trankebar liggende By Negapatman efter Peber), og den 1. Marts 1746 om Morgenen begyndte Hjemrejsen. Det blev atter Pinse, før Land af Afrika observeredes, og 3. Pinsedag (31. Maj) fik Dokken en slem Tørn „med forfærdelig Braadsø og Storm“.

Fra 7. til 14. Juli laa Skibet paa St. Helena Rhed samtidig med et andet af Kompagniets Skibe: Kjøbenhavn, ført af Kaptajn Sommer.

Lørdag Eftermiddag Kl. 4½ den 16. Oktober saluteredes Kronborg med 9 Skud.

* * *

Et Par Uger efter sin Hjemkomst fik Kaptajn Due Audiens hos Frederik V paa Jægersborg Slot for at overrække Kongen Sultan Aladians Brev og Gaver. Brevet var indsyet i en prægtig Silkepung, og Gaverne bestod væsentligst af Vaaben og kostbare Krydderier, Kamfer og Peber i Skindposer.

Gude fortæller: I det Gemak, hvor Due opholdt sig, før han fik Foretræde for Majestæten, befandt sig ogsaa nogle af Dronningens Damer, der var kommen til for at se den „asiatiske Gesandt“. Due stod der i sin rige Klædning af rødt og hvidt Silketøj med en mægtig Turban paa Hovedet og ved sin Side den pragtfulde Sabel, hvis Greb var af Guld besat med røde Stene, medens Skeden var af indisk Træ. En af Damerne bemærkede højt — thi saadan en Asiat forstod jo ikke dansk: „Det er ilde, at en saa smuk Mandsperson skal være en Turk.“ Due bukkede dybt for Damen og sagde: „Naadige Frøken, jeg er baade født og opdragen i Kristenheden. Jeg er dansk.“ Gude siger det ikke, men man kan sikkert slutte sig til, at Damerne ikke er bleven længe i Forgemakket.

I 1748 var Niels Haagensen Due igen med Dokken i Østen og afgik atter med samme Skib i Januar 1850 fra Kjøbenhavn bestemt for Trankebar, paa hvis Rhed Ankeret først faldt efter fjorten Maaneders Forløb.

Det blev Kaptajn Dues og Dokkens sidste Rejse. Skibet sejlede fra Ostindien „ad patriam“ 29. September 1751, men „saas ikke efter Afsejlingen fra Trankebar“. Efter Jacob Gudes Optegnelser havde Due paa denne Tur medtaget største Delen af sin ret betydelige Formue for hermed at gøre Forretninger i det fjerne Østen, saa hans Enke senere „kun havde til Brødet“. Men Tabet af Manden og af den unge, flinke Søn Taagen Nielsen Due har smertet hende mere end Tabet af Pengene. Haagen Nielsen Due var gaaet med som Lærling, og det var hans første Tur til Søes.

O. Bauditz.

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING holdt fornylig et Medlemsmøde til Forhandling om Regeringens Trustlovsforslag. Dette blev indgaaende debatteret, og Mødet, i hvilket deltog Repræsentanter for praktisk talt alle Rederier her i Landet, vedtog enstemmigt følgende Resolution:

„Da Skibsfarten er et internationalt Erhverv, hvis Vilkaar ikke lader sig diktere af eller fra et enkelt Land, og det som Følge deraf er en naturlig Eksistensbetingelse for dansk Skibsfart, at dens Handlefrihed forbliver i videst muligt Omfang uhæmmet, vil det i Folketinget fremsætte „Forslag til Lov om offentligt Tilsyn med visse Virksomheder samt om Prisaftaler m. v.“, om det gennemføres, være til største Skade for Skibsfarten, og Dansk Dampskibsrederiforening maa derfor bestemt protestere mod, at Forslaget ophøjtes til Lov.“

AFDØDE Professor Thorkild Rovsings Broder, Kaptajn Christian Rovsing er i Torsdags død i Brighton i England. Christian Rovsing rejste som ung ud til Østen og traf der den berømte engelske Politiker Charles Wentworth Dilke, der fattede Venskab for ham og gav ham de bedste Introduktioner i England, da han senere slog sig ned der. Under Krigen stiftede Rovsing „British League of Denmark's Friends“.

D. F. D. S.s Motorskib „Jylland“, som afgik fra Esbjerg forleden Torsdag Eftermiddag Kl. 17, ankom til Harwich om Fredagen Kl. 14,15, og to Timer efter var Passagererne i London.

Med denne Rejse har Skibet sat Rekord. Det er den hurtigste, der er foretaget af en Rutedamper over Nordsøen.



Der er sorte Piger paa Kajen



DA jeg sejled som Ungmand med Briggen „Mathilde“,
en Dame, du milde, og en Tid fuld af Spøg,
da var man vel nok med i no'n Escapader, —
paa de sydlige Grader er Stemningen høj.
Fra Durban og Cape Town, der gemmer jeg Minder,
de smaa sorte Kvinder de fik deres Part
af Sømandens Elskov: lidt Kys og lidt Krammen
den Tid vi var sammen, jo vel var det rart.
Og vi jubled som Børn efter Hverdagens Tørn,
naar vi vaagned ved Baadsmandens Prajen:
„Op alle Mand, op aa' se Land,
der er sorte Piger paa Kajen.“

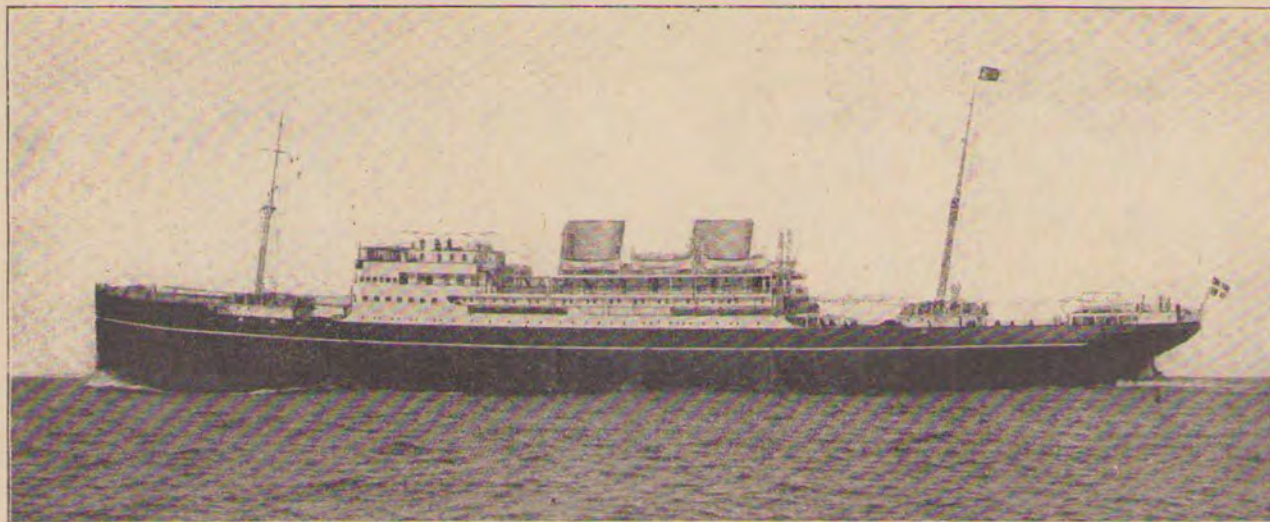
„Mathilde“ var gammel, men hun løb for Passaten
som Fanden sku' ta' den, den klodsede Brig,
den vugged' og duved', den værdige Dame,
som en ærlig Reklame fra Køl og til Rig.
Vi var Gutter ombord fra syv otte Nationer,
og to havde Koner i deres Lukaf,
lidt grumsede var disse Kvindfolk i Huden,
og flade paa Tuden, men med Former uha.
De var sorte som Lak, for en Rulle Tobak
ku' man let faa dem gjorde forlegen.
„Op alle Mand, op aa' se Land,
der er sorte Piger paa Kajen.“

Vor Skipper, en Nordmand, forresten fra Tromsø,
en Aften i rum Sø, tilfældigvis saa
gennem Køjet ind i Baadsmandens Kammer
to sorte Madammer med ingenting paa.
Han sa' ikke noget, men han vendte „Mathilde“,
og næste Dag silde laa Skuden ved Kaj,
men samme Nat misted' vi Sussi og Lora,
selv Baadsmanden tror, a' de er ædt af en Haj.
Men jeg tænker nu mit, for jeg bli'r aldrig kvit
denne Sætning, jeg lærte paa Vejen:
„Op alle Mand, op aa' se Land,
der er sorte Piger paa Kajen.“

Allan Larsen



Østasiatisk Kompagni's Nybygning



M/S Amerika for udgaende.

„Ø. K.“s nyeste Motorskib „Amerika“ sejlede forleden Dag ud paa sin Jomfrurejse til Bangkok. Før Afrejsen aflagde Hans Maj. Kongen et Besøg om Bord og modtoges af Etatsraad H. N. Andersen, der viste Majestæten omkring i den flotte Nybygning.

Skibet medførte en Last af Cement og Mælk, men havde

derimod ingen Passagerer med. „Amerika“ føres af Kaptajn Knudsen, Kompagniets ældste Skipper, der har været i dets Tjeneste i 30 Aar og deraf i de 23 været Fører.

Med sine 12,000 Tons er Skibet det største af Selskabets Flaade, der medfører Passagerer, som ogsaa faar det ovenud godt, idet „Amerika“ er saa fint udstyret og luksuriøst indrettet, at det fuldtud er paa Højde med, hvad de store Amerikaliniere kan byde paa.

Det er det første Skib, som forsynes med B. & W.s nye Motor, bygget som totakts, dobbeltvirkende Trykforstøvnings-Dieselmotor.

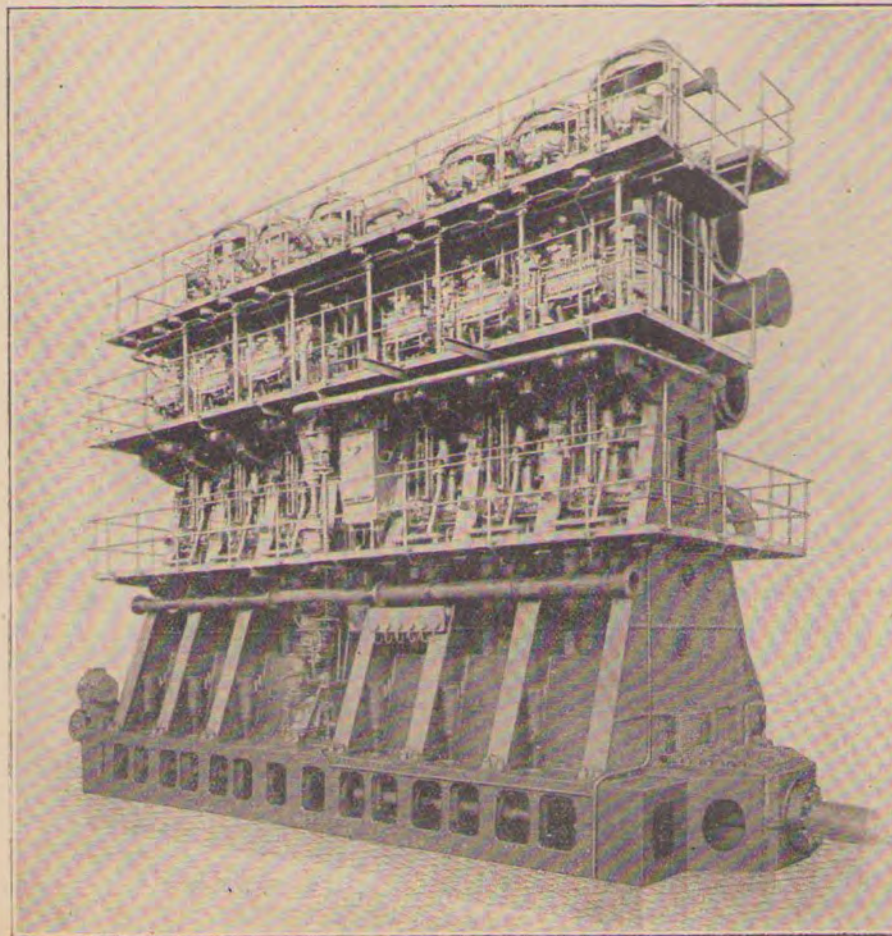
Men ikke alene Motoren i M/S „Amerika“ er af Interesse. Skibet selv, der bliver enkeltskruet — og saaledes er et af Verdens største enkeltskruede Skibe — er en Ære for vor Handelsflaade.

Hoveddimensionerne er som følger: Længde over alt: 484' 3", Længde paa Stævne: 465' 0", Bredde paa Spant: 62' 0", Dybde paa Spant: 40' 0". — Hestekraften er 7000 eff. H.K., og Skibet faar en Fart lastet af ca. 15 Knob.

Bruttotonnagen er ca. 10,000 og Nettotonnagen ca. 6300, og Lastevnen bliver a. 12.000 Tons, og Rummene har en Total cubic af 630.000 cubf. Bales.

„Amerika“ skal i Fremtiden besjle Amerikas Vestkyst og derfra hjem med Fragt og Passagerer.

Denne sidste Ny-Erhvervelse for vor Handelsflaade tjener absolut til stor Ære saavel for Ø. K. som for vort Fædreland, — da det jo altid vil være til stor Gavn at vise dansk Dygtighed og Snilde i fremmede Havne.



Dieselmotoren om Bord.



EN KEDELIG HISTORIE

Af Hovmester A. C. Mouritzen — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

S/S „Otelje“ laa i Methil og lastede Kul til en baltisk Havn. Det kunde ikke tage saa lang Tid; thi Skibet kunde kun laste 1800 Tons, og naar Kullene raslede ned fra Spouten med en Fart af 150 Tons i Timen, saa kunde Kaptajn Naut hurtigt regne ud, til hvilken Tid han kunde lade sit Skib forhale hen til Dockgaten, klar til at gaa ud ved Højvandetid.

Styrmanden kom ind i Kahytten og meldte, at nu var Storlugen og Trelugen klar.

— Det er Højvande Klokken tolv i Nat, sagde Kaptajnen, — vi skal være klar til at forhale til Gatten Klokken 10 $\frac{1}{2}$, vi skal ligge først til at gaa ud, saa De maa sørge for, Styrmand, at alt bliver gjort søklart efterhaanden. Nu gaar jeg i Land og ordner Papirerne; men er nok tilbage om en Times Tid.

— Allright! svarede Styrmanden og listede ud af Kahytten, smuttede gennem Kabysen over i Bagbords Gang, hvor Hovmesteren stod i Pantrye't, klar med den forudbestilte Øl til at skylle det forbandede Kulstøv ned med.

— Den Gamle er vist ikke i rigtig godt Humør, sagde Styrmanden, idet han tømte den halve Flaske i et Drag.

— Naa, da synes jeg ellers, at han har været i glimrende Humør, De har vel ikke været inde og drille ham, spurgte Høkeren.

— Kender jeg den Gamle ret, sagde Styrmanden, saa sker der et eller andet idag. Noget er der i Vejen enten paa den ene eller den anden Maade. Jeg har nu sejlet med ham paa syvende Aar, og for mig er hans Ansigt lige saa sikkert som et Barometer. Men jeg har ikke Tid til at staa her og forklare Dem Vejrudsigterne paa Skipperens Ansigt, og han jumpede over Dørtrinnet mumlende: „Noget sker der nu alligevel.“

Kaptajn Naut kendte sit Skib. Ikke en Nagle uden at han vidste, hvornaar den var sat i. Heldigt havde han altid sejlet med Skibet, og Rederiet satte stor Pris paa ham; særlig efter at han ved en vis Lejlighed havde udført en glimrende Sømandsdaad; thi Sømand det var Kaptajn Naut, og det lige ud til Finger-spidserne.

En Gang var han paa Rejse til Montrose. Skibet var ballastet, og det blæste op til Storm. Han havde haft Lodsflaget oppe; men ingen viste sig. Det begyndte at blive mørkt. Naut hejste Signalet „Jeg kommer ind. Parat med Lods.“ Selv tog han fat i

Haandtaget til Telegrafan, medens Styrmanden gik hen ved Rattet. Naut kaldte 1ste Maskinmester op paa Broen, satte ham ind i Situationen, instruerede om Paapasselighed ved Telegrafviseren, — og saa satte han Kursen lige ind mod Brændingen. „Stop. Halv Kraft. Fuld Kraft.“ Og saaledes blev det ved en halv Snes Gange. Nu var han lige ud for Indløbet. Det gjaldt nu om at faa en skummende Bølge til at tage det lette Skib med. Der var ikke megen Plads til Giring; men Roret var i gode Hænder, og Styrmanden snurrede Rattet, Rormaskinen hvædede af alle Kræfter; men da Lodsbaaden lagde til langs Siden, da man var kommet i Læ, lød Raabet op til den kække: „Well done, Capten!“

Den Aften kaldte Kaptajn Naut alle Officererne ind i Kahytten og tømte et Glas efter vel udstaaet Tørn.

— — —

Kaptajn Naut gik frem og tilbage inde i Kahytten; men da han havde taget sin Beslutning, tog han sin Hat og slentrede i Land styrende Kurs mod Hotellet.

Det var med velberaadet Hu; thi her vidste han, at han kunde faa de Oplysninger, som han havde Brug for. Og ikke nok med det; men her vidste han, at han kunde træffe Kolleger; thi alle Kaptajner i Nord-Østersøtraden kendte Naut. Han var en Selskabsmand, og utallige var de Ender, han kunde spinde, mens Glassene klang.

Straks da han traadte ind ad Døren, gik der et djævelsk Træk over hans Ansigt; men kun for et Øjeblik, saa var han atter Situationens Herre. Rask styrede han sine Skridt hen mod den undersætsige Herre, der læste Avis henne i Lænestolen ved Kaminen.

— Hallo, Mr. Arrowpoint, how are you, og Kaptajn Naut „shakede hands“ med en god Ven, der i Øjeblikket var en meget uvelkommen Gæst.

— — —

Arrowpoint var Board of Trade's Mand paa Firth of Forth. Daglig færdedes han i forskellige Dokker langs Fjorden. Altid paa Farten. Ingen vidste, hvor man havde ham. Han var frygtet af faa; men elsket af mange, saaledes som Loddet nu en Gang er kastet for Board of Trades Folk.

— — —

Ved et Glas Vin var de to Venner snart i en fortrolig Samtale, men da Naut udbad sig Æren af at



invitere Mr. Arrowpoint til Middag, fik han desværre Afslag; thi — som han sagde — Jeg skal være i Leith imorgen Formiddag, og jeg rejser med 6-Toget til Burntisland. Sorre — but excuse.

Kaptajn Naut sad lidt og spekulerede. En kraftig Næve slog ham paa Skulderen, og han vaagnede til Bevidsthed, da Kaptajn Parsen fra „Havdis“ foreslog ham at være fjerde Mand til et Spil Kegler.

En Time gik, og Naut havde ærligt fortjent sine Genstande. Nu var Klokken 5, der var ingen Tid at spille. Et hastigt „Good bye“, og Naut skyndte sig ombord. Førend han gik op ad Landgangen, kastede han et betænkeligt Blik til Lastemærkerne.

Styrmanden blev kaldt ind i Kahytten, og de to drøftede Lastningen. Naut gik frem og tilbage med Hænderne i Lommen.

— Hvor meget har vi inde, Styrmand?

— Aah, ca. 1200 Tons.

— Er der lempet godt? Vi skal have saa meget med, som hun kan slæbe. Lad os gaa ud og se paa 4-Lugen.

— Jeg har hørt, at Board of Trades Mand er i Byen, Kaptajn, indskød Styrmanden, da de var ved at gaa ud af Kahytsdøren.

— Ja, for Helvede; det er sandt, Styrmand. Vi maa lade anden Styrmand tage med Toget til Burntisland. Jeg har talt med Mr. Arrowpoint, og han fortalte, at han skulde være i Leith imorgen tidlig; men lad nu anden Styrmand køre med samme Tog Klokken 6, sig til ham, at han venter i Burntisland til 10-Toget, hvis Arrowpoint ikke har fortsat før. Hvis han derimod ikke staar ud i Burntisland, skal anden Styrmand straks komme tilbage.

Anden Styrmand blev tilkaldt, fik sine Instrukser og Penge til Rejse og Fortæring og skyndte sig at efterkomme Ordren.

— — —
Klokken 8½ var „Otelje“ overlastet med 200 Tons.

Kaptajn Naut gik i Land og ordnede alt det fornødne, ikke forglemte „smøres hvor smøres skal“.

— — —
Da Klokken var 11 gik Kaptajn Naut frem og tilbage paa Agterdækket, da anden Styrmand entrede op ad Lejderen og hurtigt gik hen mod Kaptajnen for at aflægge Rapport.

— Naa, hvordan gik det saa, Styrmand?

— Ja, jeg kørte altsaa med til

Burntisland; men Arrowpoint stod ikke ud, og jeg ventede saa paa Perronen for at tage næste Tog tilbage. Toget var imidlertid forsinket, og jeg gik saa over paa Hotellet for at faa lidt Mad. Jeg tænkte ogsaa, at 9-Toget var tidsnok, saa jeg gav mig god Tid.

Da jeg var ved at bryde op, kommer imidlertid Mr. Arrowpoint ind ad Døren; gaar lige hen imod mig og siger: „Mr. Mate; you only go on board and tell your Capten, that I will be on board „Otelje“ at twelve o'clock.“

— Var Mr. Arrowpoint med samme Tog, som De var, Styrmand, da De nu kom? spurgte Kaptajnen.

— Nej. Mr. Arrowpoint bestilte sig Aftensmad paa Hotellet i Burntisland.

— Naa, det er godt. Kaptajn Naut gik ind i Kahytten, gjorde klar til at modtage Farvelgæsterne, satte Whiskyflasken paa Bordet, og kort efter kom Lodsens ombord.

Saasnart Toldvæsenet var færdig med den sidste Inspektion, og den sidste Toldier havde forladt Skibet, blev Lejderen taget ind, og alt var nu klart til hurtig Afgang.

Kaptajn Naut og Lodsens gik frem og tilbage paa Kommandobroen, Rorgængerens stod klar ved Rattet, 1ste Styrmand var forude paa Bakken med Halvdelen af Matroserne, medens den anden Halvdel var agter med 2den Styrmand.

Kaptajn Naut gaar hen til Telegrafens, slaar et Par



— Stop, Kaptajn, sagde Mr. Arrowpoint.



kraftige Tag frem og tilbage og lader standse ved „Klar“. Straks svares tilbage fra Maskinen paa samme Maade.

Gatefolkene staar nu klar til at aabne for Passage. „Hiv ind for“ — „Slæk agter.“ Naut hørte Trin paa Kajen.

— — —

„Oteljo, Ohoj!“ — Det gav et Sæt i Naut. Han kendte Stemmen altfor godt. „Bord of Trade!“

Lejderen blev sat ud, og Mr. Arrowpoint entrede ombord.

— Stop, Kaptajn, sagde han og rakte et Papir op imod Skipperen.

— — —

Det blev den omvendte Kommando en halv Time efter, da Board of Trade's Mand havde konstateret.

at Skibet var overlastet, og beordrede Losning af af mindst 200 Tons, før Afgang kunde tillades.

Næste Dag forhaledes hen til Lossekaj, og var det gaaet stærkt med at laste, saa gik det meget langsomt med Losning.

Kaptajn Naut havde straks sendt Telegram til Rederiet og faldt efterhaanden til Ro, eftersom Losningen skred frem. Nu havde jo Uheldet ramt ham. I to Dage viste han sig ikke udenfor sin Kahyt. Han ærgrede sig, da han gennem Koøjet saa „Havdis“ sejle ud næste Dags Middag med Lastemærkerne usynlige under Vandskorpen.

Den tredje Dags Morgen modtog han et Brev fra Kontoret.

— Herr Kaptajn Naut, S/S „Otelje“.

Ja, det var jo en kedelig Historie. — —

SJÆLDNE GÆSTER PAA SØEN

VORE Billeder viser nogle meget ejendommelige Fænomener paa Havets Overflade. Det ene er en usædvanlig stor Model af den nordtyske Liner „Columbus“ fra Hamborg.



Forsaavidt er den nøjagtig udvendig konstrueret i alle enkelte Detailler, hvorimod Indmaden selvsagt er udtaget for at give Plads til Motormaskineriet og de fire ombordværende Personer, som sejler Prøvetur med det mærkelige Fartøj. Modellen er 39 Fod lang og 4 Fod bred og skal kunne tage sine 8 Knob i Timen. Saa den er jo ikke saa ganske almindelig — hvilket heller ikke kan siges om Hovedpersonen paa vort andet Billede, der af den tyske Fotograf betegnes som en spadserende Sømænd.

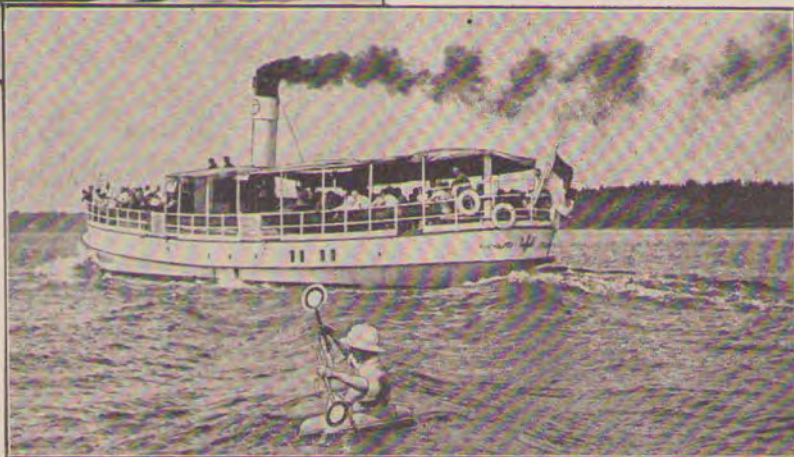
Nogen særlig praktisk Betydning vil det

Apparat, Manden har spændt fast om sig og bevæger sig frem i, nu ikke faa, og det er vel heller ikke Meningen.

Men en anden Sag er det, at man godt kan tænke sig hans Bøje faa Indpas i Sportens Tjeneste, f. Eks. ved et mondænt Badested. Et Vædeløb mellem spadserende Sømænd eller Kvinder var i saa Fald en ny Attraktion. Og med forudgaaende Træning vilde det maaske ogsaa kunde udvikles til en ny Sportsgren til Søs.

Konstruktøren, en Tysker, har besluttet til Sommer at demonstrere sin Spadseretur rundt omkring i Europa i forskellige Indsøer og over Floder og lignende dertil egnede Steder.

Det er derfor ikke ganske udelukket, at Københavnerne vil faa ham at se i — Tivolisøen, der jo har Betingelser for at kunne skabe Succes for Manden.



BUGSERBAADEN „Juno“ med 7 Mands Besætning var fornylig i Fare for at blive knust ud for B. & W.s Værft. „Juno“ var ved at bugserer en stor japansk Damper „Matsuye

Maro“ ud, da den fik en Trosse i Skruen, saa den ikke kunde sejle. Den fik svær Lækage, og kun ved Svitzers „Sigyn“s Assistance blev den slæbt klar af den truende Ulykke.



Mystik og Virkelighed

Af Gustav Bruhn

Eftertryk forbydes

(Sluttet)

„Ja, Løjtnant Hansen bliver hos mig paa Broen, og De tager Tid og noterer. Husk ogsaa at faa Signalpistolerne klargjort, to med røde og to med grønne Lyskugler. Øvelsen bliver betydelig vanskeligere at udføre, end den forleden Nat.“



Torpedobaad-n „Havørnen“.

„Den slap vi da godt fra!“

„De maa hellere sige skidt, for alle Angrebene blev jo fuldstændig afslaaet. „Hajen“, som var den eneste Baad, der slap uskadt gennem „Herluf Trolle“s Spærringskegle, blev ødelagt længe inden den kunde afgive sine Skud. Nu faar vi se i Nat! Angrebet bliver langt mere spændende, da Eskadren er under Gang.“

„Men Mørket og det daarlige Vejr vil til Gengæld hjælpe os,“ sagde Husum.

„Rigtigt, Løjtnant! Og saa tager vi, hvad der kommer. Nu gaar jeg ned og slanger mig, varsko, saa snart Rekognosceringsbaadene kommer ind!“

Dette skete et Par Timer senere. Det var da allerede fuldstændigt mørkt, men Baadene havde, trods Mørket og Stormen, som Søndenvinden efterhaanden var vokset til, haft Held med sig.

En Rekognoscering har til Opgave at finde Fjenden uden selv at blive set, samt derefter snarest muligt at bringe Flotillechefen Underretning. Baadene deler derfor efter en bestemt Plan Farvandet, hvori Rekognosceringen skal foretages, i forskellige Felter og undersøger saa nøje hver sit Felt. Og svært er det at opdage en saadan rekognoscerende Baad. Mørk og skummel sniger den sig frem, medens dens Besætning holder skarp Udkig efter det mindste Lyglimt, efter Skibenes sorte Konturer, efter Støj eller andet, som kan røbe Fjendens Nærhed.

„Ormen“ opdagede Eskadren.

I et af Skibene var en uforsigtig Projektørgast kommet til at bevæge Haandtaget paa Projektørens Irisblænder — og i samme Nu skød en skærende hvid Lyskegle ud gennem Mørket. Kun en Brøkdæl af et Sekund lyste den, men det var nok til, at Skibets Plads var røbet. „Ormen“ saa det korte Lyglimt, blot et Øjeblik, men tilstrækkelig længe til, at Chefen forstod, hvad det var. „Ormen“ holdt nu stadig Føling med Eskadren, tog sine Observationer og opsøgte derefter Flotillen.

Baadene lettede straks og stod Nord paa i Bæltet til Angreb.

Det var, som „Havørnen“s Chef havde spaaet, et Vejr, der gav Slingerage. Mere end rigeligt. Baadene fik straks Vinden ind agten om Bagbord og hev sig saa voldsomt, at det var umuligt at staa fast paa Dækket. Stadig væltede Søerne ind over de smaa Fartøjer, der slingrede, huggede og stampe, medens de tog Masser af Vand ind over sig. Hvert Øjeblik blev Baadenes Agterender løftet fri af Vandet. Saa susede Skruerne rundt i Luften med et frygteligt Spektakel og rystede Agterskibet, saa det syntes at være et rent Vidunder, at de tynde Plader kunde holde til det.

Jørgen Husum stod i „Havørnen“s Taarn under Kommandobroen. Belysningen her bestod af en enkelt lille Løbelanterne, akkurat nok til at han ved dens Skin kunde aflæse Klokkeslettet og notere sine Observationer. Skibslanterterne var blændet, alt Lys slukket, Klapper sat for Køjerne, Luger og Lemme lukket. Foruden Rørgængereren paa Broen var kun et Par Udkigge oppe; de holdt sig fast midtskibs inde mellem Skorstenene, hvor der var strakt to Liner, de kunde støtte sig til. Alle bar Redningsveste, det havde Husum personlig overbevist sig om, inden de lettede.

Af og til blændede den unge Løjtnant sin Lanterne og stak Hovedet udenfor for at se, hvorledes Situationen udviklede sig. Men han saa kun Mørket. Hverken Maanen eller Stjerner var fremme, de tunge Stormsnyer dækkede alle Himlens Lys. Og saa mørkt var det, at han ikke engang kunde faa Øje paa de



Kystforsvarsskibet „Olfert Fischer“.



to Udkigge ved Skorstenen. Et Par Skridt fra ham gled Baadens Konturer fuldstændig over i Mørket. Kun forude skælnede han et svagt Lysskær, det var den foran gaaende Baads dæmpede Agterlanterne. — —

Husum stod længe og stirrede ud i Natten. Den friske Vind kylede saa rart, for inde i Taarnet slog Heden og Dunsten af Olie, sovende Mennesker og Slam ramt op imod ham. Han maatte have lidt frisk Luft, saa han kunde være fuldstændig klar og vaagen, naar Angrebet blev sat ind. Men han syntes, at det var ligesom om de med rasende Fart sejlede frem i Blinde; det forekom ham ganske haabløst at forsøge at opsøge Eskadren under saadanne Forhold.

Chefen, som hele Tiden havde opholdt sig paa Broen, var mere trænet til at orientere sig i Mørket. Hans Øjne, der ikke blev paavirket af selv det mindste Lysskær, skelnede de fineste Nuancer i alt det Sorte, Torpedobaaden for frem imod.

„Vel klar! Nu gaar vi i Angreb!“ prajede han lidt efter ned gennem Talerøret, og hurtig gik Husum ind i Taarnet, afdækkede Blinklanternen, lagde Uret til Rette og gjorde sig klar til at notere det, som vilde blive varskoet fra Broen. Men der var meget varmt i det lille Rum, Luften var trykkende, og Redningsvesten generede ham i hans Bevægelser.

Saa spændte han den af og smed den paa Dørken.

I Kystforsvarsskibene havde „Dronningens Kvarter“ staaet paa Post efter Aarvaagenhedsrullen siden Klokken tolv Midnat. Og nu var den snart fire. Folkene begyndte at blive trætte og sløve, halvt søsyge var flere af dem, og Befalingsmændene havde stedse mere og mere Besvær med at paase, at hver Mand holdt sig saa aarvaagen, som det var nødvendigt, for at det ikke skulde lykkes Torpedobaadene usete at sætte et Angreb ind.

Da skar pludselig to hvide Lysstriber sig frem gennem Mørket til begge Sider forude. Det er de som Vedetter foran Eskadren gaaende Torpedobaade, der har opdaget den angribende Flotille. Straks tændte „Olfert Fischer“, der var forreste Skib i Linien, sine Projektører, og i disses Lyskegler saas de fjendtlige Torpedobaade for fuld Kraft styrte ind imod Eskadren.

Bovvandet skinnede hvidt i det skarpe Lys, Ild og Røg væltede op af de lave Skorstene i Baadene, som under den stærke Fart i den svære Sø huggede og slingrede voldsomt. Efterhaanden som de passerede „Olfert Fischer“s Lys, tog

„Herluf Trolle“ og „Peder Skram“ dem i deres, medens alle tre Skibe vedligeholdte en kraftig Beskydning imod dem.

Og ind i Ilden stævnedes Torpedobaadene — fuld Kraft paa, alt hvad Maskiner og Kedler kunde holde til, det gjaldt nu om at komme ind paa Skudafstand, inden Baadene selv blev skudt ned.

„Grøn Lyskegle!“ raabte „Havørnen“s Chef, idet han søgte at dække sine Øjne mod det skarpe, blændende Projektørlys, der gjorde, at han et Øjeblik blev fuldstændig blind og paa Lykke og Fromme maatte lade staa til. Den grønne Lyskegle viste, at „Havørnen“ affyrede sin Stævntorpedo. Straks derefter lod Chefen Baaden dreje Bredsidens mod Fjenden og løb et Øjeblik langs med denne.

„Rød Lyskegle!“

Skuddet faldt, og i samme Øjeblik drejede „Havørnen“ bort fra Eskadren og satte

Kurs ud i Mørket. Det var Torpedoen fra Dæksapparatet, der blev sat ind mod „Olfert Fischer“.

Rundt om for Lyskeglerne til Vejrs, Baade brød frem af Mørket og blev optaget i Projektørernes Kegler. Dødsstilheden i Eskadrens Skibe afløstes paa een Gang af høje Kommandoraab, og fra Antitorpedobaadsskytset knaldede Skud paa Skud mod de smaa fremstormende Havuhyrer.

Angrebet var lykkedes. Den bælgmørke Nat i Forbindelse med det daarlige Vejr havde gjort, at Flotillen var blevet opdaget for silde.

Da Torpedobaadene var kommet godt klar af Eskadren, gav Flotillechefen Signal til at tænde Lanternerne samt afgaa til et nærmere betegnet Samlingssted.

„Hvid Lyskegle!“ prajede Chefen for „Havørnen“, da han havde aflæst Signalet.

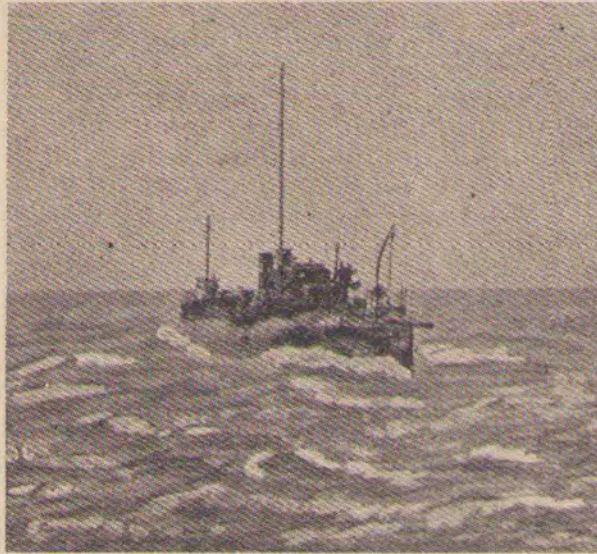
Men ingen svarede.

„Løjtnant Husum, giv „Forstaaet!“ — hvid Lyskegle!“ prajede Chefen igen ned gennem Talerøret til Taarnet. Men der kom stadig intet Svar.

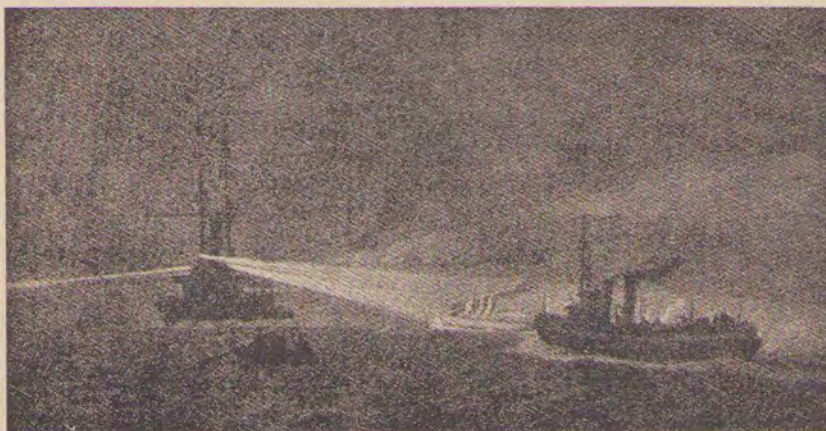
„Hvor Pokker er han nu stukket hen? Gaa De ned og svar, Løjtnant Hansen, og se efter hvor Husum er blevet af!“ sagde Chefen og tændte fra Broen de elektriske Navigations-

lanterner. — „Bagbord med Roret!“ varskoede han derefter til Rørgænger og drejede til for at lade Baaden tage sin forud bestemte Plads i Flotillen.

Imedens havde Løjtnant Hansen besvaret Flotillechefens Signal ved at afskyde en hvid Lyskegle. Derefter prajede han ned gennem Taarnet til



„Ormen“ rekognoscerer.



Angrebet sættes ind.



Mandskabets Opholdsrum, men fik intet Svar. Saa kæmpede han sig med stort Besvær agter efter, idet han klyngede sig fast til de udspændte Liner og det Opstaaende for ikke at slingre over Bord ved Baadens voldsomme Bevægelser. Men ingen Steder var Husum at finde. De to Udkigge havde ikke set noget til Løjtnanten, han var ikke kommet forbi det Sted, de stod. Sammen med Baadens Regnskabsfører mønstrede Løjtnant Hansen nu hver enkelt Mand, alle var til Stede undtagen Husum. Hvert Rum i Baaden blev undersøgt, men forgæves. Der var kun een Løsning — Havet havde taget ham.

Og paa Dørken inde i Taarnet laa hans Redningsvest.

Aftenen efter sad Fru Husum hjemme i Langebrogade, fortvivlet og bange.

Det havde været en frygtelig Dag for hende. Om Natten — samme Nat, Torpedobaadsangrebet havde fundet Sted — var hun pludselig vaagnet efter en urolig, feberagtig Søvn. Hun syntes, at nogen havde kaldt paa hende, vækket hende hurtigt og brutalt. Angst og uhyggelig til Mode satte hun sig op i Sengen og lyttede til Vindens Susen i Trærnes Kroner derovre paa Volden. Alle hendes Tanker var hos Jørgen, hun følte, hun vidste, at en Fare truede ham, hendes Hjerterangst fortalte hende det.

Saa bøjede hun stille sit Hovede og bad en inderlig Bøn for sin Dreng, som nu var i Nød derude paa Havet, paa dette frygtelige Hav, som for tyve Aar siden havde taget hans Fader fra hende. Hele Natten bad hun for ham, og i Bønnen bøjede hun sig under Guds Villie og fandt den Trøst, som ene kunde lindre hendes Hjertes dybe Smerte.

Saaledes gik Natten. Dagen igennem derefter havde hun saa ængsteligt lyttet til hvert Fodtrin, der nærmede sig Døren, ventet og haabet, var blevet skuffet og havde atter klynget sig til Haabet en uendelig lang Dag igennem.

Men nu gik Solen ned, og det var for hende, som om at med den ogsaa hendes Livs Sol og Lykke forsvandt bag Nattens tunge og haabløse Mørke.

Og saa — saa lød der pludselig to haarde, bestemte Slag paa Ruden!

„Jørgen, Jørgen —!“ skreg

hun straks i Øjeblikkets Ophidselse. Men saa tav hun og stirrede uforstaaende frem for sig. Før nu gik Døren op, og der stod jo Jørgen med udbredte Arme: — „Her er jeg, lille Mor — her har Du mig igen!“

Det var for meget for den stakkels Kvinde. Hun rejste sig fra Stolen, vaklede — og laa i næste Øjeblik besvimet i Sønnens Arme.

Reaktionen havde været for voldsom.

Men en Times Tid senere duftede Kaffen herligt i de smaablomstrede Kopper, og saa fortalte Jørgen, hvad han havde været ude for.

Efter Angrebet var han gaet ud

fra Taarnet, hvor han paa Tavlen, som laa inde paa Taarnets Klapbord, havde noteret Tiden for begge Torpedoskuddene. Men øjeblikkelig blev han blændet af det skarpe, hvide Projektørlys, og da Baaden i det samme i Drejet bort fra Eskadren krængede stærkt over, mistede han Balancen og blev slynget ud over det lave Lønningsgelænder.

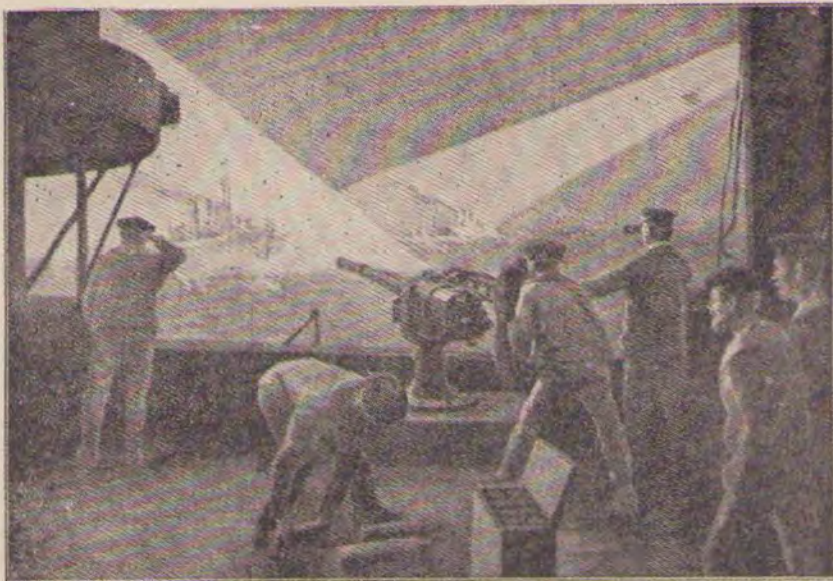
Heldigvis kom han klar af Skruen, og det lykkedes ham at smide Jakken og faa sparket de lange Søstøvler af sig. Han var en god Svømmer, og ved skiftevis at svømme og træde Vande kunde han holde sig oppe, skønt der stod en sver Sp.

Men efterhaanden blev han træt, og samtidig begyndte han at mærke Angstfølelser, det forekom ham, at han laa i Timevis og kæmpede for Livet, medens Torpedobaadene forsvandt i Mørket.

Da var det, at Tanken om Moderen helt betog ham, og Angsten for at dø blev overvældende. Han fortrød bittert sit letsindige Løfte om at komme

og banke paa Ruden, det var dum, kaad Spøg! Men nu var det Alvor, bitter Alvor — og i Dødsangst kaldte han paa hende, raabte fortvivlet paa sin Mor, saadan som han som Barn havde raabt, naar det kneb for ham. Og Dødsangsten tvang saa Bønnen frem — og samtidig slog det ned i ham, at hun havde hørt hans Kalden og i Bønnen kæmpede for ham. Det gav ham nyt Mod, han følte, at han endnu havde Kræfter til at kæmpe for Livet, og han havde endda Tanke for at ærgre sig over, at han saa letsindigt havde smidt Redningsvesten inde i Taarnet.

Og saa — langt om længe saa han, at Divisionen tændte Projektørerne og begyndte



Angrebet modtages.



„Havornen“ gaar i Angreb.



at sende Søgelyset ud over den urolige, skummende Sø. Nærmere kom Lyskeglerne, frem og tilbage strøg de, blev staaende saa her, saa der — og endelig holdt een af dem fast paa ham.

Han var fundet.

Da han kom om Bord i Baaden fik han en varm Toddy indenbords og tørt Tøj udenbords, og saa var han snart all right igen. Divisionen havde Ordre til at gaa Syd om Sjælland til København, og saa snart Baaden var forstøjet ved

Dokøen, fik han Landlov og skyndte sig hjem. Og i sin overstrømmende Glæde bankede han paa Ruden — — —

„Jørgen, Jørgen! Nær havde du skræmmet Livet af mig, dit Skarn!“ afbrød Fru Husum hans Fortælling, da han var kommet saa vidt.

„Aa — man dør ikke af Glæde!“ Og med disse Ord tog den unge Sømand sin lykkelige lille Mor op paa Armen og svingede hende rundt. „Men eet skal jeg love dig — aldrig mere skal du høre de to Slag paa Ruden!“

* LYKKELIG I HAVN *



SOM et Efterslet fra de svare Stormdages Hærgen ved de engelske Kyster bringer vi et Billede af en Situation, Barkentinen „Hilda“ overstod med Glans. Den havde taget Grunden, men en tililende Hjælp kom i sidste Øjeblik, efter at

Stormen havde lagt sig, „Hilda“ til Undsætning.

Skibet reddedes ind til Falmouth af en ualmindelig kraftig Slæbebaad, og Besætningen kunde atter aande frit efter de overstaaede Strabadser.

ADMIRAL *Richelieu* og Frue har meddelt Menighedsraadet for det nyoprettede Usserød Kirkesogn, at de stiller et Beløb paa 10,000 Kr. samt et Areal paa 5 Tønder

Land til Raadighed til Opførelse af en Kirke og Anlæg af en Kirkegaard. Ialt repræsenterer Gaven en samlet Værdi af ca. 50,000 Kr.



KRIGSKONTRABANDE

Fortælling af *Sven W. Salicath*

Eftertryk forbydes

FORHØRET var afsluttet. — Mr. Cooper-Sternly, Forhørsdommeren ved den ekstraordinære Krigssøret, der sad bag en Skranke, hvis blankt polerede Flade var lige saa tom, som Skrivebordet ved Siden af, Retsfuldmægtigens, var overfyldt med Dyrger af Protokoller, Folioark, Udfyldningsblanketter og forseglede Dokumenter, strakte sin Haand ud efter Retsprotokollen, der lige var ført til Ende og begyndte at læse op:

„Jeg, Fernando Cujas, Fører af tremastet Skonnert „Escorial“, tilhørende Rederiet „Mercurial“ i Cadiz, bygget 1904 sammesteds, 1430 Tons, 12 Mands Besætning, attesterer herved i Vidners Overværelse for Retten følgende:

„Escorial“ aisejlede fra Bilbao 18. Jan. 1917 med Last for Azorerne lydende paa Cement i Sække, 1850 Tons. Dog var saavel Skibets Fører som de øvrige Skibsofficerer i fuld Vidende om, at hverken Ladningen eller Bestemmelsesstedet var det i Konnossementerne opgivne, men derimod et Parti Mangan Erts bestemt til en ikke-neutral Magt. Samtlige Skibsofficerer var endvidere i Besiddelse af Instruktioner gaaende ud paa at lade sig konvojere til en tysk Flaadehavn af en tysk Undervandsbaad, der ifølge Ordre skulde krydse i Nærheden af Azorerne parat til at besvare et af Skonnerten afgivet Signal — et Kendingsflag paa Fokkemasten. — Kort efter at have rundet Cap Finisterre, blev Skonnerten attrapperet og beordret til at kaste Anker af den britiske Krydser „Royal Oak“ i Hans britiske Majestæts Navn, hvilket skete den 21. Januar 1917 paa Positionen 44 Gr. nordlig Bredde, 14 Gr. vestlig Længde. I Stedet for straks at efterkomme den givne Ordre, blev Skonnerten boret i Sænk for Øjnene af Krydseren. Hele Besætningen var gaaet i Baadene og blev optaget af Krydseren, der bragte den til Portsmouth som neutrale Krigsfanger. Stillet for Retten her nægtede den samtlige Besætning Uoverensstemmelsen mellem den virkelige Ladning og Bestemmelsessted og Konnossementernes Paalydende, og hver enkelt af Besætningen nægtede ligeledes at kende noget til Sænkningen af Skonnerten. Der blev foretaget Forhør uden Resultat saavel af Chefen for Flaadestationen i Portsmouth, af den derværende spanske Konsul samt af den af den ekstraordinære Krigssøret i London udsendte Forhørsdommer, hvilket altsammen skete Dagen efter Ankomsten til Portsmouth den 24. Jan. 1917. Forhøret blev fortsat i London to Dage efter og holdt dagligt indtil den 1. Febr., da Skonnertens Andentømmermand, Max v. Hoelty, tysk Statsborger og Reserveløjtnant i den tyske Marine, stillet over for uigendrivelige Beviser for sin Forbindelse med de tyske Marinemyndigheder, indrømmede sin Delagtighed i Foretagendet — Transporten af Krigskontrabande — samt sin Eneskyld for Sænkningen af Skonnerten. Umiddelbart efter denne Tilstaaelse indrømmede den øvrige Besætning uden Undtagelse deres Medviden og Medvirken i Kontrabandespørgsmaalet, men fralagde sig paa det bestemteste alt Ansvar for Sænkningen.“

Da Mr. Cooper-Sternly havde sluttet Oplæsningen, saa han forskende op paa den lille undersøetsige spanske Skipper med det tætte, sorte Fipskæg og det tætte Haar. Denne rømmede sig arrigt og vedblev at stirre paa Dommeren med ildsprudende Øjne og et glubsk Træk om Mundvigene.

„Er De saa villig til at bekræfte Rigtigheden af denne Rap-

port i hele dens Ordlyd?“ spurgte Dommeren omsider, da han ikke straks fik det forventede Svar.

„Javel, Sir!“ bekvemmede den anden sig saa til at svare.

„Og hverken De eller nogen af Deres Besætning har noget at tilføje?“ fortsatte Dommeren. Ordene var henvendt til Kaptajn Cujas, som talte omtrent fejlfrit Engelsk, og egentlig fra Dommerens Side beregnet paa at blive oversat, men det ansaa Spanieren aabenbart for overflødig. I alt Fald svarede han straks: „Nej!“

„Godt! Deres Underskrift!“ Hermed tilbagegav Dommeren Protokollen til Fuldmægtigen, der højtideligt dyppede en gammeldags Pen i Blækhuset og overrakte den til Kaptajnen, idet han drejede Protokollen hen imod ham og med Fingeren pegede paa det Sted, denne skulde sætte sit Navn.

Spanieren skrev under og overgav Pennen til sin Førstestyrmand, der stod lige bag ham i Spidsen for den øvrige Besætning. Et Par Minutter efter var alle 12 Mand defileret forbi Retsfuldmægtigens Bord og havde kradset deres Navne ned i Protokollen med samme Følelse, som den, hvormed Garnisonen af en erobret Stad med Generalen i Spidsen overgiver sine Vaaben til Sejrherren.

Det kneb for Mr. Cooper-Sternly at tilbageholde et triumferende Smil. Han var næppe fyldt de tredive Aar og var ganske ny i Dommerværdigheden, men trods sin Ungdom havde hans gustentblege, forlæste Ansigt et Udtryk af Træthed, og en til Sløvhed grænsende Melankoli stod at læse i hans Øjne. Hans Læber var energisk sammenbidt, hvad der var det eneste, der gav hans Ansigt et Præg af Myndighed. Sit vaklende Helbred tiltrods havde han fra sin tidligste Barndom drømt om at skabe sig en Fremtid paa Havet, en Lyst, nedarvet fra Forfædrene, der alle havde været Marinens Mænd, men hans Helbred havde stadig forværret sig, og to af sine bedste Drengear havde han maattet tilbringe paa Sygelejer. Sygdommen havde svækket ham i den Grad, at han deretter altid havde maattet bruge Krykker og desuden se sig berøvet alt Haab om nogen Sinde at betræde den Vej til Daad og Helteære, som i sin Tid Drake og Nelson havde banet. I Stedet blev han en stakkels Jurist og undergravede yderligere sit Helbred ved Nattelæsning og ved at anvende sin Fritid til private Studier i Søkrigsarkivet. Han var kendt som Ekspert blandt Jurister paa alle maritime Omraader og skyldte ikke mindst sin store Specialkundskab sit, selv i Betragtning af Krigsforhold, hurtige Avancement i Krigssøretten.

Han smilte som sagt, thi denne Sejr i Dag smagte dog altid lidt af en Bedrift til Søs.

Da alle Underskrifterne var samlet i Protokollen, vendte Mr. Cooper-Sternly atter Blikket mod den spanske Kaptajn og spurgte:

„De har altsaa ført „Escorial“, siden den blev bygget i 1904?“

„Ja!“ vrissede denne gnavent. „Jeg har ført hende i tretten Aar. Jeg fik Kommandoen over hende vistnok paa den Tid, da De endnu sad paa Skolebænk, Sir.“

Kaptajn Cujas var egentlig ikke fræk i daglig Omgang. Han var en moden Mand, der forlængst havde indset, at man burde holde Tand for Tunge og vise den størst mulige Smidighed, naar man stod over for højere Magter som Embedsperso-



ner og deslige, men denne indtørrede Kaalorm til Dommer, der var kun halvt saa gammel som han selv og desuden havde den Frækhed at være Krøbling, var gaaet ham slemt paa Nerverne; derfor kunde han ikke undlade en lille Spydighed. Over for de af Mandskabet, der kunde lidt Engelsk, mente han ogsaa at burde stive sit Renommé noget af efter Nederlaget.

„Tør De paatage Dem at levere mig nøjagtige Tegninger over „Escorial“ med Maal og Sejlføring?“ fortsatte Dommeren i en skarp Tone.

Spanieren, der havde troet, Forhøret var færdig, blev noget forundret over dette Spørgsmaal, men forfærdet ved Dommerens pludselige Strengthed turde han ikke tøve med Svaret. Han svarede straks bekræftende paa det.

„Tak! De skal faa Tegne-rekvisitter og Papir ind i Deres Celle. Om to Dage er De færdig med Arbejdet, antager jeg.“

Derpaa nikkede han til Retsbetjenten, der aabnede Døren.

„Hvordan fik De egentlig den Tilstaaelse ud af de stædige Spaniolere?“ spurgte Fuldmægtigen lidt efter, idet han støttede den unge Dommer, der paa sine Krykker humpede ned ad den stejle Stentrappe fra Forhørslokalet.

„Det gik uhyre nemt. Jeg benyttede blot den Krigslist at trække ham afsides igaar og true med at anklage ham baade for Kontrahande og Sænkningen af Skibet. Saa blev han jo lidt varm om Ørene, og straks præsenterede jeg ham for de Oplysninger, vi har modtaget fra vor udmærkede Mr. Bobson, Agenten i vor hemmelige Efterretningstjeneste, — — naa ja, og saa gik Resten af sig selv. Tilstaaelserne fulgte Slag i Slag, og Tyskeren maatte jo give sig, da alle hans Fæller vidnede imod ham. Han bliver selvfølgelig holdt tilbage som Krigsspion, hvorimod jeg har lovet de andre Kanutter at gøre mit bedste for at vaske dem saa rene som muligt i Admiralitetets Øjne, saa at de hurtigst muligt faar Lov at vende hjem.“

„Ja-e, ja-a, saa blev vi da færdige med den Sag,“ mumlede Fuldmægtigen, da de lidt efter stod for Foden af Stentrappen.

„Færdige! Mr. Hurdlestone, nej, nu skal den først rigtig begynde.“

Mr. Hurdlestone stirrede spørgende paa sin Foresatte.

De husker maaske det Arbejde med Blyant og Lineal, jeg gav Spaniolen at udføre, inden jeg lod ham gaa idag. Snart skal De faa at se, hvad jeg vil bruge hans Kunstværker til.“

To Dage efter sad Mr. Cooper-Sternly over for sin Ungdomsven, Kaptajn Millington af den britiske Marine og for Tiden tjenestegørende i Admiralitetet, i dennes lille Ungkarlejlighed paa Bayswater Road.

„Som jeg siger,“ sagde Vennen, „du har altid været en uforbederlig Fantast, James, du er en haabløs Vovehals. Egentlig burde du have været Krigsmand, og jeg Dommer.“

Den unge Jurist lod sig ikke slaa ned af Vennens blaserte

Holdning. Herregud, denne var dog en gammel Sportsmand og havde dog ogsaa engang været en Vovehals.

„Tag og ryst Admiralitetsstøvet af dig og gaa til Lord Fischer straks imorgen, gamle Dreng. Forklar ham Sagen med samme Begejstring i Stemmen, som jeg har forklaret dig den. Giv ham disse Tegninger lige i Hovedet og sig ham, at du blandt de krigskonfiskerede Skonnerter har en, der nøjagtig svarer til Maalene. Bed ham saa blot om at lade „Royal Oak“ eller et andet Inspektionsfartøj tage den ny „Escorial“ paa Slæb til Azorerne. Hun skal blive en prægtig Lokkedue, naar hun bliver sendt i Forvejen med sit Kendingsmærke paa Fokkemasten.“

„Du gør mig helt jagtlysten, James.“

„Skal Jagten lykkes, maa den begynde straks. U-Baaden kan nemt blive utaalmodig og ane Uraad. Den ny „Escorial“ maa baade være tjæret, beget og rigget til med Lynets Hast. Den maa være klar til Sejlads, naar Slæbebaaden kommer. Hører Du?“

Lang Tid sad Kaptajnen i dybe Tanker, rejste sig saa op og smed sin Cigar i Askebægeret.

„Ja!“ sagde han, „Slæbebaaden bliver ingen anden end „Royal Oak“, der allerede har Ordre til Afgang paa Mandag. Men saa maa jeg ogsaa op-søge Lord Fisher nu i Aften.“

En Uge efter gled en dybtliggende, tremastet Skonnert fra Cap Finisterre med Kurs Øst-Sydøst mod Azorerne. Hjulpen frem af en mild østlig Brise betjente den sig af sin fulde Sejlføring. Den var nytjæret, og agter prangede med Guldbogstaver Navnet „Escorial“, Cadix.

Kaptajn Jefferson stak Hovedet ud af Kahytslugen seende sig om efter sin Styrmand. Han var lige tørnet ud for at overtage Formidagsvagten og havde kastet en gammel Kavaj over en elegant Pyjamas, et for en spansk Skonnertskipper mærkværdigt Klædningsstykke.

„Hallo, Løjtnant, hvordan gaar det?“

Den adspurgte, en ung Mand med smalle aristokratiske Træk og typisk angelsaksisk Sømandskvikhed afspejlende sig i alle hans Bevægelser, kom til Syne bag Bestiklukafet. Han var iført Marineuniform.

„Storartet, Kaptajn, vi tager stadig Vinden ind agten for tværs og holder Kursen. 16 Mil i denne Vagt.“

„Tak, Løjtnant. Saa kan vi godt lade vort Kendingsmærke gaa til Tops. Han kan ikke være langt borte.“

Hermed smækkede Kaptajnen Kahytslugen til igen og forsvandt ned for at klæde sig helt paa. Et gulstjernet Flag gled til Vejrs paa Fokkemasten.

Ved næste Vagtskifte var den unge Løjtnant, da han stillede for at overtage sin Vagt, fuldstændig forandret i Klæde-dragten. Han bar en gammel lappet Ulster, et spraglet, ureg-lementeret Halstørklæde og en fedtet, rundpuld Hat.

„Endnu har der ikke vist sig noget,“ smilede Kaptajnen, „men selv om han observerer os, gør vi jo klogt i at forhale Tiden saa længe som muligt. Vi maa have „Royal Oak“ saa tæt ind paa os, som den kan komme. Naar blot vi faar Mørket til Hjælp, skal det hele hurtig være besørget. Ja, ja, Løjtnant Mallock, vi maa for enhver Pris have ham til at lægge an paa



Hr. Cooper-Sternly begynde at læse op.



vor Side, og vil han det ikke godvilligt, maa vi signalere til ham. Han maa frem for alt engageres forsvarligt. Har Mandskabet faaet deres civile Kluns paa? Ja, Komedie kommer vi jo desværre til at spille."

Jefferson var Pligt- og Rutinemenneske og fandt egentlig hele dette Postyr noget ubehageligt; gentagne Gange havde han udtalt sig aabenlyst om dette Eventyr som Galmandsværk, men hans Selvtillid havde altid været stor, og sluttelig endte han med at tiltro sig selv at kunne udføre selv Galmandsværk.

Denne Frivagt tilbragte han kun halvsovende i sin Køje med Klæderne paa.

— — —

„Escorial! O-høj!"

Hele Hundevagten havde Løjtnant Mallock gaaet frysende frem og tilbage foran Bestiklukafet paa Spejd efter en Skumstribе, der kunde varsko ham om, at en Undervandsbaad var ved at dykke op blandt Atlanterhavets Dønninger. Nu var endelig Eventyrets Time slaaget. To Gange havde han set en Skumstribе, der atter var blevet dækket af Dønninger, men tredje Gang saa han tydeligt det sorte, delfinagtige Skrog om Styrbords Side brydes med Søerne og tilsidst vælte dem af sig. Den var, trods det tunge Vintermørke og trods det svage Skær fra Skibets Lanterner, ikke til at tage fejl af. Den var medgaaende og søgte tydeligt nok at komme paa Linie med Skonnerten og saa nær som muligt. Kaptajn Jefferson blev varskoet.

„Escorial! O-hø-j!" lød det nu atter ude fra Mørket.

I næste Nu var hele Dækket oplyst af Glimtet fra en Projektør. Da det igen blev mørkt, kunde man ved Hjælp af Lanterneerne se hele Undervandsbaadens vaade Dæk. Lugerne var slaaget op, omkring Kommandotaarnet stod seks-syv Skikkelser i Oliefrakker, og foruden Projektøren var en Kanon løftet op over Dækket.

„U-baad — ohøj!"

Løjtnant Mallock havde nu grebet Raaberen og brølede Svaret af sine Lungers fulde Kraft. U-baaden var nu saa nær, at man ikke længere kunde vende det døve Øre til.

Projektøren lynede paany.

„En Line ud agter," blev der kommanderet fra U-baaden. Sproget var Tysk.

Mandskabet paa „Escorial", Vagten som Frivagten, havde hurtigt samlet sig paa Dækket, og Kaptajn Jefferson, iført sin gamle Kavaj og en fladtraadt Kasket, begyndte at give sine Ordre.

„Lav bare i Ro og Mag en Vejer i Stand til ham, endelig ikke for hurtigt, — „Royal Oak" skal have Tid til at hale ind paa os. — Og husk, Drengе, vi er kun sendrægtige Spaniolер, — bær jeg derfor saa taabeligt ad, som I kan, naar I kaster Linen ud. Giv jer endelig god Tid, Drengе."

Marinerne, der alle var udvalgt Mandskab blandt „Royal Oak"s Besætning, var henrykte af Glæde over for en Tid at være fri for den stramme militære Disciplin og ved Tanken om at skulde spille Klovner. De bar graa eller sorte Frakker over deres Arbejdstøj og havde Sixpence eller Baskerhue paa Hovedet, hviket Antræk alene gjorde sit til at skabe Jubel i Rækkerne.

„En Leider ud midtskibs!" blev der nu raabt fra U-baaden.

„Han forlanger en Leider, Drengе, lad ham bare faa en, og saa lader vi foreløbig, som om vi ikke har forstaaet den første Ordre."

En Leider blev firet ud over Styrbords Lønning, men da der ikke blev gjort Mine til ogsaa at kaste en Line ud, kommanderede U-baaden igen:

„En Line — hurtigt — en Line — et Spring —!"

„Nu begynder han at blive rasende," bemærkede Jefferson til sin Løjtnant. „Han tror aabenbart, at vi er naive nok til kun at hyde ham en Leider."

„Godt, at han selv fandt paa at komme om Bord og kontrollere Ladningen. Han skulde bare ane, at vi er lastet med gode walisiske Stenkul."

„Og Gudskelov for den herlige Projektør, han har. Med et saadant Blus at styre efter kan „Royal Oak" da umuligt gaa forkert af Vejen."

Lyskeglen fra den omtalte Projektør strøg igen hen over Skibet.

Den efterfulgtes af voldsom Raaben fra mange Struber paa een Gang. Saa vidt man kunde skønne, var det stadig den forlangte Line agter, det drejede sig om. Under megen Larm blev da en Ende kastet ud paa den mest klodsede Maade og, da den selvfølgelig ramte helt ved Siden af, halet op igen med utrolig Langsomhed, hvorefter det samme Kunststykke blev gentaget tre-fire Gange, før det lykkedes at faa Forbindelsen bragt i Stand. Lige saa lang Tid tog det at faa leveret en ordentlig Line forude, men omsider kunde U-baaden da lægge til, saa vidt det kunde lade sig gøre for Søen, og tre Mand krøb op ad Leideren.

Den første af dem, en høj, solbrændt Mand, saa sig nervøst omkring, da han havde sat sine Fødder paa Skonnertens Dæk og spurgte efter Kaptajn Cujas. Han var iført Oliefrakke og Kasket med Guldsnorer, medens hans to Ledsagere var mænge Matroser.

Inden han iverigt havde faaet Svar paa sit Spørgsmaal, traadte han selv hen til Jefferson, i hvem hans sikre Sømandsinstinkt hurtigt havde opdaget Skibe's Chef, og taltale ham i en Tone, der for hvert Ord blev mere og mere ophidset:

„Hvad i det hede Helvede er det for en Maade at manøvrere paa, naar I ser, vi skal lægge til. Har I maaske en gammel Kælling staaende til Rors? — Ja, aldrig i mit Liv har jeg set noget lignende, en Kælling maa da af og til kunne slumpe sig til at dreje rigtigt, men det kan I ikke engang, — og sikken en Maade at kaste Liner ud paa, — og har man nogen Sinde hørt om saadant Afsind som at give en elendig Leider ud til en Undervandsbaad midt ude i Atlanterhavet. Tror I, at vi er Akrobater, eller at det er en Lodsbaad, I har at gøre med. — Er I da skruplynende gale, aldrig har jeg oplevet en saadan Forestilling."

Jefferson brummede noget som Svar, idet han gjorde sit tyske endnu mere uforstaaeligt, end det egentlig var, og lod ellers roligt den Fremmede skælde ud, indtil denne syntes at have opbrugt sit Forraad af Ukvemsord.

Saa endelig strakte han Haanden modvilligt ud og præsenterede sig som Oberløjtnant Schultz, Chef for U. 19. Han ønskede at forevise sine Instruktioner fra den kejserlige tyske Marineledelse.

Idet Jefferson derpaa førte ham ned i Kahytten, var det, som om han studsede over Besætningens Udseende. Saa lyse i Huden og saa blaaøjede plejede Spanioler da ikke at være. Uvilkaarligt sendte han sine to Mariner, der aabenbart skulde holde Vagt paa Dækket, et advarende Øjekast.

— — —

I nogle Minutter herskede den mest pinefulde Spænding blandt „Escorial"s Besætning, og Løjtnant Mallock var ved at faa Feber. Jefferson havde lige inden de Fremmede endrede om Bord stillet to af sine kraftigste Mariner paa Post i Kahytten, parat til at kneble og binde enhver Tysker, der traadte ind. Oberløjtnant Schultz maatte nu være falden for sin Skæbne, men Jefferson selv var for Øjeblikket faktisk Fange i sin egen Kahyt, da det vilde vække Opmærksomhed hos de



to tyske Vagtposter, hvis han kom tilbage uden deres Chef. Pludselig puffede den ene af dem til sin Kammerat.

„Se der — Bagbord,“ hviskede han aandeløst.

Denne lod sit Blik glide langs Lysstriben fra Topplanterne og var i samme Nu i tre Spring henne ved Kahytsnedgangen. Han rev Lugen op, var i et Sæt ved Foden af Trappen, — og saa fulgte en rasende Banken paa den aflaaede Dør:

„Hr. Oberløjtnant — Hr. Oberløjtnant, Skib om Bagbord — uden Lanterner.“

Han dunkede, han brølede, han sparkede, — han skreg som en vild, men fik intet Svar.

Kammeraten stod et Øjeblik maalløs. Derpaa styrtede han hen til Lønningen Styrbord og raabte Varsko til U-Baaden. Nogle Mænd kom tumlende op ad Leiteren lige tilpas til at blive omtrent blændet af den vældige Lyskegle fra en Projektør, der sad saa højt, at den kun kunde være anbragt paa Taarnet af en Panserkrydser.

Løjtnant Mallock havde i det Moment, Panikken opstod, trukket i Taagehornet. Panserkrydseren laa stik Bagbord, saa at U-baadens Projektør, der ikke kunde række over Skonnertens Lønning, var unyttig.

Forresten ogsaa overflødig, thi da den store Projektør atter blev slukket, saa man med forfærdende Tydelighed et Kanontaarn med tre Par glubsk gabende Munding, et Par 24 cm.s, et Par 32 og et Par 44. — „Tilbage allesammen!“ kommanderede en af U-baadens Officerer, sandsynligvis Næstkommanderende, der havde besluttet at overtage Ansvar og lade sin Chef i Stikken.

Han raabte ud over Lønningen til U-baaden:

„Maskinmester Kørner! Vær klar ved Tankene til at dykke ned, — kap Linerne, I, derhenne.“

I samme Nu følte han sig grebet bagfra og kastet i Dækket. De engelske Orlogsgaster, der hidtil havde været formummet som Spanioler, fo'r løs paa hans Folk med skarpladte Revolvere og Knivbajonetter. Leiden var halet op, saa al Tilbagegang var spærret.

Midt i Larmen drønedes et Skud fra Krydseren som Opfordring til Overgivelse.

Den Del af Undervandsbaadens Mandskab, der ikke var gaaet om Bord i Sejleren, stimlede nu under Raab og Skrigen

sammen paa dens Dæk, hvor de tumlede ganske planløst om mellem hinanden. Med Tabet af baade Chefen og Næstkommanderende var Disciplinen brudt uopretteligt sammen.

Et Par løse Skud til fra „Royal Oak“, thi dens Kanontaarn og Projektør var det, der skabte Forvirringen, gjorde det fuldstændig af med de tiloversblevne Befalingsmænds haabløse Forsøg paa at sætte sig i Respekt. Paa een Gang var der en, der skreg paa Pardon, og Raabet blev straks gentaget af en halv Snes andre. Kaptajn Jefferson satte Raaberen for Munden og befalede dem at kaste alle Haandvaaben udenbords.

Imidlertid havde „Royal Oak“ sat en Chalup ud med fuldt bevæbnet Mandskab. Den kom til Syne i Projektørlyset agten om Skonnerten, og Synet af de mange Geværpiber og Patronbælterne uden paa de blaa Stortrøjer fremkaldte et jublende Hurra fra „Escorial“s Besætning.

„Besætningen fra U. 19 — 28 Mand ialt — befinder sig som Fanger paa „Escorial“, tre af dem saaret under Kampen paa Dækket af Revolverkugler. Intet Tab paa vor Side.“

Det var den Melding, som Kaptajn Jefferson tyve Minutter efter aflagde til Chefen for „Royal Oak“, Commander Lord Camberwell, efter at have ladet sig sejle over til Krydseren med Chaluppen.

„Godt, Kaptajn, De skal blive nævnt

ved Navn i Rapporten. Næst efter Dommer Cooper-Sternly er det Dem, der har Æren for denne lykkelige Ekspedition.“

Jefferson takkede for Udmærkelsen.

Da han lidt senere belavede sig til at træde af, bemærkede han:

„Denne unge Dommer, Mylord, kunde jeg nok have Lyst til at hilse lidt nærmere paa; han maa jo være en ren Henry Morgan.“

Lord Camberwell smilede. „Lagde De Mærke til den blege Yngling med Krykkerne, han, der besøgte mig i min Kahyt, lige inden vi gik fra Portsmouth. Det var Deres skinbarlige Korsar.“

„Hm-m.“ brummede gamle Jefferson og rynkede Brynene. „Hvem skulde ogsaa ane, at der kunde sidde saadan en Hjerne paa saadan en Splejs.“



MAN ska vogte sig for Poppedrengene. Papegøjesygen har hærget „Louisiana“s Besætning ikke saa ganske ufarligt. Fem Patienter maatte indlægges paa Øresundshospitalet — før „Louisiana“ sejlede til Oslo.

THORSHAVN indviedes fornylig under stor Festivitats for Byens Indvaanere.

KONGESKIBET „Dannebrog“ skal i Aar være under Kommando fra medio Maj til medio Juni og fra a. 7. Juli til 10. Oktober.

Foruden Chefen, Orlogskaptajn Barfod, skal følgende Søofficerer forrette Tjeneste om Bord: Kaptajn Mægaard (Næstkommanderende), Kaptajnløjtnant Petersen og Søløjtnant Lorck.



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 «nogets» for mangen en ung Mand i den Alder, hvor man skal lægge en god Ballast for Fremtidens Sejlads gennem Livet.

IV.



HUSKER du fra din Barndom, jeg fortalte dig Legenden om de to Engle? Vorherre sendte den ene til Jorden for at sanke Bønner, den anden for at høste Tak. Den første vendte tilbage stønnende under en uhyre Byrde af fortvilede Bønner; den anden Engel havde kun en lille Smule Tak paa Bunden af sin Sæk.

— — —
Dette passer vist godt med de flestes Erfaringer.

Vent ingen Tak, siger et gammelt Ord, Utak er Verdens Løn. Mange vil vist erkende, at det kniber for dem at være taknemmelige. Din Fader sagde en Dag bitter til mig: „Ja, vi render til Vorherre, naar det kniber for os, men naar vi klarer os, skænker vi ham ikke en Tanke.“

Jeg tør ikke paastaa, om de fleste har det saadan. Med mig selv er det i hvert Fald ikke Tilfældet mere. Nu falder det mig oven i Købet lettere at takke end at bede.

Naar noget godt times mig — naar et Arbejde lykkes for mig — da udvider mit Sind sig rent uvilkaarligt i en Tak til Vorherre — mange Gange daglig burde vore Tanker gaa med forundret Glæde mod Himlen. Hvis vi ikke har det saadan, behøver det nu slet ikke at skyldes Haardhed og Hjertekulde. Man kan godt føle dyb Taknemmelighed uden at faa nogen Tak frem. Selv om denne slet ikke føles, kommer det ikke nødvendigvis af Ondskab og Ligegyldighed.

Efter min Erfaring synes jeg slet ikke Taknemmelighed er nogen nævneværdig Dyd, thi hvis man vil tvinge sig til at føle den, er den intet værd. Taknemmelighed er et Udbrud af en rent uvilkaarlig Glæde. Den blusser op i os som en Glød, der fanger vort Sind.

Hvis Folk takker for lidt, er det, fordi de glæder sig for lidt. I strenge Tider spørger mange: „Har vi maaske noget at være glade over?“

Det har vi nu alle — vi tænker blot ikke derpaa. Der er et gammelt Ord, som siger, at man skønner først ret paa, hvad man har mistet. Vi tager vor Sundhed og Arbejdskraft som en Selvfølge, indtil de bliver os berøvet — da forstaa vi først ret, hvilket Paradis vi er uddrevet fra. Alle Legemets Funktioner passer sig selv, vi skænker dem ikke mange Tanker — før der bliver Kludder med en af dem, saa bliver vi hede om Ørene, ja, saa er det da rent galt fat, saa tænker vi slet ikke paa, hvor naturligt det er, at der nødvendigvis maa komme et eller andet i Vejen med vort Maskineri. Og selve Livet — vi

beklager os tit over det, harmes over dets Tilskikkelser; men i Reglen klammer vi os dog til det, naar det er i Fare. Vi tænker for lidt over Livets simple Goder, mens vi har dem — vi er altfor optagne af at ærgre os over, hvad vi mangler. Som Fiskerens Kone sagde, da hendes Mand bebrejdende spurgte, hvor hun kunde være saa glad over de Smaaafisk, han i en hel Nat havde faaet i Garnet: „Jo, lille Fa'r, du tænker paa den store Bunke Fisk, der kunde have været i Garnet, og ærgrer dig — jeg ser paa de Par Stykker, der er, og glæder mig over dem.“

Jeg har nu vænnet mig til at tænke, naar jeg om Natterne ligger og ikke kan sove: Gud ske Lov, at jeg dog har en god Seng — der er desværre mange Ulykkelige, som ikke en Gang har det.

Og, min kære Dreng, naar du vaagner op efter en haardt tiltrængt Hvile og tørner ud, saa fyld dit Sind med Jubel over, at du endnu lever og er karsk og kan arbejde paany. Der kan jo paa Søen være Stunder, da Bekymringer vil kvæle Glæden, men i alle Livets Forhold kan man dog tvinge Tankerne til at samle sig om — i værste Fald: at man har hvilet og endnu lever, at en Stund er skænket os paany. Man kan vænne sig, ligefrem opøve sig til at begynde Dagen som Fuglen, der ikke gør sig Bekymringer for Dagen, men simpelthen flyver ud med sin Morgensang, genfødt ved Nattehvile.

— — —
Min kære Dreng, tænk dig aldrig Vorherre som en vranten Skatmester, der tæller vore Taksigelser og straffer os, hvis vi glemmer at sige Tak.

Du maa vide, at Takken og Glæden bærer Lønnen i sig selv. Bekymringerne svækker os kun.

Frygt er jo i Virkeligheden den største, den eneste virkelige alvorlige Fare. Jo mindre vi end ser den, desto lettere overvinder vi den. Som en Skipper, der tvinges i Kamp med Elementerne, ikke filosoferer over, hvilket Overtag Naturens Kraftudfoldelse kan faa over ham, men samler sine Folk og koncentrerer alle sine Bestræbelser for at styrke sine Magtmidler — saaledes hør vi begynde Dagen med at opregne alt, hvad vi har af Goder, glæde os derover, takke derfor og øse Mod deraf. Lad da Døgnets Bekymringer komme an, Fjenden vil finde os stærkere, end han troede.

Jeg véd godt, at du vil finde Kammerater, der vil indvende: „Dette kan ikke hjælpe mig; jeg er saa fattig, saa plukket for Haab, at jeg bogstaveligt intet har at glæde mig ved eller takke for!“

Og jeg véd fuldt vel, at Mennesker kan have det meget svært. Men jeg antager dog ikke, nogen Sjæl er glædesløs og uden Grund til Tak. Saadanne Mennesker har ladet sig hypnotisere af deres Sorger som af et Slangebid — de maa rive sig løs og se sig om; Livets Glæder er for os alle — ogsaa for dem, naar de vil tage dem.

Denne Antagelse støtter jeg især paa en bestemt Kendsgerning. Man skulde mene, at hvis noget kunde nedslaa Haabet og Modet hos et Menneske, da maatte det være et haabløst, aarelangt Sygeleje uden ringeste Udsigt til Helse. Men jeg har lagt Mærke til, at saadanne Ulykkelige i Reglen netop er fyldt af Glædens og Takkens Kraft, ja, de kan endog sprede Haab og Lys ud fra deres Seng — de har faaet Ro i Sjælen.



de fordrer intet mere, de glæder sig over, hvad de hver Dag faar.

Og det er det, min kære Dreng, det gælder om: at vi samler vort Sind om, hvad vi har. tvinger Tanken bort fra, hvad vi utaalmødig kræver.

I en saadan Stemning skulde man helst altid leve.

Tænk nu rigtigt over dette!

— — —
Din Moder.

Tunfiskekødets Efterspørgsel

VORE sydlige Naboer var stærkt interesserede i det store Tunfiskeri, vi havde i Sommer. De fulgte med Spænding Beretningerne fra Fiskepladserne, indtil omsider tyske Fiskere



En forundret Tilskuers foran Kæmper

triumferende kom hjem med en af de saa omtalte lækre Kæmpefisk, som vejede ca. 500 Pund.

Og da Fiskens Kød i høj Grad tiltalte Tyskernes Ganer, blev Efterspørgslen meget stor.

Om det saa var selve Fiskeskelettet blev det afsat til høj Pris til et Musæum.

Saa fremt de mere sjældne Kæmper atter vil aflægge Visit til Sommer, kan de være sikre paa en hjertelig Modtagelse.

Ved Middelhavets Kystbyer er man begyndt at eksperimentere med Tunfiskekød i Daaser i en betydelig højere Grad end før i Tiden, da man næsten slet ikke regnede med denne Fisk som en særlig efterspurgt Artikel.

Nu maa det altsaa være gaaet op for Mængden, at det røde Fiskekød er up to date, og naar først der gaar rigtig Geschäft i en Husholdningsartikel, bliver det nok ikke saa let i Fremtiden for Kæmpefiskeren at undgaa Hermetikfabrikens Daaser eller Fyrsternes Tafler.

LÆGEHJÆLP om Bord spiller jo nu i vore Dage en betydelig større Rolle end tidligere. Men mangen Gang i Fragtskibene maa man jo klare sig saa godt man kan med de forhaandenværende Midler. Gamle Hovmester *Ole Hansen*, som man almindeligvis kaldte Medicinmanden indenfor D. F. D. S.s Flaade, sørgede med en rørende Omhu for sit Mandskab. Foruden at have gennemgaaet et Samariterkursus havde han faaet stor Lægevidenskab i Tidens Løb. Han medførte altid en stor Medicinkasse, og desuden havde han stadig en Forsyning af Rosenborg Brøndanstalts anerkendte medicinske Mineralvande, Karlsbadervand, Vichyvank, Fachingervand m. fl. a. om Bord. Med disse helsebringende Vande, som jo stadig kan rekvireres fra Anstalten, kurerede han en Mængde Søfolk for forskellige Onder. Det glædelige er nu, at mange Sø-Restauratører og Hovmestre vandrer i den gamle „Medicinmand“s Fodspor og anvender Vandet som den bedste Medicin i en Mængde Sygdomstilfælde.

KOMMANDØR *Louis Dornonville de la Cour* tiltræder den 25. Marts d. A. — i Forbindelse med havende Tjeneste — Posten som Chef for Københavns Sødefension.

Ved Afslutningen af indeværende Skoleaar fratræder Kommandør *V. J. A. Harttung* og tiltræder Kommandørkaptajn *G. Hansen* Posten som Chef for Kadetskolen. Ved Afslutningen af indeværende Skoleaar fratræder Kommandør *L. Dornonville de la Cour* og tiltræder Kommandørkaptajn *F. Helmers Trap* Posten som Chef for Officersskolen.

Kommandør *V. J. A. Harttung* ansættes fra 1. Oktober d. A. i Stillingen som Kommandant i Nyboder.

AF Aarsberetningen fra „Danske Navigatørers Bibliotek“ fremgaar det, at man nu raader over en Bogsamling paa 6965 Bind. Der er i Aarets Løb tilgaaet 501 Bind, og Udlaanet har udgjort 11,476, af hvilke 945 var Faglitteratur, Resten Skønlitteratur.

Biblioteket har i Aarets Løb modtaget Støtte fra Undervisningsministeriet, Foreningen til Søfartens Fremme, Dansk Dampskibsrederiforening, Skrikes Stiftelse og de nautiske Foreninger.

VED kgl. Resolution er der meddelt Kontreadmiral i Flaaden *F. Cold* Afsked i Naade fra den 25. Marts d. A. med Pension efter Tjenestemandsløven.

Kontreadmiralen, der træder tilbage, kan ved sin Fratræden se tilbage paa en udmærket Tjeneste i vor Marine igennem et saa langt Tidsafsnit som 40 Aar.

Blandt de betydeligste Poster, Kontreadmiralen har beklædt, skal kun nævnes Adjudantstillingen hos Majestæten i Aarene 1912—15, senere Chef for Fiskeriinspektionen under Island og i 1919—22 Stabschef hos den kommanderende Admiral, ligesom i Aarene 1923—27 Chef for Søværnets Adjudantstab og Jagtkaptajn igen hos Kongen. Herunder var det, at Kontreadmiralen i 1926 var Chef for Flaadeafdelingen, som førte Kongeparret til Island og Færøerne. I 1927 blev C. Chef for Københavns Søndefension og ved Kontreadmiral *Topsø-Jensens* Fratræden for et Stykke Tid siden overtog C. Posten som Chef for Flaadestationen. Det turde være selvsagt, at gennem alle de mange Aars Aktivitet er Admiralen kommen i Berøring med en Mængde Marinefolk og saa at sige alle Kredse indenfor den maritime Verden, men desto glædeligere maa det være for den afgaaende Marineofficer at erfare, at fra alle Lejre lyder de bedste Lovord om hans Embedsførelse og personlige gode Egenskaber i de svundne Aar.



KONGEPARRET I CANNES

SOM en aarlig tilbagevendende Begivenhed opholdt Kongeparret sig atter i Aar ved Rivieraen, hvor Majestæten som den ivrige Sejlsportsmand, han er, selvfølgelig deltog i de store Kapsejladser ved Middelhavskysten.

Ved de forskellige Løb klarede Kongen sig stolt, som han plejer. Med Yachten „Dana“ tog Majestæten enten første, anden eller tredje Præmie, ligesom det formede sig. Og Dronningen var altid en af de mest interesserede Tilskuere.

Paa Billedet ser vi Majestæten paa Værftet kort forinden en Stabelafløbning af en ny Yacht.

Afskedsstunden formede sig ligesom de forudgaaende Aar. De sidste Dage med festlige Udflugter og Aftenfester, indtil endelig Ekspressens Fløjt forkyndte Afrejsen.

Paa Tilbagetoget aflagde Kongeparret en kortere Visit i Berlin forinden den sidste Jernbanetur tilbage til Hovedstaden.



Majestæten besøger sammen med Direktor Vett o. f. a. Notabiliteter et Baadebyggeri i Cannes.

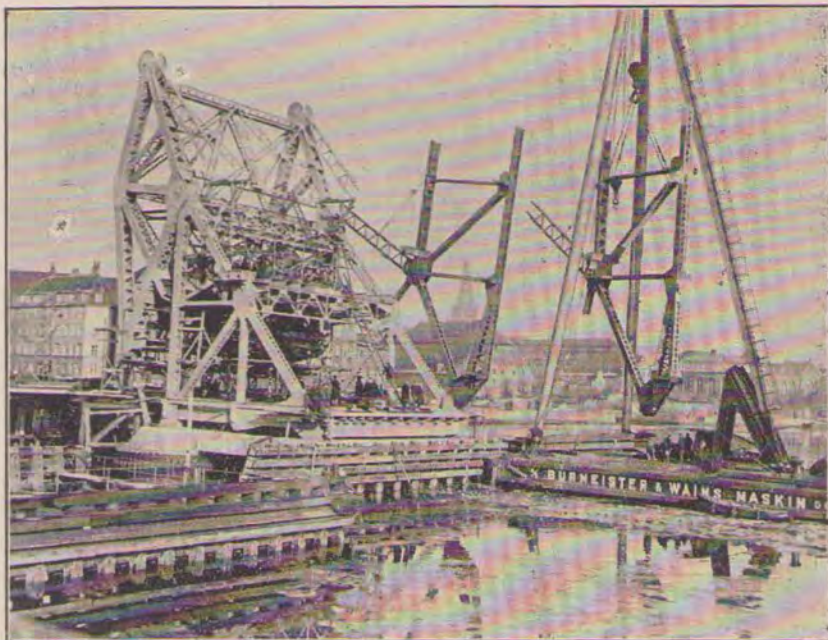
DEN MIDLERTIDIGE LANGE BRO

DET er ikke saa lille et Stykke Arbejde, man udfører ved den midlertidige Langebros Ophugning over Kalvebod Strand.

Selv om man ikke regner med, at den skal kunne holde til den store Trafik saa meget længe, saa maa Ingeniørerne dog være indforstaaet med, at Arbejdet maa gøres saa grundigt som muligt for alle Eventualiteters Skyld.

I den førstkommende Tid vil, saafremt Vejret ellers tillader det, der blive sørget for, at en betydelig større Arbejdsstyrke sættes ind, da det gælder om at faa Broen farbar for Trafik saa snart som muligt.

Naar saa den er færdig, paabegyndes Arbejdet paa den ny Langebro. Og naar saa den er færdigbygget, skal den midlertidige Bro overflyttes til Knippelsbros umiddelbare Nærhed, hvor den atter skal gøre Tjeneste, indtil den ny Knippelsbro ser Dagens Lys.



FRA Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sattes fornylig et Dieselmotor Fragtskib, Værftets Byggenummer 566, bygget for Regning Herrer Skibsredere A. F. Klavness & Co. A/S, Oslo, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas' højeste Klasse.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 390' — 0" × 55' —

0" × 37' — 0", og Bæreevnen er ca. 8100 Tons d. w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle ca. 5000 I. H. K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektirsk drevet.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet „Corneville“.



Et Eventyr i Middelhavet

Af Ad. Pederstrup

Eftertryk forbydes.

DET var Skærsommer for alle mine Forhaabninger, da jeg som Passager en skønne Morgen be- traadte Dækket paa en af *Messageiri-Maritimes* prægtige Dampere i Oran for at vende Afrika Ryggen og gaa tilbage til Marseille.

Afskedsnatten havde formet sig som en herlig Fest mellem Venner og Veninder indenfor den lille Kreds, jeg under mit Ophold havde sluttet mig til.

Nu var jeg altsaa atter paa Havet, og den forfriskende Søluft indaadede jeg med Fryd. Jeg var jo ung den Gang, og Vandringens Aand havde ganske fyldt min Sjæl. Kærligheden til Eventyr havde laant mine Fødder Vinger, og Romantikens Glans havde draget mig til andre Himmelegnes Lys og Skygge.

Den sidste Nat i Afrika ved Bægerklang og Dans havde imidlertid bevirket, at jeg maatte begynde Sejladsen med at gaa til Køjs for at nyde nogle Timers Hvile.

Mine Tanker kredsede om Afskedsfesten og dens Deltagere, da jeg sov ind i Drømmelandet . . .

Jeg befinder mig paa Dækket.

Dagen hælder, der er ikke en Sky paa den rene, blaa Himmel, Havet hviler saa roligt — som i dybe Tanker.

Europa vinker forude.

I Morgen ved denne Tid, tænkte jeg, skal jeg atter skue den smaragdgrønne Bred, de grønomkransede Bjerge, de mangeformede Øer indhyllede i den synkende Sols ubeskrivelige Straaleglans.

Jeg glædede mig.

Inde fra Salonen høres pludselig muntre Stemmer fra et ungdommeligt Selskab, der begynder at fange min Interesse. De fester, Kinderne blusser, Øjnene straalere, Taler lyder som Sang, stadig blandet med klokkeklar Latter.

Jeg er selv opfyldt af den mildeste, fredeligste Stemning, tavs og lykkelig.

Himmel, Hav og Mennesker virker paa mit Sind med samme betagende Magt, en Tilværelse, der gør mig saa uendelig glad over at leve.

Pludselig kommer en ung Dame fra Selskabet ud paa Dækket. Med den mest yndefulde Naturlighed

sætter hun sig i den ledige Stol ved min Side, og som den naturligste Ting af Verden tilkaster hun mig Spørgsmaalet:

— De føler Dem vel ikke generet af vor Lystighed inde i Salonen, min Herre?

— Absolut ikke, tværtimod, Frøken.

— — —

Noget efter er vi som gamle Bekendte.

Jeg faar at vide, at Selskabet er paa en Slags Bryllupsfærd, saadan som unge Mennesker af god Familie kan finde paa under Sydens Sol.

Brud og Brudgom er paa Vej til Frankrig, hvor den endelige Afsked skal tages i Brudeparrets fremtidige Hjem i Marseille. Med en omgaaende Damp retournerer saa Selskabet tilbage.

Den ene Fortrolighed er ofte den anden værd hos unge rejsende Passagerer, og før den unge Dame forlader mig, er hun ligeledes en god Del inde i mine Af-færer.

Det er Aften, vi skærer over Middelhavets store, brede Alfarvej, hvor snart sagt Alverdens Skibe passerer frem og tilbage for os. Sceneriet er pragtfuldt og afvekslende.

Fra Bryllupsselskabets Salon, hvor man stadig fortsætter det festlige Samvær, kommer min lille Dame mig atter i Møde og standser min Promenade-tur.

— Et Øjeblik, min Herre, udbryder hun leende.

Ligesom om hun gættede mit inderligste Ønske i denne herlige Aftenstund, retter hun det velkomne Spørgsmaal til mig:

— Om jeg kunde ønske at være med i Selskabet inde i Salonen?

Jeg behøvede sandelig ikke at aabne Munden for at udtrykke min Taknemmelighed, mine Øjne ligefrem straalede af Glæde. Det maatte da være tilstrækkeligt Svar, tænkte jeg, men jeg tilføjede: "I saa Fald maatte jeg da først ordne mit Toilette lidt, min Frøken!"

— Godt! smilede hun vel fornøjet og fortsatte:

— Jeg vil forberede Deres Entré og venter Dem her tilbage om en lille Stund, min Herre!

Ved min Tilbagekomst overraskedes jeg ved, at min lille, elskelige Dame paa den mest fortrolige



Maade tog mig under Armen, idet hun bad mig gøre hende en lille Venskabsstjeneste.

— Ser De, begyndte hun, jeg har en kær Veninde derinde, og hende kunde jeg ønske, De vilde interessere Dem for. Hun vil maaske forekomme Dem lidt tilbageholdende i Begyndelsen, men bryd Dem blot ikke om det. Resten skal jeg nok ordne. Vil De?

Jeg svarede selvfølgelig Ja! Men, tilføjede jeg en lille Smule betænkelig, jeg behersker jo ikke fuldt Deres Sprog, min Frøken, saa jeg er bange for, — De forstaar, — min Konversation bliver ikke videre aandrig.

— Bryd Dem endelig ikke om det. Jeg har fortalt Selskabet, at De er født oppe ved Nordpolen, altsaa en komplet afkølende Kavalier, saa De bliver saamænd en hel Attraktion for os Alle.

— Ja, naar De mener det, min Frøken, saa *allons!*

Lidt efter blev jeg unægtelig Midtpunktet for det muntre Selskabs Opmærksomhed for et Øjeblik, for Resten nogle Minutter, som jeg næsten vilde have følt pinlige, hvis ikke min lille Dame i den Grad havde ført Ordet for mig, saa smidigt og behændigt, at jeg efter den første Forfjamskelse ligesom begyndte at føle mig som et lille Led i Kæden



Jeg rejste mig nolende.

Det næste jeg skulde til, blev altsaa Opgaven med Veninden, som min lille, venlige Fe havde bedt mig om, —

Vedkomende var, flygtigt set, en stillestaaende Skønhedsaaften, ganske modsat Veninden. Hun gjorde nærmest det Indtryk paa mig, som om Omverdenen var hende komplet ligegyldig.

Hvordan mon hun tager til Takke med dig, tænkte jeg.

Efter megen Besvær lykkedes det mig imidlertid at faa hende interesseret angaaende det daglige Liv under nordligere Breddegrader.

Jeg forsøgte, saa godt som jeg formaaede, paa hendes Modersmaal at skildre en Bryllupsfest hjemme under jævne Forhold. Det faldt mig meget let, da jeg kort forinden Afrejsen havde været med til min Fæters Bryllupskalas.

Hans Indgang til det store Eventyr var saa dagligdags som tænkes kunde.

— — —

Min Dame afbrød mig forunderlig nok stadig med Spørgsmaal, som regelmæssigt efterfulgtes af hendes højlydte Forundring over, at der ikke maatte være Spor af Romantik i mit Hjemland, hverken før eller under Forlovelsen, endsige efter selve Ægteskabets Indgaaelse.

— Hvor maa det dog være kølige Naturer, deres Landsmænd der oppe i det høje Nord, indflettede hun som sin Bedømmelse af os.

Hendes Bemærkninger forekom mig overfladiske.

Og da der blev en lille Pause, benyttede jeg denne til at spejle efter den venlige Fe, som jeg nu kunde ønske i Nærheden for at staa mig lidt bi, men hun var intet Sted at se.

Atter gled Tiden med at betragte min Dame. Hun sad i dybe Tanker, lod det til. Pludselig rykkede hun sin Stol lidt nærmere min og blev nu ligesom meget mere interesseret.

Med et Blik fyldt af usigelig Varme udbrød hun:

— Er De ogsaa lige saa kold og ufølsom, som jeg forstaar Deres Landsmand maa være?

— Nej, min Frøken, det maatte da være en stor Synd i Deres Nærværelse, navnlig at være ufølsom, naar Skæbnen bringer én en saa stor Lyksalighed.

— Mener De virkelig det, De der siger, spurgte hun med et Blik, som næsten havde et Kærtogens Styrke.



Jeg tror, jeg rødmede let, da jeg forsikrede hende det. Jeg mente virkelig, hvad jeg sagde.

Atter rettede hun sine henrivende, spørgende Øjne paa mig. Aldrig havde jeg set saa skønt et Blik. Gid vi to blot var ene, tænkte jeg. Jeg vovede at foreslaa en Promenade, som hun til min usigelige Glæde indvilgede i.

Graciøst slog hun et Sjal om sine Skuldre, rejste sig og gik langsomt til Døren.

— — —

Vor fælles Veninde var nu sammen med en Herre kommen til Stede, hun bemærkede vor Afgang, og det forekom mig, hun var tilfreds med mig. Hun nikkede fortroligt og smilende.

Jeg opnaaede nu at faa den Skønne under Armen hele to Omgange langs Dækket. Det var rigtignok et Eventyr, tænkte jeg i min Salighedsrus.

Vi stoppede op, og i det blændende Lys fra en stærkt funkende Prismelampe mødtes vore Øjne i den sælsomme Blanding af Blikke, der ofte endog kan fortrylle Fremmede ved deres overvældende Styrke.

Min Gud, hvilke Øjne, tænkte jeg — fulde af Magnetisme og Muligheder.

Pludselig blev det mig klart, at jeg var foretsket. Det var ligesom hver Fiber i mit Legeme dirrede af Attraa.

Jeg maatte have Luft i et Udbrud af Fryd over denne Lyksalighedsstund, og jeg talte om Aftenens Skønhed og forsikrede min Dame, at jeg var henrykt over det lyksalige Tilfælde, der havde bragt mig i hendes Selskab.

Hun smilede, og det forekom mig, at hun rødmede let, da hun som tilfældig slap min Arm og foreslog, at vi atter vendte tilbage til Selskabet.

— Synes De ikke, det er underligt, at Skæbnen har ført os sammen? vovede jeg atter at fremføre.

— Jo!

Der var noget i hendes Blik, der sagde mig, at hun ikke var blind for mine Følelser over for hende. Men det underlige var, at jeg ikke tænkte paa — eller lyttede efter Stemmen. Jeg var saa ung den Gang.

Paa min indtrængende Bøn om at sætte sig udenfor et Øjeblik i mit Selskab, nikkede hun smilende sit Ja.

I nogen Tid sad vi sammen og saa ud over Havet; vi talte om Livet og om at leve det i Ungdommens Vaar.

— Har De ikke haft Skuffelser? spurgte hun med Alvor i Stemmen.

— Nej, svarede jeg med en let Skælven. Endnu ikke.

— Jeg tænkte det nok, fortsatte hun og sukkede. Vogt Dem for Skuffelser!

Atter mødte jeg hendes funkende Øjne, og jeg ligesom følte, at hun var bekymret. Paa mit aaben-

hertige Spørgsmaal desangaaende fik jeg kun et — maaske — som Svar.

Det var en sælsom Samtale af at være den første — saa fint fortrolig, at den syntes som et Møde mellem gamle Venner, snarere end af Fremmede. Vort Venskab var hurtigt sprunget ud til fuld Modenhed, mente nu jeg.

For tredje Gang havde jeg forhindret vort Tilbagetog til Selskabet, da jeg greb hendes Haand og spurgte, om vi ikke oftere skulde mødes, maaske i Marseille? Det kunde hun ikke love mig, men hun selv haabede det.

Svaret klang som et Te-Deum i mine Øren, og jeg følte en bævende Glæde, saa at jeg saa langt ud i Fremtiden med dens brede og store Muligheder.

Jeg var jo saa ung den Gang.

Ligesom vi stod i Begreb med at rejse os, kom min første Veninde forbi med en yngre meget alvorligt udseende Kavaller.

De gestikulerede og passiarede ivrigt sammen, og jeg syntes, som om det gav et Sæt i min Skønne, da de stirrede paa os.

Et Øjeblik efter var de i vor umiddelbare Nærhed.

Jeg rejste mig nølende. I dette Moment kom det saa ubelejligt.

— Naa, her sidder de to forsvundne Selskabsfugle, udbrød Veninden muntert, idet hun tog min Dame, som ligeledes havde rejst sig, under Armen:

— Man har ellers savnet dig, Genéwieve — og henvendt til mig kom det ligesom let bebrejdende: — Og Dem, Monsieur Nordpol, De er vist bange for at smelte indenfor.

— Tak for Promenadeturen, min Herre, fik min Dame lige sagt til mig, forinden hun ved Venindens Side begav sig ind i Salonen.

Jeg vilde hastigt følge efter, da Herren greb mig let i Armen og med et: — Undskyld, jeg maa tale et Par Ord med Dem, stoppede mig.

Uden at ane, hvad han kunde have paa Hjerte betragtede jeg ham nøjere. Det var den samme Herre, som jeg flere Gange havde set inde i Salonen, stirrende paa mig og min Dame

— Maa jeg rette et Spørgsmaal til Dem? Hvorledes forklares den særlige Interesse, De udviser mod Mademoiselle Geuiwieve? begyndte han.

— Skylder jeg Dem Svar paa dette Spørgsmaal, min Herre, svarede jeg nølende.

— Maaske, naar jeg fortæller Dem, at det er min Søster, det drejer sig om.

Min Stemme skælvede lidt, da jeg svarede:

— Hvad om jeg nu nærede alvorlige Følelser for Deres Frk. Søster?

— I saa Fald maa jeg gaa ud fra, at de gengældes! Der var en tør Sarkasme i hans Tone og en Spot



i Blikket, der sagde mig, at jeg skulde være forberedt paa alle Eventualiteter. Jeg blev derfor ikke forundret, da han fortsatte:

— Under de nordlige Breddegrader, hvorfra De stammer, ser man jo ganske anderledes flygtigt paa et Sværmeri end blandt os. Og hvis derfor min Søster virkelig efter et saa kort Bekendtskab skulde interessere sig for Dem, maa De forstaa, at det beror paa Dem at trække Dem tilbage i Tide Deres kolde Ro vil sikkert ikke tage Skade deraf.

Atter hvilede hans spodske Blik paa mig, da jeg svarede:

— Vær blot ikke bekymret for Deres Frøken Søsters Bekendtskab med mig.

— Godt, svarede han, vi ser Tiden an, min Herre.

Lidt efter var vi atter i Salonen, hvor man var i Færd med at afbryde Festlighederne.

Min venlige Fe og mit Hjertes Udkaarne stod i fortrolig Samtale, da jeg ganske ubehersket traadte hen til dem for endnu en Gang at komme til at tale med Frk. Genewieve.

Atter kom den vidunderlige Fe mig til Undsætning paa sin ubegribelige Facon.

— Vi har lige staaet og talt om Dem, Monsieur Nordpol. Deres kolde Temperament gør Lykke, kan jeg forsikre Dem.

Jeg takkede selvfølgelig. Frk. Virernant, min venlige Fe, greb atter Konversationstraaden: — Tænk Dem, min Herre, min Veninde, Genewieve, deler slet ikke vor Opfatteuse, at De er saa isnende kold, hvilket hun næsten er bedrøvet over.

Jeg betragtede Genewieve meget nøje, og hun taalte min Undersøgelse uden tilsyneladende Forlegenhed.

— Frøken Genewieve, sagde jeg lidt efter, da Bruden og Feen havde forladt os, og jeg fik Lov at være ene med hende: — Hvorledes kan jeg have forarsaget, at De skulde være bedrøvet, som Deres Veninde udtrykte sig.

— Forstaaer De da ikke ... Deres ... mere fik hun ikke udtalt.

Mine Følelser var i et saa kaotisk Oprør, at jeg slyngede Armene om hende og pressede mine Læber ubarmhjertigt imod hendes i et Kys, som kun to forstod Betydningen af.

— *Mon dieu*, sukkede hun med en pludselig Rødme paa sine Kinder og en let Nervøsitet i sine hurtige Ord. — De har misforstaaet ... og jeg ... jeg maa tale med Dem.

Den stillestaaende Skønhed var pludselig bleven forvandlet til en fyrig, rastløs og impulsiv Kvinde.

Hun gik hurtigt ud paa Dækket. Jeg sammenlignede hende i dette Øjeblik med en Fugl, saa let trippede hun forud, at hendes Fødder næppe syntes at berøre den lange Løber.

Jeg fulgte mekanisk efter, til hun stoppede op. Vi satte os paa en ensom Bænk, og hun begyndte, med en let Skælven i Stemmen:

— Lov mig ikke at blive vred, naar jeg nu vil forklare mig. Det lovede jeg, og hun fortsatte: — Jeg nærrede dyb Kærlighed til en ung Mand i vort Selskab, og han sikkert ogsaa til mig; men han har været altfor undselig til at erklære sig, thi endnu er det ikke sket, skønt jeg har kendt ham i flere Aar, derfor besluttede min Veninde, da hun havde talt med Dem og erfaret, at De var en Nordbo, at lade Dem være ...

— en Slags Kanonføde, indflettede jeg hastigt, skønt Harmen næsten kvalte min Stemme. Jeg skulde ved min Flirt med Dem opflamme ham. Ikke sandt.

Hun hævdede sine Øjne, og med et Tonefald, der næsten gjorde Ordene til Kærtegn, sagde hun blidt:

— De lovede mig ikke at blive vred!

Hun hævdede samtidig sin Haand med en udtryksfuld Gestus og lagde den paa min Arm som for at hindre mig fra at staa op og vende hende Ryggen. Hun fortsatte næsten skamfuldt:

— Min Veninde ansaa Dem alt for kold og rolig til, at Deres Følelser vilde komme i Oprør ved at spille den Rolle, som De paa Grund af Sprogets Vanskeligheder vel ikke ret forstod, De blev tildelt.

— Nej, min Frøken, svarede jeg tørt. Det var der ikke Tale om. Men svar mig blot ærligt: Hvorledes kunde De være med til at spille den Komædie med mig?

— Jeg anede slet ikke min Venindes Plan, før hun fortalte mig den, da De talte med min Broder.

— Ikke det? Og dog spillede De Deres Rolle saa godt!

— Tro mig, sagde hun saa usigelig kærligt, det var ikke Teater, det var Virkelighed. Det var mig selv og et Udslag af mine Følelser ...

I Maaneskinnet saa jeg i hendes Øjne smaa violblaa Funker som af en ulmende Ild, der var antændt af et vulkansk Hjerte, opfyldt af en dyb lidenskabelig Naturs Fylde.

— — —

Jeg sprang op, og uden et Sekunds Varsel slog jeg mine Arme omkring Genewieves Hals og trykkede hende til mit Bryst, medens hun hviskede: — Vi to tilhører hinanden for Tid og Evighed.

— — —

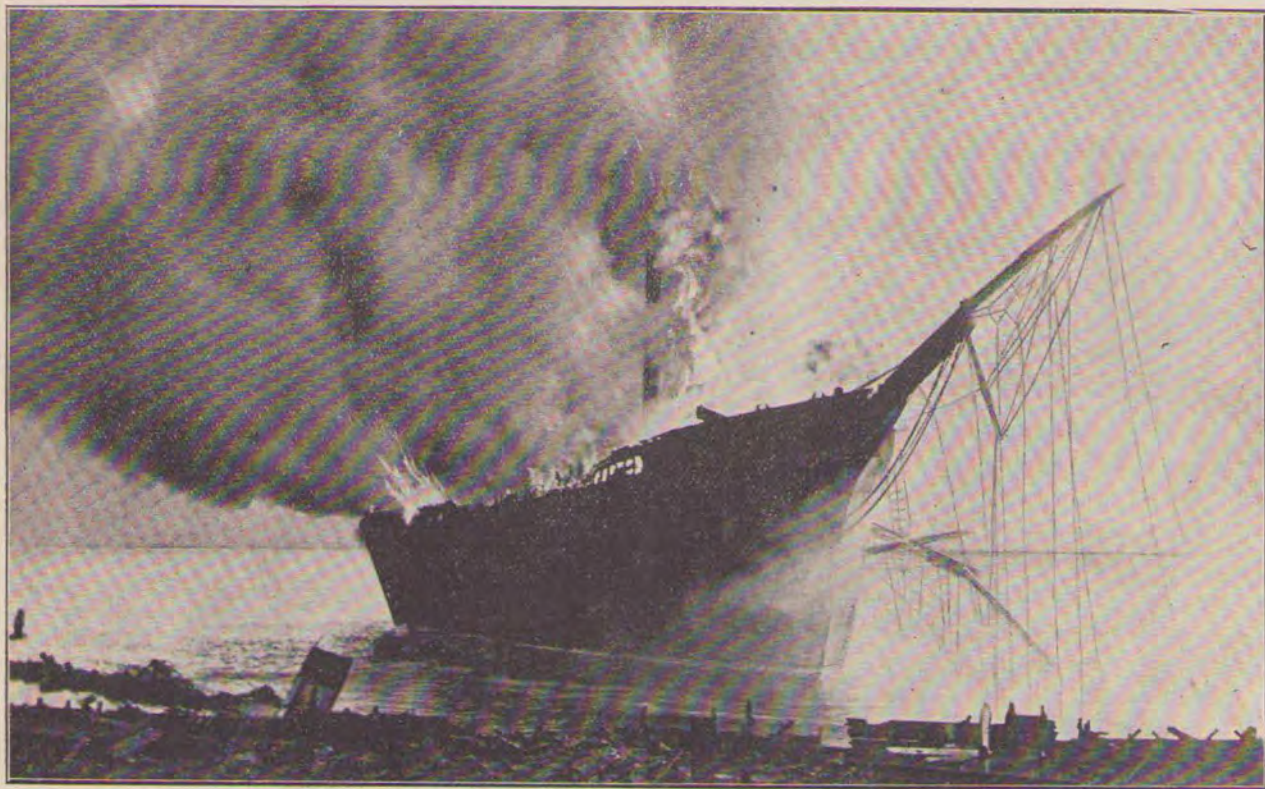
I det samme klang en stærk Kimen udenfor min Kahyt. Hele mit Eventyr var altsaa kun en Drøm. Min elskede Genewieve var forvandlet til en Hovedpude, som jeg vaagnede med i Favnen.

— — —

En forbistret Skuffelse, men — jeg var jo saa ung den Gang.



„GARTHPOOL“S ENDELIGT



EN gammel, herlig Veteran fra de 7 Søer, „Garthpool“, eksisterer ikke mere. Den strandede og lyste ved et mægtigt Baal for sidste Gang over det Hav, som den havde prydet.

Den gamle, stolte Svane kunde løbe mellem 13 og 15 Knob, og den har gjort over 30 Sømil i Etmaalet. Det blev ofte meddelt, at „Garthpool“ skulde paa sin sidste Rejse, men Rederen, Sir William Garthwaite, satte en Ære i at holde Skibet sej-

lende, medens andre britiske Redere opgav Sejlskibsfarten. I Fjor var Barken 73 Dage fra Scilly Øerne til Adelaide, og den sidste Præstation var paa 23 Dage fra Kap det gode Haab til Adelaide Semafor.

Under Krigen var den stadig i Fart, og Sir William gav unge Sømænd Lejlighed til Uddannelse i Sejlskibsfart.

C. L.

GYMNASTIKLÆRERE ved Flaaden har gennemgaaet et Kursus i Morgengymnastik paa Kaptajn J. P. Jespersens hygiejniske Institut, og Systemet bliver nu prøvet paa Eksercerskolen.

Orlogskaptajn *Briand de Crèvecour*, der har overværet og selv deltaget i Kursuset hos Kaptajn Jespersen, har udtalt, at Systemet yderligere vil blive prøvet paa Ekspeditionsskibet „Fylla“s Togt til Island.

Morgengymnastikken erstatter ikke den almindelige Gymnastik, Indførelsen har først og fremmest et hygiejnisk Formaal, saa Marinerne lærer kropslig Renlighed og Hudbehandling. Især kan det have sin Betydning om Bord paa et Skib, der er i Søen lang Tid, og hvis Mandskab som Følge heraf af ikke faar megen Bevægelse. Afvaskning med en Frottévante kan der altid blive Plads til, og kan Systemet gennemføres selv i høj Sø og i et koldt Klima. De unge Marinere synes foreløbig at være glade ved Morgengymnastikken, og naar de har gennemgaaet de ti Øvelser og Badet, er de kvikkere og mere oplagt til Dagens Arbejde, end de plejer at være, saaledes paastaas der i hvert Fald.

DEN nye Fiskerihavn ved Mosede er nu taget i Brug af de lokale Fiskekuttere.

FHV. Skibsfører Krull-Hansen, Marstal, har modtaget Meddelelse om, at hans Søn, Maskinmester P. Thygesen-Hansen, der var Førstemester om Bord paa Damperen „Gudrun“, tilhørende Dampskibsselskabet „Torm“, er afgaaet ved Døden i Dakar som Følge af nogle alvorlige Kvæstelser, han paadrog sig ved en Automobilulykke 1. Juledag. Thygesen-Hansen, der blev nogle og tredive Aar gammel, efterlader sig Hustru og tre smaa Børn.

KAPTJEN *Ejnar Møller*, der var Fører i Albert Jensens Rederi, er for nogen Tid siden død ved et Ulykkestilfælde under et Ophold paa Island.

Dødsbudskabet har spredt megen Sorg i de Kredse, der stod den afdøde Fører nær.

Navigationsskolen oppe i Thorshavn afholdt i Aar for første Gang i den lange Aarrække, den har virket, en Maskinpasser- og Motorpasserprøve.

Tre Elever bestod Maskinpasserprøven og ikke mindre end 36, hvilket vil sige allesammen, bestod Motorpasserprøven.

Ovenikøbet kunde Skolen meddele, at ved den sidstnævnte Eksamen var der en Elev, som opnaaede 28 Point, hvilket er det højeste Pointstal, der kan gives. Et ovenud fint Resultat.



en enkelt overlevet, nemlig Skipperselvmodet, naar Skuden er ved at gaa til Bunds.

De Skribenter, der har behandlet det store tyske Skib Monte Cervantes Undergang, fremstiller nemlig Kaptajnen som en national Søhelt, fordi han frivillig gik ned med Skibet.

Man faar bl. a. at vide, at Kaptajnen led „Sømandsdøden“, da han blev trukket med ned i Dybet, idet Skibet krængede over, og dets Undergang kun var et Spørgsmaal om Minutter. „Da stod Kaptajnen stolt paa Broen,“ skriver d'Herrer, „frejdig og kæk“ osv. Officererne og de faa Mand af Besætningen, der endnu var om Bord, skyndte sig ned i Redningsbaadene. Et Par af Styrmandene løb op paa Broen, de søgte energisk at overtale Kaptajnen til at følge med i Baaden, alle var jo reddede: „men den gamle, hvidhaarede Sømand vilde ikke forlade sit Skib. — Jeg maa være tro mod Søens Traditioner, sagde han. Jeg bliver paa min Post — til det sidste. Giv min Hustru dette Brev og hils hende.“

Og saa skriver de sentimentale Tyskere videre: „Endnu da Skibet gled ned fra Revet, stod Kaptajnen paa Broen. Han vinkede et sidste Farvel til Kammeraterne i Baaden, og inden den vaade Grav opslugte ham, hilste han endnu en Gang.“

Det er jo meget rørende og romantisk; men den Slags maa ikke være rosværdigt og efterfølgelsesværdigt, burde de gode Tyskere vide.

Kaptajnen har Pligt til at blive om Bord, saalænge der kan være Tale om, at der kan udrettes noget for at redde Skibet og dets Passagerer, men naar, som i dette Tilfælde, Skibet ikke kan frelses, og alle andre er reddet, da skal Pligten byde ham at gøre alt muligt for at redde sig selv.

Derfor at ophøje en Mand til Nationalhelt, fordi han begaar Selvmord som Følge af Uheld, der staar i Forbindelse med hans Profession, er ligefrem meningsløst og malplaceret. Havde Kaptajnen været Skyld i Ulykken, saa er det Fejhed, som driver ham til ikke at tage Følgerne for sin Skyld. Og gaar man ud fra, at han var uskyldig, maa han ikke give Frykten for Følgerne Skylden.

I begge Tilfælde er det hans Pligt at være behjælpelig med Opklaringen af Katastrofen. Hvor langt ud maatte vi ikke komme, hvis enhver Skipper, naar Skibet strandede eller kolliderede og blev saa beskadiget, at det gik tilbunds, satte en Ære i for en saakaldt Traditions Skyld at begaa Selvmord? Enhver Fører er ikke færdig med sine samfundsmæssige Forpligtelser, fordi hans Skib er ved at gaa ned.

Han bør huske paa sit eget Livs Værdi for de Efterladte, for sit Rederi, Domstolene, Assurandørerne og Offentligheden, der for at kende Aarsagen til Katastrofen ligefrem har Krav paa hans Tilstedeværelse.

Romantik og Sentimentalitet er ganske vist Tyskernes Specialitet at læse om — ogsaa i Pressen, men i dette Tilfælde er Skribenterne ude i en mørk Gade, som bør oplyses.

At lukke Døren op til Evigheden for at undgaa Livets Besværligheder er og bliver nu aldrig en Heltedrift, tværtimod, at møde Skæbnens Tilskikkelser som et Mandfolk, det er det, Menneskene skal retledes til. Og Skipperselvmodets-Traditionen er overlevet — den hører hjemme i Glemsel paa Havets Bund.

Ad. Pederstrup.

„Nyhavn ved Aften“, Allan Larsens Digt i sidste Nummer af „Vikingen“, har allerede naaet saa stor Popularitet, at det er blevet sat i Musik af den unge Komponist Svend Holst og bliver lanceret i Balsalene under Titlen „Nyhavns Valsen“.

En af Skagens ældste og mest kendte Redningsmænd, Jens Bagh Madsen i Østerby, er død, 79 Aar gammel. Den Afdøde, der i 36 Aar havde siddet i Redningsbaaden og været med til at redde mangfoldige Menneskeliv, var en af Michael Anchers mest kendte Modeller. Han var dekoreret med Dannebrogskorset.

Aktieselskabet „Newton“ er hævet, efter at samtlige Aktier er overdraget til Direktør Helge Jacobsen.

I Januar Maaned ankom til Rotterdam 1067 Skibe med ialt 1 848 068 Netto Tons imod 1004 Skibe med 1 679 102 Tons i Januar i Fjor, en Stigning paa 63 Skibe og 168 966 Tons.

Til Hamborg, Altona, Harburg og Wilhelmsburg ankom i Januar 1578 Skibe paa ialt 1 762 467 Tons imod i Fjor i Januar 1187 Skibe med 1 678 692 Tons, en Stigning paa 391 Skibe og 83 775 Tons.

Til Antwerpen kom 1007 Skibe med 1 775 527 Tons imod i Januar i Fjor 979 Skibe med 1 741 094 Tons, en Stigning paa 28 Skibe og 34 433 Tons.

Sammenlignet med Hamborg og Antwerpen oversteg Rotterdam's Trafik i Januar de andre Havnes med henholdsvis 85 601 Tons og 72 541 Tons.

Den eneste tilbageværende af de gamle Marine-Veteraner fra Trearskrigen, Skipper J. J. Birkholm, Faaborg, fyldte forleden 101 Aar. Som Frivillig blev Birkholm Sejlmager paa Holmen, men blev hurtigt udkommanderet med Korvetten „Diana“, hvor han i de to Aar gjorde Krigen med.

Under stor Opmærksomhed fejrede den gamle Veteran sin 100 Aarsdag, og da Kongen i Fjor aflagde Besøg i Faaborg, var Birkholm den første, der mødte op blandt de gamle Veteraner for at hilse paa Kongen. Birkholm holder sig forbausende rask og aandsfrisk trods den høje Alder. Marineforeningen, der holdt Stiftelsesfest paa Birkholms Fødselsdag, fejrede den gamle Veteran ved en større Festlighed.

Skibsfører H. P. K. Hansen, Marstal, der i Fjor kom til Skade i Tyskland, er af Arbejderforsikringsraadet tilstaaet 1767 Kr. i Erstatning.

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. 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
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.

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 helårlig

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.

Kataloger & Special-
Brochurer sendes por-
tofrit paa Forlangende

SØLVER & SVARRER
Norsk Statsautoriserede Kompassrettere.

Eneste Specialforretn. i
Kompasser & Nautiske
Instrumenter i Danmk.

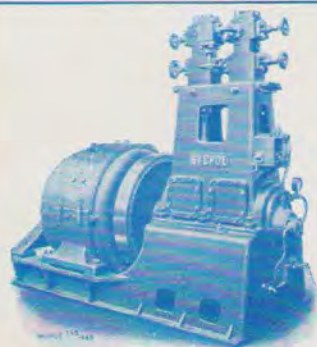
Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver
Spritkompasser — Kikkerters — Dybvandsmaalere — Radio-Pejlapparater (Goniometre).

GRUNDLAGT 1755

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN

TELEFON C. 1027



2 Cyl. Marine Type Kompressor.

SABROE KØLEANLÆG

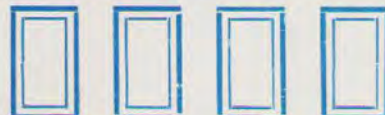
ARBEJDER OVERALT

AKTIESELSKABET THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN:

PUGGAARDSGADE 14 — TELEGRAMADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764 — 9842



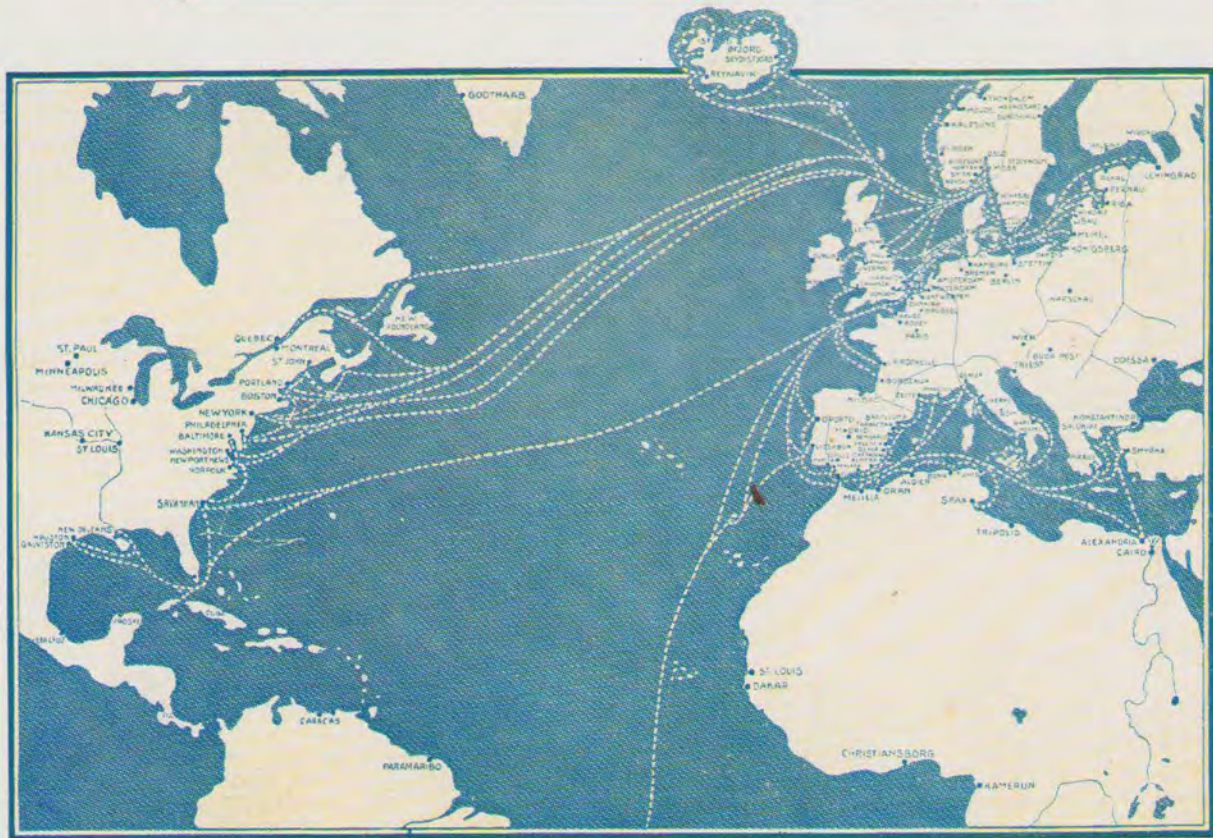
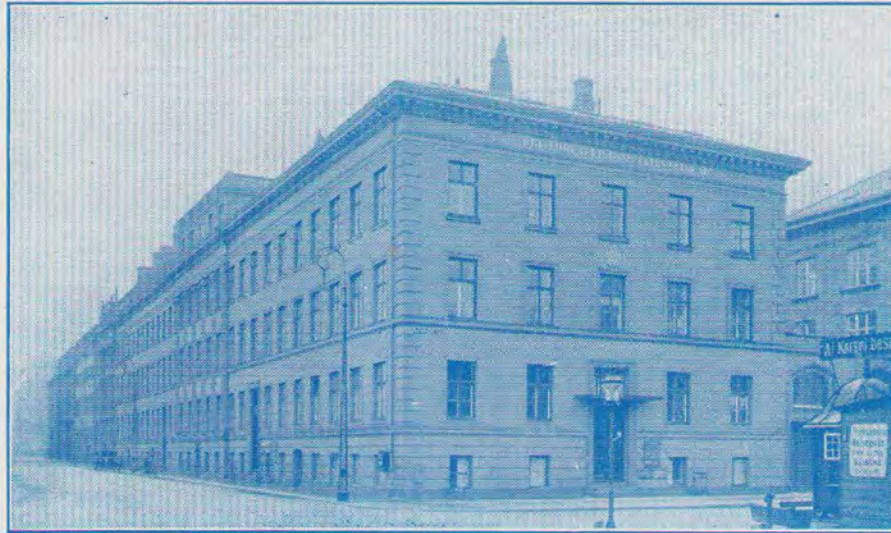


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

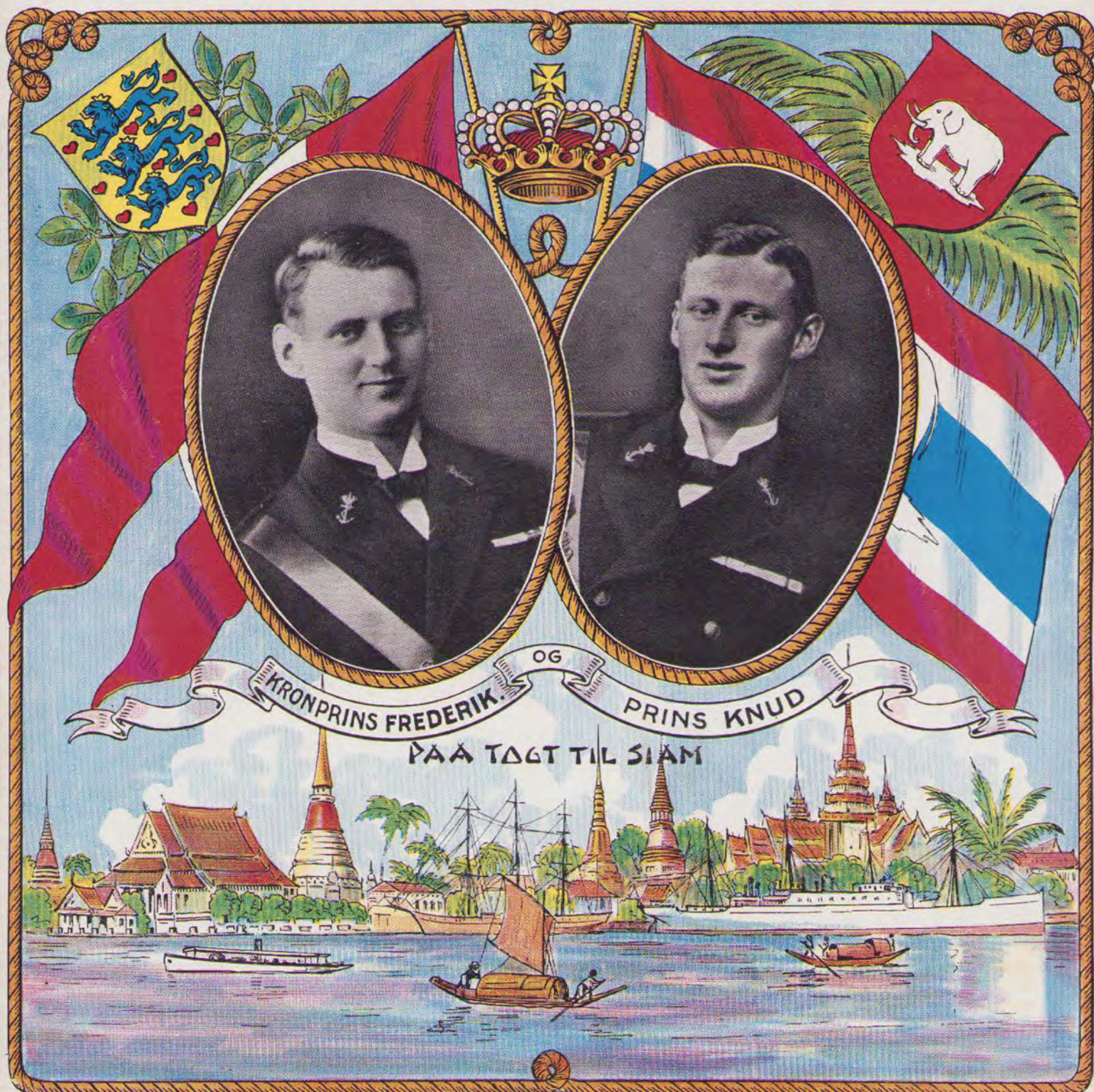
HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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 ILLUSTREREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN



APRIL 1930 36 Sider

Læs: Prinsernes Togt til Østen

50 Øre 7. AARG. No. 4



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





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



Prinsernes Vikingetogt

Paa Togt med de danske Prinser
til de Tusind Tempelers og de gule Floders Land

Fra en særlig Korrespondent

Bangkok, M/S „Fionia“.

DER staar Æventyr om de danske Prinsers Rejse til Siam og Østasien. For vort lille Land har denne Rejse stor Betydning og bør følges med lige saa levende en Interesse, som den Englænderne viser, hver Gang Prinsen af Wales rejser i deres fjerne Riger. Den har sin særlige Interesse, fordi den fører ud til et Land, der paa saa mange Maader er knyttet til Danmark — gennem et blomstrende, verdensomspændende Handelsforetagende og gennem de mange Danske, der ude i Siam har faaet Chancen til at arbejde sig op til store, indflydelsesrige Stillinger. Med mere end sædvanlig Opmærksomhed har derfor Spøens og Handelens Mænd saavel som alle Danske fulgt de danske Prinser paa deres Gesandtrejse til Siam, hvor de er blevet modtaget med storstilet østerlandsk Venlighed, fordi de kom fra Danmark. Med en lignende Interesse vil man nu omfatte den æventyrlige Kendsgerning, som Prinserejsen har fastlagt, at vi fra København nu kan telefonere helt ud til Østen, og det er kun naturligt, at Bangkok blev den første By derude, med hvilken Forbindelsen blev sluttet.

Vi bringer med særlig Glæde denne Beretning om Turen, som vi har modtaget fra en af „Vikingen“'s Venner!

VORT Skib er dansk. Dets Flag har Dannebrog's Farver, og det hilser den hvide Elefant paa den blodrøde Dug som et talende Tegn paa, at dansk Foretagsomhed har sat stærke Skud i det sollyse Tropeland, vi styrer imod, og som har lokket saa mangen Dansker til sig.

I et Hav af Solglans dukkede Landet frem — solbadet, soldirrende. Brede Mangrover, som støtter sig tungt til deres Luft-rødder inde paa en flad Strand, hvori ikke den mindste synlige Spalte røber Floden Menams Udløb, er det første, vi ser af Landet. Et Fyrtaarn staar midt i Vandet, og der ligger mange



Siamesisk Æresportal til Fyrstemodtagelse.



Fornem Siameserinde i Teaterkostume.

Fiskeredskaber langs Kysten. Fyrtaarnet ligner en Peberbøsse og Fiskeredskaberne smaa Forter. Her ude paa Gølfen tager Flodens gule og Havets grønblaa Vand Livtag over den Mudderbarre, bag hvilken Siam ligger gemt.

Kysten aabner sig. Imellem Mangroverne kommer „Vandenes Moder“ til Syne, og en Natur, feagtig herlig, æventyrskøn, breder sig for vore Øjne.

Blege er de Billeder, vor rolige Nordbofantasi udmaler sig af Tropernes Natur, fattige er vore Forbilleder.

Ødslet kan vi have gjort i Tankerne med Farver og Frodighed indtil Overdaadighed, og dog blegner Billederne som nøgterne Historier imod blændende —ventyr. Her løber en Flod mellem —ventyrbredder. Kokospalmernes høje Kroner hælder sig ud over det gule Vand, dryssende store, brune Frugter ud i Strømmen. Et sammenfiltret Vildnis af Slyngeplanter lukker Udsigten. Op over alt rager himmelhøje Arekapalmer og Bambusbuskenes svajende Rør. Af og til aabner Djunglen sig for Sukkerplantager og frodige Rismarker, grønne som danske Foraars-Agre. Byer af Pælehuse trykker sig ind til „Vandenes Moder“s svulmende Barm. Templer knejser ved hendes Bred.

Længe kan den Fremmede ikke være i Tvivl om, at „Vandenes Moder“ er Siams Liv. Fort ved Fort, som man kommer forbi under de første 2 Mils Sejlads op ad Floden, fortæller tilstrækkelig klart, at det er Indløbet til den højt op i Landet sejlbare Flod, som det i Krigstilfælde gælder om at forsvare. Dybt i Vildniset lige ved Flodmundingen skjuler sig det første Fort. Danske Officerer og Søminemestre har bragt Befæstningen vidt frem. Forterne er moderne og godt armerede. Der er ingen Tvivl om, at en Fjende nu vil blive modtaget betydelig varmere end Franskmændene i 1893.

Nu ligger Menamfloden imidlertid som Fredens og Skønhedens udtrykte Billede. Knap en halv Times Sejlads fra Munden kommer vi forbi den lille By Paknam, og lige ud for, midt i Floden, dukker det kongelige „Flodens Tempel“ op af Vandet. Paa en lille grøn Ø ligger det hvide Tempel, som

flød det i en kæmpemæssig Blomsterkurv ned ad Flodens gule Vand. Som et Æventyrslot tegner det sig mod Djunglen paa Flodbredderne med sit runde Spir, sine Søjlehaller, sine svajede, spidse Tage og sine glitrende, gyldne Gavle. Tempel svinder bort for vort Blik ved en Drejning af Floden, men der kommer stadig nyt, som fængsler Øjet. Endnu er der langt til Bangkok, men den store Bys Nærhed spores. De flydende Flodhuse langs Bredderne ligger tættere og tættere, Tempel ved Tempel med hvide Spir, med svajede Tage og gyldne Gavle glimter frem mellem Palmer og Lianer og smidige Bambus. Færdslen paa Floden bliver livligere; Sejl-Lægterne med Last til Skibene udenfor Barren glider os forbi; Kineserdjunker med Palmebladssejl driver sindigt ned ad Strømmen; brune, halvnøgne Mænd og Kvinder rør om paa Floden i Sampaner og smutter bort i Smaakanaler, som skjules for vore Øjne af Djunglens Bladhang. Hongkong- og Singaporedampere kommer ned ad Floden for at slippe ud i Havet med første indtrædende Højvande, og lange Rækker af Fiskerbaade slæbes ud af stærke Bugserdampere. Vi kunde tro os hensat til en længst forsvunden Tid, saa vi ikke Forterne med de Kruppske Kanoner, og saa vi ikke Ø. K.s moderne Skibe.

En stor Bugtning danner Menam paa sit Løb, forbundet med to Kanaler, hvorigennem mindre Skibe kan gaa. Hele Flodens Længde fra Bangkok til Udløbet er 6 Mil. I lige Linie ligger Hovedstaden $3\frac{1}{2}$ Mil fra Havet.

Mens vi maa følge Flodens bugtede Løb, betragter vi med stigende Interesse de brogede Billeder af tropisk Yppighed og straalende Skønhed, som vi glider forbi. Solen brænder med frygtelig Styrke lige i Middagsstunden. Selv det dobbelte Solsejl over vore Hoveder synes tyndt som et Lagen.

Det første Indtryk, vi faar af Siams Hovedstad, river os brat ud af den Æventyr-Stemning, hvori vi er gledet ind. Op mod Himlen rager to Rækker Skorstenene, en paa hver Side af Floden, som her er ca. $\frac{1}{2}$ eng. Mil bred. De rager højt op over Palmer og Bambus. Den kulsorte Røg, som vælter op af dem, dækker den blaa, hvidskyede Himmel. Her er moderne



Prinserne paa Ridetur med Elefanter i det kgl. Palads' Gaard i Bangkok.



Den kongelige Skibsprocession ned ad Menamfloden.

Industri af 1930 ved at blive til. Det er Rismøllerne og Savmøllerne, hvorfra Røgen udspyes. Men bag dem dukker saa det Bangkok op, om hvilket der er hørt saa sære Fragsagn.

Floden er det, som gør Bangkok — eller for at nævne Staden med dens fulde siamesiske Navn: *Krung Tep Maha Nakon Amaratna Kosindr Mohindr Ayuthia* — til en af Verdens mærkeligste Byer. For 50 Aar siden, da der hverken var Vej eller Sti i Siams Hovedstad, foregik al Trafik paa Floden og de talløse Kanaler, næsten ligesom i Venedig. Nu er der vel Veje og Gader, men Hovedtrafikken er stadig paa Vandet. Ud mod Floden ligger Handelshusene, Bankerne, Konsulaterne og de offentlige Kontorer, Rismøllerne og Savværkerne. Og et større Hus findes ikke i Bangkok, som ikke har sin



Etatsraad H. N. Andersen.

Baad liggende med Damp oppe fra Morgen til Aften. Floden er Bangkoks „Strøg“, Robaade og Dampbaade er dens Biler. Tusinder af Siamesere lever deres Liv paa Floden som en Slags Amfibier i Menneskeskikkelse. Det myldrer omkring os med Flodhuse, med Husbaade og Risbaade.

„Jeg beder Deres kgl. Højhed om overfor Kong Prajadhipok at give Udtryk for de varmeste Ønsker om en lykkelig Fremtid for det siamesiske Folk. Disse Følelser deles af alle her i Danmark.“

Etatsraad H. N. Andersens Ord d. 22. Februar ved den historiske Telefonsamtale fra Ø. K.s Kontor i Holbergsgade, København, over 11,000 km til Kronprins Frederik i Bangkok.



Prinseskibet »Fionia« foran Bangkok med Ø. K.s Rismøller og Savværker i Baggrunden.



... Med stor Hjertelighed blev Kronprinsen af Danmark, Prins Knud, Prins Axel (der er Meddirektør i Ø. K.) og Prinsesse Margaretha modtaget i Siams Hovedstad af Kongen og hele Folket. Fest fulgte paa Fest lige fra Ankomstdagen til Afrejsens sidste Time. Slag i Slag var der Gala-Modtagelser hos Kongen, Gala-Dinerer paa Slottet, i Gesandtskabet, hos den danske Minister paa Bangkoks smukkeste Hotel, der tidligere har været kgl. Slot, 5-Theer hos den danske og den engelske Kolonis ledende Forretningsmænd, Besøg i Ø. K.s mange Virksomheder og endelig en flot „Tiffin“ (Frokost) med Kongen selv som Gæst om Bord paa „Fionia“.

Prinserne var meget interesserede i alle Ø. K.s nye Anlæg, og de forsøgte sig som Mahouter (d. v. s. Elefanttryttere) oppe i Kompagniets Skovdistrikter, hvortil Direktør Gredsted arrangerede en Udflugt. Hver Dag havde sine nye Oplevelser. Prinserne besaa næsten alle større Virksomheder, hvor Danske er beskæftigede, saaledes Siams største Cementfabrik, der nylig er udvidet, og hvor Direktør Erik Thune er Chef. Prinserne morede sig over hele det fremmedartede Sceneri, hvor Kinesere og Siamesere arbejdede støt i Forening med de danske Overordnede. Alle Vegne, hvor Prinserne kom hen, fra Slottene til Savmøllerne, blev der holdt mange Taler og skaalet ved de lotusmykkede Borde, medens Orkestrene spillede enten siamesiske eller gammelkendte danske Melodier. Og hver Aften blev der danset næsten til den lyse Morgen. Søn blev der ikke megen Tid til. Tidligt hver Morgen var de igen paa Benene og paa Rundskuetogt paany til alle Seværdighederne, Nationalmuseet, Templerne og den berømte Slangepark, hvor Sundhedsautoriteterne fremstiller en Serum, der anvendes i Tilfælde af Slangebid. Da der findes Masser af Slinger i Siam, forstaar man, at Slangeparken er af overordentlig stor Betydning, og der anvendes aarlig med Held Slangeserum i ca. 300 Tilfælde.

„Dansk Samfund“ afholdt en Festbanket for Prinserne, hvori alle Bangkoks Danske deltog. Velkomsttalen, der holdtes af Foreningens Formand, den populære H. C. Andersen,

Bestyreren for Meklong Banen, formede sig som en Hyldest til Danmarks og Siams Konger; derefter talte Kronprinsen, der overbragte sin Faders Hilsen til Danmarks Pionerer i det fjerne Østen.

Netop som Prinserne var i Bangkok, ankom Ø. K.s nyeste Skib „Amerika“ paa sin første Tur og vakte den største Opmærksomhed blandt den europæiske Befolkning og naturligvis især hos de Sagkyndige, der alle udtalte sig med stor Beundring om det smukke Skib.

Historisk uforglemmelig var den Telefonsamtale, Kronprinsen førte med København, og hvormed han indviede den ny Tid i Lang-Distance-Telefonering. Gennem de 11,000 km gik Samtalen forbavsende godt igennem. Prinserne talte i Telefonen med Prins Valdemar i „Det gule Palæ“ i København, med Rigsforstanderen, Prins Harald paa „Amalienborg“ og med Excellensen, Etatsraad H. N. Andersen i Holbergsgade. Klokken var da 6 Aften i Siam, og 12 Middag i København. Alle Stemmer lød velkendte og tydelige over den lange Afstand.

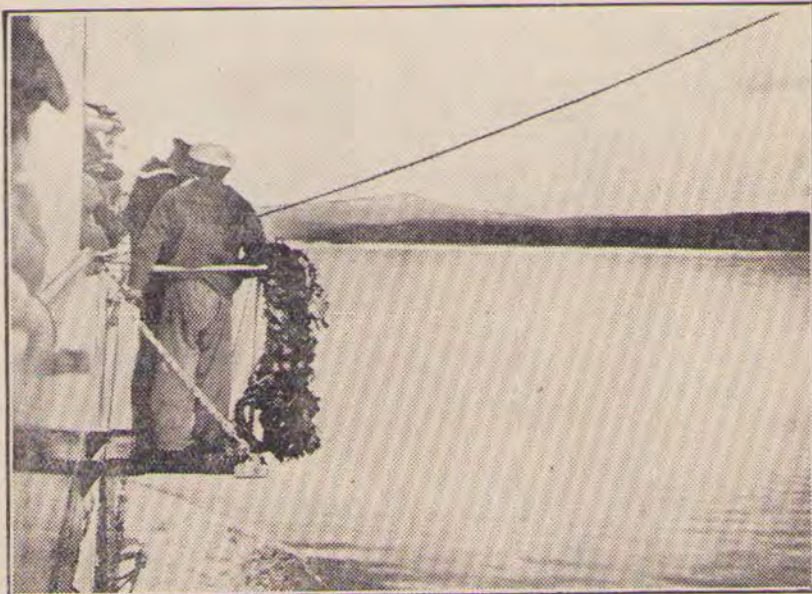
Ved Siameserkongens Besøg paa „Fionia“ sammen med Dronningen og hele det kgl. Følge takkede Kronprinsen ham i en Tale for den smukke Velkomst, Landet havde givet de danske Prinser. De Dage, de havde tilbragt i „De Fries Land“, som Siam saa rigtigt kaldes, vilde hverken han eller de andre danske Gæster glemme. Kong Prajadhipok svarede med en Tale, hvori han udtrykte sin Beundring for Danmark, det Land, som altid havde mødt hans Folk med saa stor Velvilje, og hvis Folk altid havde staaet Siam nær. Kongen og hans Følge besaa det smukke, hvide Skib og var dybt interesseret i de smukke Kahytter, især den Kahyt øverst oppe, hvor Enkekejserinde Dagmar i sine lykkelige Dage for mange Aar siden ridsede sit Navn med en Diamantring.

Afslutningen var den store Konge-Kroningsmiddag paa Slottet og et eventyrlig pragtfuldt Kroningsbal, hvorefter „Fionia“ Kl. 1 om Natten stævnede ud fra Bangkok under tordnende Hurraraab. Globetrotter.

En Ærens Krans

Da Kransen sænkedes i Bølgerne til Minde om Kaptajn Dreyer, der gik ned med sit Skib.

VED „Monte Cervante“s Grundstødning og Forlis for kort Tid siden i Magellanstrædet blev Skibets Fører, Kaptajn Dreyer, som bekendt, paa Kommandobroen og gik til Bunds med sit Skib, skønt baade Besætningen og Passagererne rededes. Til hans Ære nedkastedes senere en Krans paa det Sted, hvor han omkom i Bølgerne.



... 14 shanghajede Mænd blev bragt om Bord i Barken „Barrymore“, der laa i Newcastle, Australien. Styrmanden tog deres Vaaben og brækkede Spidsen af hver eneste Kniv... — Disse Linier er et Uddrag af Sejlmager Schmidt's Fortælling: „Erindringer fra Windjammertiden“, som fortsætter i næste Nr. af „Vikingen“.



Billeder fra de danske Prinsers Besøg i Siam



Øverst til venstre: Kongen af Siam ankommer sammen med Kronprins Frederik i Bil til Slottet Paruskawan. - Øverst til højre: Den siamesiske Prins Sawan modtager »Fionia«. - Det midterste Billede: Haveselskab for de danske kgl. Gæster (1. Kronprins Frederik. 2. Prins Knud. 3. Prins Axel). - Nederst til højre: Europæernes Havesfest for de danske Prinsers (1. Kronprins Frederik. 2. Prins Knud.)





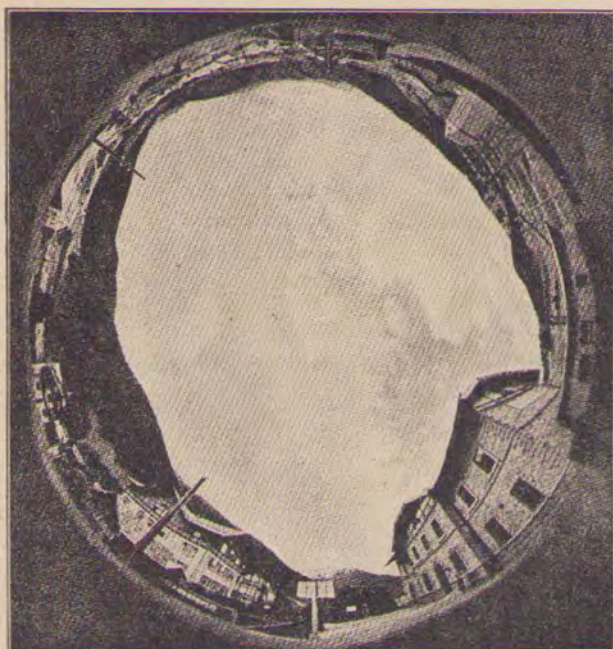
Hvorledes en Torsk ser paa Verden

Interessant ny Fotograferingskunst nede i Vandet



Billedet til højre:
Fiskeøjet har tjent det nye Kamera som Forbillede.

Billedet til venstre:
Hvorledes en Fisk ser Byen St. Anton. Optaget med Horizontkameraet nede fra Søen ved den lille By St. Anton i Tyrol.



Den moderne Fotograferingskunst gør ustandseligt Fremskridt. Goerz har konstrueret Apparater, der kan tage Billedvinkler paa mere end 135 Grader og derved faa f. Eks. Størstedelen af et Værelse med paa Pladen, ikke blot et Hjørne eller en Del af Væggen. Det sidste nye er et Objektiv fra Goerz med en Billedvinkel paa ikke mindre end 180 Grader. Retter man dette Objektiv mod Zenitpunktet, saa bliver hele Himlen og hele Horizonten optaget paa Pladen. Konstruktøren har haabet at give Meteorologien et brugbart Værktøj til Skyfotografering i Stedet for flere Optagelser efter hinanden med eet Apparat. Til Nordlysoptagelser og i Astronomiens Tjeneste kan det ogsaa gøre Nytte.

Dette Horizontkamera, som dog ikke er helt fuldkomment, har som saa mange menneskelige Opfindelser sit Forbillede i Naturen. Det er Fiskeøjet. Under roligt Vandspejl kan en Fisk, naar den ser lodret opad, i Virkeligheden se alt, hvad der findes paa Vandspejlet indenfor 180 Grader af den givne Billedvinkel. Lysets Brydningsvinkel gennem Vandet ændrer dette noget. Men nu kan man skaffe sig det samme Syn paa Verden, som en Fisk har. — Vi gengiver her 2 Billeder, taget med det nye Fotografiapparat.

Lysende Pile viser Vej.

LIGESOM Færdselspolitiet inde i de store Byer er godt i Gang med at regulere Færdslen ved nye Stop-signaler, der skal angive Retningen

Det nye Signal.



Den hollandske Dæmper «Batavia 5» med sit nye Signalsystem.

for Kørslen, saa prøver den hollandske Linie „Royal Dutch“ paa sin nye Dæmper et nyt optisk System i Stedet for den gamle Metode med Dampfløjt for at angive Retningen. Det nye er tre store elektriske Pile, som er anbragt paa Broen og viser, hvad Vej man vil, ligesom en Bil paa en Gade.



Himlen over Søen med Bjergene omkring, optaget med det nye Kamera. Ved denne Optagelse blev Kameraet rettet mod Zenit.



Erindringer fra Windjammer-Tiden

Af Sejlmager H. N. Schmidt, Bramminge. — Med Tegninger af Holger Andreasen.

HØJT og smukt laa Alderdomshjemmet. Fra dets Vinduer havde de gamle en smuk Udsigt over Fjorden. Det var særlig to af Beboerne, der yndede at sidde og se ud over det blinkende Vand, og det var to gamle Sølke: Tømmermanden og en forhenværende Matros. De to havde faret rundt paa Alverdens Have; men det var den Gang, da der var Skibe og



Det var to gamle Sølke: Tømmermanden og en Matros.

Sømænd til. — Med dyb Foragt saa de nu paa de snavsede, røgsvartede Dampere, der stod Fjorden ind. Hvordan skulde nogen vel blive „Sømænd“ ved at sejle med saadan en „Sporvogn“. Nej, i de gamle Sejlskibe, — — — og saa kom der en lang Lovprisning over hine Tidens Skibe og Folk.

De to aldrende Sømænds største Glæde var den Dag, naar „Vikingsen“ kom ind ad Døren. Saa bankede „Chip“, som Tømmermanden yndede at blive kaldt, paa Væggen ind til Johan, der var Matrosens Navn, og saa vidste denne Besked, — nu skulde det læses. Dette blev besørget af Johan, thi han var den, der læste bedst; ikke fordi han var yngst. Nej, han var otte Aar ældre end „Chip“, der kun var 70, men han havde, som han sagde: „lært baade at læse og skrive i sin Ungdom“.

Først gennemgik de alt det, der handlede om Sejlskibe. Det havde mest Interesse for dem. Var der nu en Fortælling om en „Windjammer“s Rejse og forskellige Oplevelser fra den Tid, ja, da dirrede Bladet i de gamle Hænder. Øjnene fik Glans, de glemte, at de forlængst havde lagt op. Nu var de igen derude paa de store Have, under den blaanende Trop-himmel. Det var, som følte de igen den bløde, gyngende Bevægelse, hørte det tonende Brus fra Vinden, der bruste gennem Riggens og fik de svulmende Sejl til at fylde dernede i Sydost-Passaten. Eller de drømte om „Cap Horn“, „Homeward Bound“ med Bramsejl i Top, Dækket fyldt med Vand. Hu!

Hej! hvor det gik. I Vand til Halsen naar Braserne skulde strækkes. Ja, det var Liv dette. Nu gik det jo hjemad. Fal-mouth for Ordre. Husker du den Gang dernede ved „Hornet“ med „Parchim“ af Hamborg, da vi skulde gøre Storsejlet fast og Brasen sprang? Syv Mand fra læ Nokke gik over Bord, midt i Nattens Mulm og Mørke. Hvad gjorde det, her var ingen Tid til at vente, til Dagen kom, for at søge efter dem, forresten heller ingen Nytte til. — Ja, men husker du den Gang der ud for „La Plata“, den vanvittige Sejlads, da Søen gik saa højt, at vi blev drivvaade paa Mærseraaen, og da Skuden krængede over og laa med læ Ræling 7 Fod under Vandet? Styrmanden stod ved Mærsefaldet nede i Læ, og han blev borte med det samme, først langt agterude i Kølvanet kom han til Syne, da var Redning ikke mulig.

Det var Johan, der sidst havde Ordet. Nu tog Chip til Orde:

„Ja,“ sagde han, „vi kunde have braset „Bak“.

„Braset Bak i saadant et Herrens Vejr,“ protesterede Johan. „Riggen vilde jo være gaaet over Bord i samme Øjeblik!“

„Ja, hvad saa. Lad den have gaaet ad Helvede til, det var dog vigtigere at redde Styrmandens Liv, men,“ vedblev Chip, „det rigtigste vilde have været at have læmpet Skipperen ud bag efter Styrmanden, da det jo var hans Skyld med den vilde Sejlads, som var ganske unødvendig. Husker du,“ vedblev Chip, „den ravnsorte Nat dernede under „Linien“, da vi Juleaften havde faaet en Toddy i Anledning af Højtiden, og saa ham, „Italieneren“, du ved, ham, der var tiltalt for Mord oppe i Florida, han stjal Whiskyflasken fra Kabyssen og tømte den: der var jo omtrent en halv Flaske tilbage, saa han blev godt fuld, og da han jo ikke var gode Venner med Styrmanden i Forvejen, saa steg nu hans Vrede under Rusen. Han kom i Krigshumør, med sin Kniv for han rundt paa Dækket for at finde Styrmanden og sprætte hans Mave op. Da var det, at jeg gav ham en ordentlig én i Hovedet med en Haandspage, og det var Styrmanden mig taknemmelig for.“

„Ja, du slog godt til,“ indrømmede Johan, du kunde nemt have dræbt ham.“



Hvor jeg lo, da jeg stod til Rors.



„Ja, hvad, saa var der vel ikke sket noget særligt ved det,“ svarede Chip.

„Det var jo samme Nat, at Kaptajnen ogsaa havde smagt lidt for meget paa de vaade Varer,“ vedblev Johan. „Hvor jeg lo, da jeg stod til Rors, og han kom farende op paa Dækket raabende: „Mytteri! Jeg skal skyde Jer allesammen. Her er Revolver og Ammunition!“ og saa slog han sig paa Laaret; han troede vel, at han havde Tøjet paa, men han var i Natdragt, og saa kostelig ud, som han stod der i Skæret af Nat-huslampen. „Hvad styrer du?“ spurgte han saa mig. „En gammel Smadderkasse,“ svarede jeg. Han kom ravende hen imod mig, kastede et Blik paa Kompasset og lallede saa med grødet Stemme: „Ja, det er godt. Hold bare den Kurs; men bliver der Mytteri, saa skal jeg,“ hvad han vilde have sagt mere, ved jeg ikke, for han fik Overbalance og faldt ned ad Trappen til Kahytten. Her blev han liggende, indtil Styrmanden fik ham bragt til Køjs. I den følgende Tid havde vi to Patienter om Bord, nemlig Italieneren og Kaptajnen. De sad paa hver sin Side af Dækket med indbundet Hoved og skulede arrigt til hinanden.“

De to gamle lo hjerteligt ved dette fælles Minde.

Da det var Middag, blev Maden bragt ind til dem af en Pige, der var kendt med deres Sædvaner.

„Skaffe!“ sagde hun og satte det hele paa Bordet. „I har kanske ikke hørt 8 Glas?“ spurgte hun, idet hun kastede et Blik paa „Vikings“, der laa paa Bordet.

Nej, ingen af dem havde hørt noget til Middagsklokken. Der var ellers fælles Spisestue, og i Begyndelsen havde de to ogsaa her nydt deres Maaltider sammen med de andre. Men saa var det en Dag ved Kaffebordet, at de to gamle Sømænd begyndte at tale om Kosten om Bord i Sejlskibene.

„Husker du?“ sagde Johan, „da vi var om Bord i „Nordmanden“, Fuldriggen, du ved?“

Chip nikkede. „Ja, den fra Farsund.“

„Ja,“ vedblev Johan, „da vi var paa Vej hjem fra Australien og ikke have andet Brød end Beskøjter, som vi tilmed maatte spise om Natten.“

„Men hvorfor dog det?“ spurgte en af de gamle Kvinder.

„Jo, det er da klart nok,“ vedblev Johan igen. „Det var af den Grund, at de var fulde af Orm, det kunde vi jo ikke se, naar det var mørkt.“

Der blev Tavshed ved Bordet.

Saa fortsatte Chip: „Ja, og saa naar de skulde være rigtig lækre, fik vi Lov til at lægge dem ind i Ovnene i Kabysen, men først var de dyppede i Saltvand, og saa lod vi Ovndøren staa aaben, for naar det blev varmt der inde, kom Ormene kravlende ud; men som oftest maatte vi spise dem, som de var, Beskøjterne, for Kokken mente som saa, at da havde vi baade Kød og Brød forenet.“

Der blev nu hastigt Opbrud fra Bordet, og det er tvivlsomt, om nogen af de gamle havde særlig Fornøjelse af Kaffen den Dag.

Fra den Dag fik de to deres Mad bragt ind paa deres Værelse. Det var de dog ligeglade med. „Saadant Selskab er ikke noget for os, Johan,“ sagde Chip, „naar de ikke en Gang kan taale at høre Tale om saadanne Smaating som Beskøjter med Orm i, og vi var dog nødt til at spise dem, men hvad, det er jo ogsaa kun Landkrabber,“ føjede han undskyldende til.

Naar saa Bladets Stof om Sejlskibsfarten var læst, kom Turen til Dampskibsfarten, og til sidst Motørskibene. De sidste havde deres aabenlyse Foragt. „Hæ, saadan noget, ikke en Gang en ordentlig Skorsten,“ og saa rystede de paa Hovedet, medens Tankerne igen gik tilbage til Tiden, som var, men aldrig kommer igen.

Ofte hændte det, at en af dem om Natten, naar Klokken var et Kvarter i tolv eller fire om Morgenen, rejste sig halvt op i Sengen, dundrede paa Væggen og raabte: „Hej! Boys! Rejs op, et Glas er gaaet. Alle Mand paa Dæk ved 8 Glas, gøre fast Mærsejl. Rejs op, Sailors and Gentlemen!“

En Brummen og et: „All right!“ fra den anden Stue, var Svaret.

Saa krøb de igen begge to ned under Dynen, skuttende sig velbehageligt ved Tanken om, at de ikke behøvede at tørne ud og gaa til Vejrs for at gøre Sejl fast, — og dog byttede de gerne med hine svundne Tidens haarde Liv, men Skroget var jo ikke meget værd nu mere.

Saa sov de ind; men selv i Drømme levede de Livet om igen. Ungdommens glade Dage under snehvide Sejl, og de lystige Dage og Nætter i de store Havnebyer. Saa vaagnede de med et Suk, for alt var jo kun en Drøm, men dog Drøm om Ting, som havde været, men var gaaet i Glemmebogen, og nu laa slumrende derinde et Sted, indtil Bladet med sit saltvandsfriske Indhold atter kaldte Minderne frem og fik de gamle til atter at føle sig unge igen.

H. S.

Skal Bogø Navigationsskole nedlægges?

SØFARTSMINISTER *Stauning* har i Folketinget fremsat et Lovforslag om Nedlæggelse af Bogø Navigationsskole. Antallet af Navigationsskoler er for stort, og Bogøskolen er den dyreste — hver Elev koster aarlig Staten 1200 Kr. Desværre bliver det ikke den sidste Navigationsskole, der maa nedlægges, og dette hænger sammen med Nedgangen i Skibenes Antal, særlig Sejlskibenes, hvor der ikke er megen Tonnage tilbage.

Det er klart, at der før eller senere maa skrives til en Reduktion af Navigationsskolernes Antal, men det er tvivlsomt, om Bogø Navigationsskole er den, der gaar daarlignst, og man maa huske, at det er den eneste Kostskole, vi har paa dette Omraade. Man kan heller ikke se bort fra den Tradition, der knytter sig til Skolen, som er grundlagt af Chr. Berg. Der er ogsaa et Hensyn at tage til Bogø Kommune. Og det er ikke sikkert, at det vil være rigtigt at samle al Navigationsundervisning i én Skole.

Det er imidlertid en ejendommeligt Form for et Mindesmærke, siger *Stauning*, at betale 12—13,000 Kr. om Aaret, og det tror jeg ikke, Chr. Berg vilde være gaaet med til.

300 Mand fra Skagen til Doggeren.

FISKERIET paa Doggeren vil i Aar begynde usædvanlig tidligt. Fiskerne mener erfaringsmæssigt, at det milde Vejr, som vi har haft i Vinter, skulde betinge et taaleligt Fiskeri paa Doggeren allerede nu. Fra Skagen vil i Aar deltage mellem 50 og 60 Kuttere med 300 Mands Besætning.

Jubilæum.

I. Maskinmester *P. A. Poulsen* fejrede 14. Marts sit 25 Aars Jubilæum, idet han den 14. Marts 1905 mønstrede ud som Assistent i D/S *Vendila* efter at have udstaaet sin Læretid paa *Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri*. Efter at have gjort Tjeneste i forskellige af Selskabets Skibe, blev Mester Poulsen i 1915 ansat som I. Mester i S/S *Danery* (Suenson og Jespersen) og var her til 1928, da S/S *Danery* solgtes til Sverige. Mester Poulsen er nu ansat i D/S *Activ* af Korsør og er I. Mester i S/S *Argo*.





Manden, der stjal et Dampskib

Af H. Trolle Steenstrup. — Med Tegninger af Carl Balthazar Nielsen og Holger Andreasen.

Man kan stjæle en Bil. Om Biltyverier hører man hver Dag. Men kan man ogsaa stjæle et Dampskib?



DA ethvert Skib, som er sødygtigt, er opført i Lloyds Register under Navn med Angivelse af Tonnage samt en nøjagtig Beskrivelse, skulde man synes det en let Sag at identificere ethvert Fartøj, saa snart det kommer i Havn, lige meget

paa hvilket Sted af Kloden det befinder sig. Dette gør sig endda mere gældende, hvor det drejer sig om en Damper, idet en saadan har langt vanskeligere ved at undgaa Opdagelse, grundet paa at den hyppig maa forny sin Kulbeholdning. Ikke des mindre har det tilsyneladende umulige været præsteret, og skønt Tyvene tilsidst blev nappede og Skibet bragt tilbage til Ejerne, skyldtes dette væsentlig visse heldige Omstændigheder, og først efter at det stjaalne Skib i mere end et halvt Aar havde befaret Verdenshavene.

Tre Mænd, *Smith*, *Walker* og *Wright*, var Anstifterne af dette forbavsende Tyveri, der var planlagt og udført med en saa omhyggelig Forsynlighed, at det næsten aftvinger En Beundring, tiltrods for det forbryderiske deri.

Det forberedende Arbejde blev gjort af *Smith*, der lejede et

Kontor i Gracechurch Street i London og begyndte at gøre Forretninger som Skibsmægler under Firmanavnet *Henderson & Co.*

Han aabnede en Konto under Firmaets Navn i en velkendt Citybank samtidig med en anden under sit eget Navn i en anden Bank og sørgede for, at der stadig indestod anseelige Beløb paa begge Konti.

Hans næste Skridt var at indrykke en Annonce om at ville fragte en større

Dampyacht for et seks Maaneders Lystogt i Middelhavet. Annoncen besvaredes af Direktøren for Highland Railway Co., der netop havde en Damper ved Navn *Ferret* liggende. *Ferret* var et fortrinligt Fartøj med Certificat til at medføre to Hundrede Passagerer. Lejen for et halvt Aar vilde andrage et ikke ringe Beløb. *Smith* erklærede, at Beløbet ikke spillede nogen Rolle, da det drejede sig om at tage et større Selskab Rigmænd paa en Tur til Middelhavet. Direktøren tog dette for gode Varer, men bad for en Ordens Skyld om Referencer, hvortil *Smith* svarede med at henvise til sin Bank samt til Skibsmæglerfirmaet *Henderson & Co.* Banken erklærede, at Hr. *Smith* havde en anselig Konto, og hvad *Henderson & Co.* angik, da siger det sig selv, at Firmaet talte i høje Toner om Hr. *Smith*.

Derpaa optraadte *Walker* som *Ferrets* Regnskabsfører, under hvilket Navn han gav en betydelig Ordre hos Skibsprovianteringsfirmaet *Messrs Douglas & Co.* i Glasgow inclusive Vin og Tobak. Regningen, der beløb sig til 1,490 Pund, betales med en Veksel paa tre Maaneders Sigt, endosseret af *Smith*. Endelig tog man Kul ind, hvilket ligeledes betales med en Veksel, og saa stak man ud fra Milford Havn med *Marseille* som Maal og med *Wright* som Fører. Ti Dage senere gik *Ferret* tæt ind under Gibraltars Signalstation for at blive



De kastede Anker lige foran det farlige, takkede Rev, og slukkede alle Lys.



rapporteret. Og dermed begyndte en Sejlads uden Sidestykke. I Almindelighed holder Skibe paa Vej til Marseille sig tæt til den europæiske Kyst i Gibraltarstrædet, men *Ferret* fulgte ikke denne Skik. Saa snart den var ude af Syne fra Signalstationen paa Klippen, satte den Kursen mod den afrikanske Kyst og kastede Anker lige foran det farlige takkede Rev og slukkede alle Lys. Saa snart Maanen stod op, gav Smith Mandskabet Ordre til at hive Redningsbaadene i Søen og derpaa Luger, Stiger, Tømmer, Redningsbælter og alt, der kunde flyde og ikke var for kostbart. I Løbet af kort Tid var Færdvandet oversaaet med Vraggods, hvorpaa man lettede Anker og stod ud i Atlanterhavet.

Da Morgenen brød frem, kaldte Smith Mandskabet sammen og gav et Eventyr til Bedste om, at han var en politisk Flygtning fra en sydamerikansk Republik, at der var udsat en stor Sum for hans Paagribelse, død eller levende, og at han derfor havde set sig nødsaget til at skjule sit Spor. Dog vilde Mandskabet aldrig komme i Klemme af denne Grund. Alt, hvad han forlangte, var ubetinget Lydighed, saa vilde han give Folkene dobbelt Hyre ved Afmønstringen. Skulde nogen derimod finde paa Nykker, saa var han belavet paa at gøre kort Proces, en Trusel han understregede ved at pirke paa Skæftet af sin Revolver.

Man satte saa Kursen mod Santos. Undervejs satte Smith Mandskabet i Arbejde med at gøre Skibet ukendeligt. Skorstenen blev malet blaa, Navnet *Ferret* forandredes til *Benton* og alt, hvad der mindede om en Lystyacht, saasom Mahogni, Messing og Solsejl, blev stuvet dybt ned i Lasten. Endelig fik selve Skroget sig en Overhaling med en skiddenbrun Farve, isprængt gule Pletter, der skulde imitere Rust. I den Forklædning anløb man Santos, hvor ikke det kyndigste Øje kunde mistænke den snavsede Fragtdamper *Benton* for at være identisk med den nydelige Dampyacht *Ferret*.

Imidlertid havde arabiske Kystboere bjerget Vraggodset fra *Ferret*, og alt gik, som Smith havde forudset. Araberne sendte en Meddelelse til Lloyd om Fundet; man anstillede en Undersøgelse, kom til det Resultat, at *Ferret* maatte være gaaet under med Mand og Mus og udbetalte Forsikringen til Highland Railway Co. Dermed var *Ferret* officielt ude af Sagaen.

Hidtil var alt gaaet som Smith og hans Medsammensvorne havde beregnet, og havde de haft mere Kapital til at begynde med, er det tvivlsomt, om de nogen Sinde var blevet afslørede.

Men, som man husker, havde de udstedt Veksler for Proviant og Kul, og da disse Veksler ikke honoreredes til Forfaldstid, fik man travlt. Man var ikke længe om at opdage, at Firmaet Henderson & Co. var fri Fantasi, og da man henvendte sig i Banken, erfarede man, at Smith forlængst havde sluttet sin Konto. Lloyd sendte saa en Agent til Gibraltar for at foretage Undersøgelser paa Stedet, og denne var ikke længe om at konstatere, at Skibbruddet havde været en habil Camouflage. Følgelig var man klar over, at *Ferret*, der var begræd som forlist, stadig befandt sig oven Vand, og for at hale Baaden i Land udsendte man telegrafiske Ordre til samtlige Havne Verden over om at holde Skibet tilbage og arrestere Mandskabet, saa snart det skulde vise sig.

Mens alt dette gik for sig i London, havde Smith og hans Folk ikke ligget paa den lade Side. I Santos var det lykkedes Smith ved Tilbud om en usædvanlig lav Fragt at faa en Ladning Kaffe til Marseille. Skibet stak ud fra Santos den 11. Januar, men næppe var man klar af den brasilianske Kyst, før man ændrede Kursen og styrede mod Cape Town. Tyvene havde været forsynlige nok til at medføre et Trykkeri, og ved Hjælp af dette forfærdigede de falske Konossementer og andre officielle Dokumenter. Ydermere traf de den Sikkerhedsforanstaltning at overmale Navnet *Benton*, saa da Skuden anløb Cape Town, hed den India. I Cape Town havde Smith ikke vanskeligt med at afsætte sin værdifulde Kaffeladning for 11,200 Pund Sterling.

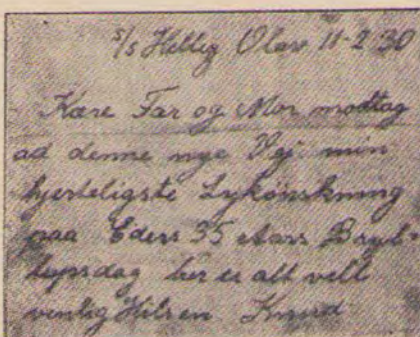
Saa stak *Ferret*, alias *Benton*, alias *India* atter i Søen. Man anløb forskellige Havne, indtog Ladninger, solgte dem under Markedspris og naaede langt om længe til Melbourne. Men her sluttede det straalende Eventyr.

En Toldembedsmand blev mistænksom ved at lægge Mærke til, at Damperen stadig holdt Ild under Kedlerne, en Foranstaltning Smith havde truffet for at kunne lette Anker med ganske kort Varsel. Man slog op i Lloyds Register, men fandt ikke nogen Dampere ved Navn India, som stemte med Smiths. Derimod passede alle Indias Maal nøjagtig paa den savnede *Ferret*. Følgen heraf var, at Myndighederne tog Smith, Walker og Wright i Forvaring. De gik alle til Bekendelse. De to første fik hver syv Aars Fængsel, medens Wright, der var en gammel Skibsfører og kendtes mindre skyldig end de andre, slap med tre Aar.

Og saaledes endte dette kostelige Fribyteri.

Billed-Radiobreve fra danske Skibe

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB foretager i denne Tid Forsøg med Billedtelegrafering af Breve, og Forsøgene er lykkedes udmærket, hvad man ser af dette Billedbrev sendt fra



„Hellig Olav“ og modtaget paa Aarhusbaaden „C. F. Tietgen“.

Danske Skibe indtager paa dette Omraade en førende Stilling i hele Verden. Saa vidt vides er der kun et Par amerikanske Skibe,

der har Modtagerapparater til Billedtelegrafi, men de modtager ikke andet end Vejrkort. Naar Danmark er kommet foran med Afsendelse af Billedbreve, skyldes det, at man allerede i lang Tid har haft en livlig traadløs Brevtrafik, og hertil

kommer, at vi har en mere omfattende indenrigsk Skibsfart end de fleste andre Lande. Den almindelige traadløse Brevtrafik udvikler sig altsaa nu til, at Brevene sendes i Facsimile, saaledes at Folk kan faa en Hilsen „med skrevet Haand“ fra Slægt og Venner, der befinder sig ude paa de store Have. Et Brev som det afbildede koster fem Kroner. Det sendes fra Amerikabaadene til en af de indenrigske Baade. Her fremkaldes det og lægges i Postkassen, naar Skibet kommer i Havn. Det Brev, vi her gengiver, er antagelig det første Facsimile-Radiobrev, der nogen Sinde er afsendt i Verden.

For 37 Millioner Kr. Fisk.

DET samlede Udbytte af Fiskeriet i 1928 er nu opgjort til ca. 94,6 Mill. kg til en Værdi af 36,7 Mill. Kr. I Forhold til 1927 blev Fangstmængden forøget med 12,6 pCt., Værdiudbyttet med ca. 8,5 pCt. Mængdeudbyttet er ca. 2,1 Mill. kg større end i det hidtidige Rekordaar 1916. Fangstmængden er steget overalt. Nordsøfiskeriet staar fremdeles som det vigtigste, noget nær en Trediedel af det samlede Udbytte indbragtes herfra. Som Nr. 2 og 3 staar Fiskeriet i Kattegat med Øresund og Bælthavet. Tilsammen yder disse tre Omraader over tre Fjerdedele af vort samlede Fiskeriudbytte.



★ ANNE KATRINE ★

Novelle af *Martha Lichtenberg Madsen*. — Illustreret af *Erik Andersen*.



U laa „Anne Katrine“ væltet om paa Siden nede paa Skibstømrerpladsen og skulde hugges op — den duede ikke længere, — færdig med dig, „Anne Katrine“! — Men der havde været en Gang, da „Anne Katrine“ var den stolteste Skude i den lille Havn, ja, da for Resten ogsaa i saa mange andre Havne, hvortil den kom. Og ude paa de store Have ligesaa, naar den kom strygende for fulde Sejl. — Nu var der ikke saa mange, der kunde huske „Anne Katrine“ fra dens rigtige Velmagtsdage, som laa saa langt, saa langt tilbage. Jo, en var der endnu, og det var gamle Skipper Gertsen, men han havde ogsaa været med paa nogle af dens allerførste Togter ud paa de store Have — men det var dengang!

Skipper Gertsen sukker en Kende, naar han tænker paa den glade — aa, for Resten ogsaa saa alvorlige Ungdomstid. Nu er han gammel, hvidhaaret og duer ikke til ret meget mere; jo, sin Morgentur gaar han da endnu hver Dag ned til Skibstømrerpladsen og til Havnen, for Havet og Bølgerne kan han ikke undvære; men hvem kan vel det, som har levet et helt langt Liv paa Havet og paa Bølgerne. Skipper Gertsen kan det i hvert Fald ikke. Derfor maa han ogsaa i denne sidste Tid daglig ned og se lidt paa „Anne Katrine“, som hun ligger der slagen paa Valen, han maa se, hvordan hun forsvinder lidt efter lidt, høre Øksehuggene, se Spanter og Mærs falde, se Ror og Bovspryd ligge henslængt paa Pladsen mellem andre Ror og Bovspryd, se det hele blive til ingenting, ingenting.

Og hjemme sidder saa bagefter Skipper Gertsen og drømmer om den Tid, der ikke mere kommer tilbage. Nu gaar de unge, raske Kræfter der nede og hugger „Anne Katrine“ sønder og sammen. Naa, lad dem kun det, det er Ungdommens Arbejde at bruge Kræfterne og at glæde sig ved de Kræfter, de har faaet. Alderdommen er vel kun til for at leve paa Minderne.

Det varer vel slet ikke saa længe, inden der atter bygges en anden „Anne Katrine“, en med Motor. — Den gamle Skipper rynker Panden — nej, den holder han ikke af, det er ikke de stolte Havets Svaner som i hans Ungdom, og kommer der en skønne Dag en „Anne Katrine“ med Motor, saa vil han ikke en Gang se den, nej, saamænd vil han ej.

En anden „Anne Katrine“?

Aa, der var jo en Gang en anden Anne Katrine — ikke en Sejler, men en rigtig, levende Anne Katrine, som han elskede over alt paa Jorden, ja, man kunde ogsaa sige paa Havet, for det var paa Søen, han først saa hende, og det var paa Søen, de to levede deres Liv, ikke sammen i den Forstand som han helst vilde have haft det, og saadan som han saa tit havde drømt det, men naar Tankerne bestandig er hos den, man holder af, saa kan man vel egentlig ogsaa nok sige, at de paa en Maade har levet Livet sammen, om end paa en anden Maade.

Her gaar nu daglig gamle Skipper Gertsen sindigt hjemad til sit lille Hus; han har staaet der nede og set dem hugge i „Anne Katrine“, som var det hans eget Hjertebarn, der blev hugget i — de arbejdede baade for og agter som der i tidligere Dage ogsaa blev arbejdet baade for og agter. — Nej,

han vilde ikke der ned mere, ikke før de er færdige med at hugge i „Anne Katrine“.

— — —

Det er længe siden, Skipper Gertsen var ung; men da han nu sidder i sin Stue med Snadden i Munden, saa synes han med et, at Ungdommen er ham saa nær, og han ser igen Anne Katrine for sig, den unge og kønne Anne Katrine med de lyseblaa Øje, der altid lo, og med den stivede Kjole, der skrattede, naar bare hun lod en Haand glide ned over den.

Hun var Skipper Olsens Datter, og hun var om Bord paa „Anne Katrine“, da Gertsen kom der og søgte Hyre i den fremmede Havn, hvor han gik og søgte sig en Tjans. Han tænkte egentlig, at det vel nok kun blev en enkelt Rejse dengang, men han blev der om Bord — saa længe Anne Katrine var der, for de havde det saa herligt sammen baade i Storm og i stille Vejr.

„Aa, Gertsen, springer De lige hen og henter mig de tørre Strømper forude?“ — Og Gertsen sprang; for der var ikke noget, han hellere vilde end springe for Anne Katrine.

De kunde ogsaa sidde i lune Sommeraftener paa Dækket og bare høre paa Jungmandens drøvelige Toner fra Harmonikaen, og saa talte de om Hjemmet, om den lille By med de toppede Brosten og de lave Huse.

Eller de laa i en Havn godt gemt for Storm og Uvejr, og saa talte de netop om den sidste Storm og om det sidste Uvejr, de havde været ude i, om graa Bølger, der kom rulende, om Stormen, der kunde brøle i Takkelagen.

Anne Katrine havde en Gang sagt med sit lille gode og lidt forlegne Smil:

„De behøver aldrig mere, Gertsen, at kigge ned til mig i Kahytten, naar vi har Uvejr, for jeg er ikke bange.“

Han huskede endnu, hvor rød han var blevet; for han



— — Straks tror han, det er Anne Katrine.



havde jo ikke troet, at hun havde mærket ham ved Lugen, skønt han saamænd havde været der tit nok — men saa havde hun blot givet sig til at le og havde sagt:

„Ja, for De tror da ikke, at en Sømandspige er bange? Og Far er jo da ogsaa om Bord!“

Han havde været lige ved at lægge sin Arm om hende dengang, men da hun saa nævnedes sin Far i det samme, saa gjorde han det ikke, for han vidste, at Skipper Olsen holdt ikke af dette her, han havde andre Planer med Anne Katrine.

Hun havde nok ogsaa selv den Aften ventet, at der vilde ske et eller andet, for hun var blevet saa tavs, men saa havde hun pludselig spurgt:

„Aa, Gertsen, springer De lige hen og varmer Kaffen?“

Og saa var Gertsen sprunget igen, som han altid sprang for Anne Katrine.

Saa kom der en Tid, hvor han ikke mere sprang saa glad, naar hun bad ham derom. Det var en Dag, han skulde i Land i en engelsk Havn, første Gang efter en lang, lang Sørejse, og hvor han havde besluttet at finde noget rigtigt kønt at forære hende, naar han igen kom om Bord. Og saa havde hun igen sagt dette smilende:

„Aa, Gertsen! Springer De lige hen med dette Brev til en Postkasse?“

Og han havde taget det og svinget med det, da han var ved at dreje om Hjørnet — og havde i det samme set paa Udskriften.

Naa, saadan!

Han kendte godt nok den, det var skrevet til: den engelske Styrmand, som havde været om Bord baade i Hull og nede i Cadix.

Naa, saadan laa altsaa Landet!

Der blev ingen Gave købt til Anne Katrine paa denne Landlov og heller ikke paa nogen senere, for det var, ligesom unge Gertsen var slaaet i Stykker bare for det Brevs Skyld, og unge Gertsen sprang ikke mere som før, i hvert Fald ikke for Anne Katrine. Hun kunde undertiden se paa ham saa undersøgende, at han maatte slaa Øjnene ned, og det var mest, naar han havde haft Landlov og havde moret sig lidt vel rigeligt: men det var jo Anne Katrines Skyld altsammen, alt det, der ikke var, som det skulde være, og som det havde været før.

Gertsen vilde afmønstre i første Havn, men Skipper Olsen vilde nødig af med den raske Gut, og det kunde ogsaa være lige meget med den Afmønstring, for det blev Anne Katrine, der gik fra Borde, hun skulde hjem og sy Udstyr.

Og saa blev Gertsen om Bord i „Anne Katrine“, indtil han en skønne Dag gik i Land for at tage Styrmandseksamen — naa, han kom for Resten om Bord igen, for han sejlede senere nogle Ture som Styrmand med „Anne Katrine“, men — „Anne Katrine“ var ikke mere den samme som før, naar Anne Katrine ikke var der til at smile imod og til at springe for — og saa fik han desuden ogsaa selv Skib at føre, og der gik Dage, og der gik Aar, hvor han ikke saa hverken den ene eller den anden Anne Katrine — naa, den ene levede langt borte, ikke tilfreds, ikke rigtig glad, det havde han hørt af andre.

Den anden Anne Katrine, den, som var lavet af Tømmer og Træ, som kunde glide hen over Bølgen som den stolteste Svane, og som ogsaa paa sin Vis havde haft en Del af hans Hjerte, den havde han først genset nu, da den laa der nede paa Tømmerpladsen, og nu vil han ikke se den mere, ikke se dens spaltede Mærk og ikke dens frønnede Bovspryd, som aldrig mere skal pege ud mod det vilde, men saa dragende og løkkende Hav.

Gamle Skipper Gertsen bøjer Hovedet et Øjeblik, for det er ligesom han ser for sig alt det, der nu er i Stykker, baade „Anne Katrine“ og hans aldrig glemte Kærlighed.

Saa kommer der nogen ind ad hans Dør, og der staar en ung Pige i Forstuen; straks tror han, at det er Anne Katrine, men det ved han jo saa godt, at Aarene er gaaet, og at man bliver da ikke ved med at være atten Aar.

„De er Skipper Gertsen?“ spørger hun saa, men ler i det samme. „Det var ellers noget dumt noget at spørge om,“ siger hun saa, „for det kan man da straks se. Jeg har en Hilsen til Dem fra Mor!“

„Tak,“ siger gamle Gertsen og trækker en Stol hen til hende. Selv rejser han sig og staar bare og ser forundret ud.

„Mor sagde, at naar bare jeg vilde sige, at hun hedder Anne Katrine, saa vilde De nok huse mig en Timestid til Mor selv kommer. Og hvad var det saa mere, jeg skulde fortælle,“ ler hun. „Jo, det forfærdelig interessante, at jeg er den yngste af Mors fire Børn, jeg er saadan en lille Efterfølger, forstaar De; Mor kalder mig gerne for Solskinsbarnet, men jeg er da for Resten toogtyve — næsten, gammel, ikke sandt? Far gav Mor og mig Lov til at rejse hjem til Mors gamle Land, som hun ikke havde set i saa mange Aar, og da vi saa kom hertil, saa sagde Mor, at nu vilde hun da saa gerne have opspurgt gamle Skipper Gertsen, men Mor vilde have, jeg skulde gaa først. Naa, der kommer Mor allerede. Saa har hun nok ikke kunnet vente længere — se, Mor kommer slæbende paa en stor Pakke — den er til Dem, Gertsen, og jeg ved ogsaa, hvad der i den!“ Hun smiler hemmelighedsfuldt, tænker sig lidt om og siger saa:

„Hvordan var det nu, jeg skulde sige, naar jeg saa Mor med den Pakke? — Aa, det er tit saa svært at huske det danske, som vi ikke taler hver Dag ovre hos os. Jo, nu har jeg det, jeg skulde bare sige: Aa, Gertsen! Springer De lige ud og henter —!“

Men den unge kom ikke længere, for gamle Skipper Gertsen sprang virkelig ud gennem Døren og tog en næsten hvidhaaret lille Kone i sin Favn.

„Gertsen,“ lo hun, „tag dog hellere „Anne Katrine“, som jeg staar her og slæber paa!“

Men da var det næsten som Skipper Gertsen baade lo og græd paa en Gang — for her stod jo hans egen levende Anne Katrine for ham med Navnebrættet nede fra Tømmerpladsen fra Tremasteren „Anne Katrine“. Hun havde ikke kunnet nænne, da hun opdagede det der nede paa Pladsen, at det skulde hugges i Stykker sammen med alt det andet, og saa havde hun faaet Lov til at tage det med sig; om han nu nok vilde have det til Erindring? For det var saa morsomt, at hun netop var kommet til den lille By i disse Dage, da man var ved at hugge „Anne Katrine“ op. Vilde han gemme det som et lille Minde?

Om han vilde!

Han slog det op over Døren i sin Stue, saa han kunde se det baade ved Morgen og ved Kvæld, og selv om det kun var et Par Dage, han var sammen med sin Ungdoms Anne Katrine og hendes Datter, saa var han dog ved dette Besøg blevet endnu et Minde rigere, ikke alene Mindet om, at ogsaa Anne Katrine i Aarenes Løb tit havde tænkt paa ham, men nu havde han ogsaa over sin Dør ligesom et Bud fra gamle Dage, et synligt Minde om den Ungdomstid, han havde tilbragt om Bord i Tremasteren „Anne Katrine“.

Og det er i Minderne, Alderdommen lever sine lykkeligste Timer.

— — —

Læs i næste Nr. den spændende Novelle: Hvorfor var der 13 Lig ombord?



PIRATERNES SKATTEGRAVE

Kokos-Øen. — Kaptajn Kidd. — Pengegruben paa Oak Island. — Vejvisere for Skattegravere.

Med Tegninger af Carl Balthazar Nielsen

FOR nogle Maaneder siden døde der i Augusta, Maine, en ældgammel Søkaptajn James Brown, der forsikrede at være den eneste Mand i hele Verden, som vidste det nøjagtige Sted, hvor der laa gemt en Formue paa 300 Millioner i Guld og Sølv. Brown bevarede sin Hemmelighed saa godt, at end ikke hans Hustru formaade at lokke den fra ham, men han



Skattegravere ankommer til en Skatte-Ø.

viste hende dog det Hensyn at testamentere hende samtlige Kort, Tegninger og Dokumenter vedrørende den fabelagtige Skat. Fru Brown, der er godt til Aars, har imidlertid ikke nogen Tilbøjelighed for at gaa paa Jagt efter den begravede Formue, men erklærer sig villig til at dele det eventuelle Udbytte med yngre Kræfter, der ikke skyer Udgifter, Ulejlighed og en mulig Skuffelse.

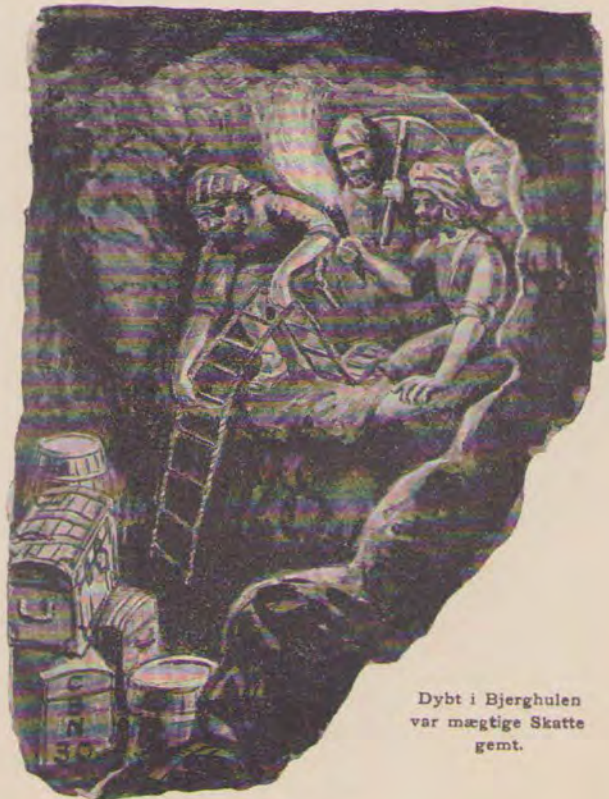
Kaptajn Brown var af nordisk Afstamning og en fuldblods Skipper. Han havde faret tilsøs i 47 Aar og foretaget hele syv Jordomsejlinger. I 1854 lod han sig paamønstre som Styrmand paa en Skonnert fra New York til Vestindien. I Kingston, Jamaica, traf han en vis Kaptajn Henry Smith, hvem han sluttede sig til. Smith, der førte Briggen „Sea Foam“, foregav at ville begive sig paa Perlefiskeri, men da de var kommen ud i rum Sø, betroede han Brown, at hans egentlige Øjemed var at søge efter en Skat, som hans Fader havde nedgravet paa Kokosøen. Ifølge Smiths Historie var hans Fader sejlet fra Salem, Mass., i Skonnerten Black Witch i 1819 og befandt sig om Bord paa den ud for Perus Kyst paa den Tid, da Spanierne ned slog et Oprør der i 1820. En Bande Kirkerøvere købte med Kaptajnen paa Black Witch om at tage dem og deres Bytte til et sikkert Sted, hvor de kunde nedgrave deres Skat, til der atter var Ro i Landet. Smith gik ind derpaa, og efter at Skatten var gravet ned, fortsattes Sejladsen til Sidney, Australien.

Undervejs opstod der Mytteri, under hvilket Flertallet af Bandens Medlemmer dræbtes. Resten omkom af Feber, og Smith var den eneste, som ankom levende til Sidney. Han vendte senere tilbage til Øen, opgravede Pengene og gemte dem paa en anden Ø, men døde førend han kunde træffe Dispositioner om Skattens endelige Anvendelse. Han havde imidlertid efterladt Sønnen en nøjagtig Beskrivelse af Stedet, og det var nu denne Skat, Kaptajn Smith var paa Jagt efter med Sea Foam. Den mystiske Historie endte med Sea Foams totale Forlis og James Brown som den eneste Overlevende.

Brown's Historie er imidlertid kun en ud af de mange Fabler om skjulte Skatte, der knytter sig til Cocos Island.

Kokosøen, der ligger ud for Costa Rica, har faaet sit Navn fra en vidtstrakt Slette, der skraaner ned mod Havet fra Øens Midte og er tæt bevokset med Kokospalmer. Øen blev opdaget af Kaptajn Davis i 1684. Davis udrustede i 1683 et Fartøj i Chesapeake med det Formaal at drive Sørøveri blandt Spanierne. Udfor Kysten af Guinea traf han et stort, dansk Skib, som han bordede og plyndrede. Davis omdøbte det til Bachelor's Delight og lod sit eget Fartøj gaa op i Luer. I Februar 1684 rundede han Kap Horn og stod op langs Sydamerikas Kyst. Undervejs foretog han saa mange Sørøverier, at hans Togt tør siges at have været det rigeste paa Bytte i Piraternes Annaler. Han plyndrede paa Perus Kyst, overmandede hvert eneste Skib, han mødte undervejs og fandt Tilslutning hos en Mængde andre Pirater, mest Franskmand og Englændere, saa at han tilslut kastede Anker i Panamabugten med en Sørøverflaade paa ti Skibe og en Besætning af henvend tusinde Mand.

Davis vides at have gjort Cocos Island til sit Hovedkvarter, og det formenes, at en betydelig Del af hans Bytte ligger begravet paa Øen. Men fra den Dag og til nu har Kokosøen været Maal for et Utal Ekspeditioner. Det vilde føre alt for vidt blot at nævne et Faatal af disse, for der hengaar næppe et Aar, uden at et eller flere Skibe gaar ud fra San Francisco for at søge efter de skjulte Millioner paa den hemmelighedsfulde Ø. En Tysker, von Bremer, spildte adskillige tusinde Dollars paa Udgravninger paa det anviste Sted uden at



Dybt i Bjerghulen var mægtige Skatte gemt.



finde saa meget som en Kobbermønt. En endnu ihærdigere Skattegraver var en vis Giseler, som slog sig ned paa Øen og levede der som Eneboer i over tyve Aar.

Man har ogsaa knyttet den berygtede Pirat William Kidds Navn til Cocos Island, skønt det synes hævet over al Tvivl, at Kidd indskrænkede sine Operationer til Atlanterhavet. Om Kidd vides det, at han i 1691 blev udsendt af Admiralitetet for at gøre en Ende paa Søroveriet, der gik i Svang langs den amerikanske Østkyst. Det skulde synes, at Kidd til en Begyndelse skilte sig godt fra det betroede Hverv, men senere lod sig forlede, ved Tvang eller Løkkemidler, til at gøre fælles Sag med notoriske Pirater. For dette blev han anklaget og ført til London. Hans Sag stod paa i lang Tid og endte med, at han fandtes skyldig og blev dømt til at hænges i Lænker. Mange Historikere, der har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med de retslige Dokumenter, hævder, at Kidd var Offer for et Justitsmord. Hvad der særlig var medvirkende til Kidds Domfældelse, var den Omstændighed, at man i 1699 havde

fundet en Del af Kidds nedgravede Skat. Den opgravede Sum beløb sig til henvend 10,000 Pund Sterling og blev funden paa Gardiner's Island, tæt ved Long Island.

Skønt Kidd ikke kan anses for at have været en ægte Sørover af den Kaliber som en Blackbeard eller Henry Morgan, fik hans Liv og Bedrifter en stor Indflydelse paa Litteraturen. Det er nemlig om Kidd og hans nedgravede Skatte, at Poe skrev „Guldbillen“, Stevenson „Skatteøen“ og Washington „Wolfert Webber“. Poe lod sig øjensynlig inspirere af de mærkelige Fund, der blev gjort paa Oak Island ved Nova Scotia.

Hvad nu, end Hemmeligheden i Pengegruben paa Oak Island drejer sig om, saa tør det anses for givet, at den næppe løses, før Offentligheden tager fat paa Sagen. De eventyrlige Ekspeditioner, der nu og da udrustes med Oak Land som Maal, synes ikke at have store Udsigter til at bringe Skatten frem.

I næste Nr. skal vi give en Liste over andre rige Skatte, der ligger og venter paa at blive hævet, en sand Vejviser for Skattesøgere.

„Frederik den 8“ i haard Istørn



Fra en af „Vikings“ Venner har vi modtaget disse fem interessante smaa Fotografier, som er taget paa „Frederik den 8“s Overfart over Atlanten fornylig paa Turen fra København til Halifax. De viser, hvor stærkt overiset Skibet var – et ejendommeligt Fænomen i vor ellers saa milde Vinter. Vor Hjemmelsmand fortæller, at efter en Spadseretur paa Dækket var det med dobbelt Velbehag, at Passagererne søgte Ly i „Frederik d. 8“s lune og komfortable Kahytter.

„... Drønet fra vore Kanoner holdt Piratreden „Biasbay“ fri for det Søroverpak, som nu aabenlyst beordrer deres Bytte dertil for der at udplyndre det. Mange var de Sammenstød, vi havde med Opium- og Saltsmuglere ...“ — Saaledes fortæller Carl Larsen i sin fængslende Skildring: „Under kinesisk Flag“, som vi bringer i „Vikings“ næste Nr.



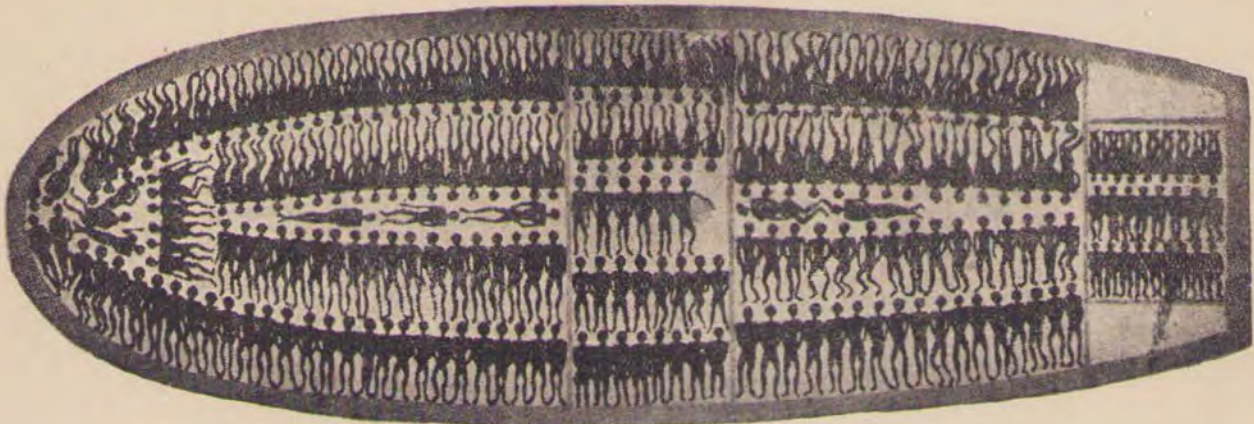
747 Negre pakket som Sardiner

Om Bord i et Slaveskib

FOR at faa Slavehandelen til at betale sig blev de Sorte pakkede saa tæt sammen som skotsk Whisky i Kasser eller som Sardiner i en Daase. Skibet indeholdt 747 Negre, hvoraf 136 døde under Overfarten paa Oceanet. Slaverne blev lagt

de forfølgende, engelske Krigsskibe ikke opdagede de myrdede Lig flydende i Vandet. Hvordan Kaptajnen fandt paa Raad fortælles her:

„Slaveskibet Brillante forfulgtes en sen Eftermiddag af



Et Diagram, der viser, hvorledes de stakkels sorte Slaver blev pakkede som Sardiner i en Daase, tæt sammenstuede paa Slaveskibet. Denne Skitse er en Beregning over, hvor mange der kunde være paa et enkelt Skib, tegnet i 1782 over det berygtede gamle Slaveskib „Brookes“ fra Liverpool.

paa Siden, for at de ikke skulde fylde for meget, saaledes at de havde Knæene ind imod hinandens Haser. Paa nogle Skibe var der ikke en Gang Plads til, at de kunde ligge ned. Overfarten var forfærdelig. En britisk Kaptajn sagde, han kunde lugte et Slaveskib fem miles med Vinden.“

Det ovenanførte er et Citat fra „En afrikansk Slavehandlers Oplevelser“ af Kaptajn Theodore Canot, Handlende i Guld, Elfenben og Slaver paa Guineakysten, skrevet i 1854 og fornylig offentliggjort i London. Han fortæller, at intet Slaveskib kunde konfiskeres, med mindre at Krigsskibene virkelig fandt Slaver om Bord, som de kunde fremføre i Retten som Vidner og som Bevis. Dette førte til, at Slavehandlerne klarede sig ligesom

Spritsmuglerne nutildags, naar de var ved at blive opsnappede: de kastede Beviserne over Bord. 250,000 skal være gaaet til Grunde paa denne Maade. Men det er jo lettere at kaste 700 Whiskyflaskekasser over Bord end 700 sprællende Negre, man maatte jo ogsaa passe paa, at



Ialt blev i Løbet af disse forfærdelige Aar 6 Millioner Slaver ført paa Skibe som „sort Elfenbensvare“ fra Afrika til Amerika, og store, fine, engelske Familier, saaledes bl. a. Gladstones Forældre, tjente sig rige paa denne Handel med levende Mennesker.

fire engelske Krydsere fra flere Sider. Der var ingen Mulighed for at undslippe. Kaptajn Homan gjorde sine Forberedelser, da Mørket faldt paa. Han gjorde sit store Anker parat til at blive sænket og lod Slaverne komme op paa Dækket, alle 600 Mand, bandt dem en for en til Ankerkæden med stærke Tove og kastede Ankeret los og skar Tovet over. Gennem Mørket hørtes et uhyggeligt Vræl fra Hundreder af sorte Struber, da Kæden sænkedes i Havet. Skrigene hørtes af de britiske Matroser paa et af Krigsskibene, der nærmede sig. Den ramme Lugt af Negerkød laa endnu over Slaveskibet — men der var ingen Slaver, som kunde føres som Bevis. Kaptajnen grinte . . . og slap fri. Han havde frelst sig selv og sit Skib, men paa Havets Bund laa 600 døde Negerkroppe.“

Det var en daarlig Forretning alligevel — og en beskidt Forretning. Den levende Lading repræsenterede ofte en Værdi, der var større end selve Skibet, men gik det godt, tjente Slavehandlerne kolossale Penge. *Captain.*



Et Nutidsuhyre. — Dette Billede er interessant, fordi det er ubestrideligt autentisk og bedre end mange Ord kan overbevise Læserne om Sandsynligheden af de vældige Uhyrer, Havdybet endnu gemmer. Det er et Fotografi af en Djævelfisk paa 2 Tons, fanget i i den meksikanske Bugt og anbragt paa en Godsvogn. Dyret blev ført til St. Augustin i Florida, hvor det udstilledes, og det opbevares nu i The American Museum of Natural History i New York.

DA en ung Vesterhavsfisker for kort Tid siden saa et forfærdeligt Uhyre hæve sig op over Havfladen, faldt han halvdød om af Skræk over dette Monstrum, hvis Gab var saa rummeligt som en Fustage. Pressen latterliggjorde Historien med den gammelkendte Overskrift: *Aarets første Sølslange*. Ordet Sølslange er jo desværre næsten ensbetydende med Skipperløgn. Det er imidlertid kun paa vore Breddegrader og i vore flakte Farvande, at man endnu tvivler om Krakens Eksistens, eller hvilket Navn man nu vil give dette gigantiske Havuhyre, som alle Dybvandssøfolk anser for det største, levende Væsen. Der er næppe en Hvalfanger, som ikke forsikrer at have set en eller flere Gange et slimet Uhyre af fabelagtige Proportioner vise sig i Vandfladen, og for at benægte dettes Eksistens maa man antage, at samtlige Hvalfangere har sammen svoret sig om at binde Folk en Historie paa Ærmet.

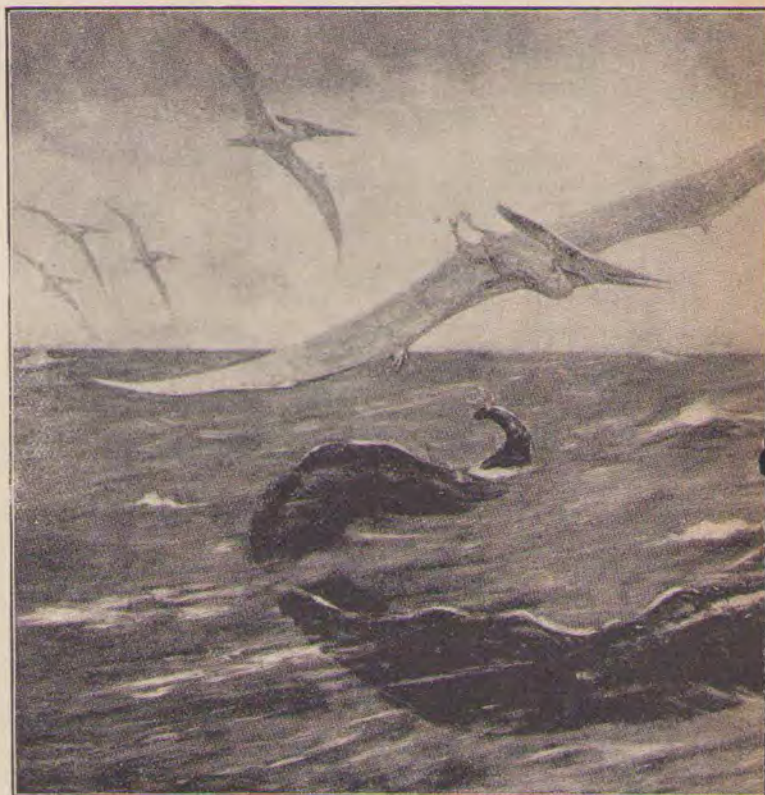
Vi har en Beretning af Kaptajn Frank Bullen, Medlem af det kongelige engelske geografiske Selskab og navnkundig som Forfatter af den klassiske Bog om Kaskalottens Togt, som i Hovedtrækkene stemmer overens med, hvad den unge jyske Fisker fornylig foregiver at have set.

Da jeg var for Hjemgaaende som Ungmand fra Sant'Ana med en Ladning Mahogni, skriver Bullen, stod jeg en tidlig Eftermiddag bøjet over Rælingen paa Udkig efter Fisk. Vi var netop ud for Cap Campeche, da der med ét kom en mørk Skygge over det

* Havets

klare Vand, og et frygteligt Uhyre kom til Syne. Dyrets Hoved maa have været atten Fod i Tværmaal, og ved Siden af to krogede Horn, omtrent tre Fod fra hinanden, saa jeg et Par Øjne saa frygtindjagende, som Sproget savner Ord til at beskrive. Rædslerne i Johannes' Aabenbaring var intet i Sammenligning med disse djævelske Øjne, hvis Udtryk endnu fylder mig med Gysen. Skønt jeg følte mig svimmel og rædselsslagen ved Synet af dette Monstrum, formaaede jeg ikke at røre mig af Flækken, førend den gyselige Ting begyndte at baske med Finnerne, der lignede vældige Vinger og hævede sig lydløst svævende til en Højde af henved seks Fod over Havfladen for at lade sig falde med et øredøvende Plask, der maatte kunde høres milevidt omkring. Jeg maa være falden i Afmagt, for jeg kom først til mig selv under mine Skibskammeraters noget grovkornede Behandling. Siden har jeg aldrig set Djævelfiskens foretage dette Spring om Dagen, men i vindstille Nætter kan man hyppig høre dette tordenlignende Plask, skønt det er vanskeligt at forstaa, hvorfor Dyret gør disse Flagermusespring op fra dets rette Element.

Det er, som nævnt, især Hvalfangerne, som har Lejlighed til at gøre Erfaringer med Hensyn til de Hemmeligheder, Havet gemmer i Retning af monstrøst Dyreliv, thi ingen andre Søfarende tilbringer som disse Maaneder, ja Aar, paa de afsides Bredde-



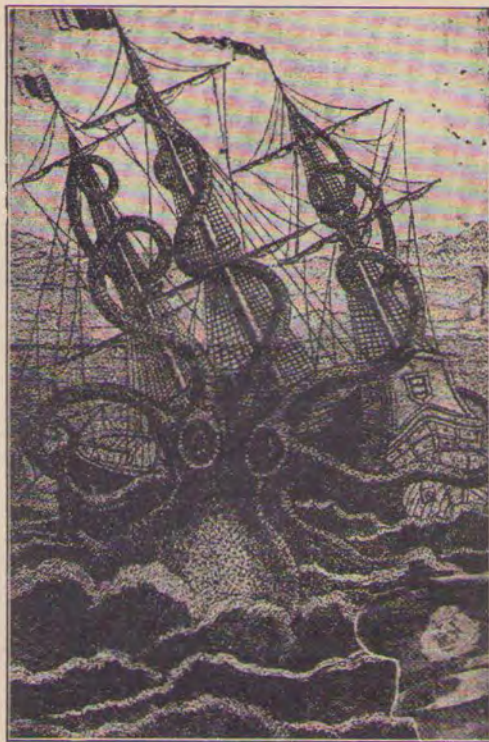
Forverdenens Kæmpedyr, som de levede paa Havet for Millioner af Aar siden. — I opstillet dem i mægtige Geledder. Europæiske Musæer følger nu efter, saa godt de gaaet siden da. De levede, før noget Pattedyr var skabt. Den Gang var smaa og svage Saurierne, Urtidens Øgler. Mange Saurier var ikke større end en Flagermus, andre end et Menneske og 15 Meter lang, altsaa større end noget levende Væsen paa Land. Man har yderligere et Skeletaftryk af en Diplodocus paa 24 Meter. Disse Kæmpedyr levede i den

Uhyrer



grader, som Koffardifartøjerne omhyggeligt undgaar. Det er kun beklageligt, at Hvalfangerne aldrig har lagt Vægt paa videnskabelige Undersøgelser af Havets Fauna, ja, ikke engang præsteret et Fotografi af de Uhyrer, som lejlighedsvis kommer til Syne under et længere Dødvande, da Havet ganske skifter Udseende. Fra klart og gennemsigtigt blaat bliver det fedtet og mat, og den friske Saltvandslugt forvandles til en modbydelig, usund Stank af Stilstand og Forraadnelse. Det er under saadanne Dødvandsperioder (Sargasso-Søen bør erindres i denne Forbindelse) „at Havet raadner, og Overfladen fyldes med slimede Dyr, som kravler omkring“ som Coleridge beskriver det i sit uforlignelige Digt „The Ancient Mariner“.

Blandt de sælsomme Uhyrer, som viser sig i Overfladen i Dødvandet, er Kæmpeblæksprutten det mærkeligste. Dette græselige Bløddyr kan opnaa ganske enorme Dimensioner. Ved Irlands Kyst skyllede saaledes fornylig en tiarmet Blæksprutte i Land, hvis Fangearme maalte tredive Fod i Længden, og den Mollusk, som Bullen saa i Kamp med en Hval i Strædet ved Malacca, havde Øjne af mindst en Fods Tværmaal, Øjne, der stirrede med et intenst, sort Had, frygtindgydende som et Mareridtsyn. Dybt nede sidder den tiarmede Blæksprutte med tres Fods Fangearme, udstyret med Sugeskaale af en Fods Diameter, der igen er forsynet med en Mængde Kløer. — sidder der og ruger i evigt Mørke som Foster af en syg Fantasi, og strækker sine frygtelige Fangearme ud i alle Retninger uden nogen Sinde at slippe sit Bytte før det er opslugt af dets rummelige og aldrig mætte Mave.



I Kirken i den lille nordfranske By St. Malo hænger et Maleri, som forestiller en Blæksprutte, som angriber et Sejlskib og ved Hjælp af sine Fangearme søger at trække Skibet ned i Dybet. Mandskabet anraabte Søfolkens Skytshelgen St. Thomas om Hjælp, og det lykkedes at afhugge Uhyrets Fangearme, hvorefter dette sank tilbage i Dybet. — Ovenstaaende Billede er en Gengivelse af dette Maleri, som støtter sig paa en Beretning af Denys de Montfort.



de sidste 10—20 Aar er der blevet udgravet en Mængde Skeletter af Forverdenens Kæmpedyr. De store amerikanske Musæer, som har Penge nok, har kan. I Bryssel staar der Skeletter af ikke mindre end 32, fundne i Belgiens Gruber. Det er Skræk-Saurier, saa høje som et Kirketaarn. Aarmillioner er ore Øgler Jordens Herrer og befolkede alle Lande og Have. — Det er ikke mere end 100 Aar siden, Videnskabsmændene fandt de første Forsteninger af re var rene Kæmper. Ichthyosaurier kalder man den her afbildede, svømmende Art. Den største af disse fandtes ved Frankfurt am Main, 2 Meter højere andjorden. Man tænke sig blot et saadant Taarn af en Tiger styrtede sig over et Menneske. Brontosaurierne skal have maalt 22 Meter og vejte 35 000 Kilo. yr har drevet deres Spil paa Jordens Vande i uendelige geologiske Tidsrum fra Australien til Spitsbergen, gennem hele Stenkulsperioden langt ind i Kridt-, indtil den „store Død“ kom over Jorden, som vi fortæller om i næste Nr.



To danske Skibe gaaet ned



De skibbrudne Folk fra Flynderborg fotografere lige efter Ankomsten til Hovedbanegaarden i København.

„Ulf“ sunket i Nordsøen.

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB fik fra Norderney Fyrskib den 2. Marts Radio-Melding om, at Selskabets Dampner „Ulf“ i Nærheden af Fyrskibet var kollideret med den engelske Dampner „Iceland“ og sunket. Det lykkedes alle Mand, ialt 19, i Skibets Redningsbaade i Løbet af en Time at naa velbeholdne om Bord i Fyrskibet.

Dampskibet „Ulf“, der førtes af Kaptajn H. C. Christensen, og som gik i Rute mellem Østersøhavne—København—Provinshavne og franske Havne, havde forladt Dunkerque for at gaa til København via Middelfart, hvor den skulde aflevere en Del af Ladningen. „Ulf“ skulde som sædvanlig gennem Kielerkanalen, og den befandt sig, da Kollisionen fandt Sted, ved den tyske Nordsøkyst udfør Norderney ved Wesermundingen. Skibet havde herfra sat Kurs for Fyrskibet ved Elbens Munding. Paa den stærkt trafikerede Rute har Kollisionen fundet Sted, og Dampneren „Iceland“, med hvilken „Ulf“ kolliderede, var paa Vej fra Hamborg til Leith. „Iceland“, der gaar i fast Rute, tilhører „Leith-Hull-Hamburg S. P. Co. Ltd.“, der ejes af det kendte Rederi James Currie & Co. i Leith. Det er det samme Rederi, der opretholder Eksporttruten København—Leith med de to engelske Dampere „Hengest“ og „Horsa“, som hver Torsdag afgaar fra København med Landbrugsprodukter. Dampneren „Iceland“ er paa ca. 2000 Tons og bygget 1914.

Dampskibet „Ulf“ hørte til „Forenede“s gode Fragtskibe.

Det var paa 2200 Tons d. w. og bygget 1905 i Sunderland. Skibet, der tidligere hørte ind under Dampskibsselskabet „Viking“, kom i 1926 sammen med de øvrige af dette Selskabs Skibe ind i D. F. D. S.s Flaade.

„Ulf“ er sunket paa meget dybt Vand, og der bliver sikkert ikke Tale om Bjærgning af Skibet.

„Flynderborg“.

C. K. Hansens Dampner „Flynderborg“ forliste Torsdag d. 13. Marts om Aftenen ud for den franske Krigshavn Brest. De 15 raske Søfolk blev ved Ankomsten til Københavns Hovedbanegaard modtaget af en Repræsentant for Rederiet. Om Forliset fortalte en af de Skibbrudne følgende:

— Vi befandt os ud for Quessant, hvor Sejladsen altid er vanskelig, da Farvandet er fuldt af undersøiske Klipper. Den Aften var der en voldsom Strøm og en ualmindelig tæt Taage. Vi gik langsomt frem. Men pludselig stødte Skibet, og Vandet strømmede ind gennem en stor Læk forude. I Løbet af faa Øjeblikke var Skibet synkefærdigt. Vi opsendte et Par Raketter og gik i Baadene. Vi ventede en kort Tid ved Skibet, da vi haabede paa Hjælp, men da det ikke lod til, at nogen havde bemærket os, satte vi Kursen mod Brest. Søen var høj, og det hele saa farligt ud. Ved tre-fire Tiden om Morgenen naaede vi ind til Brest, trætte og forkomne.

Hvilken Side synes De bedst om i dette Nr.?

»Vikingen« er Læsernes Blad. Vi vil derfor gerne have at vide, hvad Slags Stof vore Læsere foretrækker. De bedes skrive ind til os, hvilken Side De synes bedst om i dette Nr.

Jeg foretrækker Side:.....

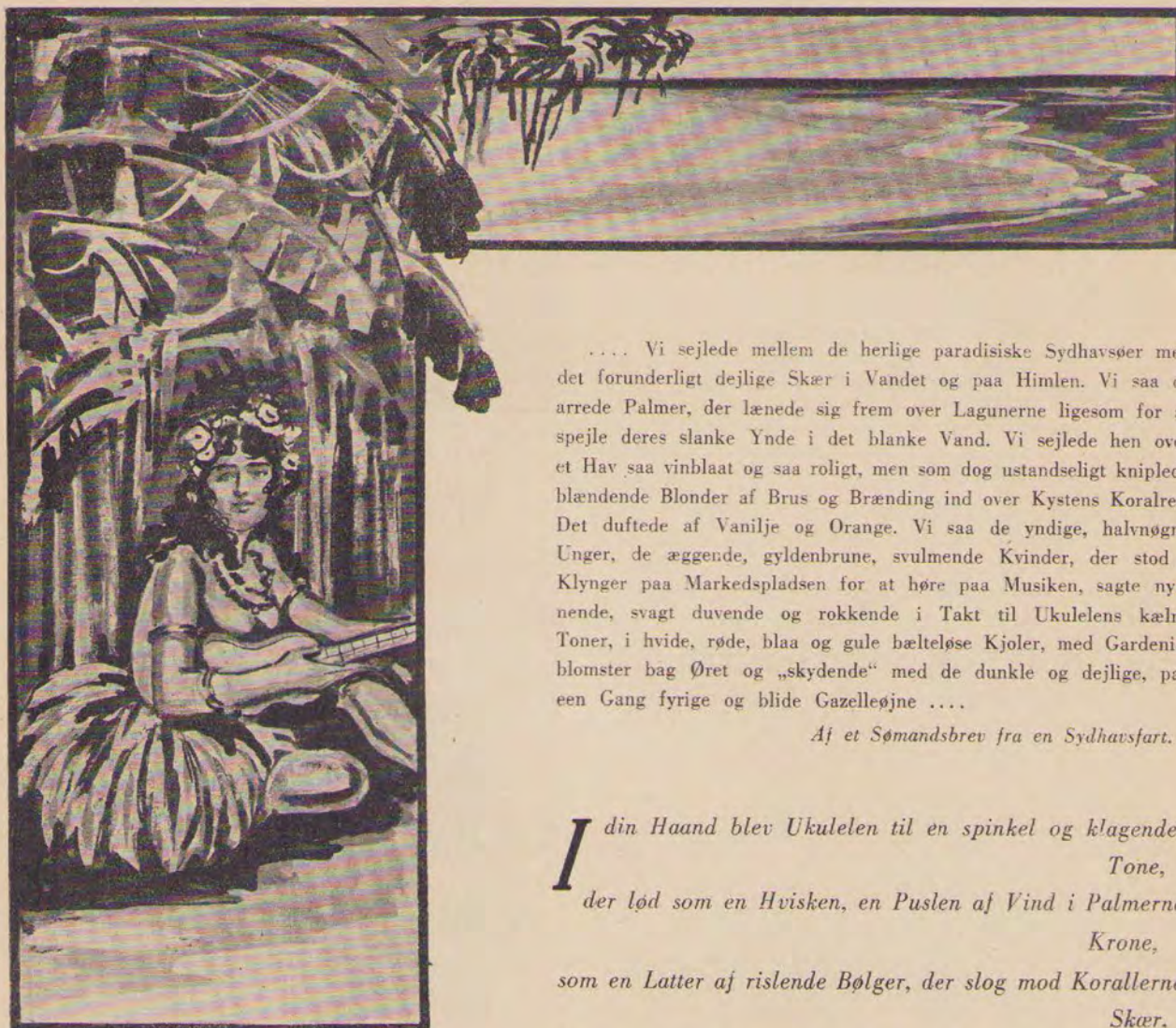
Jeg ønsker mere: Novellestof — Oplysende Stof — Maritimt Stof
Digte — Windjammerhistorier — Rejsebeskrivelser.
(Streg over, hvad ikke ønskes)

Den Side, jeg synes daarligst om i dette Nr.

De bedes enten skrive til os eller sende denne Seddel ind til Redaktionen af »Vikingen«, Gl. Mønt 39, Kbhvn.



Ukulele=Spillersken



Tegning af Holger Andreassen.

.... Vi sejlede mellem de herlige paradisiske Sydhavsøer med det forunderligt dejlige Skær i Vandet og paa Himlen. Vi saa de arrede Palmer, der lænede sig frem over Lagunerne ligesom for at spejle deres slanke Ynde i det blanke Vand. Vi sejlede hen over et Hav saa vinblaat og saa roligt, men som dog ustandseligt kniplede blændende Blonder af Brus og Brænding ind over Kystens Korallrev. Det duftede af Vanilje og Orange. Vi saa de yndige, halvnøgne Unger, de æggende, gyldenbrune, svulmende Kvinder, der stod i Klynger paa Markedspladsen for at høre paa Musiken, sagte nynnende, svagt duvende og rokkende i Takt til Ukulelens kælnede Toner, i hvide, røde, blaa og gule bælteløse Kjoler, med Gardenia-blomster bag Øret og „skydende“ med de dunkle og dejlige, paa een Gang fyrige og blide Gazelleøjne

Af et Sømandsbrev fra en Sydhavs fart.

I din Haand blev Ukulelen til en spinkel og klagende
Tone,
der lød som en Hvisken, en Puslen af Vind i Palmernes
Krone,
som en Latter af rislende Bølger, der slog mod Korallernes
Skær,
du trylled' paa sitrende Strengene mig Tropernes Paradis nær.

Du spilled' om gyldent Solskin og tavse, be-
tagende Nætter,
om Dage, der fødtes i Farver og Lys, naar Perle-
fiskerne letter;
det var, som jeg aned' Passaten lig et Kvindekys
mod min Kind,
der vækked' de slumrende Drømme til Liv for en
Stund i mit Sind.

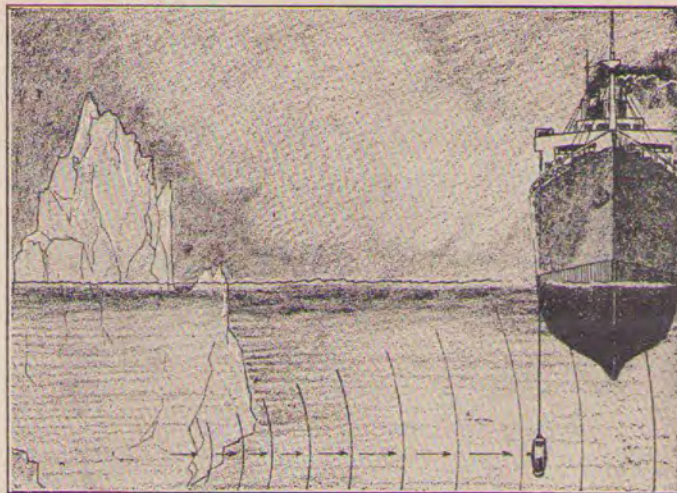
Lyk'lige Sjæl! der kan drømme sig bort paa to skæl-
vende Strengene,
og tro, at han sanker spraglede Blomster paa Ocean-
øens Enge;
blot fordi Ukulelen græder, en klagende, spæd
Melodi,
hvis Toner blev skabte til Glæde for en eventyrvild
Fantasi.

Allan Larsen



AT OPDAGE ISBJERGE I TIDE

Dr. Howard, New York, er nylig vendt hjem fra en Isbjerg-Ekspedition, som var sendt ud med den bestemte Hensigt at finde en eller anden Metode til at opdage Isbjerge ved Hjælp af Belysning. Siden man har opgivet Søgelys, fordi Taagen kaster Lyset tilbage i Refleks og blænder Øjnene paa dem, der staar paa Broen, var det hans Haab at udvikle nogle kraftige Lys, som kunde kastes tilstrækkeligt langt foran Skibet, saa Lyset kunde blive i Stand til at gennemtrænge Taagen og belyse Isbjergene eller vise dets Skygge. Han brugte alle mulige Metoder og prøvede sig frem paa enhver tænkelig Maade, indtil han endelig fandt en meget simpel Fremgangsmaade ved at bruge en undersøisk Telefon. Det var meget bedre end Belysning og alt andet. Han nedsænker ganske simpelt en Mikrofon i Vandet og lytter til, hvad den kan fortælle om Lydene dernede fra. Den giver Lydene fra smeltende Isbjerge indtil 6 miles bort. Dette er den bedste Metode, han har kunnet finde.



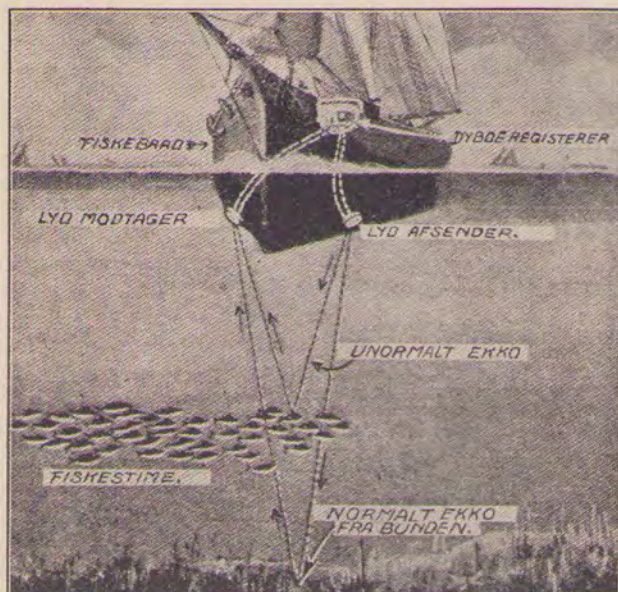
Undersøisk Telefon, som kan opfange Lydene fra smeltende Isbjerge.

Jubilæum.

Den 16. Marts havde Kaptajn A. J. Nielsen, Fører af M/S „Leise Mærsk“, sejlet 50 Aar til Søs. Det var netop paa sin 14 Aars Fødselsdag, at Kaptajn Nielsen begyndte at tære til Søs, idet han den 16. Marts fyldte 64 Aar.

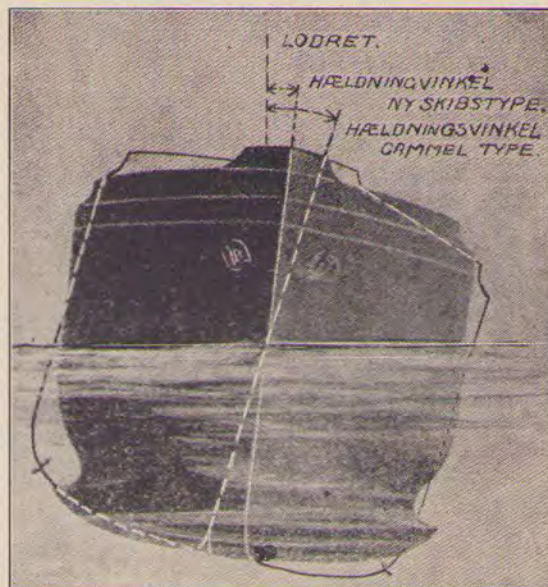
Ny Metode til at finde Fiskestimer

Nogle Amerikanere har opfundet en ny Metode til at finde Fiskestimer, der gaar saa dybt nede, saa de ikke er til at faa Øje paa. Metoden bestaar i en Slags Radio: en Lyd-Afsender



paa den ene Side, og en Lyd-Modtager paa den anden Side. Man sender uafbrudt Lyde ud, saa man er klar over det normale Ekko fra Bunden, der opfanges i Modtageren. Naar en Fiskestimer kommer imellem, vil Lyden straks blive anderledes, hvorefter Nettet kan sænkes med nogenlunde sikkert Resultat.

Ingen Rulning mere



Hr. Johan E. Johannessen har konstrueret en ny Metode for at undgaa at Skibe ruller. Forneden giver han Skibet en Slags „Skulder“ til begge Sider. Han mener, at Vandet i dette Indhug sammen med „Skulderen“s egen Modstand vil kunne forhindre overdreven Rulning.

Et nyt Havfiskeriselskab.

EN norsk Fiskeskipper Johan Remmen har faaet den Op-gave at grundlægge og starte et finsk Havfiskeriselskab. Konsul Elving i Hangø staar i Spidsen for Foretagendet. Det er Tanken at begynde med 3—4 moderne Fiskemotorfartøjer paa 100—250 Tons d. w. og et Moderskib paa 500 Tons. Det er Hensigten at drive Fiskeri af Torsk og Sild i Nordsøen og ved Island og i Nordishavet. Mandskabet bliver Halvdelen norsk og Halvdelen finsk.

„... Bunden paa Hænder og Fødder laa jeg paa Gulvet i Maskinrummet. Om faa Minutter vilde Kedlen springe i Luften.“ — Læs „En Hundevagt“ i næste Nr.



Hav=Stine og Klitgaardsfolkene

Novelle af Argus. — Med Tegninger af Holger Andreasen.

KLITGAARDEN laa ude i det yderste Vest. I en Menneskealder boede her den joviale Strandfoged Anders Klit med sin Hustru Ane. Anders var den ligefremme Havbonde, hvorimod Ane var stolt og hovmodig, følte sig som Strandfogedkone højt hævet over Fiskerlejets Folk, som tjente deres Brød ude paa Havet. Derfor stod det ogsaa for hende som noget formasteligt, da deres eneste Barn, Sønnen Ole, da han blev voksen, slog sig ned i Fiskerlejet og blev Havfisker. Det var for simpel en Gerning og Livsstilling for Klitgaardssønnen. Nej, sagde Ane, han skulde have blevet paa Klitgaarden, hvor han kunde sidde med Foden under eget Bord. Hav-Stine var en Klitkvind, der boede enligt ude mellem Klitterne. Hendes Mand havde Havet taget, og siden gik hun herude med et særeget Præg over sig. Ofte kom Hav-Stine til Klitgaarden, og mellem hende og Ane faldt der mange hvasse Ord, naar Samtalen drejede ind paa Søens Folk og deres Arbejde. Hav-Stine kunde fortælle, saa Ane blev vred og bange.

„Ja, An, det er sandt og vist, de Mennesker, der ingen Paarørende har, der maa tjene deres Brød paa Havet, er fri for tunge Sorger og mange ængstelige Timer. Naar Mand, Fader, Søn og Broder ligger derude i Vest, da slaar Sorgen saa brat ned i saa mange Hjem, da knuses i et Nu saa manges Livshaab. Naar Bølgerne klukker, brummer Dødssangen over de kogende Revler.“

„Her paa Klitgaarden, Stine, havde jeg ikke troet, at vi skulde blive udsat for de store Sorger, som du taler om,“ bemærkede An; „men de hænger os over Hovedet Nat som Dag, efter at Ole har slaaet sig ned ude ved Søren Hav, for at blive Fisker. Jeg kan forstaa, at disse, der er født derude i Klitterne, hvis Barndom er henrundet i Fiskerlejerne, at de, naar de vokser op, søger Arbejdet paa Havet sammen med deres ligestillede; men at Ole, der er født her paa Klitgaarden, hvor en solid Livsstilling og bedre Kaar stod aaben, at han gaar til Havet, satte jeg mig haardt imod, Stine.“

„Det er Havet, der drager, den storladne Natur, der vinker og skaber Udlængsel hos saa mange, An. Saadan er det gaaet gennem Tiderne, og det vil fremdeles gaa saadan. Men ligesaa sikkert er det, at Arbejdet derude har skabt saa mange Helte, hvis Navn staar med lysende Skrift i Historien.“

„Det var et sandt Ord,“ faldt Anders ind. „De, der har vundet et Heltenavn paa Søen, bærer det med Ære, saa enhver Fader og Moder kan være stolt deraf. Kan et saadant Navn komme til at udgaa fra Klitgaarden, bitte Mor, saa er det uendeligt større end lidt Velstand inden for fire Vægge.“

„Ja, da vil Klitgaardsfolkene Ole blive mindet længe efter, han er lagt under Mulde,“ svarede Stine.

„Eller ogsaa, at han finder Døden derude og som et mishandlet Lig bliver kastet ind paa fremmed Strand og stedes til Hvile i et Hul ligesom din Mand, Stine, hvis Grav du maatte rejse saa langt for at finde,“ sukkede An, „eller ogsaa ved Livet mellem Klitterne bliver „sær“ paa sine gamle Dage. Saadanne træffer man mellem Klittens Folk.“

„Ja, bliver han derude, som du siger, An,“ bemærkede Stine, „saa faldt han paa Arbejdets Mark, og Ole vil ikke derfor kaste nogen Skamskygge over Klitgaarden, og dette om at blive „sær“, saa er dette, som man ser derpaa. Det er

ikke alle, der forstaa disse Mennesker, der hører Havet til. Deres Gerning, det haarde Liv, præger dem i Ungdommen som i Alderdommen. Den tunge Alvor, der ligger over dem, og ordknappe som de er, gør, at Navnet „sær“ saa ofte hæftes paa dem. Men det vil jeg dog sige, An, de er dybere Tænkere end saa mange, der sludrer og fortæller om Fornøjelser og Fjant, som Livets Malstrøm fører med sig. Ogsaa jeg har kendt en af disse, der kaldtes „sær“, trods det, at han havde en god Forstand. Jeg kender hans Levnedsløb, der blev en mærkelig Skæbne. Kræ Thy kaldte vi ham, og han fødtes i en gammel Havgaard, der laa ude i den yderste Rand af Klitterne. Gaarden er nu slugt af Havet, det vil sige, Jordene



Ane talte med Hav-Stine, der var en Kone ude fra Klitterne.

aad Havet Stykke for Stykke, saa Gaarden maatte nedrives. Der, hvor den laa, strander der nu Skibe. Kræ Thys Forældre var jævne Bønderfolk, der ikke var Fiskere eller Strandfoged. Havgaarden var hvidkalket og typisk for sin Tid. Havet havde slaaet en Slugt ind i Klitrækken vester for Gaarden, og gennem denne Slugt kastedes Skumflagerne fra Revlen, og i ondt Vejr laa den hvide salte Fraade oppe paa Taget af Gaardens fire Længer. Havgaarden derude mellem de graa Klitter var da bogstavelig hvid fra Top til Taa. Kræ Thys Forældre var stræbsomme og flittige, og de drev de magre Jorder saaledes, at der blev en vis Velstand inden Døre. Kræ Thy var vel begavet og sad inde med Bjernekræfter, som man siger, og han skulkede ikke uden om Arbejdet med Gaardens Drift. Da Havgaarden laa saa langt vestude, blev den et Samlingssted for Fiskerne. Naar de kom ind fra Havet, tog de altid Stranden lige Vest for Gaarden. Nede fra Fiskerlejet, hvor unge og ældre gik til Havet med varm Kaffe og stundom en Dram til Fiskerne, der kunde tøj dem op, efter at de i et Døgn eller to havde ligget paa Fiskeri i en bidende Frost, søgte vi ogsaa til Havgaarden og ventede der, til Fiskernes Baade skurede i Havstokken. Denne Ventetid kunde ofte blive lang. Vi slog da Gækken løs derinde i den gamle Gaard. Saa mangan en Vinternat, naar Rimperlerne ved Maaneskin glimtede i den stride Marehalm, der groede inde paa Gaards-



pladsen og uden for Vinduerne, traadte vi Dansen inde i den gamle Gaards Storstue. Harmonikaen og Klarinettens skrigende Toner lød da ud i den klare Frostnat. Ak, ja, nu ruller Bølgerne hen over denne Storstue, hvori jeg i min Ungdom dansede en „Svejtrit“, saa Sveden randt. Nu driver Strandvaskerne, Havligene, hen over dette Sted uden Hvile. Hvor den gamle Havgaard laa, der knuses nu Skibe til usle Vrag, og det er hændet, at Sømændene paa dette Sted har lukket deres Øjne i Døden under Revlens Brus. Ja, dengang, vedblev Stine, „favne vi hinanden i Dansen paa dette Sted; men nu er det Døden, der favner der. Det er Skæbnen, Tidens Hjul, som vi ikke formaar at standse eller dreje. Vi tænkte ikke over dette dengang,

da vi traadte Dansen i den gamle Storstue ved Tællepraasens flakkende Skær. Kræ Thy var den lystigste blandt os, en ivrig Danser og Spasmager. En „skjøvdt Kaael“, som vi sagde. Men ogsaa ham drog Havet, An. Ogsaa han gik til Fiskeriet, ja, var en Tid endog Fiskehandler. Men da Faderen døde, drev han Havgaarden for sin Moder, der sad Enke, indtil hun giftede sig med en gammel Knark nede fra Nabogaarden. Dermed var det slut med Freden paa den gamle Gaard. Kræ Thy og Stedfaderen kunde ikke forstaa hinanden, to haarde Kværn maler ikke godt sammen. Haarde Negle, som de begge var, laasede de Brønden for hinanden, saa de ikke kunde faa Vand. De laa stadig i Klammeri. Da Kræ Thys Moder døde, fik han alligevel Gaarden af Stedfaderen og skulde saa svare Aftægt til ham. Da den gamle

fik sig en Husholder, kunde han og Kræ Thy ikke enes om, hvem af dem der skulde bekoste en Seng til hende. De laa i Proces om denne Sag, en Proces, der varede i flere Aar, og som nær havde slugt den Velstand, der var paa Havgaarden. Efter Stedfaderens Død sad Kræ Thy ene paa Havgaarden og samlede Grunker. Aar efter Aar maatte han se paa, at Havet stjal af hans Jorder. Klitrækken vesten for Gaarden blev mindre og mindre. Han stod magtesløs over for dette Landrov; men det sagdes da ogsaa, at Kræ Thy bandede paa, at naar Havet tog fra ham, saa skulde han ogsaa være Karl for af og til at bjerge en Pind, naar Havet rundeligt kastede det ind paa Stranden. Saadan i al Gedulghed, forstaar sig. Strandfogeden boede Øst for Havgaarden; men Kræ Thy var en snu Ræv, og Strandfogeden skulde staa tidlig op, dersom han skulde lure ham. En sen Aften, jeg var gaaet ned til Stranden for at gaa en Tur, saa jeg forude noget hvidt bevægede sig helt nede i Strandkanten. Det kom imod mig, og det var ikke fri for, at Haaret begyndte at brænde mig om Ørene. At det var et Gespenst af et Spøgelse, troede jeg ikke paa; men hvad det var, stod mig ikke klart. Alligevel besluttede jeg ikke at smøre Haser, og jeg gik lige imod det. Og nu, An, vil jeg sige, det var ingen ringere end Kræ Thy. Med et Par hvide Stude kørte han helt nede i Strandkanten. Hvad der var paa Vognen, skal jeg ikke kunne sige. Men Havet skyllede op saavel om Studene som om Vognen og udslettede saaledes hurtigt Hjulsporene, som han kørte frem.

Ja, Kræ Thy kunde pudse Strandfogeden. „Der er Mennesker, der aldrig kan faa nok, inden de himler, og den gamle Hugaf i Strandfogedgaarden er en af disse,“ sagde Kræ Thy altid. Han spekulerede stadig paa at faa Strandlehnet lagt ind under Havgaarden, naar den gamle Nabo gik heden. Men det gik ikke saaledes. Strandfogedgaarden overgik i Arv til en 16 Aars Knægt, og Kræ Thy sagde da, at en Dreng vel ikke kunde være Strandfoged, og det var der ogsaa andre, der mente. Men Strandlehnet gik ikke til Havgaarden, men derimod til en Gaard længere nede i Fiskerlejet. Derimod blev Kræ Thy ansat i Redningsvæsenet. Men kort derefter blev Kræ Thy „sær“. Ingen vidste af hvilken Grund. Om det

var, fordi Havet truede med at slaa ham paa Flugt fra Havgaarden, eller fordi han ikke fik Strandlehnet, forblev alle Tider en Gaade. Han var og blev hele sit Liv igennem en særegen Personlighed, en af de mærkeligste Originaler ved Kysten. Trods sin gode Forstand, trods et Jernhelbred, som han var i Besiddelse af, kunde han en Dag gaa i Sengen, lukke sig inde i Aarevis og dog være frisk som en Fisk. I en Periode af 7 Aar lukkede han sig inde, gemte sig for Omverdenen og stod saa op igen og var da den samme kloge og kraftige Kræ Thy. Det var næsten med ham som med Havet, der i Perioder lægger sig for saa hurtigt at fare op og brutalt rive til sig, rydde alt af Vejen, hvad der staar imod. Saaledes blev Havgaardens Jorder revet bort, og den gamle Gaard maatte nedbrydes, og de Jorder, der var tilbage, blev lagt ind under Nabogaarden, hvor den



Han gik paa sin Fod gennem Sognene.

unge Knægt residerede, som Kræ Thy sagde. Selv flyttede han ned i Fiskerlejet, hvor han levede i mange Aar som den mærkelige Person, han var. Havgaarden var ikke mere, den var udslettet af Havet; men Kræ Thy trissede Aar efter Aar op over dens Jorder til det Sted, hvor hans Barndomshjem havde ligget. Nabogaarden var blevet den vestligste ud mod Havet. Den unge Knægt sad paa denne i næsten en Mennekskealder og drev den op ved Flid og Dybtighed, men gjorde ham samtidig til den gerrige Pind, som han blev. En Gerrighed, der prægede ham til det sidste. Men han sankede sig Rigdomme til, for, som Kræ Thy sagde, Kræsten kunde leve paa en Sten. Højt op i Alderdommen strøg han paa sin Fod gennem Sognene med Stok i Haand og i Skødefrakke og høj Hat ind til Byen og med Træpiben hængende i sin tandløse Mund. Ingen skulde da sige, at han var en Krøsus, og dog var han det. Men Gaard og Velstand gav ikke Kræsten Lykke, men derimod en stadig Uro og Spekuleren over denne Verdens Gods. Da han laa paa det sidste, trippede Kræ Thy over til ham for at sige ham det sidste Farvel. Han laa da og klagede sig over, at Kisten nu var saa dyr: „Dævlens ska' sættes i, at a et haar køvt æ Kist for manne Øer sin (siden),“ sagde han til Kræ Thy.“ Stine sad og rokkede paa Stolen og vedblev henvendt til An: „Naar Velstand gaar over til en saadan Gerrighed, saa er man bedst tjent med at undvære den. Saa tror jeg, at de er lige saa lykkelige de, der arbejder sig frem, omend de skal tjene deres Brød ude paa Havet.“



PAA SKILDPADDEFANGST I STILLEHAVET

En lille Oplevelse af *Poul Mikkelsen*

VI havde indtaget en Last Benzin i Los Angeles Harbour. San Pedro, og var paa Rejse til London via Panamakanalen; under Opturen til San Pedro havde vi set en Masse Skildpadder paa den Strækning, der ligger mellem Cap San Lucas, Kaliforniahalvøens Sydspids, og Panamakanalen.

Vi havde bestemt, at vi vilde gøre et Forsøg paa at fange nogle, naar vi havde lastet i San Pedro og var paa Tilbage-turen.

Et stort Net, lavet af Skibsmandsgarn, og fastgjort til en

terud; han maatte jo være hurtig i Vendingen, for Skibets Fart sattes ikke ned, de 70—100 kg en Skildpadde vejer, skulde tages i Nettet, mens vi sejlede vore reglementerede 12 Knob. Det gav et vældigt Ryk i hele Stillingen, hver Gang en Skildpadde gik i Nettet, og Stangen, som holdt Nettet, blev som en Flitsbue; der hales i Nettets Forhaler, og Stangen rettes op; Skildpadden er fanget, og Mandskabet begynder at hale den inden Bords; her udvikler der sig en større Scene med at faa Kalorius fri af Nettet, man maa jo hytte Fingrene,



Ovenstaaende viser først Slusen, dernæst 3 Billeder under Tilberedelserne og endelig Fangeren paa Post.

rund Jernbøjle, udgjorde det egentlige Fangstredskab, som i Forbindelse med den Stilling, hvorpaa Fangeren skulde have sit Stade, forhaabentlig skulde give et godt Udbytte.

Kaliforniahalvøens Bjerger havde endnu ikke tabt sig i Horisonten, før den første Skildpadde observeredes. Vi passerede den i en Afstand af ca. 15 Meter, men Skibet anfægtede tilsyneladende ikke det sovende Dyr, paa hvis Rygskjold man kunde se, at der groede Mos, og hvis øverste Del var helt tørret af Solen. En Times Tid efter var Skildpadderne et almindeligt Syn; de optraadte i Grupper og enkeltvis; overalt saa vi deres Rygskjold dukke op som Paddehatte; paa nogle enkelte havde en Fugl sat sig til Hvile, men skræmmedes bort, naar den saa Skibet nærme sig. Naar den vagthavende fra Kommandobroen havde faaet Øje paa een af passende Størrelse, styredes der saaledes, at den kom langs Siden af Skibet, og nu var det, det gjaldt for Fangeren, om han kunde faa den i Nettet, inden den forsvandt ind under Stillingen og ag-

thi dens knivskarpe Gab er absolut ikke til at spøge med; flere Gange kunde der gaa ca. 1 Time med at faa den fri og transporteret hen agter, hvor den sattes ud i Prammen, som var fyldt op med Vand, netop med dette Formaal for Øje.

Langt de fleste Fangstforsøg mislykkedes, dog fik vi i Løbet af Søndagen fanget 5 store Krabater, hver vejende ca. 100 kg.

Slagtningen af disse Dyr er et meget vanskeligt Arbejde, som tager lang Tid; af den Grund blev kun to slagtede; ægte Skildpaddekød smager fortrinligt, og Suppen er meget kraftig. De resterende tre Skildpadder gik i Prammen endnu nogle Dage, hvorefter de fik deres Frihed uden at have taget den mindste Skade, af deres Ophold om Bord.

Vi ser nu ikke flere Skildpadder, thi Panamakanalens første Sluse „Miraflores“ rejser sig for Boven af Skibet, og naar den om lidt lukker sin Sluseport bag os, er der en Mur mellem os og det store Stillehav.



Da jeg blev døbt til „Havets Dronning“

Af Grevinde Musse Scheel

DAABSATTEST

Vi *Neptun*, „Behersker over alle Have, Søer, Floder, Bække, Sumpe og Moradser“ bekræfter hermed den i vor allerhøjeste Nærværelse om Bord paa S/S „Cap Polonio“ stedfundne Ækvatordaab af

Grevinde
Musse Scheel.

Efter at Vedkommende var bleven rensat for den nordlige Halvkugles Smuds og bleven døbt med vort hellige Linievand, erholdt hun Navnet

Havets Dronning.

Givet i Aaret 1927 paa 11te Dag af den 7de Maaned.

Neptun.
J. R.



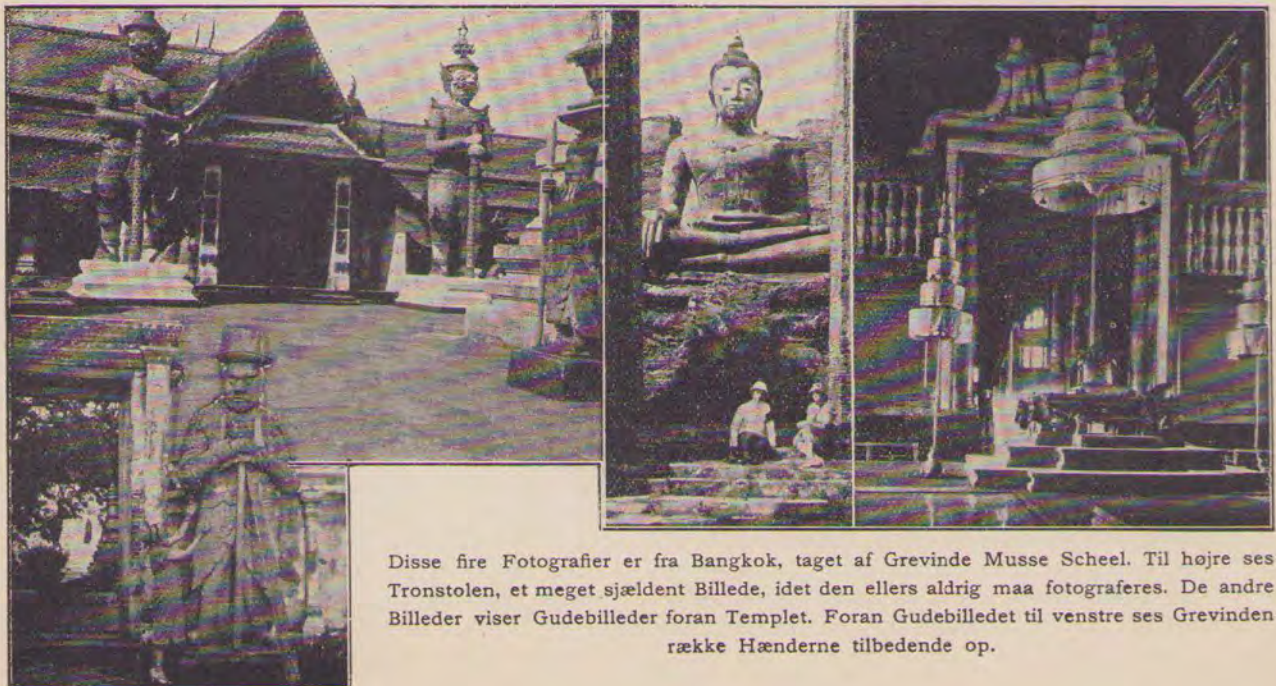
Daabsattesten.

Ogsaa jeg er en Viking, og jeg føler mig aldrig saa glad, som naar jeg er paa Farten over de store Have.

Dyr af alle Slags og Rejser i alle Lande er nu en Gang min Fornøjelse.

Særlig stolt maa jeg nu indrømme jeg er af, at jeg er bleven døbt under Ækvator til „Havets Dronning“, hvilken Ære ikke tilfalder ret mange Kvinder. Vi var naturligvis flere Damer om Bord, der blev døbt af Fader Neptun den Dag, vi passerede Linien — det var ude i Atlanterhavet — men jeg var nu alligevel den eneste af Damerne, der sprang ud i Bassinet om Bord, og derfor fik jeg Titlen af „Havets Dronning“. Det hører med til mit Livs interessante Oplevelser, og jeg gemmer endnu den morsomme Daabsattest.

Musse Scheel.



Disse fire Fotografier er fra Bangkok, taget af Grevinde Musse Scheel. Til højre ses Tronstolen, et meget sjældent Billede, idet den ellers aldrig maa fotografæres. De andre Billeder viser Gudebilleder foran Templet. Foran Gudebilledet til venstre ses Grevinden række Hænderne tilbedende op.



En Stenfiskerhistorie

Illustreret af Erik Andersen.



EN Gang Tony og jeg var arbejdsløse og havde været det længe, greb vi den første den bedste Tjans, som Skæbnen stak os ud, det var en Stenfisker, „Marsvinet“ hed den. Hvad Lighed Skuden havde med et Marsvin, ved jeg ikke, aa jo, det skulde da være, hvis man tog et Marsvin og hamrede det fladt i begge End-er, saa var Ligheden der, ellers ikke. Vi stod foran Skipperen og diskuterede de nærmere Betingelser, han mindede mere om en Studepranger end om en Sømand.

„Hyre,“ sagde han, „ja, her paa Kysten er Hyren naturligvis ikke saa stor som Langfartshyre.“

„Nah,“ svarede vi uden Forsøg paa at protestere.

„Og jeg giver overhovedet ingen Hyre til mine Folk.“

Vore Hjerter sank helt ned i de lasede Benklæder.

„Men,“ fortsatte han, og nu begyndte Hjerterne at kravle op igen, „i Stedet for Hyre giver jeg Procenter af, hvad vi fisker, og et Par raske Folk som I kan let tjene en køn Slat paa den Maade; men bevares, I kan selvfølgelig faa det, som I vil ha' det.“ — Vi saa paa hinanden, og saa blev det Procenterne.

„Saa kom I bare ombord med jeres Kluns.“

Det med Klunset var nu let gjort, jeg stillede et Par hullede Søstøvler hen i en Krog, mens Tony hængte sin Sixpence paa et Søm. Saa laa vi der og ventede paa at komme til at arbejde. Vi havde forhørt os om Forskud. „Det bruger vi ikke her paa Kysten,“ var Svaret, og saa gik Skipperen, han skulde aabenbart have drukket Overskudet op fra sidste Rejse, inden han stak til Søs igen. Men et Par Dage efter gik vi op til ham og sagde ham vor Mening i klare Ord, og saa lovede han os, at naar Vinden gik i Vest, gik vi til Søs. Det var der ikke megen Udsigt til, og det var vel ogsaa derfor, han sagde det.

Næste Morgen var den nu trods alt sprunget om i Vest, og saa stak vi i Søen. „Marsvinet“ var ikke nogen Hurtigsejler; men ved Middagstid var den naaet ud til en Banke, hvor der laa en anden Stenfisker „Katrine“. Vi ankrede op ved Siden af den, og Skipperen gik ombord i den, hvor han blev indbudt til at spise til Middag, og imedens sad vi og aad noget, der kaldtes Suppe, det vil sige Gulerødder i Opvaskervand. Da Skipperen atter kom ombord, havde han tydeligt nok stukket nogle Snapse bag „Islænderen“, og med en rusten Stemme befalede han os at tage Ankeret og sætte Kurs efter en nærmere betegnet lille Vig, hvor de to gæve „Stenbidere“ havde besluttet at prøve Lykken.

Efter en Times Sejladis hev vi Ankeret ud i Vigen og begyndte at fiske efter Sten, og for vort indre Blik hobede Procenterne sig op til det utroligste. „Det gaar s'gu godt,“ brummede den Gamle, da vi havde løsrevet et stort Stykke

af Danmark og hevet det ombord; men det sagde han ikke, da vi lidt efter hev Spillet itu, og ovre paa „Katrine“ stod en væmmelig tyk Matros og grinede af os. Naa, vi reparerede Spillet og hang i igen, og da det lakkede mod Aftensmad, foreslog vi Skipperen at blive ved med at arbejde, saa længe det var lyst. Vi var jo opsatte paa de her Procenter, og naar man først er kommet i Sving efter et Par Maaneders Hvile, saa stopper man ikke saa let.

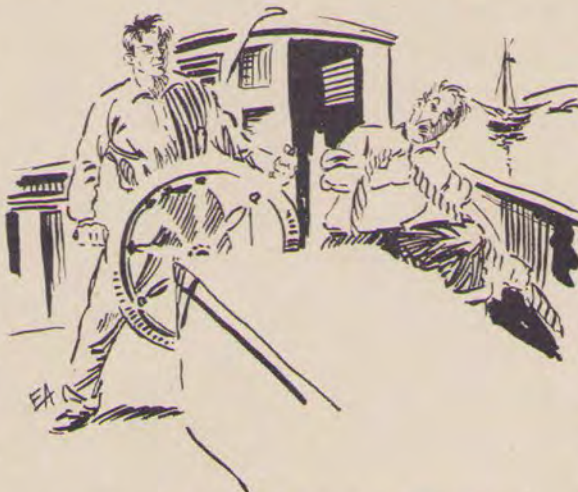
Han gik ind paa det, og saa arbejdede vi, og den tykke Matros fra „Katrine“ stod og grinede af os og sagde daarlige Vittigheder — var vi bange for, at Stenene skulde løbe bort om Natten — eller var det Motion før Maden — og saa videre og saa videre, og imedens stod en rødhaaret,

fregnet Skibsdreng og grinede højlydt paa Kommando, saa gik Spillet itu igen, og derefter var der ingen Ende paa den tykkes Vittigheder, men vi lod som ingenting, gik ned og aad vort tarvelige Aftensmaaltid og snakkede om de dejlige Procenter, medens de to Skipperer sad og fraadsede ovre i „Katrine“s Kahyt. Ankervagt var der ikke noget, der hed, saa vi sov sødeligt. Jeg havde spurgt Skipper, om Vigen nu var sikker for Natten, og Skipper sagde ja, saa længe Vinden ikke sprang om i stik Øst, og det gjorde den sjældent. Vi højede os for en stedkendt Mands Kundskab og gik til Køjs.

Ud paa Natten vaagnede jeg

ved, at det knagede i Spillet lige over mit Hoved, og da jeg tørnede ud for at se, hvad der var los, opdagede jeg, at Vinden var sprunget om i stik Øst, Skuden laa og rykkede i sin Kæde, jeg purrede saa Tony, og vi hev det andet Anker ud, og da Skuden begyndte at drive, saa stak vi begge Kæderne ud til Tamp, og prajede Skipperen, han var endnu ovre paa „Katrine“, fra hvis Kahyt lød lystig Bægerklang, medens Ankerlanternen i ensom Majestæt hang straalende under Staget, men der kom intet Svar derovre fra, og Vinden friskede mere og mere op, „Marsvinet“ rev og sled i sine Ankerkættinger, som en gal Hund i sin Lænke.

Endelig lod det til, at de var blevet klar over Situationen ovre paa Katrine. Skipperen kom farende ud med al den Slinger, som krap Sø i Forbindelse med adskillige Whiskysjusser kan lave, brølede over til os, hvad vi skulde gøre, hvilket var hvad vi lige havde gjort. Han vilde nu gaa fra Borde og forlade „Katrine“ i sin Jolle, men om det var Søen eller Whiskyen, der gjorde det, ved jeg ikke, nok er det, at Skipper gik i Ballien, medens Jollen drev ad Pommeren til, de fiskede ham op med Spil og Lossebom, og saa maatte han finde sig i at blive der ovre, da den anden ikke turde overlade ham sin egen Jolle, i Stedet for laante han ham en Blikraaber, i hvilken han underrettede os om, at vi bare skulde forholde os rolige, hvad der saa end skete, hvilket var lettere sagt end gjort, for Skuden huggede voldsomt i Søen for sine korte Kættinger, og



— og styrede hjemad med Kurs efter bedste Beskub.



vi blev paa Dækket afventende det værste. Ret længe fik vi ikke Lov at vente, før den styrbords Kæde sprang lige ved Klydset, og nu drev vi rask for det bagbords Anker; der lød forskellige Ordre oven fra „Katrine“, men Søen overdøvede alt, saa tog jeg selv Affære, nu skulde der tjenes Penge.

Først sagde jeg til Tony om at klare Sejlene, imedens sjæklede jeg den bagbords Kætting af efter at have givet den et solidt Forfang af vor bedste Fortøjningstrosse. Vi drev stadig, og jeg kunde skimte Brændingen som en lys Stribe et Stykke agterude. Her var ikke Tid til at tænke ret meget, her maatte handles hurtigt, hvis ikke Skuden om faa Minutter skulde ligge som Vrag paa Stranden. Vi satte nu Sejlene og førte Forfanget agterud. Da det var gjort fast der, kastede Tony Kæden løs forude, saa satte vi Storsejl og Fok, og med Fortøjningen agter begyndte vi snart at sakke, hvorpaa vi halede Skøderne, og da Skuden skød over Stævn kappede vi Ankeret og stak til Søen, stolte af vort første Klasses Sømandsskab.

Vi fo'r lige klods forbi „Katrines“ Styrbordsside, hvor Skipperen stod og skreg noget efter os: jeg forstod det ikke rigtigt, men det lød ikke som nogen Anerkendelse. Vi havde ogsaa nok med at faa Skuden af Vigen; men vi „klarede Pynnten“ og stak til Havs, hvor vi klodsrebede, og saa laa vi underdrejede hele Natten. Det var ikke hyggeligt. „Marsvinet“ var en daarlig Søbaad, og Søerne brød ustandseligt ind over den, og Vandet skyllede ned i Lasten gennem Lugen, som vi endnu ikke havde haft Tid til at lægge paa. Skuden rullede tungt i Søen.

Hvilken Nat? Jeg glemmer den aldrig. Stadig var der noget i den raadne Rig, der sprang, saa den, der ikke stod ved Roret, havde nok at gøre. Det første Morgenskær blev hilst med Glæde; men sandelig ogsaa med en vis Gru, for da det først blev lyst, saa vi, i hvilken Forfatning Skuden var. Lasten halvt fuld af Vand, Riggen slæk og skamfilet, og Dækket flød med alt muligt Ragelse; vi begyndte med at lægge Lugen over; det var ikke let, den bestod af mindst hundrede og sytten forskellige Stykker, der skulde lægges i en bestemt Orden, hvorfor de var forsynede med Romertal, nogle af de Brædder var naturligvis skyllet overbord i Løbet af Natten. Værre blev det, da vi skulde til at pumpe. Pumpen blev snart fyldt med Sand fra Lasten og gik uafbrudt i Staa, saa den stadig maatte „spændes“; tilsidt maatte vi opgive det, da vi saa, vi brugte mere Vand til at spæde med, end vi pumpede ud. Klokken var nu blevet henad tolv, og der blæste stadig en haard Kuling, og vi syntes nu, det var paa Tide at tænke paa lidt Mad; men her mødte os en ny Overraskelse. Skuden var ikke forsynet med Proviant for længere Ture, og da vi skulde have været hjemme i Dag, bestod vort Forraad af et halvt Rugbrød, gennemsivet af Saltvand, og noget Margarine, der var faldet ned paa Dørken, og som vi flere Gange i Nattens Mørke havde traadt i. Naa, saa fandt vi en halv Flaske Cognac i Skipperens Lukaf; det lavede jo lidt op, men det mættede ikke. Oven paa dette gik Tony til Køjs. Næppe var han tørnet ind, før det ene bagbords Vant sprang, og saa maatte han tørne til igen, og efter at jeg havde bragt Skuden paa den anden Bov, fik han det repareret.

Denne Forandring bevirkede, at Lasten forskød sig, saa Skuden fik Slagside, og saa maatte Tony ned og lempe Stenene; et Kvarterstid efter at han var gaaet ned, kom han op igen, drivvaad, forslaaet og blødende.

„Det er komplet umuligt,“ stønnede han.

„Lad mig prøve,“ sagde jeg saa, gav ham Roret og kravlede ned i Lasten; der var halvmørkt, og jeg stod i Vand

til Knæene. Jeg tog Løftestangen og begyndte at flytte Stenene; men fy for Pokker, hvert Øjeblik faldt jeg i den ujævne Last, og de Sten, jeg endelig fik løsnat, trillede ned over Tæerne paa mig. Jeg var vaad lige ind til Skindet. Det ene Ben var som knust og den anden Fod var saa øm, at jeg ikke kunde støtte paa den, og Blodet løb mig ud af et Hul i Panden og ned over Ansigtet. Efter en haabløs Kamp paa en halv Time mod rullende Sten og skulpene Vand kravlede jeg op igen. Det blæste lige stærkt, og da vi laa underdrejet, kom vi stadig længere og længere fra Land; vende og lænse af for Vinden turde vi ikke med den Rig. Vi havde stadig forskellige Smaahavariet, og det blev Aften, uden at vi havde faaet noget spist eller var kommet til at sove ordentligt.

Ud paa Natten fik Skuden, ved dens stadige Huggen i Søen, en Læk, saa nu blev der ikke Tale om at sove. Den ene maatte styre, og den anden maatte pumpe, og tilsidt lykkedes det os at faa Skuden lænset saa meget baade for det Vand, der var gaaet gennem Lækken, og det, der var kommet gennem Lugen, at vi fik Lækken over Vandlinien, saa kalfatrede jeg den og gik til Køjs.

Meget Søvn blev det ikke til. Køjen var vaad, og Vandet i Lasten brusede mellem Stenene ved Skudens Rullen som et Vandfald.

Næste Morgen var Vinden løjet af, og vi gik over Stag og styrede hjemefter med Kurs efter bedste Beskub. Fart var der ikke meget af, skønt vi nu havde sat alle Sejl til. Skuden tog det med Ro, og Tony og jeg sultede med Anstand. Vi kunde maaske nok have prajet nogle af de Skibe, vi mødte, men vi havde nu sat os i Hovedet, at vi vilde bjerge Skuden uden fremmed Hjælp, for vi vilde nu have de her Procenter ubeskaaret.

„Han maa da blive glad, naar han ser, vi har bjerget Skuden,“ sagde jeg til Tony, da vi paa tredie Dagen laa paa Ruftaget og saa efter Kølvaudet til Luvart.

„Gu' maa han blive glad, havde vi ikke haft den Aandsnærværelse, saa havde Skuden nu været Vrag og han en ruineret Mand.“

„Ja, det maatte han, for saadan en Kasse som den her, er nok ikke assureret, og han selv hører vist ikke til dem, der får Knapper i nogen Bank.“

„Næh, dem har han drukket op,“ var Tonys filosofiske Svar; han var ved at lave flere Huller i sin Livrem, saa den kunde spændes længere ind. Det behøvede jeg ikke, for jeg havde viklet den to Gange om Livet og var begyndt forfra. Under den Slags opmuntrende Arbejde havde vi nærmet os Havnen. Kursen havde vel ikke været saa gal alligevel.

Stolte, forventningsfulde og sultne stod vi nu og dirigerede „Marsvinet“ ind gennem Molerne efter vor farefulde Færd. Der stod en Del Mennesker paa Kajen, deriblandt Skipperen, da vi fortøjede, og han kom ombord.

„Værsgod,“ sagde han og gav os hver 4 Kroner og 67 Øre, „og saa kan I godt gaa. Jer kan jeg ikke bruge.“

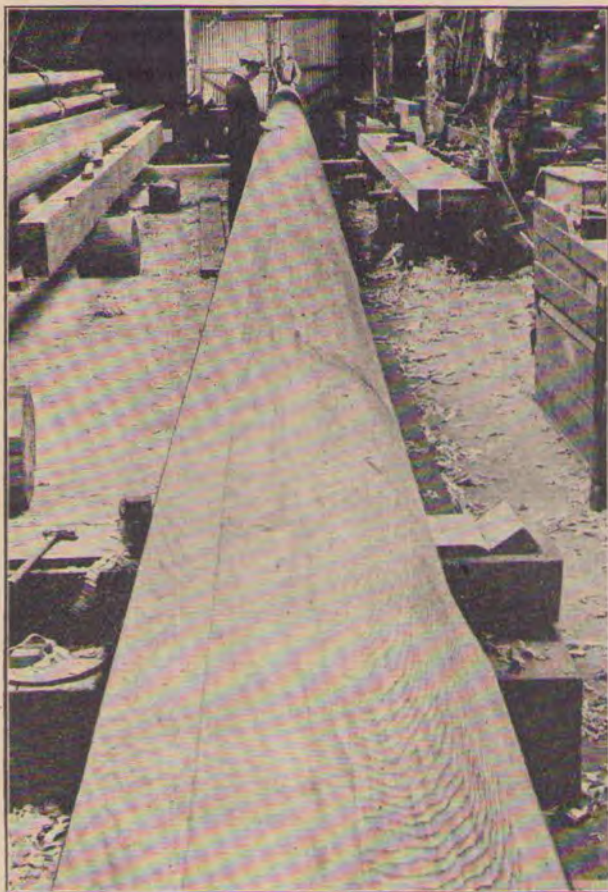
„Procenterne af en Dags Arbejde er der,“ brølede Skipperen og vendte os Ryggen.

„Jamen, vi har da bjerget Skibet,“ næsten græd vi; vi tænkte paa alle de Lidelser, vi havde haft, for kun, kun 4 Kroner og 67 Øre.

„Nu skal jeg sige Jer noget,“ sagde Skipperen og saa medlidende paa os, „I er et Par store Kraftidioter, I skulde bare have gjort, som jeg sagde, „forholdt Jer rolige“, saa kunde I have faaet Procenter, Masser af Procenter, af — — Assurancen, — — selvfølgelig!“

Hun var en mandeløjet Pige fra Singapore ... Han var en dansk Sømand med Hjerte og Forstand. Læs Historien i næste Nr. af „Vikingen“.

Masten til Liptons nye Vidunder-Yacht



Med „Shamrock 5“, som nu er under Bygning ved Gosport i England, vil Sir Thomas Lipton gøre sit femte Forsøg paa at erobre Amerikapokalen tilbage til England. Den blev vunden i 1851 af den berømte Skonnert „America“ og har været i Yankeernes Hænder siden. Lipton er den britiske Thekonge, Ejer af de største og bedste Theplantager i Indien og af adskillige Restaurationer i London. Han er Stor-Millionær, og hans Kæphest er Kapsejlad. Den lange, runde Stamme, man ser her paa Billedet, er Masten til „Shamrock 5“.

Ø. K. sælger sine 3 store Emigrant-Dampere til den polske Stat.

De tre Skibe „Polonia“, „Lituania“ og „Estonia“, der i sin Tid tilhørte russisk Ø. K., men som efter Krigen gik over til Moderselskabet her i Byen, har Ø. K. længe ønsket at komme af med. Og der synes nu at være fundet en Køber til de tre Fartøjer, som vistnok aldrig har været noget straalende Aktiv for Ø. K. Det er den polske Stat, der overtager Skibene i Fællesskab med danske Redere. Disse tre Skibe skal aabne den første direkte Passagerrute Gdynia—New York og Gdynia—Kanada.

Det vil uden Tvivl vække Interesse, at Ø. K. fra sin egentlige Flaade, der herefter bestaar af 21 Motorskibe, udskiller sine tre Udvandrer-Dampere, som i en længere Aarrække har ført polske Emigranter til Amerika. Bedst kendt vil „Polonia“ være, idet det smukke Skib det sidste Par Aar har gjort Tjeneste som Turistskib og har ført en Mængde danske ud paa uforglemmelige Middelhavsfarter.

En Triumfrejse for Ø. K.s nye Dieselmotorskib.

Det nye 12,000 Tons Dieselmotorskib „Amerika“, som Ø. K. har faaet bygget ved Burmeister & Wains Værft, har været ude paa sin Jomfrurejse, idet det afsejlede fra København den 23. Januar og allerede 33 Dage efter kastede Anker ud for Siams Hovedstad Bangkok. Skibet havde da sejlet en Distance paa 8800 Kvartmil, og Motoren havde gaaet uafbrudt, kun med ganske korte Ophold i et Par Havne paa Turen ud til Østen. Denne Dieselmotor er af en helt ny Type. Det er en dobbeltvirkende 2 Takts Motor, der udvikler 7000 Hestkræfter og giver Skibet med en enkelt Skrue og ca. 95 Omdrejninger pr. Minut en Fart af omkring 14 Knob. „Amerika“ har gjort Turen langt hurtigere end ventet, og Motoren har arbejdet over al Forventning, idet man har konstateret, at Farten har været oppe paa over 15½ og helt op til 16 Knob. „Amerika“s Ankomst til Bangkok blev ganske naturligt en Begivenhed, ligesom Tilfældet var, da Ø. K.s første Dieselmotorskib „Selandia“ i 1912 stod op ad Menamfloden til Siams Hovedstad. Som bekendt befandt en af Ø. K.s Direktører, Prins Axel, sig i Bangkok sammen med de to danske Kongesønner og sin Gemalinde. Det er „Amerika“s første Opgave at føre Ladning fra Siam til et Par kontinentale Havne og til København, og derefter gaar Skibet ind i den Rute, Kompagniet har anskaffet dette Skib til, nemlig Stillehavsruten. „Amerika“ vil sammen med de øvrige i denne Rute beskæftigede Skibe af Ø. K.s Flaade udgaa fra København med Anløb af Antwerpen, en engelsk Havn, Vestindien gennem Panamakanalen til Havnene paa den amerikanske Stillehavskyst.

Det ser stadig sort ud paa Fragtmarkedet.

Den trøstesløse Situation paa Fragtmarkedet fortsættes. I europæiske Havne ligger for Tiden oplagt over 300 Skibe, repræsenterende godt 1½ Mill. Tons Dødvægt, medens Amerika kan opvise det næsten utrolige til af henved 3 Mill. Tons oplagt Tonnage. Forholdet er i Øjeblikket saa galt, at der i mange Havne er knapt med Plads til Oplægning. England paatænker at sende Skibene til Rotterdam, hvor der endnu kan skaffes Plads. Et karakteristisk Træk er det, at selv helt nye Baade er blandt de oplagte Skibe. Medens der ikke kan være Tvivl om, at Aarsagen til den fortvivlede Situation ligger i den aftagende Handelsomsætning, saa trænger Spørgsmaalet sig paa, hvad der da kan gøres for at raade Bod paa denne Misère. Fra sagkyndig Side hæver der sig et Krav om Ophævelse af Toldskrankerne for dermed at fremme den frie Handelsomsætning. Om Oplydelsen af dette Krav turde der dog foreløbig ikke være meget Haab, naar man tager Europas 28 forskellige Landes kolliderende Interesser i Betragtning.

Jubilæum.

Den 21. Marts 1905 blev Maskinmester Harald Vilh. Erhard Rasmussen ansat som Maskinassistent i „United States“ og har saaledes nu paa denne Dag fejret sit 25 Aars Jubilæum i D. F. D. S. Efter et Par Aars Tjeneste i Amerikabaadene blev Mester Rasmussen i April 1907 forfremmet til Undermaskinmester og har som saadan sejlet i en hel Del af Selskabets Baade, indtil han i Maj 1925 blev udnævnt til 1. Maskinmester. I den forløbne Tid har Jubilaren gennem sin elskværdige, rolige Optræden gjort sig afholdt blandt sine Kolleger inden for D. F. D. S., og vi føjer herved vor Gratulation til de mange gode Ønsker, som paa Jubilæumsdagen sikkert vil finde Vej til S/S „Georgia“s Maskinchef.





Naar en Hvalfisk dukker op.

A. P. Møllers Hvalfangst i Rosshavet

Stort Hvalkogeriet og tre Hvalbaade købt af Fraternitas-Kompagniet

Aktieselskabet *Rosshavet* i Oslo, som for nylig købte *Anders Jahre* Kontrakt med det danske *Fraternitas Kompagni* til Erstatning for Hvalkogeriet »Sir James Clark Ross«, har solgt »Sir James Clark Ross« med tre Hvalbaade til *Anders Jahre* med flere for en Sum, der opgives til 2½ Mill. Kr. Efter Forlydende er den egentlige Køber *Fraternitas Kompagniet*, hvis Stifter og Formand er Skibsreder *A. P. Møller*, Kbhvn.

DET er de havbefarne og isvante norske Hvalfangere, der hidindtil næsten alene har haft Jordens sydligste Hav som Tumleplads siden 1924. Andre Landes Skibe er saa godt som aldrig naaet saa langt Syd paa. Man kan i hvert Fald tælle dem paa Fingrene.

Rosshavet er omrandet af Is og derved æventyrligt smukt.

Man plejer at begynde Fangsten i December. Saa begynder nemlig den antarktiske Sommer. De mindre Jagtbaade lægger sig langs

Tilfælde. Da Harpunen har en Vægt af 67 kg og desuden ved Afskydningen skal bære en lang og svær Line med sig, saa overstiger Skudafstanden aldrig 10 Me-



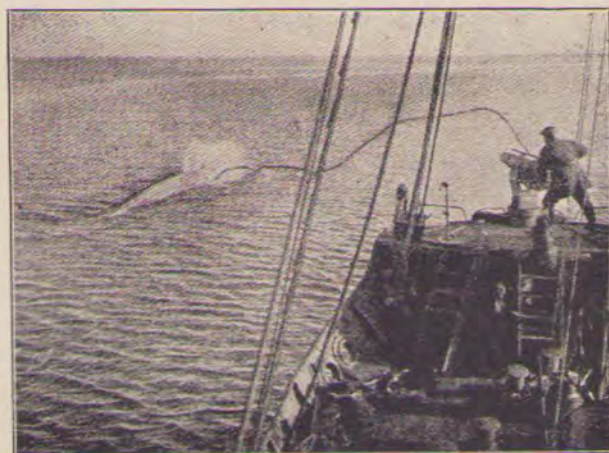
Ufarlig er Hvalfangsten ikke. Den frembyder Spænding og Risiko. Men den kan ogsaa give stor Fortjeneste.

Moderskibet for at forsyne sig med Brændstof og Levnedsmidler. Snart ser man den første, blæsende Hval, og øjeblikkelig farer en hurtig Fangtbaad efter den. Nogle Gange kommer Kæmpen og og aander ved Overfladen. Skytten staar parat, og Harpunen plantes i Ryggen paa den opdukkende Hval. I Stedet for den sædvanlige hvide Dampfontæne viser der sig en tæt, høj, mørkerød Straale af Blod og Vand. Det anskudte og saaledes lænkede Dyr dukker straks ned igen for efter nogle Minutters Førløb for sidste Gang at komme op og udstøde sin sidste, svage og lave Straale. Paa 10 Minutter er det hele forbi. Første Gang, man ser det, forbavses man over, saa let det gaar. Man har jo i Reglen gjort sig ganske andre Forestillinger om det.

Spørger man saa Hvalfangeren, om det altid gaar saa rask, svarer han: Nej, det var et godt Skud, en Fuldræffer i Brystkassen; Hjerte og Lunge var sønderrevet af Skuddet, derfor den røde, med Blod blandede Straale; saa let gaar det kun i ét af hundrede

ter. Derfor gælder det om altid at komme saa tæt ind paa Dyrene som muligt, og det er dette, der er det sværeste.

Men er man endelig kommen tæt paa ham, saa er



En Træffer. — Hvalkanonen er lige skudt af, Harpunen har ramt. Tovet fængsler nu Hvalen til Skibet.



det nemt nok at ramme, fordi Skiven er saa stor, forudsat at Søen er glat. Men der kan ske mangt og meget, saa Hvalen blæser os et Stykke — bogstaveligt.

Jagten kan vare i Timevis og føre til et Fejlskud. Men har man endelig faaet Ram paa den, saa kan man give indtil 1000 Meter Line fri og slæbe den efter Skibet.

For tre Aar siden havde man ikke andre Metoder til at afspække Hvalerne end at slæbe dem langs Skibet og springe over paa dem og arbejde. Nu har man flydende Kogerier paa de store Skibe, saa man kan hive Kolosserne om Bord ad Glidebaner efter det „mest moderne Hvalfangersystem“.

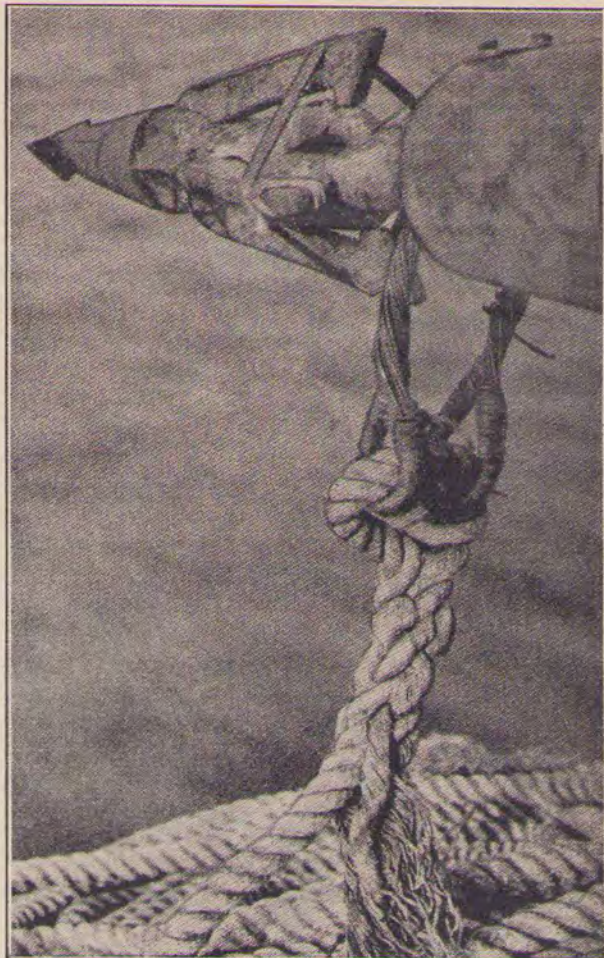
I Aarhundreder har der været Koncession paa Hvalfangst, men nu er den fri for alle Nationer, saa ogsaa Tyskerne har nu planlagt „Højsø-Hvalfangst“.

25—30 Meter er den gennemsnitlige Længde af Rosshavshvalen. 100,000 kg vejer en saadan Kolos, omtrent det samme som 10 tomme Jernbanegodsvogne. 10—15,000 Kr. er den værd. En enkelt Ekspedition kan nedlægge 400 til 500 Hvaler i Løbet af en Sæson og vende hjem til Europa med mange Titusinder Fade Tran, saa man forstaar, at de store Gevinster lokker. Derfor stiger Antallet af Hvalfangere stadig, saa disse store Dyr vil ende med at blive udryddede, selv om der endnu lever nogle Tusind i Rosshavet.

Jagten paa vor Dyreverdens vældigste Dyr bliver nu ført med alle den moderne Tekniks mest fuldkomne Midler, saa den Dag er ikke fjern, da den sidste Kæmpehval ender sit Liv under Jægerens Harpun, hvis der ikke snart træffes internationale Aftaler, der i Tide kan afværge dens fuldstændige Udryddelse.



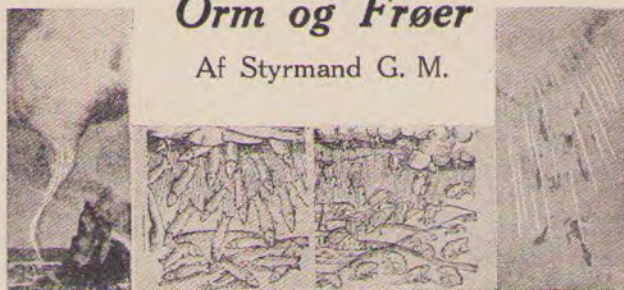
En Sø-Elefant fra Rosshavet . . . et meget sjældent Fund.



Den forreste Ende af en Hvalharpun med Granat. — Tovet ruller med ud, idet Harpunen affyres. Granaten eksploderer i Livet paa Hvalen. Modhagerne holder den fast.

Naar det regner med Fisk, Orm og Frøer

Af Styrmænd G. M.



Man læser en sjælden Gang i Aviserne, at det et Sted har regnet ned med Frøer, Skrubbudser, Fiske og Orme. De fleste tror, det er de sædvanlige Avisløgne, og det troede jeg ogsaa, til jeg selv oplevede det paa min sidste Tur i Varmen. Saa talte jeg derefter med andre om det og fik troværdige Beretninger fra mange om det samme. Den sandsynligste Forklaring er, at disse Dyr suges op af en Hvirvelvind, bæres videre af Vinden og slynges ned igen, ofte langt borte. Mange har set dem komme ned ovenfra, men ingen har set dem paa Vejen opad.

G. M.

Vore Abonnenter bedes meddele „Vikingsen“, hvis de ikke har modtaget Bladet senest den 1ste i den Maaned, der staar angivet foran paa Bladet, saa vi omgaaende kan reklamere Fejlen paa rette Sted.



Den første Oplægger ved Langelinje



C. K. Hansens nye Motorskib.

Det ny store Motorskib, Rederiet C. K. Hansens sidste Nybygning, M/S „Guldborg“ er paa 8000 Tons, bygget til at gaa i Fragtfart paa de lange Rejser, udstyret med elektrisk drevet Dæksmaskineri, Radio, Undervandssignaler m. m. Desværre er „Guldborg“ kommet til Verden i en for Fragtmarkedet sørgelig Tid, og Følgen er, at den store kostbare Nybygning blev lagt op ved Langelinie, ventende paa bedre Tider.



Flyveren tilkalder Hvalfangerskibet.

kommer til og ved Hjælp af Kanon-Harpunen dræber Hvalen med et eneste Skud.

Er det den nye Istid?

Chefen for den svenske Vejrtjeneste, Overdirektør Wallén, udtaler som sin Overbevisning og til Forklaring paa den unormale varme Vinter i Aar:

— Vi er ved at gaa ind i et nyt Klima, som efterhaanden ganske vil ændre vor Tilværelse. Vi vil utvivlsomt komme til at opleve bestandig koldere Somre og varmere Vintre, taget i Sammenligning med, hvad vi har oplevet i den sidste Mennekealder. Vi er ved at gaa ind i en Vejrligsperiode, der

vil blive præget af koldere Temperatur, Forløberen til en ny Istid, som synes at være rask paa Vej.

„Journey's End“ —

Kaptajnen kom ind til Passageren, der var vaagnet op ved at Maskinen var gaaet i Staa og at Skibet laa stille.

— Nu er det forbi, sagde han, De maa gøre Dem rede.

— Er Redningsbaadene i Orden ... hvor er Redningsbælterne? stammede Passageren. Er Stillingen meget farlig?

— Ikke Spor, men vi er i Havn, og De maa gaa fra Borde nu.

Englands Vanskeligheder.

Den ny Præsident for „Chamber of Shipping“ i London omtalte ved sin Tiltræden de vanskelige økonomiske Forhold i Storbritannien, den store Arbejdsløshed, Handelsbalancens Underskud og de høje Produktions-Omkostninger. Arbejdstiden er kortere, Lønningerne højere, Havnearbejderne har nu 8 imod før Krigen 10 Timers Arbejdsdag, Daglønnen er steget fra 6 til 12 sh, og de britiske Havneudgifter er 60 pCt. højere end paa Fastlandet. Naar Varer i kontinentale Havne ekspederes for 3 sh pr. Ton, koster det 12 sh i London.

Dødsfald.

En af Det forenede Dampskibsselskabs ældste Førere, Kaptajn A. G. M. Lepper, er afgaaet ved Døden paa Rigshospitalet.

Kaptajn Lepper, der blev 64 Aar gammel, vil være kendt af mangfoldige Rejsende som Fører af Damperen „Niels Ebbesen“.

Jubilæum.

Reservemester H. P. Hasdal, Storebælts-Overfarten, Korsør, kan den 1. April fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Vi er sikker paa, at Jubilaren vil faa mange Beviser paa Kollegers og Medborgeres Agtelse den 1. April.

.. J. C. H.

Jubilæum.

Den 1. April 1930 kan Maskinmester H. Andersen fejre Jubilæum i Bornholms Dampskibsselskab, idet det da er 25 Aar siden, at Mester Andersen blev ansat som 2. Mester i Selskabets Baade.



Mester Andersen begyndte sin Maskinmestergerning i den gamle Postbaad „Heimdal“ som Assistent.

Mester Andersen er en dygtig og alsidig Maskinmester, og for faa Aar siden, da B. D. S. anskaffede sit første Motorskib, gik Andersen med Liv og Lyst op i sin ændrede Gerning fra Damp- til Motordrift.

Hans vindende Væsen og hans uegennyttige Hjælpsomhed har skaffet ham mange Venner, baade indenfor hans daglige Virkefelt og ude blandt det rejsende Publikum, og mange Ønsker om fortsat godt Helbred og godt Virke vil sikkert finde Vej til Mesters Lukaf i Motorskibet „Frem“ paa Jubilæumsdagen.

.. P. H.

„København“.

En ung 18-aarig Østerbrogut, Chr. Andersen, har præsenteret for os et overmaade nydeligt og originalt udført Arbejde af Femmesteren „København“, som er brændt ud i Ruskind. — Sejleren, som fremtræder korrekt udført til de mindste Detailler, er intet mindre end en Sjældenhed, og den bør skaffe den unge Kunstner Indpas i de unge Talenters Lejr.



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

GARDNER
RAAOLIE MOTORER.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

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.

Fiskeskipperforeningen, 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.

Belønning.

C. K. Hansens Damper „Uranienborg“ grundstødte i Maj 1929 ved Indsejlingen til Port Louis paa Øen Mauritius i Det indiske Ocean. Efter at Skibet var taget af Grunden, viste det sig, at Skibet paa Korallrevet havde faaet betydelig Bundskade, og at Rorstævnen var ødelagt; da det stedlige Skibsværft paa den lille Ø ikke var indstillet paa en saa omfattende Reparation af en 6000 Tons Baad, blev en ny Rorstævn fra Burmeister & Wain sendt ud til Port Louis, og Reparationen, der varede 6 Maaneder, stillede store teoretiske og praktiske Krav til Maskinpersonalet; dette har Rederiet nu ved Skibets Ankomst hertil honoreret ved at udbetale 1 Maanedes Gage til Maskinmestre og Assisterter.

Danmarks Fiskeri.

Det er af største Vigtighed, at der kommer Fart i vort Fiskeri og skabes nye Afsætningsmarkeder, sagde Dr. Fraenkel nylig i Folketinget. Vi har en dygtig og initiativrig Fiskerbefolkning, og den har fuldt Krav paa Statens Støtte. Vi har meget at lære af Norge, og vi kan sikkert faa et langt større Marked i England og adskillige af de centraleuropæiske Lande, ligesom den danske Befolkning ved en fornuftig Propaganda kan læres til at spise mere Fisk.

England vil erobre det blaa Baand.

England vil i Aar gøre et kraftigt Forsøg paa at erobre Atlanterhavsfartens „blaa Baand“. Foruden White Star-Linjens „Oceanic“, hvortil Kølen i 1928 blev lagt paa Harland & Wolffs Værft, menes det, at Cunard-Linjen vil bygge en Super-Cunarder, der ogsaa skal kunne slaa de franske, tyske og amerikanske Rivaler. De engelske Linjer vil ikke nøjes med at slaa Konkurrenterne med en lille Margin, men agter at sætte deres Skibe op paa en Fart af 30 Knob.

Sveriges nye Skoleskib

bliver den smukke Raasejler „Abraham Rydberg“, der er købt i Amerika for at indgaa som Medlem af den svenske Skoleskibs-Flaade. Fartøjet hed tidligere „Star of Greenland“ og har været brugt til Storfiskeri ved Alaska og Grønland.

Danmarks Skibsliste 1930.

Ministeriet for Handel og Søfart har udsendt den nye Skibsliste over danske Skibe, som er en nyttig Bog, uundværlig for ethvert dansk Skib og for ethvert Kontor, der har med Skibsfart at gøre.

Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

Alle Annoncer modtages gennem Vikingsens Annoncebureau, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

BRUG KUN HEMPELS

„Danrex“
„Krongraa“
„Titalin“
„Orientvidt“

„Blue Lead“
„Anolin“
„Rostico“

Anticorrosive, Antifouling, Boottop

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 Leda.)
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

^{A/S} **Major Wright & Co.** *

Tlf. Helsingør Nr. 1

Helsingør Bunkerkul Forsyning

Bunkerkul til billigste Dagspriser

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 COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

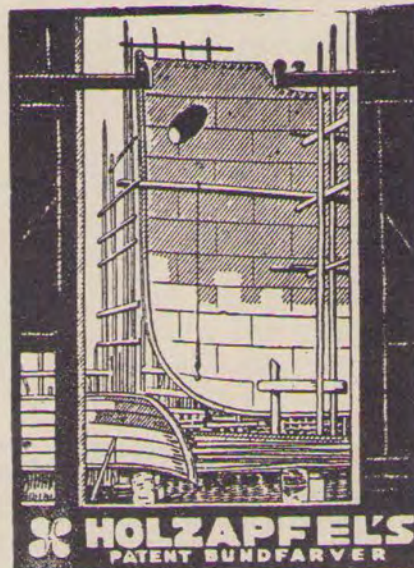
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

STUART
LYSANLÆG.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



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



Hovedoplæg for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



1930 nr 5

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

Den gamle Fregat

Maritimt Hørespil af Admiral C. Carstensen

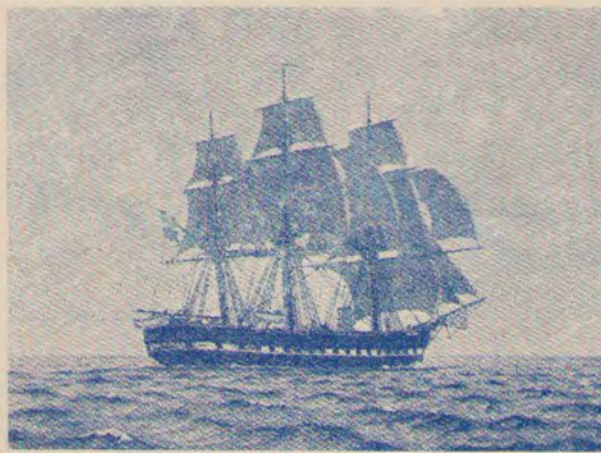
Med Eneret for „Vikingen“ bringer vi paa de følgende Sider Original-Manuskriptet til det maritime Hørespil, der nylig udsendes i Radio, skrevet af Admiral C. Carstensen som en levende og varmt følt Skildring af Livet paa den gamle Fregat „Jylland“.

Medvirkende:

Kommandørkaptajn Godfred Hansen — Over-Søminemester,
Løjtnant Rasmussen — Søløjtnant Rostock Jensen —
Søløjtnant Jegstrup — Inspektør Jensen —
Herr M. Parbæk.



Admiral C. Carstensen's Hørespil er en djærv Appel om at bevare den gamle Fregat.



Fregatten Jylland under Sejl i rum Sø, med Mærse-Læsejl til. Efter Maleri af Benjamin Olsen.



Kommandørkaptajn Godfred Hansen, Formand for Komitteen til Fregatten „Jylland“'s Bevarelse.

INDE paa Holmen ligger et gammelt Skib. Økse og Sav har fældet mangt et stolt Egetræ for at skaffe Tømmer til Køl, Spanter til Knæ og Bjælker og til Planker til Dæk og Klædning. Ikke mindre end 25 Tons Kobber er medgaaet til Bolte og Stag, der samler Tømmeret, og godt 6 Tons Kobber har faaet Anvendelse i Kobberforhudningen, der skal dække Skibsbunden mod Havets Tæring. Det er den sidste overlevende af den lange Række stolte Træsejlere, den danske Flaade har ejet igennem Tiderne — den gamle Fregat *Jylland*. Fregatten er ikke blot den sidste levende af vore Træskibe, men den sidste Veteran i Kampen mod Fjenden. Den 9. Maj 1864 har den været med i vor Flaade — det sidste Skib, der har baaret Dannebrog i

Fregatten løb af Stabelen i 1860, var paa sit første Togt 1862, paa det sidste i 1887. Skrogets Længde fra Stævn til Hæk var paa 226 Fod, med den lange Sprydsrejsning og Mesanbommen blev dens Længde 300 Fod. Skibets største Bredde var 43 Fod — den stak 19 Fod, og Knappen paa Stortoppen var 172½ Fod over Vandet, medens Rundetaarn kun er 105 Fod høj til Toppen af Rækværket. Naar Fregatten foldede sine Vinger ud, satte alle Klude til, Læsejl og alt, havde den et Vingefang paa 137 Fod, saa den synede jo. Fregatten tog sig statelig ud med sit lange, sorte Skrog, den brede, hvide Portgang med de gabende Kanonporte, den fremspringende Stævn med Gallionsfiguren, den lange Sprydsrejsning og den smukke Hæk. Den var fregatrigget, dvs. den havde 3 Toppe, populært kaldet Master — Fortop — Stortop og Krydstop.

at give Fjenden Laget, den har følt Fjendens Projektiler gennembore sine Planke og følt det dyre Menne-skeblod, der flød i Kampen for Land og Folk.

Vi bygger gode Skibe herhjemme i Danmark, og vi byggede gode Skibe i fordums Tid. Paa Holmen fandtes altid dygtige Mænd, baade Konstruktører og Haandværkere. Holmens faste Stok, Nyboders Befolkning, avlede raske Dreng-

der var lige dygtige med Værktøj i Haand eller tilvejs paa en Fregat, for de havde mange Slægtleds Traditioner at bygge paa, derfor kunde vore gamle Skibe staa Maal med de bedste, de Fremmede kunde fremstille, og *Jylland* var med sit slanke Skrog, sin høje Rejsning, sine gabende Kanonporte og sine 44 Kanoner en smuk Slutsten i Værftets Træbygningshistorie.



Admiral Carstensen's Høre

FOR et halvt Hundrede Aar siden stod en Majdag en Flok 14—15 Aars Dreng paa Tolddoden. De havde følt Spøns Dragen, havde ansøgt og med Stolthed modtaget deres Indkaldelse. De var alle iført „Mænnertøj“ og kom slæbende med store Sække med alt deres Kluns i. De uvante Klæder struttede paa dem, det grove Uldtøj gav dem en kriblende Fornemmelse, og de lignede en Mellemting mellem store Dukker og smaa Mænd. De blev først færged over til det gamle Logiskib „Dronning Marie“ — et udrangeret Linieskib, hvor de i Løbet af et Par Dage blev rystet sammen.

En skønne Morgen blev de sammen med en Mængde Værnepligtige sendt om Bord i Fregatten *Jylland* og mønstret paa Dækket. Mange af dem følte sig som hele Ka'le, men det var jo ikke hos alle, at Følelsen holdt sig saa længe. Om Bord i Fregatten fik hver Mand og Dreng udleveret en Fordelings-seddel, hvorpaa han kunde læse sig til, hvor han hørte hjemme under alle forskellige Forhold, men det var nærmest Latin for de fleste af dem. De fik anvist deres Køjeplads, de to Kroge, hvor Køjen skulde hænge, og Stedet, hvor Køjen skulde stuves væk om Dagen, Finke-nættet, en kasseformet Opbygning paa Lønningen dækket med et sortmalet Finkenetklæde af Sejldug. De fik anvist deres Kistebænke, hvor de opbevarede deres Skaffegrej og Madvarer, Pladsen, hvor Ranslerne med deres Tøj skulde staa, og endelig deres Skaffeborde og Bænke — der under normale Forhold laa i Bøjler under Dækket, og kun blev taget ned, naar de skulde bruges.

Den næste Morgen tidlig blev Kommandoen hejst; hele Besætningen var mønstret paa Dækket og stod med blottede Hoveder, medens Flag og Vimpel gik op — Vimplen betegner Orlogsmanden, og saalænge denne vajer, er Skibet en lille Enhed for sig — en lille Del af Nationen med sine særlige Love og særlig Øvrighed.

Der blev saa fyret op under Fregattens Kedler, den dampede ud fra Holmen, stod ud i Sundet og rettede Kompasser, blev inspiceret af Flaadeinspektøren, og gik saa ud og ankrede op i Sundet.

Nu begyndte en travl Tid — nu først var der Ro til at gøre alle de Arbejder og foretage alle de Øvelser, der skulde træne Besætningen, saa Skibet baade kunde sejle og dampe — skyde med sine Kanoner og svare til alle de Krav, man maatte stille til det. Selvfølgelig var Kanoneksersits og Øvelse med Haandvaaben en væsentlig Del af Programmet, men ikke den, der morede Besætningen bedst; det var Øvelserne med Rejsningen, Øvelserne med Sejlene og med Fartøjerne, der satte Liv og Humør i dem alle, og der var jo mange, der skulde sættes Humør i, for der var ialt 400 Mand om Bord, hver eneste af dem skulde lære at finde sig til Rette og udfylde sin Plads.

I Begyndelsen kneb det jo nok en Del for Lærlingene og de ikke søvante, men den store Stab af Befalingsmænd og faste Folk og den befarnede Del af Mandskabet, der var skibsvante, bragte dem hurtigt over alle Skær. Besætningen lærte at føle den Kammeratskabsaand, som er bygget paa fælles Arbejde, paa Nødvendigheden af altid at være klar til at give

en Haandsrækning, paa Kappelysten under Øvelserne, alt indrog til, at Besætningen kom til at føle sig som en stor Familie.

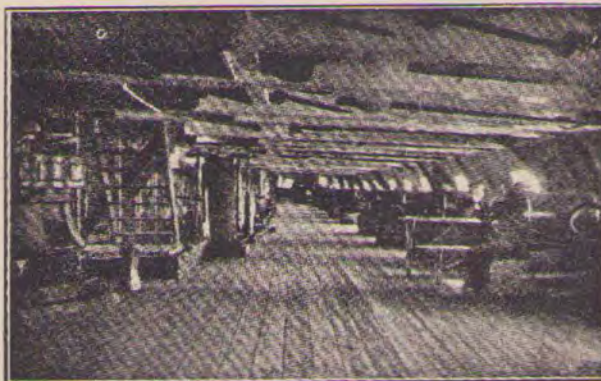
En af de Ting, der altid virkede betagende, var den højtidelige Ceremoni om Morgenen og Aftenen, naar Flaget blev hejst eller halet ned; det skete med fuld Honnør, Vagten marcherede op, og Musikken spillede; nu hører vi, hvordan det gaar til:

Kommando: Musik og Skansevagt paa Dækket — klar ved Flag og Gøs!

(Der pibes, og man hører Skansevagten trække op og gøre Holdt og Rør).

Kommando: Klar overalt!

En anden Stemme: Skansevagt — Gevær paa Skulder!



Batteridækket med Kanoner og Skaffebord.

Kommando: 8 Glas!

(Der slaas 4 Gange 2 Slag paa Klokken).

Kommando: Hejs Flag og Gøs! — Giv Agt — Præsenter Gevær!

(Dernæst Fanemarch.)

— Giv Agt — Gevær paa Skulder!

(Kong Christian . . .), hvorefter Skansevagten marcherer af til Holmens faste Stok.

— Alting om Bord gik jo

efter Skema, Arbejdet blev begyndt med Spuling om Morgenen, og det var jo noget, Drengene godt kunde lide at være med til — Drengene holder jo meget af at sjaske i Vand. Maaltiderne faldt paa bestemte Tider. — I Middagsstunden blev der tit holdt Halløj med dem, der absolut skulde have sig en Skraber. Øvelserne og saa om Aftenen efter The, navnlig efter en Dag med Rejsning eller Sejlmanøvre, da kan det nok være, der kunde være Halløj paa Dækket, og saa summede det danske Sprog i alle sine Afskyninger, man hørte de vidunderligste Sømandssange med Masser af Vers og selv de værste sunget med dyb Alvor og mangan en grov Spøg.

Men saa kom Dagen, da Chefen mente, at Besætningen var moden til at komme under Sejl, — nu skulde vi prøve, om vi havde lært noget ordentligt, Letningen skulde foregaa under Sejl; først bliver der hevet en Del ind paa Kæden, saa man ikke har mere ude, end Ankeret netop kan holde Skibet, medens man sætter Sejlene. Derefter gøres Sejlene los og sættes, og man drejer Ræerne, saa at Vinden, naar Ankeret er let, vil hjælpe til at dreje Skibet i den Retning, man vil sejle bort i.

Kommando: Skaj ud overalt! — Op paa Batteri og Banjer!

(Piben og Kommandoraab høres samt Trampen.)

Kommando: Alle Mand paa Post til Letning!

(Piben og Ordren gentages forskellige Steder. Trampen, „Fald op ad Trapperne“, sidste Mand er min Mand.)

Folkene er kommet væltende op — Besætningen staar opstillet — hvert Kvarter paa sin Side. Forude Baksgasterne, der tager sig af Stor- og Krydstoppen.



spil om den gamle Fregat

Kommando agterfra: Til Spillet!

Piben — Trampen og pibes Klar.

Kommando agterfra: Hiv rundt, der skal hives indtil 10 Favne i Klydset!

Trampen — Kæderaslen hen ad Dækket.

Kommando forfra: Hiv Pal!

Praj forfra: 10 Favne i Klydset!

sejls-gasterne, de skal jo højt op. Det er Drengene, de frivillige Lærlinge, der har den Opgave, og det gælder om at skynde sig. Mærsejls-gasterne er farlige Konkurrenter. De skal ikke saa højt op, og det er som Regel Søfolk, saa da kan flytte sig. Med Underræerne er det ikke saa farligt, der bruges det usøvante Mandskab, og de plejer ikke at bevæge sig hurtigt, naar de kommer bort fra det sikre Dæk.

Naar Folkene er kommet op, bliver de inde ved Masten



De Medvirkende ved Udsendelsen af »Den gamle Fregats« fotografert i Studiet. I Midten (med Krydset) Kommandørkaptajn Godfred Hansen. Til højre for ham Forretningsføreren i Komitéen for Fregatten »Jylland« Poul Petersen, og til venstre Overseminemester Rasmussen. Til højre for Poul Petersen Soløjtnerne Rostock-Jensen og Jegstrup.

Den kommanderende svarer: Det er vel!

Under alle Manøvrerne med Sejlene har den næstældste Søofficer paa Vagten Kommandoen forude staaende paa en Bro mellem Fokkemasten og Stormasten og har Ansvaret for, at Vagtchefens Ordre agterfra bliver rigtig udført forude. Vagtchefen kan under Manøvrerne selv kun passe paa de to andre Toppe. Man vil derfor af og til høre, hvorledes Vagtchefens Ordre bliver gentaget forfra og som Regel besvaret med: *Aa ja!*

Kommando agterfra: Undersejl, Mærsejl, Bramsejl, Klyveren og Mesanen los, Kongens Kvarter klar til at entre!

Praj forfra: Aa ja, Folk, Mærsejl, Bramsejl, Klyveren los! Kongens Kvarter klar til at entre!

Kommando agterfra: Entre!

(Piber, Støj paa Dækket.)

Som Katte løber nu Besætningen tilvejs, forrest Bram-

foreløbig. Alt foregaar uden Støj, derfor høres der ikke noget. Men Dronningens Kvarter, der staar nede paa Dækket, begynder at smaasludre indbyrdes, og det maa stoppes.

Kommando agterfra: Stille paa Dækket — ud paa Ræerne!

Folkene gaar nu ud paa Ræerne og gaar i Gang med at løse Sejsningerne, der holder Sejlene sammenrullede paa Ræerne, men de maa ikke slippe Sejlene, de skal falde alle paa en Gang. Naar Folkene paa en Raa er klar, viser den ledende Mand ud med Haanden. Ved Foden af hver Mast staar en Underofficer, som har Tilsyn med Toppen, og naar han har set Signalet paa alle Ræer, piber han klar for sin Top. Naar Vagtchefen har hørt Klarsignalet fra de 3 Toppe, er alting i Orden. Det hænder jo, at man kommer i Agterhaanden et eller andet Sted. Saa kommer der et Praj fra Vagtchefen, der af den Kommanderende forude omsættes i lidt kraftigere Sprog:

Praj agterfra: Vi venter paa Forebramsejl!



Praj forfra: Ka' I se aa rippe Jer paa Forebram-
raa!

Kommando agterfra: Lad falde Sejlene!

Naar Folkene er kommet ned, sættes Mærsejlene. Og er det fint Vejr, sættes ogsaa Bramsejlene.

Kommando: Klar ved Mærsekskøder!

Kommandoen gentages forude, og man hører Trampen.

Kommando: Skod paa Mærsekskøder.

(Piber — Trampen og Raslen af Kæde.)

Kommando: Fast Mærsekskøder, klar ved Mærse-
fald — Hejs Mærsejl.

(Piber — Trampen i Takt.)

Kommando: Fast Stormærsefald — Fast Kryds-
fald.

(Man hører i det fjerne *Kommando:* Fast Foremærsefald.)

Kommando: Bramskøder og Bramfald. — Skod
for og hejs — Fast Bramskøder — Fast Bramfald!

Nu skal Sejlene stilles.

Kommando: Klar ved Bagbords Forbraser —
Styrbords Agterbraser.

Forfra høres: Klar ved Bagbords Kontrabras.

Kommando: Bras — Fast Kontrabras — Fast
Stormærsebras — Fast Krydsbras — Fast Brasene.

Til Spillet: — Hiv hjem!

Kommando: Klar ved Klyverfald.

Klyveren er et trekantet Sejl forude, der hjælper Skibet til
at falde af for Vinden.

Praj forude: Ankeret er let.

Kommando: Hejs Klyveren.

(Løben og hurtig Piben.)

Kommando: Hal Klyverskøde.

Skibet begynder nu at dreje af for Vinden, og man hører
stadig Indhivning af Kæden.

Naar Ankeret er oppe prajes forfra: Hiv pal, og dernæst:
Ankeret er hjemme.

Kommando: Klar ved Styrbords Forbraser!

Ankeret, som nu hænger for Klydset — et svært Jernrør i
Stævnen af Skibet, skal lægges op paa sin Plads, det gøres
ved Hjælp af Katten, der hejser det op under Kranbjælken,
og derefter af Kiptaljen, som lægger det paa Plads. Naar Skibet
efterhaanden falder af — nærmer sig Kurs — braser man om for, og
man sætter Undersejlene.

Kommando: Bras om for
— Klar ved Udhaleren af Me-
sanen!

(Piben og Trampen.)

Kommando: Hal ud Me-
sanen!

(Piben og Trampen.)

Kommando: Forefter til
Katten.

Praj forfra: Katten er
hugget.

Kommando: Kat op.

Trampen og Musik: *Forgangen*

Nat vor sultne Kat. (Stærk Piben.)

Kommando: Skage Gordinger og Undersejl! Klar
ved Underhalser og Skøder!

Man hører Folkene tumle, hører Underofficererne, der piber
klar for og agter.

Kommando: Lad falde Undersejl! — Fast store
Hals! — Fast store Skøder! — Hal stiv! — Luv
Agter bras!

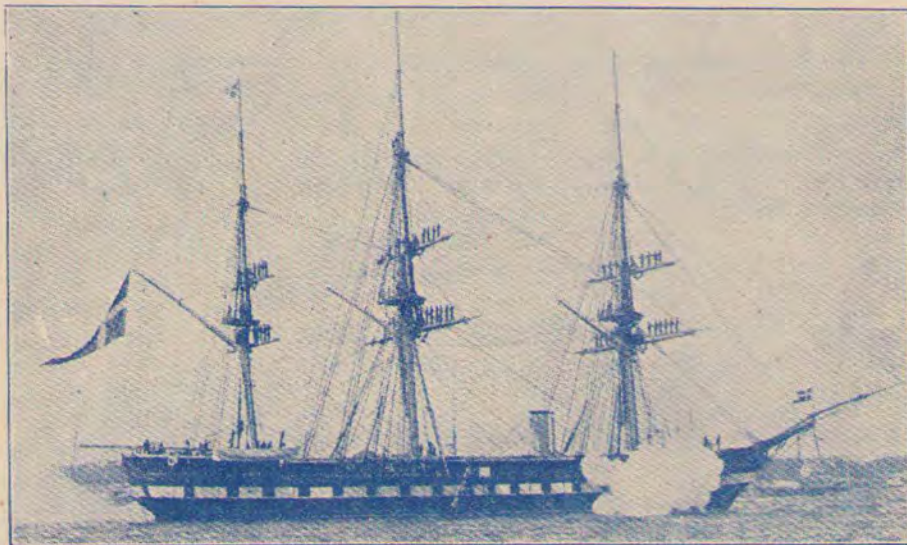
Forfra: Hal stiv — Luv Forbraser — Hal Bug-
linerne!

Under alt dette, der maaske lyder underligt i manges Øren,
var der en Liv og Fart over det hele, selv de trægste blev
revet med, man følte Blodet løbe hurtigere, hvem var de hur-
tigste, Baksysterne eller Agtergasterne. Det vanskeligste var
at holde Munden lukket, og der maatte stadig Paamindelser
til fra Befalingsmændene. Det var næsten, som vilde man for-
lange Tavshed under en Fodboldkamp; men de lærte det dog
— Drengene var selvfølgelig de værste. Men nu var Skibet
under Sejl, nu lærte de for første Gang den vidunderligste Fø-
lelse at kende, som de kun havde faaet en lille Forsmag paa
i Sejlbaade.

Alle de mange Lyde i Blokke og Tovværk, den lette Kna-
gen i Skibets Tømmer, Fregatten, der hidtil havde givet os et
Indtryk af noget mægtigt, støt, urokkeligt, var pludselig blevet
som et levende Væsen, man mere følte end saa, hvorledes den
lagde sig over for Vinden, man følte, hvordan Sejlene trak,
det var, som den frydede sig over det, det var slet ikke det
samme Skib, som da den rumlende Skrue skubbede bag paa
den.

Der kom Dage under Sejl og med Manøvrer. Vagten var
strengere, der maatte gaas Vagt om Vagt, men der var Humør
paa Vagten, der blev sunget og gjort Grin med de søvnige, der
blev spundet mangan en Ende, ikke altid for Drengene, og
der blev leget de vidunderligste Lege.

Megen Tid blev der ikke til Reflektioner. Arbejde, Øvelser
og saa i Fritiden enten sove — og som man kunde sove —
fladt udstrakt paa det bare Dæk med en eller anden Gen-
stand under Hovedet. — Eller faa Lov til at gaa til Vejrs. Op
at undersøge alt, se at finde ud af, hvordan Godset skar, eller
faa en Snak med Topsgasterne og gøre dem de tusind Spørgs-
maal, eller sidde højt oppe og se ud over Havet eller studere
Skibet i Fugleperspektiv. Det var en herlig Tilværelse. Men



Fregatten Jylland mander Ræer og saluterer for Kong Christian IX paa Københavns Rhed.



saa kom der jo ogsaa Stunder, da Vinden begyndte at hyle i Ryggen, de lette Sejl blev hjærget, Bovenbramræerne taget ned og surret i Mærsevantet, Bramræerne ned i Undervantet, der var pebet op til at bjerge Sejl, Batteriportene var forlængst lukkede, mørke Skyer begyndte at trække op, Søen blev mørk og vred at se paa, Fregatten hev over, og det skummede for Boven. Saa kom Kommandoen gennem Raabeeren agterfra: „Et Reb ind. Luv Mærsebraser!“ Kommandoerne fulgte Slag i Slag. Nu var det de befarnede, der var Brug for Mange af Drengene og de usøvante saa spændt til og begyndte at blive blege om Næbbet. Det blæste efterhaanden op til en Ryger. Folkene maatte atter til Vejrs, og lidt efter lidt maatte alle 3 Reb ind, Undersejlene blev hjærget og beslaaet, de befarnede maatte rigtig holde for, da mange af de usøvante ikke var helt arbejdsdygtige, Mesanen blev skiftet med Stormmesanen og Klyveren med Forestængestagsejl. Nu havde Fregatten faaet det meste af Stadsen af og var klar til at tage en ordentlig Tørn.

Det var, som der kom noget nyt og ukendt over Skibet, selvom man ikke var hel kæk og en Del af Middagsmaden var kommet ud at sejle, saa følte man dog, at nu var den rigtig i sit Es, det var ikke længere Spas, men Alvor. Nu vilde den tage Kampen op med Elementerne og vise dem, hvad den duede til. Krammet var solidt, Skuden stærk og de rigtige Folk til at tumle den. Det var næsten, som det sang i den: Kom an, jeg er klar!

Al Kritik forstummede, de befarnede havde været til Vejrs og taget deres Tørn, det var Arbejde, de var vant til, og eet var de enige om: *Det var en dejlig Skude.*

Mange paastaar, at et Skib har en Sjæl, og jeg tror, de fleste, der har haft deres Gerning paa Søen, særlig hvis de selv har ført Skib, i deres stille Sind har den Opfattelse: Et Skib er ikke som en anden død Genstand fremstillet af Menneskehænder, det har sine Egenskaber, sine Nykker og Tilbøjeligheder. Men ikke dets Konstruktorer, de mange, der har udført Tegningerne, Haandværkerne, der har tilhugget og samlet Tømret, bygget og isat Kasterne, Riggerne, der har spledset Godset og rigget Skibet, kort sagt de Hundreder af Hjerner og Hænder, der har arbejdet paa at faa det bedst mulige Resultat, hver har lagt lidt af sin Sjæl i Arbejdet og af alle disse Sjæleatomer skabt den Sjæl, som Skibet ejer, Sjælen som ikke ses, men føles.

Det gik til fremmede Havne, og alle havde lært at elske og beundre deres Skib, følte sig stolte, naar Besøgende kom om Bord og vilde se, hvor Tyskerne havde truffet den 9. Maj 1864.

Da Togtet nærmede sig sin Slutning, blev Kursen sat hjem ad og en smuk Augustdag rundede Fregatten Skagen for fulde Sejl og god Vind og stod Syd paa mod Sundet.

Den næste Morgen hævdede Kronborgs slanke Spir sig af Havet — for bugnende, hvide Sejl stævnedes Fregatten mod Indsejlingen til Sundet, hvis stolte, gamle Vogter med sine irrede Taarne lyste i Morgensolens Straaler. Det gamle Slot, der har set saa mangt stolt Skib sejle forbi, der var Sundtoldens Vogter lige til 1857, og som har faaet Hjertet til at banke hurtigt hos mangen en Dansk, der kom hjem efter Farten i det Fremmede.

**Bidrag til Fregatten „Jylland“s Bevarelse modtages med Tak paa Komitéens Kontor:
Nygade 1^a, København K. (Telefon 9356).**

„Niels Juel“ skal føre Kongeparret til Island.

Orlogsskibet „Niels Juel“ skal føre Kongeparret til Island til Altingets 1000 Aars Fest.

Afrejsen til Island finder Sted omkring 15. Juni, og Hjem-

I tidligere Tid skulde Orlogsmændene ved Hjemkomsten hilses Kronborg med 9 Skud, som besvaredes fra Fæstningen med samme Antal.

Fregatten er nu naaet ned til Lappegrunden og Vagtchefen har Ordet:

Kommando: Salutbesætningerne møder ved Kanonerne!

(Piben og Løben.)

Folkene kommer nu løbende til Kanonerne, gør dem klar og lader dem; Overkanoneren, der leder Saluten, stiller sig paa Broen med; Uret kanoneren, der leder Saluten, stiller sig paa Antal Sekunder mellem hvert Skud, og naar en Kanon er klar, stiller Kanonkommandøren sig med Aftrækkerlinien i den ene Haand og viser klar med den anden.

Etiketten fordrer, at man ikke maa salutere med Undersejl paa.

Kommando: Klar ved Givtove, Gordinger af Undersejl! — Giv op Undersejl!

(Piben og Trampen.)

„Klar ved Saluten!“ — „Brænd paa!“ — 9 Skud nærved efterfulgt af 9 Skud i det Fjerne — 5 Sekunder mellem Skuddene.

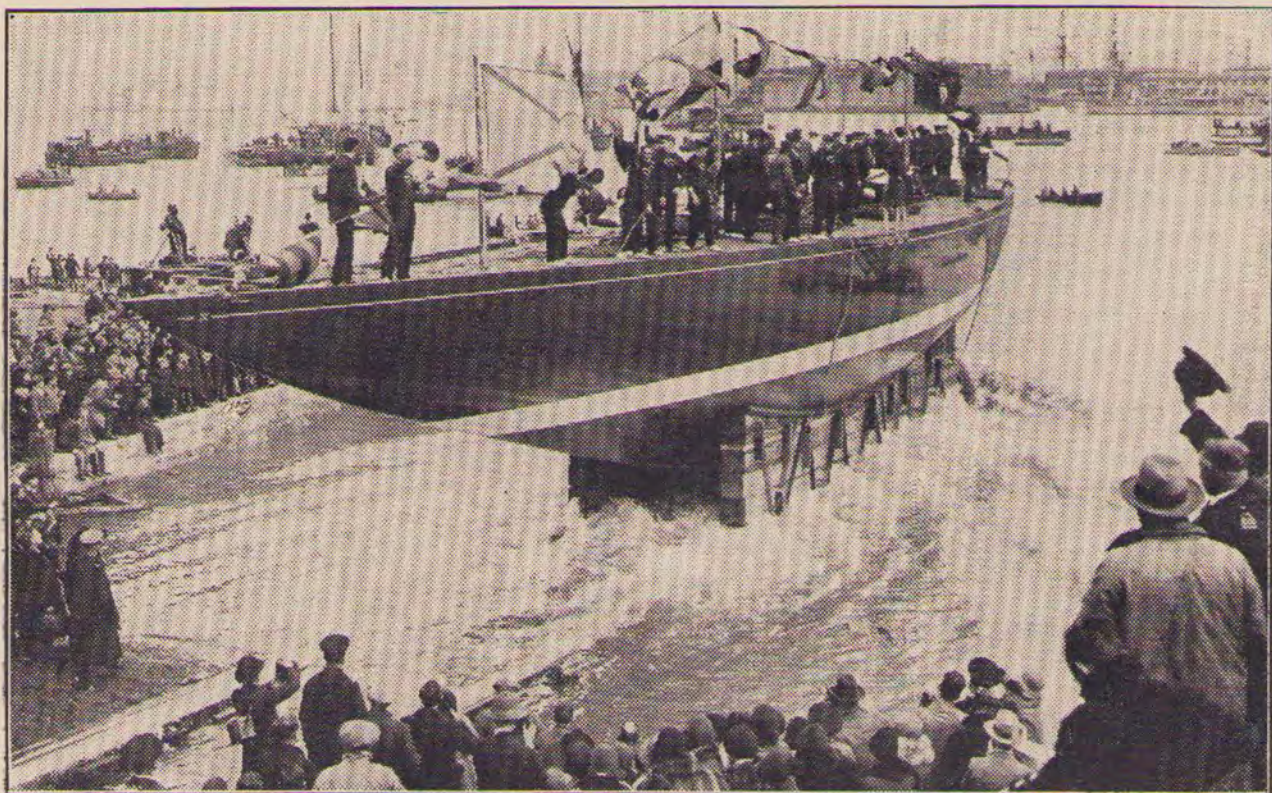
Tiderne skiftede, den gamle Fregat drog paa sit sidste Togt, medens den endnu var i sin bedste Alder, og blev saa lagt op, Kanoner og Rejsning blev taget ud, den fik Tag paa, blev Reserve-Kaserneskip eller saadan noget, den gik i Dvale og laa i Lejet og drømte om Manddomstiden, drømte om Dagen, da der blev fyret op under Kedlerne og Sejlene bjærgede, da Suensons mandige Ord lød fra Niels Juels Kommandobro, og de stævnedes mod Østerrigerne og gav dem en Lektion om at holde sig borte fra Danmarks Kyster. Den Dag følte den Kuglerne rive i Tømmeret og følte Blodet flyde, men det var en stolt Dag for den og det Flag, den førte. — Saa kom den Dag, da det var som alle Drømme skulde slutes, den skulde slæbes til tysk Havn og hugges op. Men det viste sig, at den gamle Fregat ikke var glemt. Varmhertede og offervillige Mænd bjærgede Fregatten fra Forsmædelsen, og den fik sig et hyggeligt Hjem, smykket med Korvetten Danmarks Rigning, ved Juelsminde, indtil Døden bortrev den trofaste Forsørger, Godsejer Schou. Der kom triste Aar med svindende Udsigter, men der var stadig Hjerter, der slog for Fregatten, der blev dannet en Komité til Bevarelse af Fregatten Jylland, Regeringen fattede Interesse for Sagen, og Resultatet er, at Fregatten nu har været i Dok og faaet et grundigt Eftersyn, saa den er frisk i Tømmeret og ligger og haaber paa, at den energiske Komité vil kunne skaffe Midlerne til, at den kan faa sin stolte Rigning tilbage, saa den kan faa Lov at ligge ved Indsejlingen til Københavns Havn som et skønt og synligt Minde om en svunden Tid.

komsten til København ca. 10 Juli, hvorefter „Niels Juel“ atter gaar paa Togt i de hjemlige Farvande.

Chefen for „Niels Juel“ bliver Kommandørkaptajn Godfred Hansen.



„Schamrock V“ løber af Stabelen.



En stor Menneskemængde var nærværende ved Stabelaføbningen af Sir Thomas Lipton's Schamrock V, den sidste nye Baad, hvormed han vil udfordre Amerika til en ny Kamp for at erobre Pokalen ved Rhode Island i September Maaned. Baaden er bygget paa Camper og Nicholsen's Værft og blev døbt af Lady Straftesbury. — Her ses Baaden i Øjeblikket, da den for første Gang naar Vandet hilst af Hurraraab.

Nu kommer der Radiotelefon paa Danmarks Færgeruter

Isvinteren med Færgernes eventyrlige døgnlange Togter gennem Ismasserne satte Fart i Arbejdet paa at faa Radio paa de danske Færger, hvad man hidtil stærkt havde savnet, og Rejsende paa de større Færger vil alle lægge Mærke til, at der paa Kommandobroerne er dukket mærkelige nye Instrumenter frem, 3—4 Antenner og Pejleapparaternes karakteristiske Cirkelrammer ses over Navigationsrummet. Der indføres nu Radio i alle de større danske Færger, adskillige Installationer er allerede i Orden, og der lægges i disse Dage sidste Haand paa Værket om Bord i Store Bælt-Færgerne. I alt anskaffes i første Omgang 10 fuldt moderne kraftige Radiostationer, indrettet for Telegrafi og Telefoni, og samtidig indsættes Pejleapparater paa de Ruter, hvor denne Foranstaltning er paakrævet.

Det for Publikum interessanteste er, at man allerede nu paa Gedserruten kan afgive Telefonbesked til Radiotelegra-

fisten, som saa besørger den videre til Adressaten. Radiotelefonen er fuldkommen i Orden igennem et Samarbejde mellem Skibets Sender og Modtager, Statsbanernes Modtagerstation i Ringsted og Statstelegrafens Sender i Lyngby — den sidstnævnte vil dog i en nær Fremtid blive overført til de nye Anlæg ved Sejrøbugten. Og den Dag er ikke fjern, da den Forretningsrejsende under Overfarten fra Gedser til Warnemünde kan staa i direkte Telefonforbindelse med sit Kontor, selv foretage Opringningen fra Telefonboksen i Skibets Salon, modtage Besked om, hvad der er sket hjemme, og give sine Ordre, medens Færgen støt sejler fremefter. Tekniken tillader det, men rent formelt er disse Ting endnu ikke i Orden.

Statsbanernes værdifulde nye Materiel er helt igennem dansk Arbejde, idet Radiosenderne og Modtagerne er bygget og leveret af Firmaet *M. P. Pedersen*, Radiopejlestationerne er opstillet af det samme Firma og Dansk Radioaktieselskab.

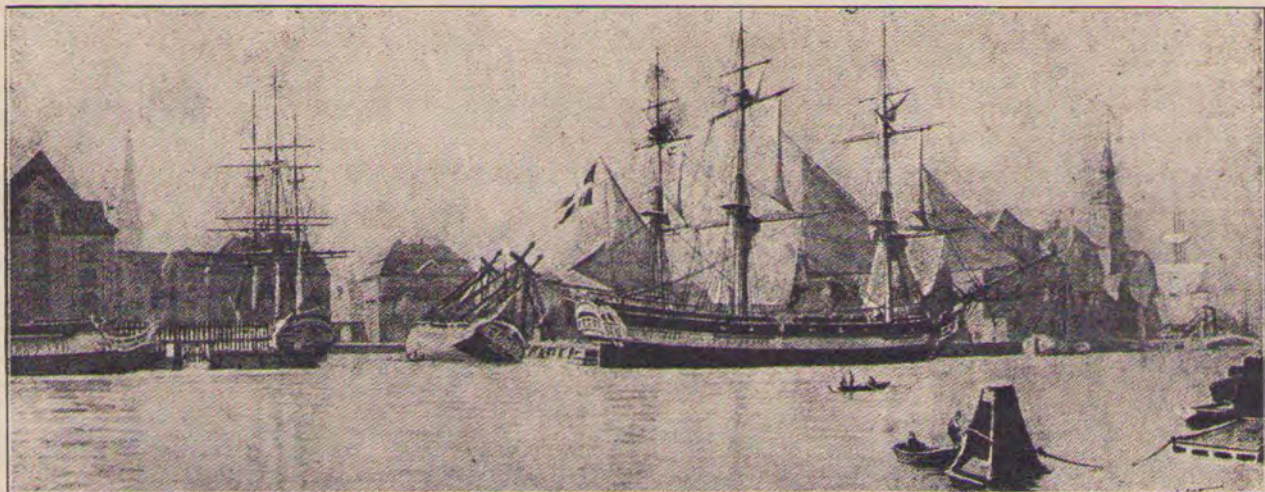
Boye i Marstal jubilerer.

Det vidt kendte og ansete Mæglerfirma *Herman C. Boye & Co.* i Marstal har nylig fejret 50 Aars Jubilæum. Firmaet, der hører til Landets førende Shipping-Virksomheder, er grundlagt af Kaptajn Herman C. Boye, som senere optog Kaptajn R. Albertsen (nu Gentofte) i Firmaet og i 1905 den nuværende Eneindehaver, Mægler og Skibsreder *Erik B. Kromann*. Stifteren døde i 1908, og i 6 Aar var Albertsen og Kromann Indehavere, men derefter trak Albertsen sig tilbage til Privatlivet, og Firmaet har derefter med overordentlig Dygtighed været ledet af Kromann. Allerede ved Aarhundred-

skiftet var Firmaet kendt og anset langt uden for Landets Grænser, og Forretningen er stadig blevet udvidet.

Erik B. Kromann var kun 20 Aar, da han optoges i Firmaet, og 22 Aar gammel paabegyndte han for egen Regning en omfattende Rederivirksomhed med Sejlskibe. Under Krigen var han Reder for et halvt Hundrede Skibe, og til Trods for Sejlskibsfartens Tilbagegang er han endnu Reder for 16 større Sejlskibe og regnes for Danmarks førende Reder paa dette Omraade. Den endnu kun 45aarige Mand har faaet Tid til at varetage en lang Række offentlige og faglige Hverv. Han er saaledes Formand for Dansk Sejlskibsrederiforening.

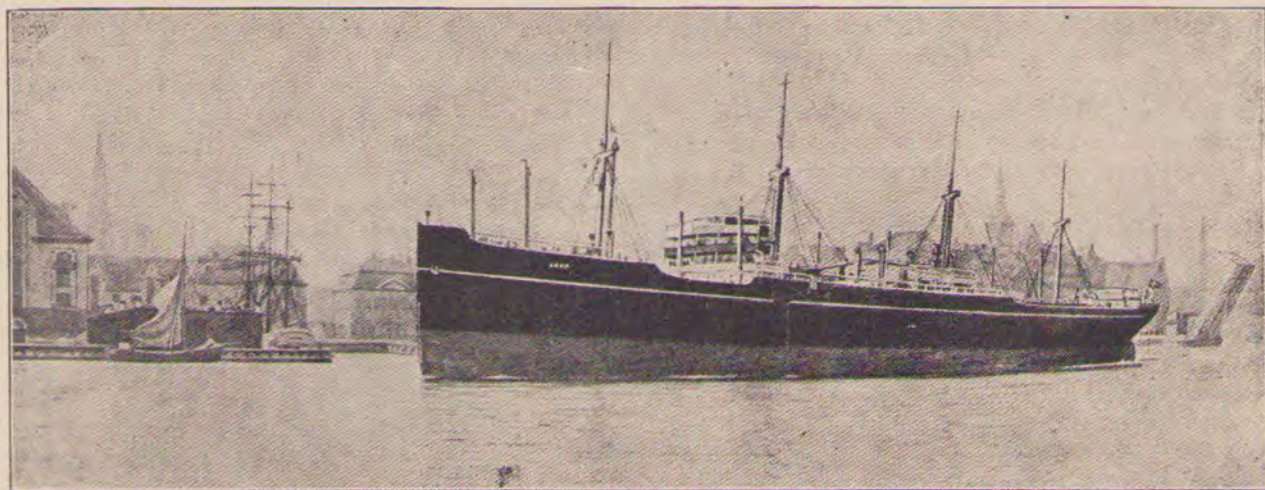
Ø. K. er H. N. Andersens store Digterværk



De to Billeder paa denne Side findes i Etatsraad H. N. Andersens nye Bog. Begge er efter Malerier af Chr. Mølsted, og begge gengiver samme Sted paa Christianshavn med 150 Aar imellem. Øverst ser man en af Asiatisk Kompagnis Kinafarere, der havde en Befordringsevne af kun ca. en Tyvendel af det moderne Motorskib, som findes paa nederste Billede. Den fuldførte højst en Rejse i samme Tidsrum som Motorskibet udfører 3 Rejser. Hele denne Flaade af Kina- og Ostindiefarere, som Asiatisk Kompagni ejede, var i det samme Tidsrum kun i Stand til at befordre omkring en Femtedel af det Kvantum, som det ene Motorskib nu kan befordre.

ETATSRAAD H. N. Andersen har udsendt en interessant Bog: „Udvikling“, som i Tekst og Billeder giver en fængslende og lærerig Skildring af Ø. K.s og dermed hans egen Udviklings Historie. Den koster 10 Kr. og vil hurtigt blive udsolgt ligesom „Tilbageblik“ blev, men den burde udsendes i Folkeudgave til en billig Pris, saa alle kunde faa Lejlighed til at læse den og lære af dens Livsvisdom, der er bygget paa kontante Erfaringer og derfor bedre Læsning end nogen nok saa spændende Roman. For fremadstræbende Ungdom kunde en Folkebog om H. N. Andersens Liv blive en nyttig Opstrammer ligesom i sin Tid den engelske Samuel Smiles „Egen Kraft“. Vor store Købmand giver malende Skildringer af Livet i Siam, Tigerjagt i Junglen, Sejlture og Handels-

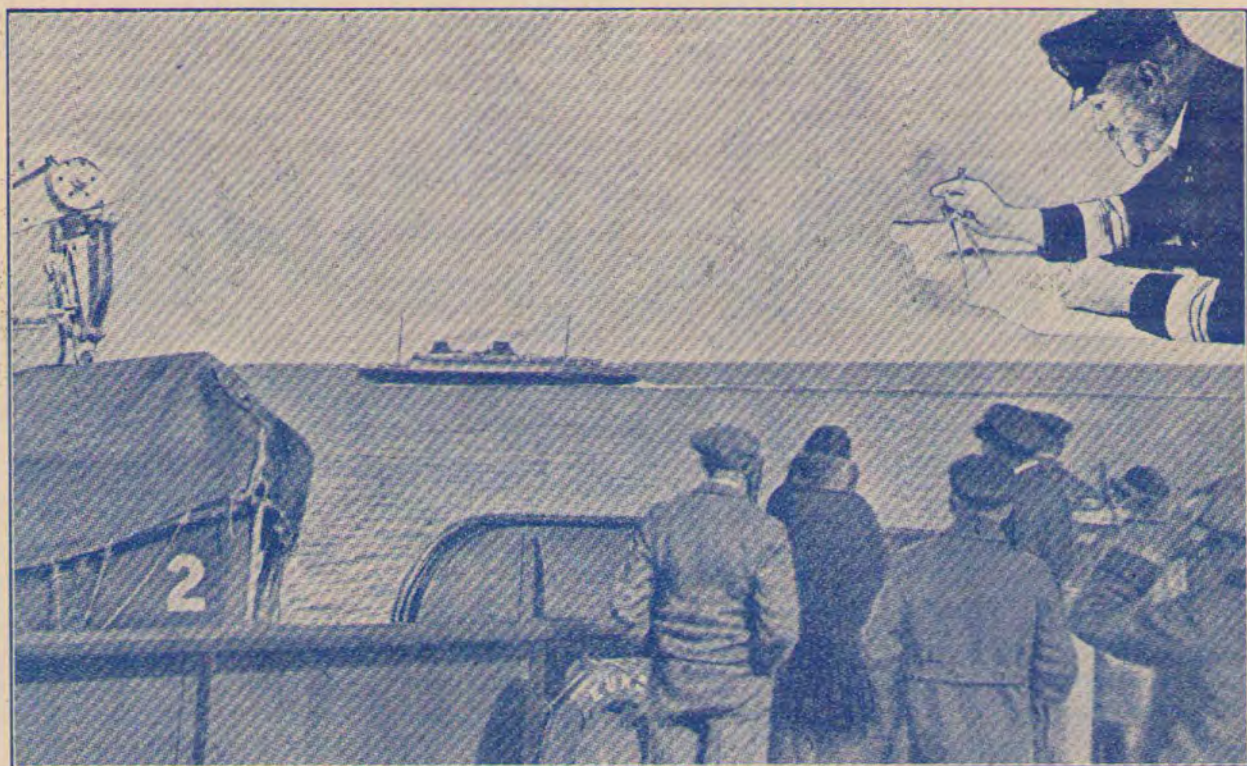
kampe. Han skriver selv, at Ø. K. begyndte i en Drøm af naive Barndomstanker hos Skibsdrengen fra Nakskov, Drømmen modnedes gennem Begejstring for Danmarks Fortid, Beundring af, hvad andre Nationer har udrettet i Verden, og stimuleredes af danske Digteres Følelser. Ofte har han truffet den Opfattelse, at Forretningsmænd er prosaiske Beregnere, hvis Op-gave alene er at tjene Penge. Der er tværtimod lige saa megen Poesi og Idealitet i Handel, Skibsfart og Industri som i Fortolkningen af Følelser, hævder han, thi uden Fantasi og Idealisme kunde Ø. K. ikke være bygget op. Man mærker i Tonen gennem hele Bogen, at Ø. K. er hans stolte Digterværk — et farverigt Æventyr i Skibe og Foretagender, mindst lige saa stort som den anden Andersens.



Her ser man et af Ø. K.s Motorskibe med samme Baggrund som Kinafareren fra Asiatisk Kompagni paa det øverste Billede, hvorved man faar en klar Anskuelse af Størrelsesforholdene. Medens de Ladninger, som Asiatisk Kompagni før hjemførte, for det meste bestod af Krydderier, Stoffer, Porcellæn og andre Forbrugs- og Luksusvarer, er en stor Del af de Ladninger, som nu hjemføres af Ø. K., Raavarer, der gennemgaar forskelligartede Processer af industriel Art og derefter spredes paa Verdensmarkedet. Det er udefra, Danmark skal tjene sine Penge, hævder H. N. Andersen med overbevisende Kraft.



4 Dage 17 Timer 6 Minutter



Det første Møde paa Havet mellem Tysklands to Kæmpedampere.

Deltagerne i »Europas« første Amerikafart betragter ude paa Havet »Bremens« Forbifart. I Hjørnet: Fereren for Verdens hurtigste Skib, Kommander Johnson, »Europas« Kaptajn, fotograferet paa Rekordrejsens første Nat.

Tyskerne vandt det blaa Baand

Det er lykkedes „Europa“ at erobre Oceanets blaa Baand fra sin Søster „Bremen“. „Europa“ brugte fra Cherbourg til Ambrose-Fyrskibet ved den amerikanske Kyst kun 4 Døgn, 17 Timer og 6 Minutter, d. v. s. 36 Minutter mindre end „Bremen“, og det skønt „Europa“s Strækning paa Grund af Aarstiden var længere og Vejret daarligere. „Europa“s Gennemsnitshastighed var 22,91 Sømil i Timen, „Bremen“s 22,72.

Dampere blev ved sin Ankomst til New York modtaget af den tyske Ambassadør i Washington og af en stor, begejstret Menneskemængde.

Sammenslutningen mellem Hapag og Norddeutscher Lloyd er en Kendsgerning. Et gigantisk Dampskibsselskab, som vil gribe videre om sig og beherske den overvejende Del af den tyske Tonnage, er nu skabt ved et Arrangement mellem Hamborg—Amerika-Linien og Norddeutscher Lloyd. Længe har man hørt Rygter. Det var Bremen, der tvang den store Havfiskerifusion igennem. Det er Bremen, der paa ny har haft en afgørende Stemme. Mændene bag Kulisserne siges at være Bankdirektørerne *Jacob Goldschmidt* i Berlin og *Schroeder* i Bremen. Det er den sidste, der er Inspiratoren. Hans kommercielle Instinkt er fremragende, og saaledes som han skabte Verdens største Havfiskeriselskab, har han nu ogsaa lagt Grunden til Verdens største Dampskibsselskab. Man regner med, at der faktisk er skabt en ny tysk Dampskibskombination, der vil raade over mere end 2 Millioner Tonnage. Ingen anden Rederisammenslutning i Verden er af et saa vældigt Omfang. Dog, dette er blot en Begyndelse. Man regner med, at den store tyske Dampskibstrust, der saaledes nu dannes,

om kort Tid vil sluge Hamburg—Südamerikanische Dampschiffsgesellschaft. I saa Fald kommer denne tyske Skibstrust til at omfatte 2,5 Millioner Tons eller $\frac{3}{4}$ af hele den tyske Tonnage. Man maa formode, at ogsaa det store Bremer-Dampskibsselskab „Hansa“ drages ind under Koncentrationen. I saa Fald er hele den tyske transatlantiske Flaade bragt ind under en fælles Ledelse. Kun ti Aar efter, at Versaillesfreden knuste og splittede den tyske Handelsflaade, raader de førende Selskaber atter over en Tonnage, der samler Verdens Opmærksomhed omkring sig. „Norddeutscher Lloyd“ har med sine to mægtige Nybygninger sat Skel i Amerika-farten og erobret Atlanterhavets blaa Baand.

Rekorden over Atlanten.

Dampskibet „Savannah“ var i Aaret 1819 ialt 26 Dage om Turen fra New York til Liverpool; Skibet var kun paa 350 Tons, og dens Maskine kunde kun holde Dampen oppe de atten Dage. I 1838 tilbagelagde „Great Western“ Rejsen Bristol—New York i femten Dage, men først 13 Aar senere, nemlig i 1851, blev denne Rekord af „Pacific“ sat ned til ni Dage. Saa gik der lang Tid igen, inden der atter kunde tales om nævneværdige Rekorder, og da først i vore Dage „Leviathan“, „Mauretania“, „Bremen“ og endelig „Europa“ kom til, regnedes der som bekendt ikke med Dage, næppe en Gang med Timer mere, men kun med Minuter, som det gjaldt om at naa Maalet før Konkurrenten. I alt er Sejladserne over Atlanterhavet i Løbet af 111 Aar gjort ca. 22 Dage kortere.



Tro det, eller tro det ikke



Et Møde med en af Urtidens Saurier . . . da han intetanende roede ned af Floden, pludselig løftede et uhyre Hoved paa en lang Hals sig op af Vandet. Inde fra Flodbredden blev der raabt til ham, men for sent — Uhyrets mægtige Gab med de sylespidse Tænder aabnede sig bag den ulykkelige Mand . . .



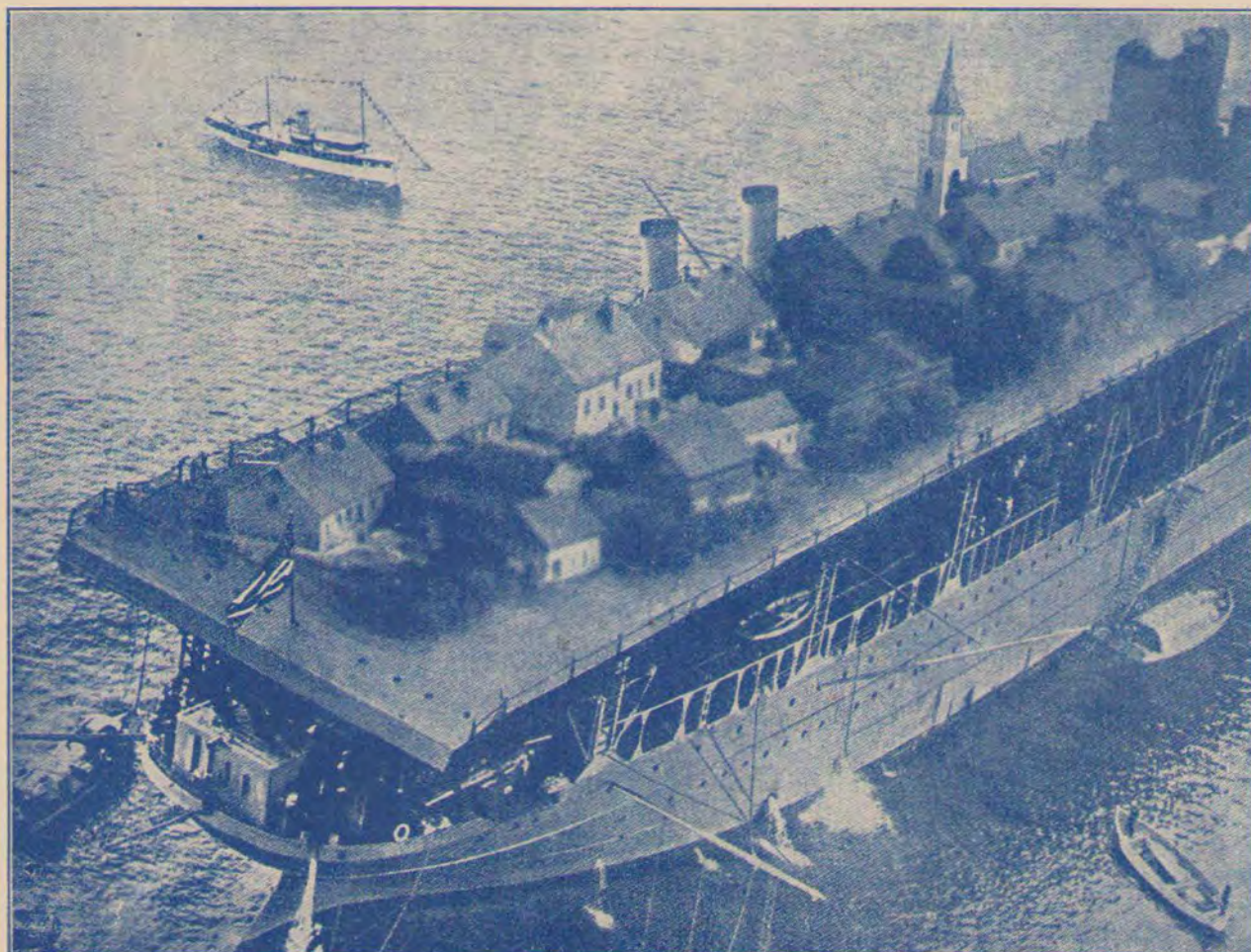
»Souvereign of the Seas» sejlede 437 miles paa een Dag — hvis det ikke er en gammel engelsk Skipperlovn.



Naar den ene Torsk moder den anden Torsk. »Lysstrålerne brydes i Vand. Derfor ser du ikke en Torsk, hvor den er; og da du ikke kan se en Torsk, hvor der ingen Torsk er, kan du overhovedet ikke se nogen Torsk». Einstein.



Kan et Skib samtidig sejle i to Retninger? Ja, Skonernten »Taylor» blev ramt og gik tværs over i to Dele. Den ene Halvdel drev til Philadelphia, den anden til Ascension.



Raadhuset i Randers blev flyttet en Tomme, men den tysk-amerikanske Milliardøse Mrs. Elfride B. Schulz lod 1ste April en Damper afhente hele den bayerske Landsby, hvor hun var født, for at alle Husene skulde sejles over Atlanten og opstilles i hendes Park . . . hvis man da vil tro sine egne Øjne, naar man ser et fikst lavet Dobbelt-Fotografi.



Erindringer fra Windjammer-Tiden

Af Sejlmager H. N. Schmidt, Bramminge. — Med Tegninger af Erik Andersen.

Da Vagtmanden om Bord i »Barrymore« blev myrdet.



A Barken „Barrymore“ laa i Newcastle, Australien, og lastede Kul for Vestkysten, og Lasten var taget ind, blev Skibet forhalet ud fra Kajen og forstøvede saa ved en Bøje ude paa Strømmen. Det meste af Mandskabet var rømt, kun Tømmermand, Sejlmager, Kok samt 6 Lærlinge var om Bord, foruden Skibets Officerer, der bestod af Kaptajn og 3. Styrmand. Der skulde saaledes helt nyt Mandskab forude, og det var disse nye

Folk, der nu ventedes paa med en vis Spænding af de Ombordværende. Saa lagde en Baad til langs Siden, og heri befandt sig 14 Mand, der alle var mønstret som Matroser. En køn Samling var det at se paa, drukne var de alle, og deres Tungemaal røbede mange forskellige Nationaliteter. De fleste af dem kunde i deres omtaagede Tilstand ikke selv klatre ombord, hvorfor de med en Ende om Livet maatte hejse op. Da de endelig var kommen ombord med samt deres Kluns, forsvandt Baaden ind mod Land igen med „Boardingsmastere“, der nu havde gjort sin Pligt og bragt 14 Mand ombord. Styrmanden kom nu til og undersøgte personlig hver eneste Køjesæk. Alle Knive blev overgivet til Tømmermanden, der straks brækkede Spidsen af hver en Kniv, hvorefter den igen blev overgivet til Ejermanen. Efter denne Proces fik alle Mand Ordre til at skrubbe til Køjs, skønt det var midt paa Eftermiddagen, for at sove Rusen ud og være arbejdsdygtige til næste Morgen, da der skulde lettes Anker.

Under Skraal og Sang fandt hver Mand sig endelig en Køje i den fælles Ruf, der var i Dækshuset agter for Fokkemasten. Før en Tid blev der Ro over Skibet. Aftenen kom, 3. Styrmand var Vagtmand og gik agter paa Halvdækket. I Ruffen var alt stille, der lød Snorken, og en Stank af Whisky fyldte Luftten; en søvniig Lampe hang i en Krog under Loftet og kastede et dæmpet Lys over det hele. Ved Midnatstid kom to Skikkelser ud fra Ruffen; de sneg sig stille ind under Bakken, hvor de satte sig og førte en dæmpet Samtale. Det var to af Matroserne, to Italienerne, der nu var blevne ædru og nu samtalede om Situationen. Ingen af dem havde Lyst til at gøre Rejsen med til Vestkysten. Nu gjaldt det blot om at slippe i Land igen og saa fordufte; men hvorledes? Vagtmanden var jo paa Dækket, og Baaden hang i Daviderne. Kaptajnen vilde nemlig først komme ombord med Lodsens næste Morgen tidlig. Svømme i Land turde de ikke; der var for mange Hajer. Saa var det, at de undfangede den Idé at dræbe Vagtmanden og saa stjele Baaden. Nu gjaldt det blot om at faa en Lejlighed til Udførelsen af deres Plan, og denne lod ikke vente paa

sig. Vagtmanden kom nemlig forud i Kabysen for at varme sig en Taar Kaffe, og saa skete det, da han intet anende stod bøjet over Ilden, for at pirre op i Gløderne, at han fik et Knivstik i Ryggen, og uden en Lyd segnede han om. Endnu et Knivstik gjorde Ende paa den unge Styrmands Liv, og saa holdt de to Skurke Raadslagning om, hvad de skulde gøre ved Liget. Først tænkte de paa at kaste det over Bord; men herom var de dog ikke enige. Saa kom de paa den Tanke at skjule det i Kulboksen herinde i Kabysen. Hurtig fik de det døde Legeme løftet op i den næsten tomme Boks. Laaget blev lagt paa, alle Blodspor fjernet, og nu var Vejen klar til Baaden. Med deres faa Ejendele i Haanden listede de sig agter. Nu gjaldt det blot om at faa Baaden firet ned uden at vække de sovende Styrmand. Anden Styrmand vaagnede pludselig ved en knirkende Lyd, han sprang hurtigt ud af Køjen, listede sig ud paa Dækket, og da han saa to Mænd i Færd med at fire Baaden ned, anede han Uraad, sprang hen til dem og spurgte, hvad de gjorde der. Da de to Italienerne saa sig opdaget, var de straks klar over, hvad der stod paa Spil, og uden et Ord gjorde de Baaden, der var halvvejs nede, fast igen, og saa kastede de sig begge to over 2. Styrmand, idet de med deres Knive søgte at stikke ham ned.



— Og saa skete det, da han intetanende stod bøjet over Ilden for at pirre op i Gløderne, at han fik et Knivstik i Ryggen . . .



Skønt begge Italienernes Knive som bekendt var berøvet Spidsen, var det dog frygtelige Vaaben, og det havde set slemt ud for 2. Styrmand, hvis ikke 1. Styrmand var vaagnet i det samme og kommen til Undsætning. Da der lød et „Hands up!“ og en Revolver blev holdt hen for Næsen af de to Rømningsmænd, opgav disse Kampen, og snart var de belagt med Haandjern. Hele Skibet var nu vaagnet op ved Lyden af Slagsmaalet; men hvor var Vagtmanden?

De to Italiener nægtede at kende noget til hans Forsvinden. Skibet blev gennemløst; men uden Resultat. I Ruffen var nu alle vaagnet, og næsten ædru var de ogsaa. En stor Irlænder, der var en selvskreven Fører for de andre, og som hadede alle Sydlændinge af et godt Hjerte, mumlede noget om, at de to Djævlø vel havde kastet Vagtmanden over Bord. Da var det, at Kokken kom ind i Kabyssen for at lave Morgenkaffe, og han saa da en Blodstribe, der kom ud fra Kulboksen. Med bange Anelser løftede han Laaget og fandt saa 3. Styrmands blodige Legeme. Snart vidste alle om Bord, hvad der var sket, og Ophidselsen var stor.

Da Italienerne saa, at deres Forbrydelse var opdaget, tilstod de villigt alt. Det gryede netop af Dag, da Styrmanden lod sig ro i Land for at melde det passerede til Kaptajnen og til Politiet. Ombord paa Skibet samlede Folkene sig forude, og Irlænderen, „Pat“, førte Ordet:

— Saadan noget forbandet Pak! raabte han. — Selv om det var en Styrmand, de myrdede, saa var det dog en Engelskmand. Faar Politiet fat i de to Bæster, saa slipper de med Fængsel i nogle Aar, og saa lever de videre igen. Nej, nu skal I høre, hvad jeg har regnet ud, hvad der skal gøres ved dem.

— Lad os høre! raabte de andre.

— Jo, vedblev Pat, de skulde klynges op under Raanokken, og vil I som jeg, saa gør vi det straks.

— Ja, ja, lød det fra flere af Matroserne. Op med dem, det er en Skam, at saadanne „Dagos-Hunde“ skal leve og tilmed udgive sig for Sømænd.

— Godt, svarede Pat. En Mand gaar op paa Storraaen og en Mand paa Fokkeraaen, overhal det Styrbords Givtov til Dækket, saa sørger vi for Resten.

Medens nu to Matroser gik til Vejrs, gik Resten agter, hvor de to Italiener var indespærret i en Kahyt. Anden Styrmand spurgte, hvad de vilde.

— Vi vil have fat i de to Italiener, svarede Pat.

— Hvad vil I med dem, der er sendt Bud efter Politiet, og det maa straks være her, sagde 2. Styrmand.

— Det bliver vor Sag, hvad vi vil de to „Dagos“, svarede Pat. Lad os nu faa dem herud paa Dækket.

— Og hvis jeg nu nægter Jer Adgang, sagde 2. Styrmand.

— Saa bruger vi Magt, svarede Pat.

Saa var der ikke andet for Styrmanden at gøre end at træde til Side og lade Matroserne gøre, hvad de vilde. Maaske var han heller ikke ked af, at de to Ugeringsmænd undgik at falde i Politiets Hænder.

Under Hyl og Jammer blev de to Italiener nu ført ud paa Dækket. De bad om Skaansel og bad for deres Liv.

— Hold Mund, sagde Pat, idet han lavede en Løkke paa Givtovet fra Storraaen.

— Nu kan du komme op til Skt. Peter og spise Makaroni.

— Hal saa til, Boys! vedblev han.

Under Hyl og Graad fra den tilbagegaaende Italiener blev den første nu halet op under Storraanokken. Saa blev den anden ført hen til Fokkeraaen og led nu samme Skæbne som sin Kammerat. De havde nu bødet for deres Ugerning.

— Kaffen er færdig! lød det fra Kokken.

— Godt, sagde Pat, saa drikker vi Kaffe, den har vi ogsaa fortjent.

Det var et underligt Syn, der mødte Mandskabet paa de andre Skibe, da de om Morgen kom ud paa Dækket. I den opgaaende Sols Straaler laa „Barrymore“ ude paa Strømmen, og under dens Før- og Storraanokke hang der et Menneske. Politiet kom om Bord og fandt Mandskabet i Færd med at drikke Kaffe.

— Hvem havde da hængt de to Mænd?

Ingen vidste det.

Saa blev der ikke gjort mere ved den Sag. Skibet skulde lette Anker straks, saa der var ingen Tid til langt Forhør. De to Lig blev taget ned, og sammen med den dræbte 3. Styrmand blev de bragt i Land i Politiets Baad. Kort efter travede alle Mand rundt i Gangspillet til Tonerne af „Rolling Home across the Sea“, og snart forsvandt „Barrymore“ ud gennem det smalle Indløb. Sejl efter Sejl blev strakt i Top, et Par Timer senere var der kun en lille Prik at se i det Fjerne. Men Politiet i Newcastle sendte en venlig Tanke til „Pat“, der havde befriet dem for meget Besvær.

„Blæst“.

— Hvad skal Deres Foraarsbog hedde — spørger vi Digteren Arnold Hending ved en Kop The i hans smukke Valbyhjem.

— Blæst! en symbolsk Titel, som dækker over maaske det bedste, jeg endnu har skrevet. Bogen i sig selv vil fremtræde i et festligt Udstyr og kommer ud hos Boghandler Andresen, Nutids Forlag. —

— Hvem er Deres Forbillede eller rettere Ideal?

— Ja, skal jeg sige min oprigtige og ærlige Mening, saa er Fru Thit Jensen den største Digter eller Digterinde, hvad man nu vil, som jeg kender. Ingen kan som hende tegne en Bogs Figurer, saa de staar ristet ind i Hukommelsen.

— Er man lykkelig som Digter?

— Lykken er for mig det at blive læst og forstaaet, og jeg er lykkelig, fuldt ud.

— De skriver ogsaa om Havet.

— Ja, nu og da, jeg plejer at sammenligne min egen Sjæl med Havet, skiftevis blidt og roligt, og brusende, oprørsk; disse Stemninger giver jeg ogsaa Udtryk for i mine Bøger.

60 Aar.

Grosserer og Sejlsportsmand *Eduard Ohlsen* fyldte den 2. April 60 Aar. Man ser det ikke paa ham. Han holder sig godt. Det er Saltvandets og Søluftens sunde Indflydelse. Han er fra Sønderjylland, født i Møgel-tønder. Lige siden 1895 har han været Medlem af K. D. Y., og han gjorde sig straks kendt med sin Baad „Marie Louise“. Senere hjalp han Vald. Nielsen med at slaa Engelskmænd, Tyskere, Nordmænd i Kampene om Entonnerpokalen.

I en Aarrække har han sid-det i K. A. S.s Bestyrelse, og han har her i Byen repræsente-ret de tyske Sejlklubber og været en dygtig Korrespondent til det store, tyske Sejlsportsblad „Die Yacht“.





Sømandsknejsen



Tekst: Allan Larsen — Musik: Arnold Ringsted

Harmonika-Vals.

f.

Her jam-rer Træk-har-mo-ni-ka-en; her kan man

drik-ke he-le Da'en, ved Bajer-en før-es Or-det; og „Lyse Lot-te“, Knejs-pens Fe,

der skæn-des man ved Øl og Kort; her le-ves Li-vet vil-dt og haardt i Sø-mandskippens Kæl-der;

her over-træ-des Bi-blens Bud, der slua-es og sø-ves Brand-ert ud; man sy-nger og fortæl-ler.

Her har en egen Ver-den Plads; der fristes man af Tø-s og Glas til Smil og sjo-fel Ban-den;

her spørg-es ej om Sted og Navn; en Rus, en Pige i sin Favn, saa ken-der man hi-nan-den.

1. Vers
2. Vers

Vin paa Bor-det. Der skæn-des Sja-tter.

6. April 1920. Arnold Ringsted.

Naar det er Aften i Caféen,
saa kommer Pi'er med tynde Ben
og fylder den med Latter;
og før de gaar derfra igen,
saa har de fundet sig en Ven
blandt Capstan-Os og Sjatter.

Allan Larsen



En Kamp med en Søtiger

I Catalina Strædet svømmer Søtigrene op og ned for at finde Føde, for her er netop den Slags Føde, de kan lide, særlig Tunfisk.

Min Ven, Edmund, var en af de bedst kendte, dygtige Fiskere langs Pacifikkysten. Han havde kæmpet med og fanget alle Slags Dybhavsfisk. En Gang i sit Liv var han Harpunmand paa en Hvalfanger.

Efter at jeg har præsenteret ham, lad mig saa præsentere Søtigeren.

Der er ingen Fisk, der er saa vild, saa morderisk eller saa hævnerrig. Den kaldes med mange Navne. Den lever langs Kaliforniens Sydkyst hele Aaret, men der er kun i Sommermaanederne, at den kan observeres i større Antal, og saa hører man Sø mændene kalde den ved de forskellige Navne, de nu foretrækker: Dræberen, den sorte Fisk, Søtigeren, Dræbefisken, Orcaen, Tandhvalen. Den er lige saa intelligent, som den er grusom. Og den er vældig modig.

Jeg har set een, der angreb og ødelagde et Dusin Søler, før den blev harpuneret. De har Tænder som spidse Pigge, der kan bide haardt igennem. Og jeg har oplevet, at de har jaget et helt lille Kompagni af Fiskerbaade hjem til Kysten. De er bleven kaldt „Søens Blodhunde“, og de fortjener deres Navn.

Det var ved Avolonbugten, at Edmund havde sin berømte Kamp med Søtigeren. Han var i en Motorbaad sammen med en anden Fisker. De var gaaet ud for at fiske Tunfisk. Det var godt Vejr, roligt og klart. Netop som de nærmede sig Klipperne paa en af Øerne, udstødte Edmund et Skrig. Lige foran Baaden saa han en lille Hval. Den rejste sig op i Vandet og sprang tilbage med et Knald som et Bøsseskud. Vandet skummede over den. Igen kom den op. Dens Hale snurrede rundt som et Møllehjul. Og nu saa Edmund, hvad der var Aarsagen til dens Raseri. Den var bleven angrebet af Søtigere. De klyngede sig til dens Mund, dens Læber og Hals. En af dem hagede sig fast endog i Tungen. De bed den som Hunde bider en Bjørn. Blodet flød fra den saarede Hval og farvede den blaa Sø rød. Desperat søgte Hvalen at kaste sine Fjender af sig, men forgæves. De klyngede sig til den som bidske Terriers, og hvis een faldt af, sprang andre paa og hang fast. Det eneste Forsvarsvaaben, Hvalen havde, var dens enormt kraftige Hale, som kunde knuse Siderne paa en Skonnert. Men Halens Kraft formaaede intet overfor Søtigernes Behændighed. Et Par Gange pilede den ned til Bunden med sine Forfølgere i Dybet og kom op igen, baskende omkring sig, men de sad stadig fast paa den, og endnu flere kom til for at faa en Part i Rovet. Tilsidst trak de den døende Kæmpe ned i den vaade Grav til total Plyndring.



Søtigerens vældige Spring var godt beregnet, men blev krydset af Harpuner.

Edmund styrede Nord paa gennem Vandet, der var farvet rødt af den døende Hvals Blod. Og han tænkte med Vrede paa dens „Dræbere“. Nu havde han faaet Lyst til at faa Ram paa en af dem. Han havde Harpuner med sig, og hans Ledsager var ogsaa en øvet Storfisker. Der er meget Olie at faa fra en Søtiger, men de jages sjældent, da Faren er større end Gevinsten. Nord over kom de i Nærheden af en stor Krabat, der svømmede lige under Overfladen, skinnende som sort Marmor foroven og som hvidt Marmor forneden. Man kunde kende den i lang Afstand paa dens store Rygfinne. Vandet kogte skummende efter dens stærke Hale, der gik som en Dampers Skrue.

— Der skulde Mod til at anfælde et saadant Rovdyr. Edmund tøvede ikke, men kastede Harpunen mod den, lige ind i dens Ryg. Harpunens Reb hvirvlede derefter i voldsomme Snoninger som en Slange gennem Luften som

Følge af Søtigerens rasende Bevægelser. Den sprang op i Luften for i næste Øjeblik at kaste sig fremad i Vandet med al sin Kraft og pile af Sted med Rebet strammet, trækkende Baaden efter sig i fuld Fart, ligesom et Eksprestog, mens de to Mænd holdt sig kramagtigt fast i Rælingen. Det vilde undslippe den usynlige Fjende, som havde søgt at ramme dens Hjerter. For hver mile, de fór af Sted, blev Farten noget mindre. Men endnu kunde de ikke hale ind paa Rebet, skønt de forsøgte flere Gange. Nu gik det ud i det aabne Hav . . . ud i Stillehavet. Søtigeren havde nu dem i sin Magt. Derude vilde deres Skæbne være beseglet. Nu var det dem, der var lænket til en rasende Blodhund og ikke kunde komme fri. Skulde de skære Tovet over, inden de naaede de bundløse Dybder? Skulde de opgive Kampen og erklære sig for overvundne? I rasende Fart suste de hen over Bølgerne. Da skete Tragedien.

Søtigeren stoppede op med den dæmoniske Intelligens, den er i Besiddelse af. Baaden rokkede. Edmund rejste sig op for at se, hvad der var i Vejen, men hvad han saa, fik ham til at skribe af Rædsel. Søtigeren var i Færd med at vende sig om til Angreb paa Baaden. Den store Rygfinne nærmede sig den. Edmund greb en ny Harpun. Og hans Ledsager stod parat med en anden. Søtigeren sprang hen imod dem gennem Luften. Dens sort-hvide Legeme flakkede i Sollyset. Dens vældige Spring var godt beregnet, men blev ødelagt af to Harpuners Stød, som omtrent samtidig lynede ind i dens Krop. I samme Øjeblik væltede Baaden. Næppe fik de Baaden paa ret Køl igen, før Søtigeren startede et Løb endnu engang, vildere end før. Den pilede ud i Havet. Og nu betænkte Edmund sig ikke, han opgav Kampen, og lod Søtigeren forsvinde.



Den herligste af alle Idrætter

Redaktøren af »Sejlsads«, Hr. Rask Olsen, har skrevet denne begejstrede Artikel om Sejlsport til »Vikings«.

Danmark byder som maaske intet andet Land i Verden de bedste Betingelser for Dyrkelsen af den herligste af alle Idrætter — — Sejlsporten. Et havomkranset Land med smilende og venlige Kyster, hvor utallige Fjorde og Bugter opruller hele det vidunderligt skønne Danmarkskort for den, der forstaar at udnytte sin Ferie ombord i sin Baad paa den rigtige Maade.



Kan der tænkes nogen herligere Maade at lære sit Land at kende paa, end ved at hejse sit Sejl og flytte sit „Hjem“ fra Sted til Sted og ved Selvsyn konstatere, at det er sandt, hvad der siges om Svendborg Sunds Fortryllelse, om Vejle Fjords Idyl, om Anholt's særprægede Natur

og om — ja kort sagt om alle de skønne Pletter paa Danmarkskortet.

Og saa har Sejlsporten endnu en Tillokkelse — Kapsejlsadsen, der samler alle Sejlsportsmænd til Dyst om Ære og Sølvtøj.

Smukkere Syn kan vanskeligt tænkes end et Felt af Sejlere, der i samme Sekund Startskuddet er faldet, flyver over Linien og med spændte Vinger stryger op langs Kysten for at runde den udlagte Mærkebaad og være første Baad, der begynder paa anden Side af den Trekantbane, der skal omsejles, forinden Dysten er Slut og Æren og Sølvtøjet er reddet. Eller maaske det kun blev Erfaring, der vandtes, men dette er som bekendt meget værd, naar det blot udnyttes paa rigtig Maade næste Gang, der kæmpes.

Og her paa Kapsejlsadbanen er intet Støv og ingen Larm. Alt er friskt og sundt og styrkende for Nerver og Legeme.

300.000 Kr. Baadebyggerarbejde til Udlandet.

Der bliver for Tiden bygget 3 Timetere i Udlandet til den danske Sejlsport og desuden 3 30-Kvadratmetere af den nye Krydsertype foruden et Par store Motoryachter, saa den danske Lystsejlerflaade faar jo derigennem en stor og interessant Forøgelse. Kun Skade, at dette dejlige Baadebyggerarbejde, for ca. 300.000 Kr., gaar til Udlandet. Hvad er der i Vejen med vore danske Baadebyggere?

Den nye 6-Meter.

Byggeudvalget indenfor K. D. Y. lader atter i Aar til de store internationale Kapsejlsads, hvor Danmark skal re-

Tag ud en Søndag og nyd Synet af de Hundreder Far-tøjer, der den Dag er paa Vingerne, og se, om ikke det kan give Lyst til at være med i den herlige Leg?

Og der er Plads for alle i den Sportsgren. Fra Majestæten til den yngste Lærling er der Lejlighed til at blive delagtig-jort i de Glæder, som Sejlsporten byder sine Udøvere.

Søen tærer, siger et gammelt Ord, og det er rigtigt, for-saavidt som Livet paa Søen giver Sejlsportsmanden en herlig Appetit. Men den nærer og bevarer ogsaa sine Tilhængere. Ingen anden Sportsgren kan som Sejlsporten bevare sine Dyrkere i de aktives Rækker indtil en meget høj Alder.

Den Fader eller Moder, der tillader sin Søn eller Datter at dyrke Sejlsporten og lader ham eller hende gaa ind i en af de mange Sejlklubber, hvor der gives Ungdommen en god og grundig Uddannelse i Sporten, gør en Velgerning mod sit Barn, men desværre har Sejlsporten haarde og mange Konkurrenter paa Landjorden, saaledes at kun alt for faa faar Øjnene op for de mange gode Sider ved Sejlsporten.

Men — har Sejlsporten først faaet Tag i en ung Mand eller Kvinde, skal den nok i Kraft af sin frie og sunde Form vide at bevare og styrke Kærligheden til Søen, hvad enten det nu bliver som Tursejler, der befærer ikke alene vore hjemlige Kyster, men vore Nabolandes mange herlige Egne, eller det bliver som den ivrige Kapsejler, der trofast tager Kampen op ved Sommerens mange Stævner og samler Trofæer til Minde om Sejrene eller — hvad der selvfølgelig er det allerbedste — som den mest almindelige Type af vore Sejlsportsmænd — som det fornuftige Ideal af en Sejlsportsmand, der dyrker begge Grene af Sporten.

Rask Olsen.



Disse Baade, de saakaldte Binnenjoller med Spilere, bruges særlig af Tyskerne. Spilere fyldes af Vinden som en Ballon eller Sæk.

præsenteres, bygge en 6-Meter. Baaden, der for Tiden bygges hos Baadebygger *Norbjærg* i Kalkbrænderihavnen, er snart klar til Aflevering, og alle, der har set den, er enige om, at det er det smukkeste Baadebyggerarbejde, de længe har set, fuldt ud paa Højde med Udlandets fineste Baadebyggeri.

En Gevinst for Sejlsporten.

En væsentlig Værdiforøgelse af 22-Kvadratmeter-Klassen er nylig sket for dansk Sejlsport, idet den kendte Sejlsportsmand, Grosserer *Haugaard Petersen*, har købt Konsul *Elfvings* frygtede finske Baad.



Dansken husvant plasker til Søs

Formanden for Sejlklubben »Sundet«, Hr. Axel Olsen, skriver her for »Vikingen« en Optakt til Sommerens Sejlsport.

„Dansken husvant plasker til Søs“, saaledes lyder det jo fra Tidernes Morgen, og selv om Fortidens gamle, stolte Sejlere jo snart er en Saga, saa yder Danmark jo endnu sin store Indsats i Søfarten. Denne fra Fædrene nedarvede Trang, og vort Lands Beliggenhed, med Søen omtrent uden for hver Mands Dør,



har vel gjort sit dertil! Men foruden vor stolte Sømandsstand, som jo for at tjene til Livets Ophold maa tage Tørrnen baade Sommer og Vinter i Storm og Magsvejr, er vi jo en Flok, som ogsaa har faaet vor store Kærlighed til Søen og alt, hvad der tilhører den, selv om det er under andre Forhold, hvor vi selv er Herrer over, naar vi ønsker at gaa

ud. Danmark over findes jo Sejlklubber, og alle gør de en Indsats for at fremelske og skaffe nye Rekrutter til Sejlsporten.

Intet andet Land i Verden har en saa ideel Beliggenhed og med et saa rent og fint Farvand til at dyrke vor sunde og smukke Sport som vort skønne Fædreland, og ude paa det Hav, hvor der er højt til Loftet og vidt til Væggene, er der Plads til mange flere hvide Sejl endnu, og Masser af Sundhed at hente. Her kan Bymennesket hurtigt faa Lungerne renset og fyldt med frisk Luft og faa sine Nerver styrket og rettet op. Men trods disse Herligheder har Sejlsporten dog i ikke saa faa Aar kun haft ringe Tilgang. Man mener, det ligger i den store Fremgang for Automobiliporten, og vel ogsaa nok i den Angst, Folk har for at komme om Bord i et Sejlfartøj, og dog sidder man i Dag sikrere i sin Baad end i sin Automobil. Sammenlign Ulykker ved Sejlsporten og saa ved Automobiliporten, og man vil straks se, at langt, langt de fleste Ulykker falder paa Automobilerne. I klar Forstaaelse af, at der skal og maa tilføres vor Sport nyt Blod, har de københavnske Klubber i de sidste Aar alle ladet bygge Øvelsesbaade.

Disse Baade er store drægtige Fartøjer, udstyrede og riggede som Øvelsesfartøjer. I disse Baade faar nye indmeldte Medlemmer Sommeren igennem under kyndig og dygtig Ledelse Lejlighed til at lære at sejle en Baad og alt vedrørende

en Baad under Sejl. Naar saa Vinteren kommer, er der oprettet Kursus for Navigation, eventuelt med afsluttende Eksamen, og Tovværskursus, hvor Eleverne lærer alt vedrørende de forskellige Stik, Knobning og Splidsning, og naar Vedkommende har gaaet alt dette igennem, stiller han for Klubbens Dommerkomité og aflægger en Prøve. Hvis denne Prøve falder tilfredsstillende ud, faar Vedkommende Klubbens Certificat, et meget eftertragtet Papir, som giver Ret til at sejle med Klubbens Baade paa egen Haand til Kapsejladser og Udflugtsejladser.

Men foruden dette byder Klubberne paa meget andet. Den Klub, som jeg i Øjeblikket har den Ære at være Formand for, arrangerer Sommeren igennem Sejladser for sine Medlemmer, Fester om Bord paa sit Klubskib beliggende ved Lystbaadehavnen, om Vinteren 2 eller 3 Vinterfester, og hvis man selv har Baad, kan man faa den op om Vinteren paa Klubbens egen Baadeplads for en rimelig Betaling og meget mere, alt for et aarligt Kontingent af Kr. 15.00.

Ønsker De at dyrke den sundeste, friskeste og smukkeste Sport: Sejlsporten, meld Dem da ind i en af Sejlklubberne. Der findes iblandt de forskellige Klubber Øvelseshold baade for Drengene, unge Mennesker, ja, ogsaa for Damer, og Forældrene kan roligt sende os deres Ungdom, at Øvelsessejladser foregaar under kyndig og betryggende Ledelse.

Sommeren staar for Døren, en herlig Tid venter os, og falder Deres Vej forbi Lystbaadehavnen Søndag den 11. Maj Kl. 3 pr., stands da ved Sejlklubben „Sundet“s Klubskib og se vor Stander og vort gamle Flag til Tonerne af vor Nationalsang gaa til Tops op over en Forsamling af glade Mennesker, som byder Sommeren velkommen til Danmark. Føler De Trang, meld Dem da, og er De først en Gang vunden for vor smukke Sport, saa bliver De det altid, og saa samler De Dem en Krans af Minder om alt det, som det store Hav, vort smukke Land og Samværet med friske, gode Sejlkammerater i saa rigt Maal giver os, og er med til at bringe det gamle Ordsprog „Dansken husvant plasker til Søs“ frem paa sin rette Plads, saa det kommer til at passe. Axel Olsen.



Klubskibene ved Langelinie med Flagene oppe.

Et lykkeligt Træf.

Styrmand Karlson fortæller: „Tænk en Gang: En Nat, jeg boede nede i Nyhavn, vaagnede jeg, fik Øje paa en mørk Skikkelse ved Døren, greb min Revolver og skød to Gange.

Derpaa tændte jeg Lyset og opdagede, at det var mit Tøj, som hang paa Døren, og at det var det, som jeg havde skudt paa. Var det nu ikke et Svineheld, at jeg ikke havde Tøjet paa, da jeg skød?“

Læs i næste Nr. den spændende Novelle: Hvorfor var der 13 Lig ombord?

Billeder fra de raske Sejlads



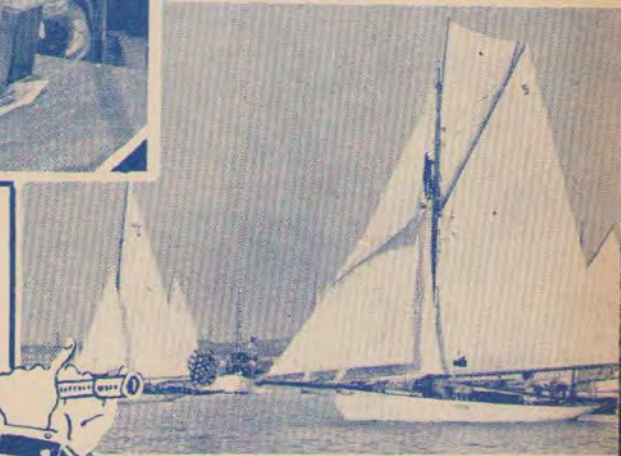
Ved Dommerbordet.



Fra Sejklubben »S



Den danskbyggede Seks-Meter »Lillys«, tilhørende Arkitekt Arnold Jensen.



Starten til Aarhus Sejklubs Jub



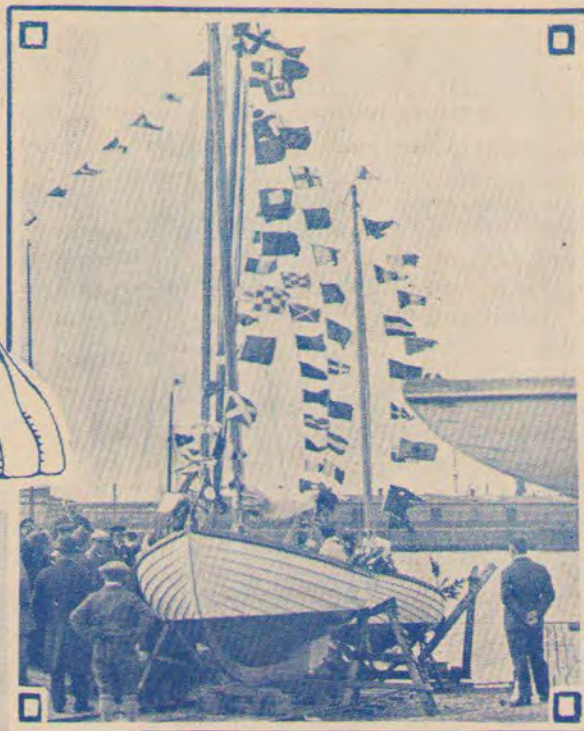
Fra Svanemøllebugten under »Frem«s Kap-Sejlads.

„Vikingen“ kipper med dette Nr. sit Flag for den d
frisk og god Sejlads i d

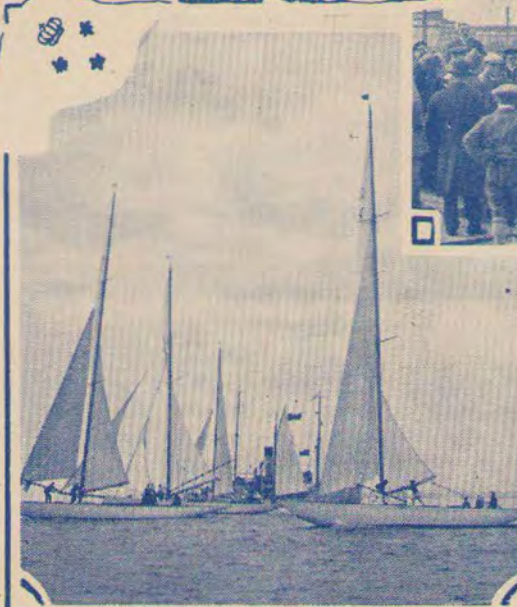
Sejleres glade Sommerdage



Sundets Kapsejls. Klokketonden rundes i Hollænderdybet.



Hilsums-Sejls.



Sejklubben »Sundets« nye Øvelsesbaade løber af Stabelen.



Forrest sejler »Rita« med Kongen om Bord. Bag denne ligger »Komets« og Skibsreder Marius Nielsens Yawl »Ellen«. Til højre Minister Wessels »Seawanhaka«.



Baadebygmester Norbjærg, »Sundets« Formand, Grosserer Axel Olsen, K. D. Y.s Formand, Hartung og Grosserer Hougaard Petersen ved Stabel-Afløbningen af »Sundets« nye Øvelsesbaade.

Danske Sejlsport og ønsker alle Danmarks Sejlere en kommende Sommer.



Under Kinesisk Slag

Af Kaptajn Carl Larsen

At et Spand af Aar skulde henrulle, førend vi atter skulde operere mellem Yangtzedeltaets evig skiftende Banker, havde vi Junior-Officerer, som deltog i Krydseren „Chuentiao“s Kortlægning af „The Bittern Shallows“ paa Mansjuriets Kyst, næppe drømt om, da vi efter hin Tur atter lod vore Ankre falde i Whangpoo Flodens mudrede Vande.

En af de største Kalamiteter, som i de Dage kunde hænde en af „Marine Departments“ Officerer, var en Forflyttelse til Sydchina — og en saadan blev vor Skæbne. Pekings almægtige Forflyttelsesmaskineri havde fundet os modne for et sydligere Himmelstrøg — 5 Aars Fraværelse fra Shanghai — fra Venner og Bekendte — blev vor Lod. Vi maa tilstaa, at det blev en mangeartet Tilværelse, vi i de Aar oplevede. Mange var de Sammenstød, vi havde med Opiums- og Saltsmuglere. Det var Drønet fra vore Kanoner, som i de Dage holdt den saa notoriske Piratrede „Biasbay“ fri for det Sørøverpak, som nu aabenlyst beordrer deres Bytte dertil for der at udplyndre det.

Vor største Oplevelse oprandt, da vi med Krydseren „Kai-pan“ modtog Ordre fra Peking om at optage Station i det af Frankrig — i Kina — forpagtede Omraade „Kwan-chow-wan“ — for dér at forhindre at nyanlagte Forsøgstoldstationer blev overrumpledte af Pirater, og desuden for at sørge for — som Messens vittige Hoved havde tilføjet samme Ordre — at de derboende franske Familier — hvis Overhoveder her varetog Frankrigs Interesser — ikke kedede sig til døde i deres Eksil, som mange af dem fandt uudholdelig.

Hydrografiens A. B. C. fik vi ogsaa Lejlighed til at opfriske — lange Strækninger af Sydchinas ukendte Egne kortlagde vi, medens vi samtidig holdt et vaagent Øje for mulige Uregelmæssigheder i den dér herskende Trafik.

Paa Cantonfloden opmaalte vi Løbet fra Canton til Whampoo — den fra gamle Dage saa velkendte Forstad til Canton — hvor danske Skuder — i 1700 Tallet — saas til Ankers, og paa hvis Kirkegaard man endnu den Dag i Dag ser velbevarede Gravstene, hvorunder hviler danske Sømænd, som dér har haft deres sidste Afmønstring fra de Tiders stolte Ostindiefarere. Det er fra samme Kirkegaard, at der — i disse Dage — lyder advarende Røster mod Eksterritorialrettens Ophævelse i Kina, thi her hviler ogsaa Ofrene fra hine barbariske Tider, der randt forud for denne Rets Indførelse i det himmelske Rige.

Under denne skiftende Tilværelse maatte vi tilstaa, at Pe-

kings Forfremmelsesraad havde været os blid; rolig og støt var vi avanceret op ad Rangstogens usikre Trin, indtil vi havde naaet det Maal, som enhver rask Skibsdreng søger at naa fra den Dag, han første Gang sætter sine Fødder paa et Skibs Dæk; thi næste Gang vi deltog i Opmaalingen af Yangtze-kjangs skiftende Banker, var det som Chefer for de to nu i Shanghai stationerede Opmaalingskrydsere „Likin“ og „Chuentiao“.

— — —
Dette mægtige Delta — maatte vi tilstaa — havde, ligesom Shanghai, under vor Fraværelse undergaaet store Forandringer. Banker, som vi engang havde været med til at afmærke med Bøjer, var blevet til smaa, frugtbare — beboede — Øer, og Øer, hvorpaa vi havde været med til at rejse Triangulations Baaker, var ved at blive til Banker; Forandringen, som vi dog hurtig blev fortrolig med, da vi atter — fra Bred til Bred — pløjede dets gyldne Vande; ligesom vi ogsaa hurtig blev fortrolig med vor gamle Kending, Verdens mest overtroiske Sømand — den kinesiske Junkeskipper — der krydser over alt i dette Farvand. Denne troer sig — ligesom hans paa Landjorden trældende Landsmand — forfulgt af onde Aander, og han mener, at disse følger tæt i hans Køl vand, men kan afskæres af ethvert tilfældigt passerende Skib, hvis han blot kan faa Lejlighed til at passere tæt om dettes Bov, en Manøvre han gerne foretager, selv om han derved risikerer Skib og Mandskab, og som end ikke fire Par knyttede Næver fra vor Kommandobro kunde faa ham til at opgve.

Ligesom alle andre store Floder har Yangtze-kiang naturligvis ogsaa sin Barre, som hundrede Muddermaskiner ikke formaar at flytte, og hvor dybtgaaende Skibe maa afvente Springtid, førend de kan passere over denne — en kostbar Ventetid for disse Skibes Redere.

I Shanghai findes en Institution, som hedder „Whangpoo Conservancy Board“, hvis Arbejdsfelt udelukkende ligger indenfor Whangpoo-flodens Grænser. Denne Institutions Chef fremkom en skønne Dag med et nyt Projekt, som kort og godt skulde gøre det af med de Forsinkelser, som ovennævnte Barre er ansvarlig for, nemlig ved at bygge en Havn paa Sydsiden af Yangtsekap — altsaa i Hangchow Bay, — og lede en af Whangpoo-flodens — mange — i sydlig Retning, løbende Arme ned til denne Havn og igennem den derved fremkomne Kanal skulde al Transport fra og til Shanghai foregaa, baade i Form af Last og Passagerer.

At dette Forslag hurtigt havde vundet Tiltro, blev vi i



Travlhed paa »The Bund« i Shanghai.



Flodbølgen i Hangchow-Floden.



Shanghai snart bekendt med, thi inden ret længe indløb der fra Peking Ordre til „Marine Department“, at man ønskede den nordlige Halvdel af Hangchow Bay kortlagt fra Øen „Gutzlaff“ til en Linie 50 miles vesten for denne og indtil 20 miles sønden for Yangtzeap.

Enhver Deepwatersailor kender Fundybugten, der som en Kile skærer sig ind mellem New Brunswick og Nova Scotia, og hvor Verdens største Flodhøjde findes, nemlig cirka 70 Fod ved Springtid. Noget lignende findes i Kina, nemlig i den ovenfor omtalte Hangchow Bay, der som et mægtigt Delta skærer sig ind i Landet tæt sønden for Shanghai.

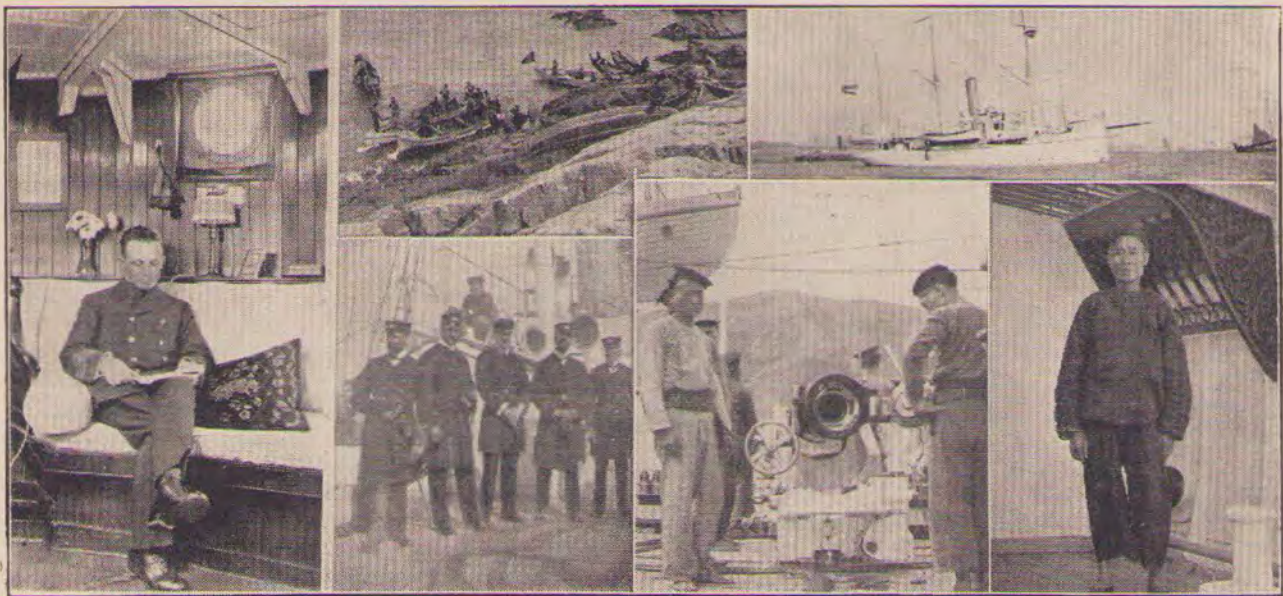
I Bunden af dette Delta har den ubetydelige Hangchowflod sit Udlob, og i denne danner — ved Springtid — de fra Stillehavet indtrængende Vandmasser en mægtig Flodbølge.

Et Fænomen — som, hvad Dimensionerne angaar, ikke finder sin Mage noget andet Sted paa Jorden, og hvis Syn af de i Shanghai boende Europæere regnes for en af de største

os selv at afgøre, hvorledes vi skulde dele Arbejdet. Vi var klar over, at den vestlige Halvdel var forbundet med ikke ringe Farer, saa min Kollega foreslog, at vi trak Lod om, hvem der skulde i Ilden — det faldt i hans Lod, og næste Dag afsejlede vi fra Shanghai.

I Hangchow Bay ligger adskillige Øgrupper spredte — nemlig Vest — Middel og Øst Seshan Øerne — disses Beliggenhed var som skabte for for Triangulation, saa det tog os ikke mange Dage, førend vi havde denne nedlagt paa vore Tegnebrætter.

Efter at have etableret Vandstandsmaalere paa disse forskellige Øer skiltes vi. „Chuentiao“, som min Kollega førte, afsejlede til den vestlige Grænse, og med „Liken“, som jeg førte, satte vi Kursen mod Øen Gutzlaff, for der at lande et Par af vore paalidelige, unge Kinesere, som der skulde aflæse den paa denne Ø permanent opstillede Vandstandsmaaler.



Billeder fra Opmaalingskrydseren »Liken«s Kinafart. Kanon-Exercits om Bord. Udsigt over Whangpoofloden. Kaptajnen i sin Kahyt. Den kinesiske Lods og Øen Gutzlaffs haarde Kontur.

Attraktioner, Kina byder paa. Den højeste Flodbølge — cirka 20 Fod høj — finder Sted 2 Dage efter Fuldmaane i den kinesiske Kalenders 8de Maaned; da vil man se en Masse Europæere og Kinesere forlade Shanghai i Husbaade — som via Whangpooflodens sydløbende Arme omtrent kan naa Stedet „Hayning“, hvorfra man har det bedste Vue, og hvorfra ovenstaaende Billede er taget.

En Opmaaling af et Vandareal, hvor saa voldsomme Tidevandsforstyrrelser omtrent var en daglig Hændelse, var naturligvis forbundet med Fare og maatte foretages med den største Agtsomhed, især da man ikke kendte de nøjagtige Dybder, hvorhen over man skulde navigere sit Skib. Den originale Opmaaling af denne Bugt var foretaget af Englænderne i Aaret 1825 og havde siden kun været Tumleplads for kinesiske Sejlfartøjer saa ingen vidste, hvad den kunde gemme i sit Skød, saa vi to, som skulde føre de Skibe, som nu skulde kortlægge den paany, havde naturligvis forinden en længere Konference med Chefen for Spkortarkivet, hvori han gav os nogle fornuftige Ord med paa Vejen — nemlig om at have i Minde de Farer, vi ved Uagtsomhed kunde udsætte Mandskab og Skib for og om endelig ikke at løbe nogen unødvendig Risiko. Med disse Ord i Minde, givet af en Mand, som selv havde ført de samme Skibe, forlod vi Kontoret for mellem

I disse Dage, da den nationalistiske Regering i Kina ønsker gennemgribende Forandringer i deres Forhold til de europæiske Magter, er der kun faa herhjemme, som tænker paa, at vort lille Land har store Interesser i det himmelske Rige — Interesser som Kina i disse Dage taler om at kunne overtage, nemlig „Store Nordiske Telegrafselskab“, som allerede i 1872 opnaaede Koncession paa Kabelanlæg mellem Kina og Japan — en Koncession, som udløber ved Afslutningen af dette Aar.

I Forbindelse med denne maa Øen Gutzlaff nævnes, thi her landede „Store Nordiske“ sine første Kabler, og den Dag i Dag benytter dette Selskab denne Ø som en Slags Transformatorstation, idet alle dets Kabler, som udløber fra Woosung tæt ved Shanghai, har Forbindelse med denne og forgrener sig herfra atter ud i Havet til Selskabets forskellige Stationer. Denne Ø's Beliggenhed tæt syd for Yangtzedeltaet er et „Godsend to the lost mariner“, siger den Søfarende paa de Kanter; med sin let kendelige Kontur, Blinkfyret og den kraftige Sirene vejledes den Søfarende klar af de farlige Banker, som den lavtliggende Flodmunding er bekendt for. Siden Radioens Opfindelse spiller dens Telegrafforbindelse med Shanghai en mindre Rolle, da næsten ethvert Skib, som befarer dette Himmelsstrøg, er forsynet med Radio, men i gamle Dage — i



Sejlskibenes Tid, da var der Travlhed paa denne Ø, det har mangen en Dansker kunnet tale med om, thi denne Station har siden 1872 været betjent af Store Nordiskes Telegrafister, og maaske lever der nogle endnu, som var med fra første Start, og som maaske har modtaget den sidste Depeche fra hine Tidens berømte Theclippere, naar de for Hjemgaende strøg forbi; maaske en eller anden ogsaa har rapporteret gamle „Thingvalla“, da den i Halvfjerdsene som Danmarks største Skib løb i „Timecharter“ paa Kinakysten.

Efter at have udrettet vort Ærinde her, dampede vi vestover for at begynde Opmaaling paa den mellem os aftalte Længdegrad.

At Opmaaling i Hangchow Bay var en langsom Proces, forstod vi straks, da vi dampede sydover paa vor første Linie, thi foruden at iagttage det stærke Tidevand var vor Vej, foruden Junker, oversaaet med Fiskenet, saa i Stedet for de regelmæssige, parallelle Linier, som vi i Yangtsedeltaet — trods det stærke Tidevand — var Mestre i at præstere, og som kunde taale Sammenligning med en nypløjet Ager, vilde en Uindviet, som efter vor første Dags Arbejde betragtede vort Tegnebrædt, tro, at det var Bjergvejen til „Mount Tabor“ i Palæstina, han havde for sig.

Da næste Dag gav et endnu værre Resultat, forstod jeg, at Opmaaling i Hangchow Bay kun kunde lade sig gøre ved Nip-tid, og næste Morgen dampede vi atter østover for endnu en Gang at forsøge, om vi havde bedre Held med os i den anden Ende af Tegnebrættet, og samtidig sendte vi „Chuentiao“ en venlig Tanke, thi vi forstod dens Besværligheder.

Kongen lader bygge en ny Baad.

Kongens nye Timeter bliver for Tiden bygget i Norge. Den sidste „Rita“ blev fornylig solgt til Skibsrheder A. P. Møller for 25.000 Kr.

13 Lig om Bord.

Spændende, fantastisk Søfortælling . . . kommer i næste Nr. af „Vikingen“.



En Dykkerpige

I Miami, Florida, er der en zoologisk Station, som har gjort sig berømt for sine Undersøgelser af Plantelivet paa Havdybderne. Imellem Studenterne befinder der sig ogsaa en ung Amerikanerinde, Miss Hazel Heinrich, som to Gange om Ugen faar Dykkerklokken paa og gaar ned paa Bunden for at studere det fantastiske Kongerige under Vandet.

Da vi ikke havde bedre Held med os den næste Dag, besluttede jeg mig til at gøre et Kryds sydover mellem de cirka 400 Øer, som tilsammen danner den bekendte Chusan Øgruppe, dels for at gøre de yngre Officerer kendt med de forskellige snævre Pas, hvor man med Sikkerhed — i Mangel af bedre — kan ride en Tyfun af — og dels for at besøge Byen „Tinghai“ paa Sydsiden af den store Ø Chusan. Som bekendt var Tunghai den første By, som den engelske Flaade — under Krigen med Kina i Aarene 1840—42 — indtog i Nordkina.

Under vort Ophold her besøgte vi de forskellige Fæstningsværker, som Englænderne havde opført i hine bevægede Dage, og som kan ses den Dag i Dag; desuden gjorde vi Ekskursioner ind i Landet, handlede med de meget fredelige Indfødte, som var glade for vort Besøg, som havde indbragt dem adskillige Dollars.

Efter 8 Dages Ophold her stod vi atter nordover for atter at gaa i Gang med vort Arbejde, som den indtrufne Niptid havde gjort betydelig lettere.

3 Maaneder senere — dog iberegnet adskillige Besøg paa Shanghais berømte Sportsplads — præsenterede vi vort Arbejde som fuldført, og et halvt Aar senere havde vi den Glæde at modtage en af General-Inspektøren i Peking underskrevet Skrivelse — hvori han takkede os for et — i hans Øjne — vel udført Arbejde.

Men stadig ses — den Dag i Dag — store Skibe liggende uden for Yangtzekiangs Barre, ventende paa Springtid — medens deres Redere venter paa den nu forlængst foreslaede Havn i Hangchow Bay.

29 Søfolk shanghaiet.

29 Sømænd i Hamborg har anmeldt en Reder og en Kaptajn for simpelt Menneskerov. De paagældende Søfolk har været paamønstret den tidligere tyske Regeringsdamper „Falke“, der paa eventyrlig og hemmelighedsfuld Vis sejlede til Venezuela for at organisere et Oprør mod den daværende Regering. Rejsen gik fra den polske Havn Gdynia, og Besætningen hævder nu, at de først i rum Sø blev klar over, hvad Farten gjaldt. De var i Virkeligheden shanghaiede. Overkommandoen om Bord havde Oprørsstifteren General Delgado fra Venezuela, og under en højtidelig Parade om Bord udnævnte han Skibets Kaptajn til Admiral og tvang Mandskabet til at aflægge Eden til den revolutionære Fane. Skibslasten var Ammunition og Geværer, men ikke desto mindre blev den ejendommelige Ekspedition allerede overrasket ved Venezuelas Kyst og taget til Fange.

Salgsliste over Lystfartøjer.

Fra P. Schlütters Yachtbureau har vi modtaget en Salgsliste indeholdende Fortegnelse over en Mængde Lystfartøjer, der er til Salg. Kataloget indeholder en Fortegnelse over saavel Sejlfartøjer som Sejlfartøjer med Hjælpemotorer samt Motorbaade. Der er noget for enhver Smag.

205 Mill. Kr. har danske Skibe indtjent i udenrigsk Fart.

Den danske Flaades samlede Fragtfortjeneste i udenrigsk Fart, der for 1928 blev opgjort til 186,3 Mill. Kr., kan for 1929 anslaaes til ca. 205 Mill. Kr. H. N. Andersen har Ret: det er udefra, vi skal hente vore Penge.

Dansk Sømand dræbt under Mytteri.

Paa en svensk Damper „Mergas“ af Helsingfors har der været Mytteri, mens den laa i Gandia i Spanien, og en Sømand, Rasmus Sørensen, der formodes at være dansk, er dræbt. En Del af Besætningen er blevet arresteret.



Marconis Yacht



Marconi og hans Hustru om Bord paa Yachten »Electra« udenfor Genua. Fra dette Skib var det, at han fornylig ad traadløs Vej tændte Glødelamperne paa Udstillingen i Australien

Electra, Marconis berømte Yacht, hvorfra han anstiller sine sensationelle Eksperimenter, har sin egen interessante Historie. Oprindelig var den østrigsk, tilhørende en af Dobbeltmonarkiets mange Ærkehertuger. Efter Versailles-traktaten blev den som Afdrag paa Krigsgæld overdraget det britiske Admiralitet, og her købte Marconi Skibet. Den geniale Opfinder har hele sit Liv drømt om at komme i Besiddelse af saadan et Skib, og ved at sælge sit Hus og sin Ejendom i Rom lykkedes det at realisere Drømmen. Han har nu indrettet »Electra« paa det mest pragtfulde, naar man træder ind i de elegante Saloner, tror man sig hensat til et fortryllet Slot eller til den vidunderlige Opfinderbog i en af Jules Vernes Romaner. En af Salonerne er omdannet til et fuldkomment videnskabeligt Laboratorium.

Om de store Opfindere breder der sig altid en hemmelighedsfuld Atmosfære. Det gaar Marconi, som det gaar Edison: Begge har de opfundet mere, end man i Almindelighed ved, men meget mindre, end man i Almindelighed tror. En Kerne af Sandhed ligger der dog i det hemmelighedsfulde Ry: Den geniale Opfinder er nemlig en Fantast, han tænker langt ud i fjerne Muligheder. Marconi har ikke blot opfundet den traadløse, Telegrafi, i December 1901 sendt det første traadløse Telegram over det atlantiske Ocean og senere som den første fremstillet en Korthølgesender. For ti Aar siden har han erklæret: Traadløs Telegrafi er kun en Begyndelse: Om nogle Aar vil den Dag komme, da vi uden Traad overfører Kraft, Belysning og Varme.

„Vikingsens“ Digter.

Vor Medarbejder, Forfatteren Allan Larsen, som har skrevet saa mange udmærkede Digte i „Vikingen“, er traadt i aktiv Søjteneste som Skriver-Assistent paa Amerikadampere „Oscar II“, og allerede i „Vikingen“s næste Nr. haaber vi at kunne bringe det første saltvandsprægede Digt og Rejsebrev fra Havet.

Direktør Graaes „Anna Marie“.

Direktør *Valdemar Graaes* nye Lystyacht løb midt i April af Stabelen paa Thornycroft-Værftet i Southampton. Fru Graae døbte Yachten „Anna Marie“, og det smukke Skib vil være parat til at stikke i Søen den 15. Juni. Den første Rejse foretages til Kiel, og efter Kieler-Ugen gaar Rejsen til København. „Anna Marie“ er en Motor-Yacht paa 350 Tons, der vil kunne anvendes paa alle Have og i al Slags Vejr. Den har en Besætning paa fjorten Mand og vækker ved sin fuldendte Indretning og sit pragtfulde Udstyr største Opmærksomhed i internationale Sejlsports-Kredse.

Over 3 Millioner Tons under Bygning i hele Verden.

I hele Verden er 3,265,929 Tons under Bygning, hvoraf noget nær Halvdelen (49,4 Procent) bygges i Storbritannien og Irland.

60 Aar.

Den 24. April fyldte mangeaarig Fører i Dampskibsselskabet Torm, Kaptajn *Søren Farup*, 60 Aar.

60 Aar.

Fører af D. D. P. A.s Dampers „Petrolea“, Kaptajn *J. E. Michelsen*, fylder den 2. Maj 60 Aar.

„Monte Cervante“s Undergang



Endnu et sidste Billede skal vi her bringe af det store Motorskib „Monte Cervante“s Undergang, idet det løb paa et Rev i Beaglekanalen ved Ildlandet og gik til Bunds. Det var paa Jordomsejling med Turister. Øverst i Hjørnet: Kaptajn *Dreyer*, der gik under med sit Skib, efter at Mandskab og Passagerer var bragt i Sikkerhed.



EN HUNDEVAGT

Af Skibslæge H. Barting

Den sidste Rand af Solskiven var forsvundet i Oceanet bag de flammende Skybanker, der fik Vesthimlen til at gløde og farvede Havet luende kobberødt.

Ene midt paa den uendelige Vandflade hastede den store Fragtdamper hvileløs af Sted, slingrende og duvende i de mægtige Atlanterhavsdybninger.

Ombord paa Damperen var der tilsyneladende øde og stille. Ingen Travlhed, ingen Arbejden nogensteds paa Dækket. Paa Kommandobroen tegnede Styrmandens høje Skikkelse sig skarpt imod den lyse Aftenhimmel. Han stod med korslagte Arme og stirrede mekanisk frem for sig ud over det rødmende Hav, hvor ingen Sejler, ingen Røg fra nogen anden Damper var at se Horisonten rundt.

Af og til kastede han et hurtigt Blik paa Kompasset, bag hvilket Rørgængerer med smaa knirkende Tag i Rattet styrede Damperen mod dens fjerne, usynlige Maal.

Skruens ensformige Brusen og med Mellemrum den skarpe Raslen af en Askespand, der tømtes, var de eneste Lyde i Aftenens milevide Stilhed.

Jeg havde sat mig midtskibs paa Lugekarmen for at nyde Synet af den pragtfulde Solnedgang, da 1ste Mester, træt og varm, dukkede op fra Maskinrummet. Han nikkede flygtigt til mig og gik hen til Lønningen, hvor han i dybe Drag indaandede den friske, salte Havluft.

1ste Mester hørte ellers til dem, der aldrig forsøgte Lejligheden til en lille Passiar, og det undrede mig derfor, at han blev staaende tavs og tilsyneladende fordybet i Tanker.

Jeg følte mig selv oplagt til en Passiar i den smukke Aften og betænkte mig derfor ikke paa at rive ham ud af hans Betragtninger.

„De ser saa alvorlig ud, Mester! Er der gaaet Dem noget imod?“

Han vendte sig smilende om imod mig. De sunde, hvide Tænder lyste i det kønne, kulsværtede Ansigt.

— „Alvorlig! Ja, det maa De nok sige, Doktor! Der gaar den Grønskolling til Assistent hen og lukker Fødehanen til den ene Kedel. Ved en „Fejltagelse“ — som han sagde. En rar „Fejltagelse“! Havde jeg ikke haft Øjnene med mig, saa havde han min Salighed sprængt hele Kassen i Luften! Jeg har en Gang før været i en Maskine, hvor der var lukket for Vandet til den ene Kedel, og jeg ønsker ikke at opleve det oftere. Naa, den Gang klarede jeg Situationen i yderste Øjeblik, men det kostede mig rigtignok Synet paa mit ene Øje!“ —

Jeg vidste, at 1ste Mester var blind paa det højre Øje, og jeg havde set, at den tilsvarende Halvdel af hans Ansigt var

vansiret af store, grimme Aar, Ofte havde jeg tænkt paa at spørge ham, hvornaar og hvorledes det var sket. Nu lod der aabenbart til at være en Lejlighed, hvor jeg kunde faa min Nysgerrighed tilfredsstillet.

„Sæt Dem her hen, Mester, og faa Ild paa en af mine Cigarer, De ved nok dem, jeg fik af Fysikus paa St. Thomas, og lad mig saa faa den Historie med det samme!“

Han tog imod Cigaren, jeg rakte ham, og satte sig paa Lugekarmen ved Siden af mig. Luften var lun, men frisk og ren, og ovenpaa Dagens gløden Sol var det en Nydelse at føle Aftenens forholdsvis Svalhed.

I Troperne varer Skumringen kun kort. Solnedgangens Farvepragt var slukket, Havet bølgede graat og uroligt, og i Øst tændtes allerede de første blinkende Stjerner. 1ste Mester havde faaet tændt Cigaren og pustede med en Kenders Velbehag de duftende Røgskyer fra sig. Saa fortalte han:

Det var paa en af mine første Rejser som Maskinassistent. Jeg sejlede den Gang med en stor Fragtbaad, der gik mellem Rio og København. Vi var for hjemgaende med en Ladning Kaffe og Tobak og kunde vel være en halv Snes Etmaal fra

Land. Som Assistent skulde jeg have Vagt sammen med 1ste Mester. Han var et prægtigt Menneske, human og elskværdig imod sine Undergivne, og aldrig saa vi et gnavent eller misfornøjet Ansigt. Men en Fejl havde han. Han var doven og holdt mest af at ligge paa Sofaen i sit Lukaf og læse Romaner.

Naar han og jeg skulde have Vagt sammen i Maskinen, og der var gaaet en halv Times Tid, saa plejede han at se sig omkring med et smilende Ansigt og sige: „Ja, nu gaar jeg ovenpaa et lille Øjeblik. De kan jo nok passe Maskinen saa længe?“

Det „lille Øjeblik“ varede rigtignok som oftest til Vagten var forbi.

Jeg var altsaa vant til saa godt som altid at passe Maskinen alene og paa egen Haand. Den Nat, jeg nu skal fortælle Dem om, skulde 1ste Mester og jeg have Hundevagten i Maskinen, altsaa fra 12—4.

Nu havde vi netop under Opholdet i Rio faaet et helt nyt Sæt Fyrbødere om Bord. Det var en sjælden udsøgt Samling Banditter, rigtige Typer paa en stor Havnebys værste Bundfald og Bærme.

Den mest frastødende af dem alle var en kæmpestor Neger — „sorte Jack“ kaldte hans Kammerater ham — med et brutalt og dyrisk, af Drik og Laster præget Ansigt. Vi fik senere at vide, at han lige var kommet ud af Tugthuset, hvor han



„Alvorlig! Ja, det maa De nok sige, Doktor! Der gaar den Grønskolling til Assistent hen og lukker Fødehanen til den ene Kedel.“



havde siddet i 5 Aar for Drab. Han drak som en Svamp, men alligevel havde han Kæmpekrafter, og arbejde for to, det kunde han.

Naar han stod i Fyrrummet, nøgen til Bælttestedet, og Ilden fra det flammende Kulbaal under Kedlen belyste hans sorte, atletiske Skikkelse og det raa, frastødende Ansigt, kom man uvilkaarligt til at tænke paa Satan i egen Person. Da jeg den Nat kom ned i Maskinrummet, var 1ste Mester der allerede, men som sædvanligt gik der ikke mere end en halv Times Tid, før han forsvandt op i sit Lukaf, overladende til mig at passe Maskinen Resten af Vagten. Havde han haft nogen Anelse om det, der skulde ske i de følgende Timer, saa havde han næppe lagt sig til at sove med saa rolig en Samvittighed, som han gjorde.

Jeg vil ikke paastaa, at jeg blev hyggelig til Mode, da jeg opdagede, at den ene af de to Fyrbødere, der skulde passe Fyringen den Vagt, netop var „sorte Jack“.

Lige fra han kom ombord havde jeg følt en instinktmæssig Modbydelighed for ham, og den Nat forekom han mig endnu mere uhyggelig end ellers.

Der var et vildt Udtryk i hans Øjne og en underlig Uro og Rastløshed over hans Bevægelser, som jeg den Gang ikke straks fattede Grunden til, men som de følgende Begivenheder desværre snart skulde bringe Forklaringen paa.

Jeg ved ikke hvorfor, men jeg havde den Nat hele Tiden en uforklarlig Følelse af en truende Ulykke. Jeg var nervøs og ilde tilpas, og jeg var ked over, at 1ste Mester havde ladet mig alene tilbage i Maskinen.

Den første Time gik imidlertid uden at der hændte noget særligt, og jeg glædede mig allerede til, at Vagten skulde gaa heldigt til Ende som sædvanligt, da jeg hørte et højrøstet Skænderi inde fra Fyrpladsen.

Jeg kunde høre Negerens Eder og skingrende Stemme, og den anden Fyrbøders beroligende Tiltale.

Jeg stod netop oppe paa Gelænderet, ifærd med at smøre Kruntappen. Pludselig lød der et halvkvalt Skrig, der efterfulgtes af en uhyggelig Stilhed.

Anende en Ulykke vilde jeg springe ned fra Gelænderet for at tilkalde Hjælp, men inden jeg kom saa vidt, følte jeg mig grebet bagfra og med et voldsomt Ryk revet bagover. I Faldet slog jeg Hovedet saa haardt imod Gelænderets Jernstang, at jeg mistede Bevidstheden. Da jeg atter kom til mig selv igen, fandt jeg mig liggende paa Gulvet med bagbundne Arme og sammenbundne Fødder. En Olieklud omkring en Tot Twist var stoppet ind i Munden paa mig for at forhindre mig i at skribe.

Foran mig stod „sorte Jack“, og ved første Øjekast blev det mig klart, at han havde faaet et Anfald af Delirium. Med de blodskudte Øjne stirrede han vildt frem for sig, og han var øjensynlig stærkt hallucineret. Han bandede og talte uafbrudt og slog om sig med sine nøgne, muskuløse Arme, fægtende med indbildte Skikkelser rundt omkring. Mit Hoved smertede mig voldsomt, og det varede adskillige Minutter, inden jeg rigtig blev klar over Situationen.

Min første Tanke gjaldt naturligvis Maskinen. Den arbejdede tilsyneladende støt og sikkert, men da jeg kastede

et Blik hen paa Kedlernes Vandstandsglas, gav det et Sæt i mig af Forfærdelse.

Vandstanden i det ene Glas var betydelig lavere end i det andet! Et Blik paa Kedelskoddet forklarede mig hurtigt Aarsagen dertil. Han havde lukket Fødehanen til den styrbords Kedel!

Nu maa De vide, Doktor, at naar der lukkes for Vandtilførslen til en Kedel, saa vil der uvægerligt ske en Eksplosion, naar Vandet i Kedlen er fordampet.

Prøv at forestille Dem min Stilling!

Bundet og kneblet, ude af Stand til at røre et Lem eller skribe om Hjælp, og med Udsigten til en Kedeleksplosion, der vilde sende Skuden til Bunds med Mand og Mus! Jeg gjorde en fortvivlet Anstrengelse for at komme op, men øjeblikkeligt fløj „sorte Jack“ ind paa mig og sparkede mig brutalt over Ende igen. — Der gik en ret høj Sø den Nat, og Skibet slingrede og duvede stærkt.

Det er mig endnu den Dag i Dag en Gaade, at han — under sin Tumlen omkring i Maskinrummet — ikke faldt over i Maskinen og blev revet i Stumper og Stykker.

Fra Stedet, hvor jeg laa, kunde jeg se Maskinuret. Klokken var 2, og der var altsaa endnu 2 Timer tilbage af Vagten.

Der var næppe nogen Udsigt til, at 1ste Mester vilde komme ned i Maskinen igen, før Vagten var forbi, og paa Dækket var der kun Styrmanden og Rorgængerens paa Broen, og Udkigsmændene forude.

Og ingen af dem anede Uraad! Ingen af dem havde nogen Forestilling om den Fare, som Skibet

og de alle svævede i. — Inde fra Fyrpladsen hørtes ikke en Lyd, og jeg tænkte med Gru paa den anden Fyrbøders Skæbne. Laa han ogsaa bundet og kneblet, eller var han maaske dræbt?

Paa Vandstandsglasset kunde jeg se, at Vandet sank lavere og lavere i Kedlen, og aldrig har jeg syntes, at Minutviseren paa Uret flyttede sig saa hurtigt som den Nat.

Jeg turde ikke røre mig af Pletten, for „sorte Jack“ vogtede paa mig som et Rovdyr paa sit Bytte og for løs paa mig ved den mindste Bevægelse jeg gjorde.

Nu havde 1ste Mester et lille privat Skabsrum, hvor han havde forskellige Ting staaende.

Blandt andet stod der ogsaa en næsten fyldt Flaske Whisky, og til alt Held fik „sorte Jack“ Øje paa denne.

Den Flaske Whisky reddede den Nat mit og alle de øvrige Liv.

Han greb den begærligt, satte den for Munden og tømte den til sidste Draabe.

Jeg kunde regne ud, at der nu maatte være gaaet et godt Kvarters Tid efter at der var lukket for Kedlen, og mere end en halv Time vidste jeg, at det ikke vilde tage, førend Vandet i Kedlen var fordampet, og Eksplosionen vilde finde Sted. Der maatte og skulde lukkes op for Vandet, men hvorledes skulde jeg faa det gjort?

Min Hjerne arbejdede for at finde en eller anden Udvej, men Sagen forekom mig saa haabløs, at jeg snart opgav ethvert Haab om Redning.



Den Flaske Whisky reddede den Nat mit og alle de øvrige Liv.



Men nu begyndte den stærke Whisky heldigvis at gøre sin Virkning. Jeg kunde se paa ham, at han mere og mere mistede Herredømmet over sit Legeme, og da Skibet tog en stærk Overhaling for en Søj, mistede han Ligevægten og faldt om paa Gulvet. Han gjorde et Par forgæves Forsøg paa at rejse sig igen, men døddrukken som han var, sank han helt sammen, og et Øjeblik efter kunde jeg paa hans snorkende Aandedræt høre, at han sov fast.

Fødehanen til Kedlen var anbragt paa Kedelskoddet, der dannede Væggen mellem Fyrpladsen og Maskinrummet. Det var vel en 5—6 Alen fra det Sted, hvor jeg laa, men i min hjælpeløse Forfatning vilde det ikke blive nogen let Sag at komme derhen.

Det dunkede og værkede i mit Hoved af det voldsomme Slag, jeg havde faaet, og min højre Arm smertede mig stærkt. Det viste sig senere, at Armen var brækket lige over Haandleddet.

Jeg saa paa Uret. Der var ingen Tid at spille, og jeg begyndte møjsommeligt at arbejde mig hen over Gulvet.

„Sorte Jack“ laa i Vejen for mig, og hvor nødtigt jeg end vilde, maatte jeg hen over ham. Jeg følte med Modbydelighed hans whiskystinkende Aande i mit Ansigt, og to Gange mærkede jeg, at han greb fat i mine Klæder. Men sanseløs som han var, lykkedes det mig let at rive mig løs og komme videre.

Endelig naaede jeg hen til Kedelskoddet, hvor jeg sank sammen, overvældet af Smerter og halvkvat af Knebelen i Munden.

Hvorlænge jeg laa saaledes, ved jeg ikke. Formodentlig har det kun været nogle faa Minutter, men det forekom mig som en lille Evighed. Jeg følte mine Kræfter svinde mere og mere, og jeg havde ondt ved at samle mine Tanker. Maskinens taktfaste Stempelslag og den døddrukne Negers Snorken lød ligesom langt, langt borte fra. Gennem det aabne Maskinskyldlight hørte jeg ligesom i Drømme Styrmanden praje en af Folkene. Jeg kunde høre dem le og tale sammen, men til min Fortvivlelse fjernede de sig igen et Øjeblik efter.

En underlig Sløvhed og Ligeegyldighed greb mig. Jeg ønskede næsten, at Eksplosionen vilde komme, saa at det hele kunde være forbi i en Fart, men Tanken om det store Ansvar, der hvilede paa mig, fik mig til endnu en Gang at tage mig sammen.

Fødehanen var anbragt paa Skoddet i ca. 2 Alens Højde, men hvorledes skulde jeg med bundne Hænder og Fødder faa den lukket op?

Og dog maatte det gøres inden ret længe.

Inde fra Kedlens Indre kunde jeg høre den ildevarslende dybe Brummen, der skyldtes det voldsomme Lufttræk i de nu glødende Kedelrør.

Hvert Øjeblik kunde Eksplosionen komme. Da fløj der en Idé igennem mit Hoved. Med Anspændelse af alle mine Kræfter lykkedes det mig at faa mig stablet op paa Benene, lænet ind imod Skoddet.

„Vikingens“ Prinsenummer.

Vort forrige Nr., der gav en Skildring i Billeder og Tekst af de danske Prinsers Rejse til Østen, blev revet væk. Vi skylder at oplyse, at de to Fotografier paa Forsiden af Kronprins Frederik og Prins Knud var fotograferet af kgl. Hof-fotograf P. Elfelt.

„Det Forenede“s nye Baad.

Fra Burmeister & Wains Strandgade-Værft sattes d. 10. April et nyt Dieselmotor-Passagerskib i Vandet for Det Forenede Dampskibs-Selskab. Skibet, der er bygget til Bureau

Min Tanke var at lade mig falde over imod Hanen for maaske paa den Maade at faa den lukket op.

To Gange forsøgte jeg, men begge Gange uden Resultat. Jeg opnaaede kun at skrabe mit Ansigt imod Skoddet, og Smerten i min Arm var saa voldsom, at jeg var nær ved at besvime.

Højere og højere brummede det i Kedlen, og jeg kunde høre de uhyggelige knækkende Lyde fra det overhedede Metal.

Endnu en Gang kom jeg paa Benene og stod vaklende og dinglende op imod Skoddet.

Skibet bevægede sig stærkt i Søen, og jeg havde vanskeligt ved at holde Balancen.

Pludselig gled mine sammenbundne Fødder paa det oljede, glatte Gulv, jeg styrtede brat forover, og med Ansigtet tørnede jeg saa voldsomt imod Fødehanen, at den aabnedes og Vandet sydende og hvislende strømmede ind i den rødglødende Kedel.

Det sortnede og flimrede for mine Øjne, alting løb rundt for mig, og jeg blev liggende paa Gulvet uden Bevidsthed.

Da jeg igen kom til mig selv, laa jeg i Køjen i mit Lukaf, og Styrmanden sad og badede mit forslaaede, blødende Hoved.

Iste Mester tav og kastede den udrøgede Cigarstump ud over Lønningen.

„Men Resten af Historien?“ ... spurgte jeg, ... „hvorledes gik det senere? Hvem fandt Dem?“

„Ja, Resten er snart fortalt. Da der ingen var til at passe Maskinen, har det rimeligvis ikke været ret længe, førend Krumtappen er løbet varm. Naar det sker, og den ikke straks smøres, saa „skriger“ Maskinen, som vi kalder det.

Styrmanden paa Broen blev mistænkelig ved at høre den vedholdende „Skrigen“ fra Maskinen og purrede Iste Mester, der straks skyndte sig derned.

Han fortalte mig senere, at han i første Øjeblik ikke kunde se en Haand for sig, fordi Maskinrummet var opfyldt af en kvælende, stinkende Os af sveden Olie. Saa snublede han over „sorte Jack“, og da han dernæst fandt mig liggende bevidstløs, bundet og kneblet, fik han tilkaldt Hjælp i en Fart.

De næste 8 Dage laa jeg i Køjen med en voldsom Feber, og mine Feberfantasier drejede sig uafbrudt om Fødehaner, Eksplosion, „sorte Jack“ og Whisky. Det var først, da jeg helt kom til mig selv igen, at jeg kunde fortælle, hvorledes det hele var gaaet til, og hvilken Fare vi alle havde svævet i.

„Sorte Jack“ fik Haandjern paa, og han blev senere sendt over til sin Hjemstavn igen, hvor han rimeligvis sidder i Tugthuset endnu. Da vi kom til København, blev jeg straks ført til Hospitalet, og i hele to Maaneder var jeg under Lægebehandling. Det voldsomme Slag, jeg havde faaet, da mit Ansigt tørnede imod Fødehanen, havde beskadiget Synsnerven, og det lykkedes da heller ikke Lægerne at redde Synet paa mit højre Øje.“

„Og den anden Fyrbøder, hvorledes var det gaaet ham?“

„Ham fandt de liggende død inde paa Fyrpladsen. „Sorte Jack“ havde knust Hovedet paa ham med Kulhammeren!“

Veritas' højeste Klasse, er bestemt til Passagerfart paa Ruten København—Danzig. Bæreevnen er ca. 360 Tons d. w. Stabelafløningen, der overværedes af Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet „Vistula“.

Nakskov Skibsværft bygger til Østen.

Paa Nakskov Skibsværft er Kølen blevet lagt til et Post- og Passager-Motorskib til Rutefart mellem Bangkok og Nordkina. Skibet faar Plads til ca. 40 1. Klasses- og Kahytspassagerer og 1300 3. Klasses Passagerer.



Aalens mærkelige Vandring er nu fuldt opklaret

„Dana“ har fuldendt sin Jordomsejling.

Den danske Havundersøgelses lille graamalede Dampet „Dana“, bemanded med unge Søofficerer og Naturforskere under Ledelse af Prof. Johannes Schmidt, er nu kommen ind i Middelhavet og har dermed fuldført sin Rejse rundt om Jorden, en vidunderlig lang Rejse, der har været 2 Aar og strakt sig over Atlanten, Panama, Stillehavet, langs Sydhavsøerne, New Zealand, Australien, Siam, Formosa, Madagaskar og endelig rundt om Cape Town og op langs det

vestlige Afrika over St. Helena og de kanariske Øer op til Middelhavet — over 60,000 Sømil, for at løse Gaaden om Aalens Vandring, for at finde, hvor Aalene kommer fra. I to Tusind Aar har Aalens Liv været en Gaade. Man vidste, den kom fra de dybe Vande op gennem Floder og Aarer ind i Ferskvandssøerne. Nu har „Dana“ fastslaaet,

at Atlanterhavsaaalen yngler i Sargossahavets Tangdybder. Der ude mødes Aalene fra Amerika og Europa. Der ligger de som nyfødte Larver i ét Roderi, i en stor Sammenblanding, men naar Strømmen tager dem, skiller de amerikanske og de europæiske ud hver for sig. Nu har „Dana“ ogsaa fundet, hvor Ynglepladserne ligger i Stillehavet og det indiske Ocean, alle paa meget store, varme Dybder, mere end 5000 Meter nede.

Aalens mærkelige Vandring er nu fuldt opklaret

Den lille danske Orlogsskude har mange sindrige og interessante Apparater om Bord, med hvilke Ekspeditionen har undersøgt Alverdens Have. Her er et Spil med en 10 km



Det tangfildrede Sargossahav ligger i Atlanterhavet som et hemmelighedsfuldt Hav i Havet, gemmende paa mange Hemmeligheder. »De døde Skibes Øer« kalder man disse Tangmasser, fordi saa mange Skibe er strandede og gaaet til Grunde her. Nu har danske Videnskabsmænd fastslaaet, at Sargossahavets Tang gemmer Aalens Fødested.

lang Staalline, som henter Vandprøver og mærkværdige Dyr op fra de store Dybder. Hist et Ekko-Lodline-Apparat, hvor Lyden angiver, hvor langt der er til Havbunden. Det har kostet 2000 engelske Pund. Radiostationen om Bord har vedligeholdt Forbindelsen med Fædrelandet selv ved New Zealand, der er Danmarks Antipode.

— Her skal De se en Aalelarve, siger Magister Bruun. Den ligner et klart og gennemsigtigt Nerieblad. Det er den, om hvilken hele vor Ekspedition har drejet sig. Den, jeg har her, er fanget lige udenfor Casablanca. Den er kommen fra Sargossahavet Nordøst for Vestindien og er nu paa Vandring mod Europa og Afrika og ind i Middelhavet. Naar den er ca. 2½ Aar gammel, forvandler den sig til en lille Aal, som er fuldstændig gennemsigtig. Det er Glasaalen. Den gaar saa op i Floder og Søer — ogsaa i de danske —

og lever der i 8, 10 eller 20 Aar og bliver saa en skønne Dag til en mørk og skinnende Blankaal, som vore Fiskere fanger i de mørke Efteraarsnætter. Den har hidtil ikke formet sig, men nu vandrer den igen ud mod det store Hav, hvor den selv er født, og der faar den Unger. Vi har konstateret, at den kan komme ca. 50 km frem i et Døgn. Det er en lang Vandring.

Det lyder som et Eventyr — denne mærkelige Fortælling om Aalenes Vandring.

Men Mysteriet er nu, takket være Professor Schmidt, fuldt opklaret og har gjort den danske Forskers Navn kendt og berømt.



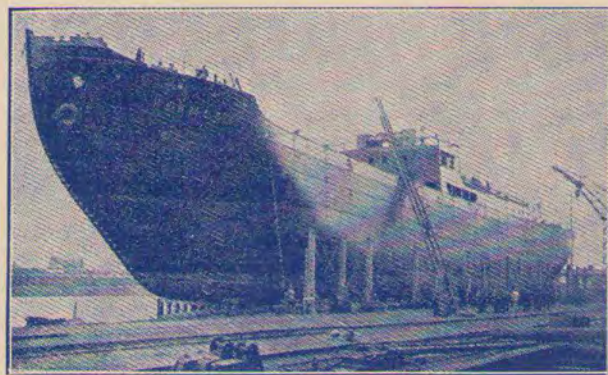
Hvalfangsten i Ishavet indbringer 200 Mill. Kr.

Hvalfangsten i det sydlige Ishav anslaaes for indeværende Sæson at ville indbringe 200 Mill. Kr., hvoraf de norske Selskabers Andel er ca. 130 Mill. Kr. Fangsten har været god og har udbragt næsten 1 Million Tønder Hvalolie mere end forrige Aar.

Grønlandsfiskeriet i Sommer.

Fiskeriet under Grønland synes i Aar at ville blive af et Omfang som ingensinde før, og det er meget store Kapitaler, der fra de forskellige deltagende Nationers Side vil blive sat ind paa dette Erhverv. Fra dansk Side paaregnes en Deltagelse paa mellem 80 og 100 færøske Kuttere, hertil kommer desuden de Motorskonnerter, som enten af danske Firmaer eller kombinerede dansk-færøske Selskaber vil blive sat ind i dette Fiskeri. Med Henblik paa de senere Aars gode økonomiske Resultater er der fra de færøske Fiskerederes Side gjort meget for at modernisere det tilstedeværende Materiel ved Installationen af Motorer o. l. Hertil kommer, at der er bygget flere nye Skibe, hovedsagelig udrustede og indrettede med dette specielle Storfiskeri for Øje.

Moderne Fragtdamper



Tyske Værfter bygger Fragtdampere i denne ejendommelige Maier-Form, der skal forhøje Skibets Hurtighed og sikre roligt Leje i høj Søgang.



Den dyreste Perle i hele Oceanet

Hun var en mandeløjet Japaneserpige, saa smuk, som den skønneste Perle... Han var en stærk, dansk Sømand med Hjerte og Forstand... Men Satan var løs i Dobo —

VIL DE HØRE, hvordan Lykken kom til Styrmand Ross paa en mærkelig Maade som Tilbagebetaling for en uselvsk Gerning? Der kan ikke være noget galt i at fortælle Historien netop nu, for han sejler ikke mere hos Ø. K. og er for længst gaaet i Land langt paa den anden Side de syv Have. Desuden kan Historien være lærerig baade for dig og mig.

Styrmand Ross var 30 Aar og lige saa lang som Kongen af Danmark. Hans fremstaaende Kindben gjorde, at han lignede en hidsig Svensker. Tropesolen havde farvet hans Hud som Bronze. Han var stærk og voldsom, men hans Øjne var blide og drømmende som paa en ung Pige.

Han havde taget sin Afsked som Styrmand og havde købt sig nogle Perlefiskerbaade, som arbejdede paa Vestkysten af Papua. Paa den Tid, vor Historie foregaar, havde han haft en meget daarlig Sæson. To af hans Baade var grundstødt og gaaet til Bunds. Perler var det sløjt med i den Sæson. Og selv havde han ligget syg af Malaria, saa han ikke havde faaet overvaaget, at det gik, som det skulde. Uheld havde forfulgt ham hele Tiden, saa ved Sæsonens Slutning var han dybt i Gæld og aldeles blottet for kontante Penge. Han maatte beslutte sig til at sælge en af sine Baade for at skaffe Penge til Lønninger. Det saa i Sandhed sort ud for ham...

Dobo, hvor Styrmand Ross boede, naar han var i Land, er udenfor Sæsonen kun en lille By; i 9 Maaneder er den næsten øde og forladt af Guder og Mennesker, men naar Monsunen drejer Vandene og gør Dybet for grumset til at finde Perlemuslinger i, saa vender Sømandene og Fiskernes store Skarer tilbage til Byen, og faar den til at vaagne i en kortvarig, vild Ekstase. De hollandske Dampere bringer Hundreder japanske Piger, hvoraf de fleste sendes hertil af den gamle, gule Slavehandler Arika, Ejeren af utallige Yoshivaras, der er spredt ned over Havnebyernes Rødlyskvarterer fra Yokohama og Syd paa til Malaystreet i Singapoore. De kommer lykkelige og glade, hver med et Bundt Kimonoer og en Æske Kamme, Haarpinde og Ansigtsmaling. Snesevis af Malajpiger kommer for at fylde de Indfødtes Huse. Derefter kom pænt klædte Eurasiere og Japs, skumle Opkøbere af Perler, som vilde opkøbe hemmeligt før de retmæssige Opkøbere og til Underpriser direkte fra Dykkere og Mandskab. Naar Mester er ude af Syne, smides Muslingerne blot i varmt Vard, hvorved de aabner sig. Hvis der er Perler indenfor, kan man tage dem, og saa lukker Muslingen sig selv igen, hvorefter ingen kan se, at den har været aabnet. Mange Perler stjæles paa den Maade hver Dag.

Købmændene havde travlt. Kulierne svedte. Kvinderne og Perlehandlerne skulde have en Mængde Kasser bragt i Land med Klæder og Føde, Saki, Øl og Gin. Nu skal der sjakres, nu skal der tjenes store Penge. Nu skal der drikkes, spilles og svires. Nu skal der være Hanekampe. Satan er løs i Dobo,

mens Baadene bliver gjort i Stand og malede. De japanske og malajiske Mandskaber har faaet deres Lønninger udbetalte, og 7—800 Mand, som har været indespærret paa Skibe i mange Maaneder, sværmer nu ud og forvandler Pladsen til et Helvede.

Yoshivaraerne bliver til Galehuse. Dag og Nat fyldes de i de næste to Maaneder med drukne, vilde Mænd. Der høres Musik, blandet med Skud, Eder og Slagsmaal. Spillehusene er tæt fyldte. Penge flyder som en blodig Strøm, og mange Fiskere taber paa en eneste Nat alt, hvad de har tjent i 9 Maaneder. Her er vi i Tropernes Klondike. Man hører Latter og Skrig, Glæde og Fortvivlelse. Dansepiger snoer sig som Slinger om dem, der endnu har Penge. En Gang imellem findes en myrdet Mand paa Strandbredden om Morgenen, men Folk har for travlt med Livet til at bryde sig om Døden. Saa dan er Dobo i Sæsonen.

Styrmand Ross var en af de faa hvide Mænd, der opholdt sig i Dobo i de Dage. Han havde været der en Uge, mens Galskaben raste, da han en Aften hørte nogen græde. Han gik efter Lyden og saa, at den kom fra en Geisha, som sad paa Trappen bag et Yoshivara-Hus, men Ross havde for travlt med sine egne Sager til at kunne standse for en Japanerpiges Graad. Men da han var gaaet ti Skridt videre, kom han i Tanker om, at det ikke var første Gang, han havde hørt denne Lyd. Græd hun da her hver Aften paa samme Sted? Han vendte om, gik hen til hende og spurgte barsk: „Hvorfor græder du?“

Ved Lyden af hans Stemme saa Pigen op. Hun saa forundret paa ham uden at svare.

„Men saa svar dog,“ sagde han. „Sig mig, hvad der er galt?“

„Oh, Tuan,“ svarede hun. (Det betyder Herre og Mester). „Al Ting er saa forkert,“ hulkede hun, „jeg er saa ulykkelig!“

„Ja, men hvad er der i Vejen... Eller vil du ikke sige mig det?“ fortsatte han utaalmodigt.

„Det er ikke det, Tuan,“ indvendte hun, „det vil tage saa lang Tid —“

„Naa, hvis det er en lang Historie,“ sagde han mildt, „saa kom med mig ned til min Bungalow, og lad os tale sammen om det. Come along.“ Han hjalp hende op førte hende hjem til sig.

Hun var en smuk ung Pige, som en fin Blomst, der lige havde udfoldet sig. Hendes mandelformede Øjne var ikke smaa som de fleste Japaneserinders, men store og varme og straalende. Hendes Næsebor bevægede sig som en Hinds. Hendes Mund truttede ud som et Barns. I en blød blaa Kimono steg hun ind over Tærsklen til hans Hus, glidende frem som en blaa Sky, der var kommen ned fra Himlen.

„Sæt dig ned,“ sagde Styrmand Ross, idet han gav hende en Stol.

Hun saa forsigtigt paa ham uden at turde sige noget, mens han fyldte og tændte sin Shagpipe.

„Naa, fortæl mig saa det hele!“

Pigen kastede sig øjeblikkelig ned foran hans Fødder, bøjede sit Hoved dybt og takkede ham ydmygt for, at han vilde høre paa hende. Ross løftede hende op, satte hende tilbage paa Stolen. Til Trods for at han havde været seks Aar i



Østen, var han ikke bleven Asiat endnu over for Kvinder. „Ikke saadan,“ sagde han, „sid bare ned og fortæl. Jeg kan se dig bedre saadan.“

„Tuan,“ begyndte hun rødmende, „Herre, mit Navn er Otoy, og jeg er sytten Aar. Jeg kommer fra Singapore, fra Malaystreet . . . men mine Forældre bor i en lille Landsby i Japan. De er fattige, saa fattige, saa vi somme Tider ikke har haft noget at spise, derfor blev jeg som Piger af min Klasse sendt til en Yoshivara. De fik 500 Yen for mig. Hos os er det ikke nogen Skam . . . og det regnes heller ikke for nogen Skam for en ung japansk Pige at tjene i en Yoshivara som Geisha. Min eneste Tanke var at hjælpe mine fattige Forældre. Kontrakten lød paa, at jeg skulde have en Trediedel, indtil alt var tilbagebetalt . . . men . . . men jeg er saa bange, og i Singapore løb jeg min Vej, fordi de slog mig, og saa sendte de mig hertil, og her skælder den gamle Kvinde i Yoshivaraen paa mig hver Dag, fordi jeg er saa frygtsom af mig, saa jeg løber, naar der kommer nogen. Naar de andre Piger tager deres fine Klæder paa, saa løber jeg ud og græder. Arikis gamle Kvinde har truet mig med at kaste mig paa Gaden. Det vilde tvinge mine Forældre til at betale Pengene tilbage, for de er bleven brugt til Huset hjemme. Jeg er saa bange for, at Ariki vil sende mine stakkels Forældre i Fængsel!“

Taarerne løb ned ad hendes Kinder. Den blonde Dansker sad længe og stirrede tavs paa hende. Endelig tog han Shagpipen ud af Munden:

„Hvor meget skylder du i det infame Hus?“

Otoy talte efter paa Fingrene. Indbefattet Rejsen fra Japan tænkte hun, hendes Gæld maatte være 700 Yen.

Ross tænkte ved sig selv, det var ikke ret mange Penge, hvis det bare havde været paa en anden Tid. „Aa, til Helvede,“ sagde han. Saa rejste han sig op og gik hen til sit Skrivebord og tog et lille Bundt Sedler ud af en Skuffe.

„Der, tag dem,“ sagde han til Otoy, idet han rakte hende dem. „Det er til at købe dig fri for.“

Pigen var altfor fortunlet til at svare. Hun sad længe og stirrede skiftevis paa ham og paa Sedlerne. Til sidst fik hun Mælet igen:

„Du ønsker at købe mig fri for dig selv? Er det det, Tuan?“

Styrmanden rystede paa Hovedet:

„Nej — nej! Jeg har en Kone i Danmark — men det ved du forresten ikke hvor er.“

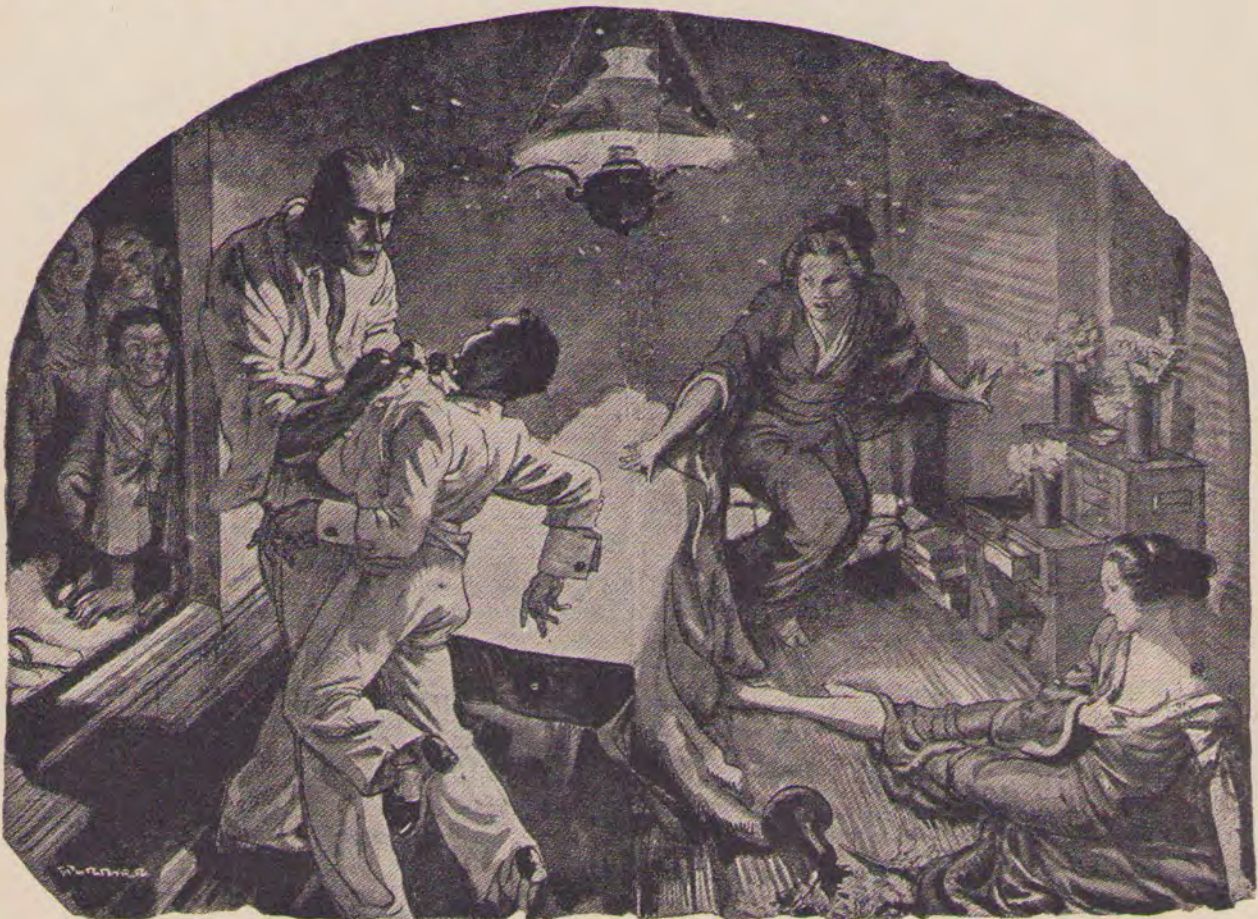
„Saa vil jeg være din Tjenestepige i din Bungalow, indtil jeg har betalt alt tilbage og kan rejse hjem.“

Ross lo: „Nej, nej, jeg sejler. Jeg har aldrig kvindeligt Tyende, og jeg vil heller aldrig risikere at have en, der er saa smuk, som du er. Tag Pengene som en Present og glem det igen. Kom ind her til mig, inden næste Damper, saa skal jeg skaffe dig en Billet hjem.“

„Men, Tuan,“ svarede hun, „Herre, jeg maa betale dig. De andre Tuans her har gule Koner.“

Styrmandens Bronceansigt lystes op af et stort Smil: „Jeg bryder mig ikke om, hvad andre Tuans gør.“

Med Haanden paa hendes Skulder førte han hende til Døren, mens hun grædende og leende af Taknemlighed rørt takkede ham, for hvad han havde gjort. Han saa efter hende, da hun smidigt løb op ad Gaden. Saa gik han indendørs og blandede sig en ny Whisky.



Hængelampens Skær faldt paa Otoy, der laa kastet hen i et Hjørne. Hendes Kimono var sønderrevet, og der var blaa Fingertryk paa hendes Hals. Styrmanden greb den lille Japaner i Kraven og rystede ham . . .



Otaya kom i de følgende Dage tit ind og saa til Ross i hans Bungalow. Paa den sidste Dag slog hun pludselig sine Arme om ham og kysede ham paa Munden, og derefter løb hun bort uden at se sig tilbage.

Dobo var en ond By. Ingen anden Tuan i den By vilde have ladet Otaya gaa. Men Ross var en Mand, der holdt sine Løfter i Godt som i Ondt. Han havde de Stærkes Styrke.

Der gik to Uger, inden han saa den lille japanske Pige igen. Hun kom for at fortælle ham, at hun skulde giftes med en Japaner ved Navn Horiguchi. Ross kendte ham som en Slyngel, en af de ulovlige Perlehandlere. Han var imidlertid velhavende og en fint klædt Laps, og Ross troede derfor, at hans lille Veninde følte sig lykkelig over et saadant godt Parti. Efter at have tøvet lidt sagde han: „Det er jo kun godt, Otoyaa. Jeg ønsker dig til Lykke!“ Han tog hendes fine lille Haand og saa ned i hendes lille Ansigt med et vemodigt Smil i sine blide Øjne, for han vidste, at et Ægteskab med Horiguchi var ikke stort bedre end Tilværelsen i en Yoshivara, men han sagde intet.

„Og jeg ønsker ogsaa dig til Lykke,“ svarede hun glad, „et langt Liv og mange Sønner . . . og den dyreste Perle i Oceanet, Tuan. Jeg skal aldrig glemme . . .“ Hendes Stemme brast, hun kunde ikke sige mere, hun saa blot paa ham med et sælsomt langt Blik.

Den Aften giftede hun sig med Horiguchi.

Enden nærmede sig paa de vilde Dage i Perlebyen, men de bragte ingen Bedring i Styrmands Ross' finansielle Situation. Han kæmpede forgæves for at skaffe Penge til at sætte Baadene i Gang for. En Aften, da han sad ved sit Skrivebord og regnede sin vanskelige Status ud, kom en japansk Kvinde løbende ind til ham. Hun var fremmed for ham, men pustende fortalte hun: „I Horiguchis Hus er der stort Spektakel . . . Han slaar Otaya . . . og han truer med at dræbe hende . . . hun har sendt mig hen til dig, Tuan . . . du er hendes eneste Ven.“

Ross løb forbi hende, og faa Minutter efter stormede han barhovedet forbi en ophidset Gruppe af gule, smaa Mænd ind i Perlehandlerens Hus. Møblerne laa hulter til bulter itu-brudte. Hængelampens Skær faldt paa Otaya, der laa kastet hen i et Hjørne. Hendes Kimono var sønderrevet, og der var Rifter paa hendes Arme og blaa Fingeraftryk paa hendes Hals. Hendes Øjne var fyldt med Rædsel. Over hende stod den lille, stygge Japaner og raabte og slog ud med Armene. Han drejede sit Hoved ved Ross' Komme og blev aabenbart nervøs. Uden at tage Hensyn til Japaneren gik Ross lige hen til Otaya og rejste hende op. „Hvad er der i Vejen? Har du været uartig?“

„Nej, Tuan,“ svarede hun, „jeg har været en god Hustru, men han gaar ræd en anden Kvinde. Naar jeg beder ham

ikke at bringe Skam over mig, saa slaar han mig. Jeg er bange, han vil . . .“

„Hun er min Kone, ikke Deres,“ skreg Horiguchi, „hvad kommer dette Dem ved?“

„Nej,“ svarede Ross, „men jeg skal sørge for, De ikke skal slaa dette Barn.“

Hans kraftige Haand greb den lille Japaner i Brystet og rystede ham. Han løftede ham op, og lod ham danse hen over Gulvet i smaa Step.

„Din Tyverotte,“ raabte Ross, „det er kun en lille Prøve paa, hvad jeg vil give dig, hvis du lægger Haand paa hende igen.“ Og han snurrede Japanerens Hoved, saa det svimlede, mens Tilskuerne stod maa-bende ved Døren og grinte.

. . . Sent næste Aften, da det var bælgmørkt, sneg en formummet Skikkelse sig ind bag om Huset hos Ross' Tjener og hviskede til ham: „Vær stille. Det er Otaya. Jeg er kommen for at bede om Hjælp. Horiguchi slog mig igen i Dag, og jeg løber væk fra ham. Damperen, jeg vil med, sejler i Aften, ved Midnat, og du maa hjælpe mig med at komme om Bord, uden at nogen ser det. Det vil din Herre sikkert ikke have noget imod, at du hjælper mig med. Men vi risikerer, at Horiguchi er dernede for at sige Farvel til sine Venner.“

„Men Billetten?“

„Den kan jeg faa om Bord, efter at Skibet er gaaet — jeg har Penge. Hurtigt! Vi har ikke en halv Time. Vil du hjælpe mig?“

„Ja, selvfølgelig. Min Herre vil sikkert synes godt om det,“ hvarede den malajiske Tjener, „han sover nu.“

Hun saa op til Ross' Lej-

lighed og udstødte et dybt Suk. Tjeneren sagde: „Andre Kvinder har grædt for ham, ligesom du græder, men han har været døv for dem. Det er bedre, vi gaar.“

Otaya nikkede. Hun rakte sin Haand ud til Tjeneren og trykkede noget i hans Hænder. „Giv dette til ham,“ mumlede hun, „men sig ikke, at det kommer fra mig!“

Det var sandt nok, at mange Kvinder havde elsket den danske Styrmand; han havde en Maade at behandle dem paa, som gjorde dem til Slaver for ham. Der var en Hollænders Kone i Amboyna og en Pige fra Gummiplantagen, foruden en Missionærs Datter, hvis Haar var gulere end engelsk Guld. Men ingen elskede ham mere ærligt end den lille Otaya.

Tjeneren tog hende ved Haanden og førte hende ned til Havnen. Det var, som hendes Hjerter skulde sønderrives. Hun vendte sig flere Gange om for at se efter Styrmandens Hus. Det var en stormfuld Nat, og Regnen piskede ned, da Tjeneren roede hende ud til Damperen.

— Ross hørte om Flugten den næste Morgen fra Horiguchis Læber, ikke fra Tjeneren. Japaneren var rasende og udstødte de vildeste Trusler, indtil Ross kastede ham ud paa Gaden.



Damperen laa parat til Afgang . . . for sidste Gang vendte hun sit Ansigt og sendte et vemodigt Afskedsblik mod det Hus, hvor hun vidste, at Ross nu sov.



Den anden Morgen ved Frokost sagde Ross til sin Tjener: „Akmat, der er en fordømt daarlig Lugt her et eller andet Sted fra. Kommer den fra Køkkenet?“

„Nej, Tuan. Den kommer fra de Muslinger paa Loftet.“

„Aa, jeg har rent glemt at aabne dem. Hent en Kniv og lad os aabne dem!“

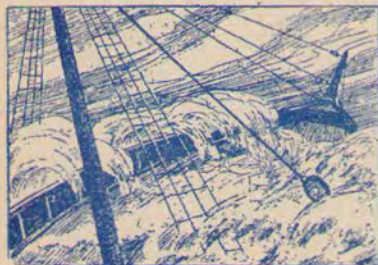
Ti Minutter efter, da han sad og aabnede Muslingerne, raabte han pludselig: „Akmat, se! Drømmer jeg? Den dejligste Perle i hele Oceanet!“

Og han holdt i sin Haand et Vidunder af en Perle, som han aldrig havde set Mage til. Paa sine Rejser havde han hørt om mange fine Perler, som Rajaherne havde købt til fabelagtige Priser . . . Perler, som havde bragt Købere fra London og Paris. Alle de Aar, han havde tilbragt i Perlebranchen, havde han drømt om en Perle som denne. Han rystede over hele Kroppen og spurgte uafbrudt, om han ikke drømte. Her havde denne Rigdom ligget paa hans Loft, mens han pintes af Bekymringer for Udkommet. „Skjul den, sig det ikke til nogen!“ sagde Tjeneren. „Saadanne kostbare Juveler bringer enten stor Ulykke eller stor Lykke. Den vil blive rød med dit Blod, hvis du ikke skynder dig herfra Dobo med den.“

Danskeren nikkede . . . En Maaned senere var han paa Vej til London til Storjuveleren i Throgmortonstreet. Og naar

hans fordums tro Tjener, gamle Akmat, fortæller sine Børnebørn om den Belønning, han fik af sin Herre, siger han belærende: „Sikkert fik min gode Herre Perlen sendende fra Allah som en Belønning for sit ædle Hjerte.“ Og hans muhamedanske Tilhørere nikkede bifaldende. „Men Ota — hvordan gik det hende? Hun gav dig jo noget i Haanden. Hvad var det?“

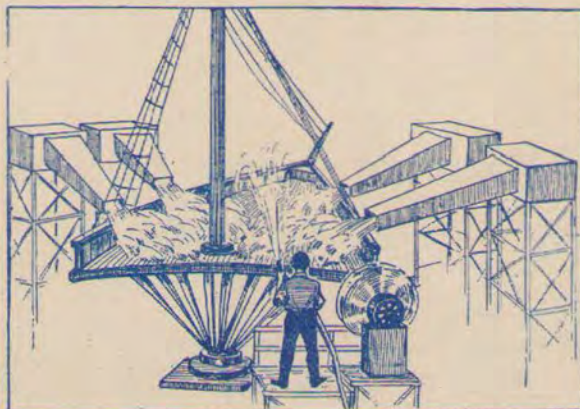
„I husker virkelig godt. I er gode Lyttere og opmærksomme. I skal faa Sandheden at vide nu, thi Allah fuldfører sin Vilje ad uransagelige Veje. Det var den mægtige Perle, hun gav mig. En Kulie havde stjaalet den fra en af Ross' Baade og solgt den til Horiguchi, men hun havde opdaget dens Gemmede og taget den . . . den Aften, hun flygtede. Hun bad mig lægge den i en Muslingeskål og ikke sige til min Herre, hvor den kom fra. Først sagde jeg til hende, at det vilde jeg ikke, for Perlen var bleven stjaalen to Gange, men saa beviste hun mig, at det var Allahs Vilje, for min Herre var i stor Nød, og hvis Ota beholdt den, vilde den betyde hendes Død. Og jeg vidste jo, at lige saa vel som man kunde aabne en Musling ved varmt Vand og tage en Perle ud, kunde man gøre det omvendte: aabne den og lægge en Perle ind i den og faa den til at lukke sig bagefter. „Allahs Veje er vidunderlige.“



Hvordan man filmer Storme

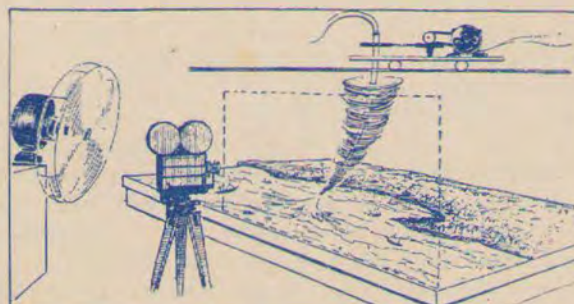
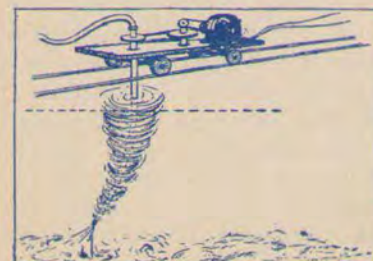
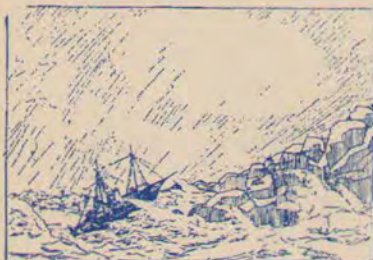
Filmindustrien indtager Førstepladsen med Hensyn til at kunne fremstille de store Katastrofer, saa de inkluderer fuldstændig. Man tænke blot paa de vældige Syndflodsscener i Filmen „Noahs Ark“, hvor Vandmasserne blev bragt i Anvendelse som aldrig før.

Meget almindelige er Stormscener paa Havet i Film, og her er det ikke altid, at man som i „Noahs Ark“ kan optage Billederne i fuld Størrelse, men maa gaa frem paa en anden Maade af praktiske Grunde. I Hollywood har saaledes Paramount Film Selskabet nylig staaet overfor det Problem at skulle fremstille en Stormscene, der skulde stige til Tornado. Teknikerstaben løste Vanskeligheden ved Hjælp af smaa Legetøjsmodeller og Trick-Fotografering. Resultatet paa det hvide Lærred blev overordentlig realistisk. Publikum, som intet aner om, at det var Legetøj og Humbug, følte en Gysen gennem sig. Her viser vi til højre nogle af Apparaterne og afslører Trickene, og til venstre viser de 3 øverste smaa Billeder Virkningen, saaledes



Saaledes saa Orkanen ud bag Kulisserne.

som Billederne kom til at se ud for Tilskuerne i Biografteatrene hele Verden over, hvor Filmen er bleven vist for Landkrabber, der sikkert aldrig har oplevet en virkelig Storm paa Havet, hvor Livet sættes ind for Alvor. Paa det nederste lille Billede til venstre, som svarer til det lige overfor til højre, kan man under den punkterede Linie se det Stykke, som Publikum fik at se af Hvirvelstormen.



Hvirvelstormen var ikke andet end et Stykke Toj, som blev drevet rundt i stærk Fart af en Motor. Igennem Tojet var der stukken en Gummislang, der sprøjtede Vand ned i Legetøjssoen.



Han vil gaa over Kanalen

Klaas Everts, Dybhavsdykker, gik nylig tværs over Bunden af Elizabeth Floden mellem Norfolk og Portsmouth, Virginia. Han siger, han nu vil træne sig til at gaa tværs over Bunden af den engelske Kanal.

Direktør Vetts nye Baad.

Paa Træskibsværftet i Frederikssund løb i forrige Maaned Direktør Vetts nye Baad „Doriana“ af Stabelen. Den er Danmarks største Træ-Yacht, 100 Fod lang, og har et Dybgaende paa 11½ Fod. Den vil utvivlsomt blive en fortrinlig Sejler, og det er glædeligt, at et saa stort Arbejde har kunnet udføres paa et dansk Værft.

Stabelafløbning i Odense.

I forrige Maaned blev Motorskibet „Roseville“ sat i Vandet fra Odense Staalskibsværft. Skibets Længde er 425 Fod, dets Bredder 58 Fod og Dybden 38½ Fod. Lasteevnen vil blive ca. 9100 Tons. Det er bygget til Rederiaktieselskabet *Klavnes & Co.* i Oslo. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Nybygning til *A. P. Møller*.

I Pontonbaad over Atlanten



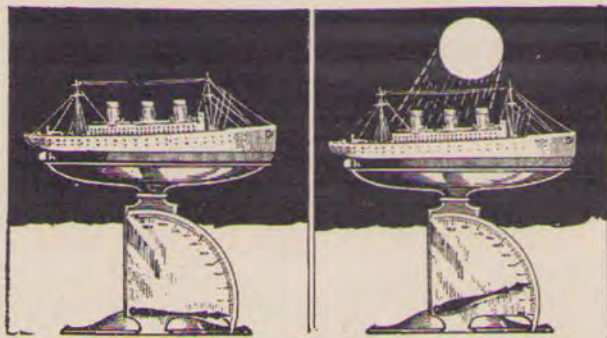
En Pontonbaad, der drives af Vandpropeller og kan opnaa en uhyre Fart, er bleven konstrueret i Frankrig til en Tur over Dammen til U. S. A. Den er lavet af Staal og bestaar af Pontoner med en Kahyt ophængt imellem. Inde i Pontonernes Hulrum er 16 Reservoirer til Gas og Olie.

Dygtig dansk Sømand.

For 15—16 Aar siden stak en ung dansk Mand til Søs som saa mange andre. Hans Navn var *H. W. Stephensen Leth*, og han var Søn af afdøde Grosserer Anton Leth i København. Han havde tage Præliminæreksamen og bestaaet Adgangsprøven til Kadetskolen, men nu tog han fat i nederste Ende af Søfarten, tog Sejlskibshyre og gik paa de lange Rejser. Nylig ankom til Frihavnen en stor amerikansk Damp, en helt ny Baad, det store Rederi Moore & Mc Cormacks sidste Erhvervelse. Paa dens Bro stod den unge Mand, der var rejst ud som Skibsdreng, men nu, 30 Aar gammel, vendte hjem som Kaptajn. Hvordan han har baaret sig ad med at faa et stort Skib at føre i en saa ung Alder? — Han har taget sin Tørn i store norske og amerikanske Sejlskibe, taget sine Eksaminer — Styrmandseksamen og Skibsfører-eksamen — i New York. Han har været heldig. Men saa

har han ellers sejlet over det meste af Kloden i Moore & Mc Cormacks Tjeneste, og nu har man altsaa betroet ham Selskabets nye Skib.

Maanens Tiltrækning



Disse to Billeder viser, hvorledes „Leviathan“ vejer mindre i maaneklare Nætter paa Grund af Maanens Tiltrækning.

I det geografiske Selskab i Washington har en lærd Professor bevist, at „Leviathan“ vejer ti til tolv Pund mindre, naar Maanen er direkte over den, end naar Maanen staar nede i Horisonten. I Virkeligheden er det saaledes, at enhver Ting, som Maanen skinner direkte ned paa, taber lidt af sin Vægt. Men Tyngdekraften, som holder alle Genstande tiltrukket til Jordens Overflade, er 10 Millioner Gange stærkere end Maanens Tiltrækningskraft. Det vil altsaa sige, at Maanen kun kan stjæle en Timilliontedel af en Tings Vægt.

Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's* Værft paa Refshaleøen sattes et Dieselmotor-Fragtskib, Værftets Byggenummer 569, bygget for Regning Hr. Skibsreder *Wilh. Wilhelmsen*, Oslo, i Vandet.

Skibet bygges til British Lloyd's højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner:

460' — 0" × 60' — 4½" × 42' — 11" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 9700 Tons d. w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af *Burmeister & Wain's* nyeste Type, der vil kunne udvikle ca. 7700 I. H. K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet „Thermopylæ“.

Sørovere i kinesiske Farvande.

Det er særlig foran Hongkong, Sørovere for Tiden kan befrygtes. „Anti-Piracy Committee“ i Hongkong har i forrige Maaned sendt de derværende Konsuler en Skrivelse med Hensigt til de forskellige Nationers Skibsførere om at iagttage nogle Forholdsregler, der skulde skabe større Sikkerhed i Skibe i de farlige Farvande. Man har bemærket, at Overfaldet paa Skibene i Reglen først finder Sted, naar de er naaet hen i Nærheden af Bias Bay, og det foreslaas derfor, at Skibe i Kystfart, der kommer østfra paa Rejse til Hongkong, og som paatænker at ankomme om Morgenen, sætter deres Fart saaledes, at de vil passere Chilong Fyr Kl. 23.30. Der vil derved sandsynligvis være samlet en Del Skibe, som vil være inden for hinandens Synsvidde, før Mørket falder paa og til Ankomsten til Hongkong.



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

GARDNER
RAAOLIE MOTORER.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

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.: „Muster“, København. Afdelingskontor:
Tordenskjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.

Fiskeskipperforeningen, 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.

Sømændenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.

Ø. K.s sidste nye Motorskib.

Dieselmotorskibet „Boringia“, der er bygget paa Burmeister & Wains Værft til Østasiatisk Kompagni, er et kombineret Last- og Motorskib. Det laster 8000 Tons og vil kunne medtage et halvt Hundrede Passagerer. Det føres af Kaptajn *F. Dahl*. Maskinchef er *K. F. Holm*, der i egentligste Forstand er den første paa Diesel-Skibsmotorens Omraade, ikke blot i Ø. K., ikke blot i Danmark, men i hele Verden. Det var Mester *Holm*, der var Chef i „Selandia“s Maskine, da dette, det første skorstensløse Vidunder, i Februar 1912 gjorde sin første Rejse til Bangkok og hjem igen og dermed indledede en ny Æra i Skibsfartens Historie. Det blev jo betragtet med megen Skepsis, at Ø. K. og Burmeister her mødte med et stort Skib til oversøisk Fart, der var forsynet med et helt nyt Maskineri. Overalt vakte „Selandia“ Opsigt. Flere Gange hændte det, at de store Linere, det mødte, fik Øje paa det og gik ud af deres Kurs for at gaa tæt forbi og tage det mærkelige Skib i Øjesyn. Passagererne stimlede sammen paa Dækkene, og saa fik „Selandia“ et Hurra med paa Vejen. Men nu er det 28 Aar siden, og Dieselmotoren har for længe siden vundet Sejrr overalt.

Arnold Ringsted,

der har skrevet Musikken til *Allan Larsens* smukke Digt i dette Nr. af „Vikingen“, faar om kort Tid en Sang ud paa *Wilh. Hansens* Musikforlag: „Sangen om Rørvig“ med Tekst af *Viggo Paludan Nielsen*.

Redningsbaad, der ikke kan synke.

En dansk-amerikansk Skibskonstruktør, *Alfred Hansen*, har forleden demonstreret en ny Sikkerhedsbaad for de amerikanske Myndigheder. *Hansen* hævder, at hans Patentbaad kan klare enhver Storm og Søgang, og ved Prøven viste det sig, at den ikke kan rulle rundt, og automatisk tømmer sig selv for Vand. De amerikanske Blade fortæller, at Redningsvæsnet langs Kysterne har afgivet Ordre paa den første Serie af *Hansens* Sikkerhedsbaad for at prøve den i Praksis.

Dødsfald.

Maskinmester *Jens Nikolaj Larsen* døde den 30. Marts paa Bispebjerg Hospital af Lungebetændelse. Mester *Larsens* Helbred var de senere Aar svigtende, hvorfor han i Efteraaret tog sin Afsked fra *Marius Nielsen & Sønns* Selskab, med hvis Skibe han de senere Aar sejlede. Mester *Larsen* var født i Aggersund. — Efter Læretiden hos sin ældre Broder, *Jernstøber Larsen* i Asaa, tog han sin Maskineksamen i København, hvorefter han kom ud med *Zwitters* Baade. Flere Aar var han paa Middelhavet. Efter i 1917 at have mistet sin eneste Søn og 1922 sin Hustru, levede Maskinmester *Larsen* som en stille og ensom Mand.



Den truede Skibsfart.

Direktør *Overgaard* fra Burmeister & Wain har forlængst profeteret, at de gode Tider er forbi, og nu møder den bekendte Skibsreder *A. P. Møller* med tilsvarende Varsler; de synkende Skibsfragter har allerede i længere Tid vakt stigende Bekymringer, og den nærmeste Følge af Markedets Svigten har nu aabenbaret sig i Form af betydelige Oplægninger af Skibe. Hr. *Møller* beretter, at siden Februar, Aar er Oplægningerne steget fra knap halvanden Million til over 4 Millioner Tons, og alene her i Danmark har 30 større Skibe lagt sig til hvile ved Kajen, fordi det ikke kan betale sig for dem at pløje Havene.

Skandinavien rundt pr. Kano.

En ung Mand paa et Par og tyve Aar, *Niels Fischer* fra Esbjerg, er startet paa en usædvanlig Kano-Trip, der skal gaa hele Skandinavien rundt. Den unge Mand er født i København, men i den sidste Tid har han været uden Beskæftigelse og har gaaet paa Arbejdsløshedsskolen i Esbjerg. Han sejler fra Esbjerg i en lille hjemmelavet Kano og medfører som Bagage kun et Telt og nogle Livsfornødenheder.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

Alle Annoncer modtages gennem Vikingens Annoncebureau, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

M/S Museet for Søfart
Maritime Museum of Denmark
Biblioteket

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

THORNYCROFT
MOTORER.

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

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

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter

Ingen Udgifter

Hurtig Ekspedition

A/s Major Wright & Co. *
Tlf. Helsingør Nr. 1

Helsingør Bunkerkul Forsyning
Bunkerkul til billigste Dagspriser

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

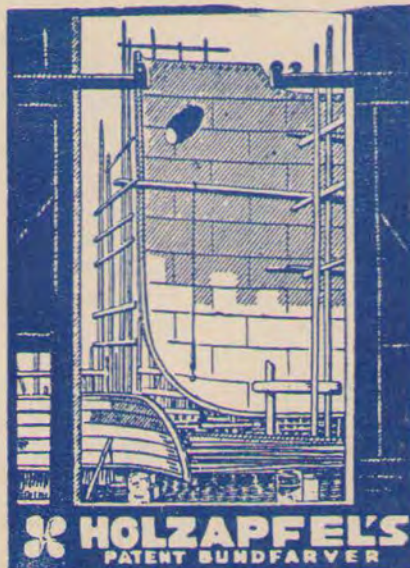
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

STUART
LYSANLÆG.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



HOLZAPFEL'S
PATENT BUNDFARVER

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



Hovedoplæg for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



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

Danmark maa vise Flaget

Af Axel Gerkfalk

VED Tidernes Ugunst og svigtende Statsmands-Snille er vort fordum saa mægtige Rige og vort naturlige *Hinterland* svundet saa stærkt ind, at Danmarks nationale Erhverv kun kan trives paa Grundlag af en kæmpemæssig Eksport. Dette gælder i første Række for vor Skibsfart, det betydningsfulde danske Erhverv, der skaffer til Huse de „usynlige Indtægter“, vor høje Levestandard, Europas højeste, ikke kan være foruden.

Et Eksportland kan ikke nøjes med at leve paa sit gode Renomé. Der skal mere til, der maa evindeligt slaas paa Tromme for de Varer, som allerede har vundet Indpas — der kommer stadig ny Konkurrenter — og der maa gøres nye Fremstød i nye Markeder for nye Frembringelser. Kort sagt, vi maa vise Flaget ved enhver Lejlighed, der tilbyder sig.

Altsaa ogsaa ved de store internationale Udstillinger. — Nu var vi lige ved ikke at komme med til den mægtige Udstilling i Antwerpen, som Belgien har indbudt til i Anledning af den tapre Nations Hundreedaars-Jubilæum som selvstændig Stat. En vis Udstillings-Træthed gjorde sig gældende i indflydelsesrige Kredse. Paa en Maade er der ikke noget at sige til denne Træthed. For det er de samme Firmaer, paa hvis Velvilje og Offervillighed der altid trækkes. Behøver jeg at nævne dem — Burmeister & Wain, Kongelig Porcellæn, Spritfabrikkerne, Hempels Farvefabrik, Frihavnen og de Par andre trofaste, som altid møder op. De kan blive trætte — men mest fordi saa mange andre, der burde vide bedre og gøre en Indsats, bliver borte. Som sagt, denne Gang

var der ingen Lyst til at deltage, maaske ogsaa fordi Barcelona-Udstillingen var blevet en saa stor Skuffelse. — Men saa tog Det Forenede Dampskibs Selskabs fremsynte Leder, Direktør A. O. Andersen, sig af Sagen. Han indsaa, at vi slet ikke kunde være bekendt at blive borte. De andre nordiske Lande mødte op som officielle Deltagere. Det var da noget af en Uartighed at blive borte. Belgien har ved saa mange Lejligheder officielt og privat vist, at det følte i Samklang med Europas andre smaa Nationer, og mellem Danmark og Belgien har der altid eksisteret det venskabeligste Forhold — Belgien er et af de faa europæiske Lande, hvor danske Hære ikke har kæmpet.



A. O. Andersen,
Formand for Udstillingskomiteén.

Som sagt, Direktør A. O. Andersen fik hele Skibsfarten med til en Fællesudstilling i Antwerpen. Og efterhaanden kom ogsaa de Erhverv, der staar Skibsfarten nær, de store Skibsværfter med Bur-

meister & Wain i Spidsen og mange andre, og den Dag, Kong Albert, Belgiens elskede Soldaterkonge, aabnede selve Verdensudstillingen, stod den danske Pavillon fiks og færdig. Der manglede intet; alt var som det skulde være. Herfor skylder vi Udstillingens to Kommissærer, Direktør E. Maegaard fra Rederiforeningen og Direktør A. Johansen, Det Forenede's Delegerede i Antwerpen, en særlig Tak. De havde begge gjort et meget stort Arbejde for at alting skulde klappe; og det klappede. Allerede inden den danske Pavillon var blevet officielt aabnet, stod der en Strøm af Besøgende igennem de smukt arrangerede Sale. Og først af samtlige udenlandske Sektioner blev den dan-



ske Pavillon aabnet, og smigrende var de Ord, som Udstillingens Generalkommissær udtalte om Danskernes Præcision og den fornemme Kvalitet af de udstillede Genstande. — Den belgiske Presse har med Begejstring og i mange Spalter fremhævet den danske Indsats, og det kan med Sandhed siges, at den danske Udstilling er blevet en meget stor Sukces. Det skal siges til Regeringens Ros, at den kraftigt paa-skønnede det private Initiativ, der skabte denne Udstilling, ved at gøre den danske Deltagelse officiel. Som Følge heraf blev det den danske Gesandt i Belgien, Kammerherre Krag, der holdt Festsalerne ved Udstillingens Aabning og de officielle



Hovedindgangen til den danske Pavillon i Antwerpen.

Banketter. — Ogsaa arkitektonisk er denne Pavillon saare tiltrækkende. Dette skyldes Arkitekt Tyge Hvass, der efterhaanden har gjort Udstillinger til Specialitet. Denne er hans syvende. Faa forstaar som Hvass at udnytte det ham overladte Areal. Han skaber en glimrende Helhedsvirkning, og samtidig gør han hver Udstillingsplads til en af Udstillingens bedste. Der er ingen mørke Hjørner eller afsides Kroge i hans Pavillon.

Selve Vestibulen med det pragtfulde Sladrekompas og det kulørte Lysfyrværkeri fra Loftets morsomme Kort over Danmarks Fyrtaarne og Fyrskibe og Lysbøjer og Radio-Pejle-Stationer er saaledes noget af en Oplevelse.



Billedhugger Bundgaard's Gefion Springvand en miniature.



„København“-Mysteriet

Den engelske Læge, Dr. Rowland, svarer her den engelske Missionær Lindsay, som mener at have set »København« drive forbi Tristan de Cunha, forladt af Mandskabet.

SOM en af dem, der sejlede paa Havet som engelsk Skibslæge, mens Cape Horn Farten endnu var paa sit højeste, har jeg med stor Interesse læst, hvad der er bleven skrevet om „København“-Mysteriet.

Der er mange Punkter med Hensyn til den Beretning, den engelske fhv. Missionær Lindsay fra Tristan de Cunha nylig har givet i et Brev til „Times“, som synes mig svage og ikke virker overbevisende, til Trods for hans Erklæring om, „at det er sikkert og vist“. Hvorfor skulde „København“ komme til Tristan de Cunha fra Syd, som ikke er den Retning, hun vilde drive efter den fremherskende Vind? Strømmen paa de Breddegrader er ikke Nord, men Øst. Hun beregnes at være en kvart *mile* fra Kysten en Overgang, i hvilken Afstand det vilde være muligt at læse hendes Navn med Kikkert og at se den prægtige Gallionsfigur af den kæmpende Biskop, Stifteren af Byen København. Man maatte kunne have set, om Redningsbaadene endnu hang under Daviderne. Hun siges at have nærmet sig med kun et enkelt Sejl, Klyver. Var de andre Sejl da i Laser, som enhver af mine gamle Sejlmagervenner vilde mene, de maatte være, om Vejret havde haft saadan fat i dem? Det maatte have været ganske let at se nogle af Mandskabet paa Dækket, hvis de havde været der, og man maatte ogsaa kunne have set, om det var Fokkemasten eller Stormasten, der var knækket. Hvis de Indfødte paa Tristan de Cunha iagttog hende saa nær ved gennem Kikkerter, naar hun var adskillige *miles* fra Kysten, hvorfor iagttog de saa ikke Slutningen nøjere og fik bestemt at vide, hvad der blev af Skibet? Med Hensyn til de Vragstumper, som siges at være drevet ind til Kysten senere derefter, maatte de kunne identificeres som hørende til det forsvundne Skib, hvis de virkelig kom fra hende. Man burde have at vide, hvad de ilanddrevne Kasser var lavet af, af Teaktræ eller af andet Træ? Den 30 engelske Fods, flad-

bundede Baad kan ikke være noget Skibs Redningsbaad, hvis den var fladbundet. Var der ikke noget Navn paa Baaden, og saa den ud til at have været længe i Vandet? Alt dette mangler man Oplysninger om, og disse Mangler gør Historien usikker.

Mr. Lindsay mener, at Skibet havde stødt mod et Isbjerg og var bleven forladt i synkende Stand. Hun kan sikkert ikke have mødt noget Isbjerg mellem River Plate og Tristan de Cunha. Dette Distrikt er ikke nogen Is-Region. Han forklarer Tabet af Sejlene efter at Skibet er bleven forladt med, at hun er slaaet bak, og Sejldugen blæst ud af Boltrebene. Nej, naar et Skib kan slaas bak med alle Sejl i en Storm, der er saa stærk, saa den kan blæse Sejldugen ud af Rebene, saa var det noget meget værre og meget mere alvorligt, der skete end Tabet af et Sæt Sejl — nemlig at Masterne gik over Siden med et mægtigt Brag. De Mænd, som udgjorde „København“s Mandskab, var ikke af den Slags, at de vilde forlade deres Skib i Panik, hverken ved Dag eller ved Nat. Jeg tror, det er mer sandsynligt, at Skibet ikke stødte mod Is, men blev slaaet omkuld af et pludseligt, voldsomt Stormkast med alle Sejl i Vinden. Den kæntrede og vendte Bunden i Vejret, før nogle af Redningsbaadene kunde sættes ud, eller noget traadløst Signal kunde sendes ud om Hjælp. Saadanne Ting har hændt før nu og da, f. Eks. skete det med den firemastede Bark „Thracia“ paa Turen fra Clyde til Liverpool i August 1892.

Hvis Indbyggerne paa Tristan de Cunha virkelig har set en femmastet Bark den 21. Januar 1929 — og jeg skal ikke benægte det — saa var det „Spøgelsesskibet“, der, som man ved, krydser rundt om Cape.

Northampton, 7 Langham-place, April 21.

Stephen Rowland, M. D.

„Julius“.

Som Regel er Tunen meget vanskelig at fange. Tunfiskerex langs Sjællands Odde har altid et Par Kasser Sild med. Det er Løkkemad, som kastes ud for at hidkalde Tunen og gøre den tryk. Ofte sker det, at Silden ofres til ingen Nytte. Tunen æder, hvad man forærer den, men Krogen rører den ikke.

Bid er der dog til Tider, og saa forestaar nogle spændende Minutter. Er Tunen vild og vred, maa der fires paa Linen, hver Gang den gaar mod Havbunden. I Angst og Bæven følger man dens Bevægelser fra Fangstfartøjet. Vil det lykkes at faa den indenbords? Vil Krogen og Linen holde? Hvor stor er

Tunfiskens? Vejer den 100 kg? Eller 500? Eller er det maaske selve „Julius“?

Det er nemlig saaledes, at der gaar Sagn om Kæmpefisken „Julius“ langs hele Sjællands Odde. Mange har set den mægtige, gamle Tun, men den Krog er endnu ikke støbt, der har kunnet tage „Julius“, hvis han lader sig friste til at bide paa.

Det gjorde han i Fjor ... men det blev værst for Krogens Ejer ... „Julius“ satte nemlig fuld Fart paa, ud mod Kattegat, og forsvandt i Dybet med baade Krog, Line og alt øvrigt Tilbehør. Hele Fangstredskabet blev bortført af den store Tun, som man bestemt paastaar har været „Julius“.



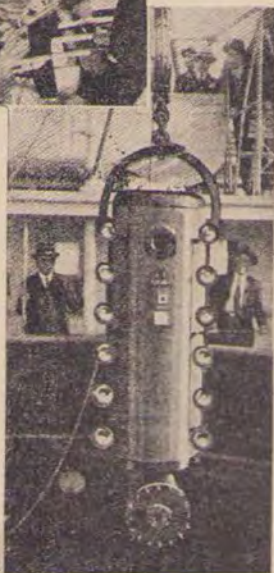
2500 Fod under Havet

En sunken By opdaget 350 Fod under Middelhavet

MODIGE Mænd fløj til Polerne, gik ind i Tropeskovene eller Ørkener. Snart kender vi hele Jorden og hele Verdenskortet er udforsket — med Undtagelse af de to Trediedele, som dækkes af Havene. Endnu hviler et tæt Slør over Dybdernes Hemmeligheder. Men vi ved, at der er Liv endog i det evige Mørke dybest nede, hvor lysende Fisk svømmer rundt. I Følge Videnskaben begyndte alt Livet i Vandet, hvor det udviklede sig fra mikroskopiske Former til Giganter som Saurierne og til sidst steg i Land. Maa-



ske gemmer der sig endnu ukendte Kæmpedyr i de uhyre Dybder, vi ikke ved noget om. Hindringerne for Opklaringen er alene det vældige Tryk og det tætte Mørke. Kan den moderne Teknik da ikke overvinde dem? For 300 Aar siden blev Dykkerklokken opfundet, og senere kom Dykkerdragterne. Siden er ikke sket nævneværdige Fremskridt. — Mange har forsøgt at lyse op i Mørket. Mange har risikeret deres Liv. Og mange er bleven latterliggjort ved deres Forsøg. En af de sidste Pionerer er Ingeniør *Hans Hartman* fra New York, som hele sit Liv har arbejdet paa at trænge igennem Dybets Gaader. Han



Hartmans Dybhavs-Dykkerklokke, hvorved han er steget dybere ned end noget andet Menneske, ses her, idet den bliver hejset overbord. — Et Filmapparat var anbragt bag et Quartz-Glas Vindue. Langs Siderne ser man de meget stærke elektriske Projektører.

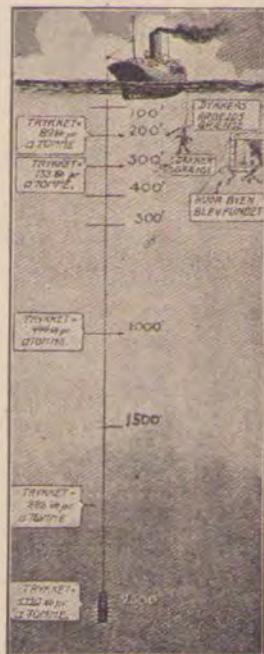


Ruinerne af den sunken By med Vraget af et sunket Skib.

har hos Krupp konstrueret nye Staalcyindre, hvormed han er dykket længst ned af alle Mennesker, han har kastet Lys ind i Mørket, fotograferet og arbejdet. Sidst har han med Støtte fra selveste Mussolini været langt nede under Middelhavets Vande ved Siciliens Nordkyst, hvor han naaede helt ned til 2500 Fod og fandt Ruinerne af en forhistorisk By allerede 350 Fod nede. Han tror, Middelhavet har været beboet som en varm, frugtbar Dal, indtil Atlanterhavet brød igennem ved Gibraltar med en Syndflod. Han har kun haft begrænsede Pengemidler til sin Raadighed, skønt han har ofret hele sit Liv paa disse Opgaver, og nu søger han dannet et amerikansk Selskab til Dybvandsundersøgelser, saa han kan gaa ned en Gang til for nærmere at trænge ind i den undersøiske Stad.

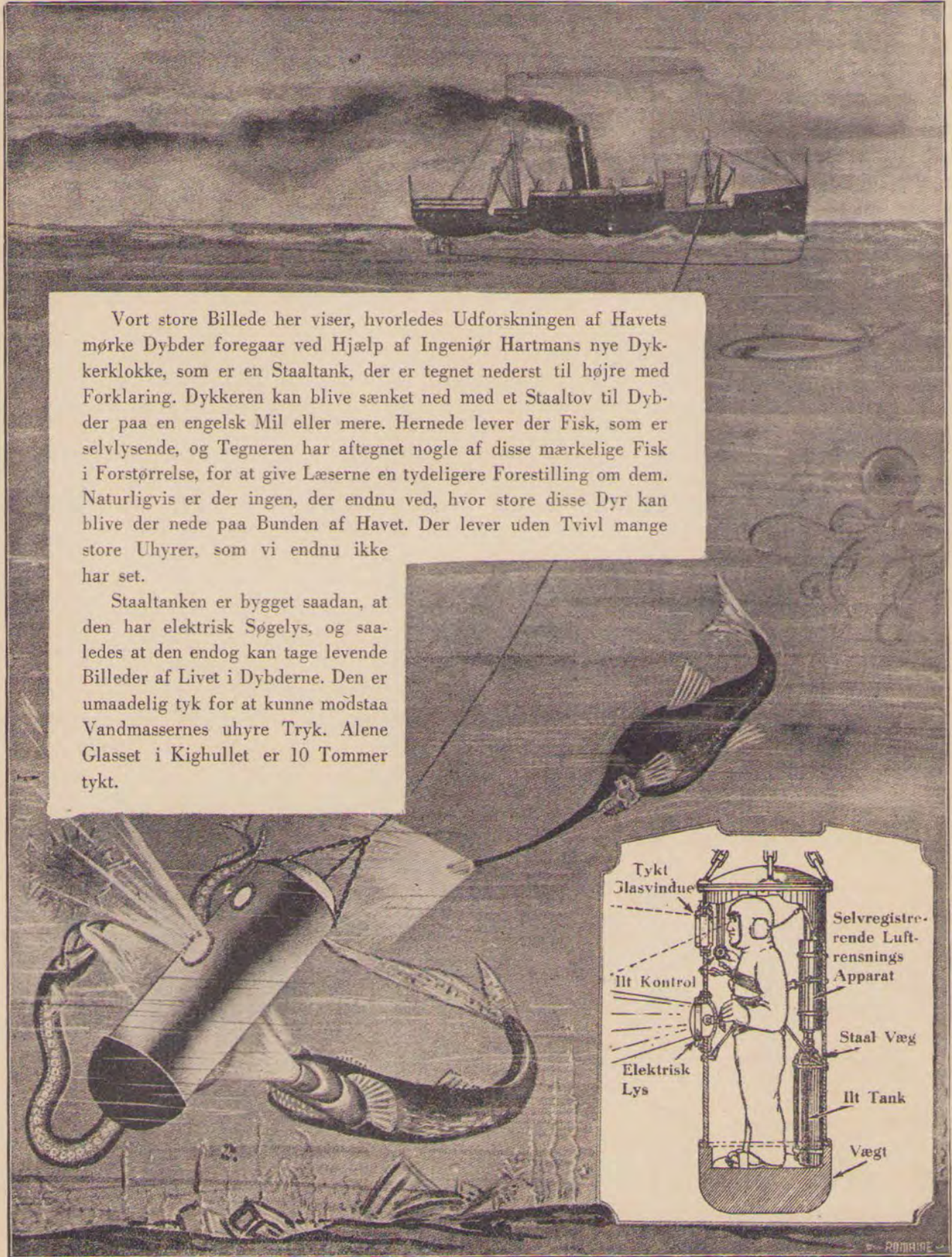
Ingeniør Hartman har forsøgt at tage et Filmsapparat med ned i sin Dykkerklokke for at optage Dybets Liv i levende Billeder, men det lykkedes dog ikke denne Gang at faa Fotograferingen heldigt gennemført. Glasset, der sidder foran i Udkigshullet, maa nemlig nødvendigvis være umaadelig tykt for at kunne modstaa Vandmassernes Tryk, saa Billederne blev uklare.

Hosstaaende Billede viser, hvor langt man nu i vore Tider er naaet ned i Havdybden i Middelhavet ved Siciliens Nordkyst.



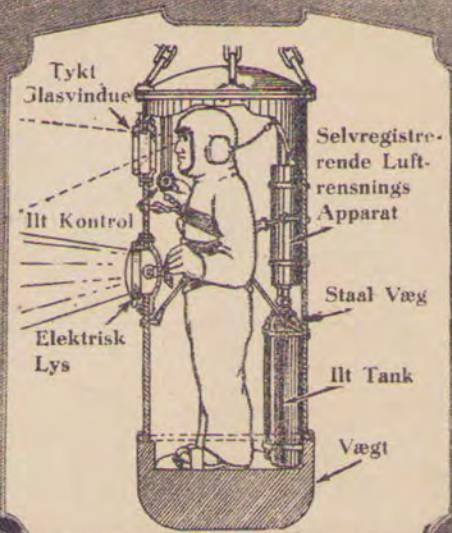


Dybets Hemmeligheder skal nu udforskes



Vort store Billede her viser, hvorledes Udforskningen af Havets mørke Dybder foregaar ved Hjælp af Ingeniør Hartmans nye Dykkerklokke, som er en Staaltank, der er tegnet nederst til højre med Forklaring. Dykkeren kan blive sænket ned med et Staaltov til Dybder paa en engelsk Mil eller mere. Hervede lever der Fisk, som er selvlysende, og Tegneren har aftegnet nogle af disse mærkelige Fisk i Forstørrelse, for at give Læserne en tydeligere Forestilling om dem. Naturligvis er der ingen, der endnu ved, hvor store disse Dyr kan blive der nede paa Bunden af Havet. Der lever uden Tvivl mange store Uhyrer, som vi endnu ikke har set.

Staaltanken er bygget saadan, at den har elektrisk Søgelys, og saaledes at den endog kan tage levende Billeder af Livet i Dybderne. Den er umaadelig tyk for at kunne modstaa Vandmassernes uhyre Tryk. Alene Glasset i Kighullet er 10 Tommer tykt.





Telefonering direkte hjem fra Skibe paa Havet



Ude fra Atlanterhavet kan en Mand nu komme i direkte Telefonforbindelse med sin Kone hjemme



Radioteknikere har længe eksperimenteret med en Radio-Telefon, der kan bringe traadløse Samtaler i Stand mellem Personer i Land og Personer om Bord paa et Skib i Fart ude paa Havet. Nu nærmer Virkeliggørelsen sig, saaledes at den Dag ikke er fjern, da Rhederiet kan ringe Kaptajnen op hvor som helst, og en Sømand langt ude paa Havet kan blive ringet op af sin Kone, og Passagererne telefonere hjem. Endnu er der mange tekniske Vanskeligheder at overvinde, men de første Forsøg er gjort, og fornylig skete det store Fremskridt, at Præsidenten for det amerikanske Telefonselskab, Mr. Gifford, kunde tage Hørerøret paa sit Kontor, Broadway 195, New York City, og forlange *Leviathan*, Amerikas største Atlanterhavsdamper, i Telefonen, skønt den var mere end 250 miles ude paa Havet. Det lykkedes virkelig at faa en Samtale i Gang med Kommandør *Cunningham*,

„*Leviathan*“s Fører. Tyve andre Mænd hørte Stemmen fra „*Leviathan*“ — Dampskibsrhedere, Telefon- og Radio-Ingeniører og Journalister, idet den kom klart igennem til Mr. Giffords Modtager. — „*Dette er Kommandør Cunningham om Bord paa Leviathan . . . Ja, jeg kan høre Dem tydeligt, som om De var i det samme Værelse . . .*“ Derefter kom Sejlsportsmanden, Sir *Thomas Lipton*, som ogsaa var om Bord, til Telefonen.

Dette Forsøg viser afgjort, at Sø-Telefonen er en praktisk Mulighed. „*Leviathan*“ er endnu den eneste Damper, der har denne Installation, men andre vil snart følge. Foreløbig er det lykkedes at faa Forbindelse med „*Leviathan*“ indtil 1500 miles ude fra den amerikanske Kyst.

Snart kommer forhaabentlig danske Skibe ogsaa med i det nye Fremskridt.

Oslo er Skandinaviens største Skibsfartsby.

Norges Handelsflaade er paa 3,3 Mill. Br. Tons imod Danmarks og Sveriges 2,5 Mill. Tons. Det var dog først omkring 1914, at Oslos Flaade var paa Højde med Bergens, men siden har Forholdene i høj Grad udviklet sig i Oslos Favør. Det, der skaber Fremgangen for Oslo, er Overgangen fra Partstil Flerskibsrederi, til store Selskaber med mange Skibe. Det er dette System, som skaber Kontinuitet i Bedriften og Modstandsdygtighed i vanskelige Aar. I Bergen var den gamle Form med Partsrederier vanskelig at faa Bugt med, og Resultatet blev, at Oslo nu er Skandinaviens største Skibsfartsby med 998.000 Br. Tons, medens København har 740.000 Tons, Bergen 714.000 Tons og Gøteborg 601.000 Tons. Oslos Tonnage repræsenterer ca. 30 pCt. af det hele Lands. De i Oslo registrerede Rederier har en skatbar Nettoformue paa ca. 200 Millioner Kr., og den Flaade, som disponeres fra Oslo, beskæftiger ca. 10.000 Mand om Bord, foruden alle de Folk, som lever af den i Land.

„Københavns“ Forlis.

Arbejderforsikrings-Raadet har færdigbehandlet Erstatningsagerne i Anledning af Skoleskibet „København“s Forlis. Fler-tallet af Officererne og Mandskabet var Familieforsørgere, og de Erstatninger, Raadet nu har tilkendt deres Efterladte, beløber sig til ialt 59,543 Kr.; heraf 42,840 Kr. til Enkerne og 16,703 Kr. til Børn under 18 Aar. Erstatningerne er uddredet af Danske Rederes Ulykkesforsikring.

Maa Sejlsport ende saaledes?



Faren for at Baaden kæntrer eksisterer virkelig og skal ikke benægtes. Den er særlig stor under bestemte ugunstige Forhold i øde, menneskeforladte Farvande. Men den bør ikke overvurderes, og i de fleste Tilfælde slipper man da heldigvis godt fra det og bliver blot et lystigt Minde rigere. I vore Farvande er fremmed Hjælp i Reglen meget hurtig til Stede, og Baadene er indrettede saadan, at man kan holde sig svømmende paa dem. Man kan rolig paastaa, at der ikke findes nogen rigtig Søhund, som ikke har prøvet at kæntrere. Dermed skal dog ikke siges, at dette skal være Maalet. Teoretisk behøver ingen Baad at kæntrere, naar den bliver ført, som den skal.



Islands 1000=Aars Fest.

Interview med Islands Minister.

Sidst i Juni holder Island sin store Fest i Anledning af Altingets 1000-aarige Bestaaen. Islands og Danmarks fælles Konge kommer derop. Og Det forenede Dampskibsselskab sender et særligt Turistskib derop paa en Festtur, som en særdeles smuk Vikingeplakat længe har reklameret for.

— Ja, siger den djærve islandske Minister *Tryggve Thorhallson*, nu gaar det løs oppe hos os, Spændingen er paa Kogepunktet. Det bliver mindeværdige Dage i Islands Historie, og der udfoldes store Bestræbelser for, at dette enestaaende Jubilæum kan fremtræde i en smuk og værdig Ramme. Selve Jubilæumsfesten varer tre Dage, 26., 27. og 28. Juni, og den afholdes paa Tingvalla-Sletten, hvor Altinget i gamle Dage samledes. Paa dette Sted vil de nuværende Altingsmænd, ligesom deres Kolleger i svunden Tid, stævne sammen til et Møde, der vil forme sig paa den festligste Vis med Taler og Sange. Naar denne Højtidelighed er forbi, tager den egentlige *Folkfest* sin Begyndelse. Der vil blive Opvisning af Folkedanse og al Slags folkelig Idræt, og det er Meningen ved Hjælp af særlig udvalgte Personer at rekonstruere hele det gamle Alting i historisk korrekte Dragter og Omgivelser, saa vore Gæster kan faa et Indtryk af, hvordan det gik til paa Island i svunden Tid.

— De venter vel mange Gæster?

— Ja, en Masse! For det første afholdes der jo samtidig med Jubilæet baade et skandinavisk interparlamentarisk Møde og et almindeligt nordisk Studentermøde i Reykjavik, og alene disse to Kongresser vil trække mange Mennesker til. Men desuden kommer der indbudte Gæster fra hele Evropa — alle de Lande, Island staar i Handelsforbindelse med, sender Deputationer, selv fra Spanien og Italien venter vi Gæster. Og fra Amerika kommer der et helt Skib med Islændere, som vil hjem for at fejre Jubilæet. Jo, vi venter en mægtig Tilstrømning.



Peter Back,

Formand for Sømændenes Forbund, død.

GANSKE pludseligt og i en Alder af 42 Aar er Formanden for Sømændenes Forbund, *Peter Back*, afgaaet ved Døden den 28. April.

Paa en Rejse til Forbundets Afdelinger i Provinser, som Peter Back foretog, efter at Overenskomsten med Dansk Dampskibsrederiforening var bragt i Orden, blev han syg, og maatte rejse hjem, hvor han efter faa Dages Sygeleje afgik ved Døden af en hæftig Lungebetændelse.

Fra sin tidligste Ungdom har Back deltaget i Organisationsarbejdet og har indenfor Sømændenes Forbund indtaget forskellige Tillidsposter, indtil han i 1925 blev valgt til Forbundets Formand, hvilken Stilling han beklædte indtil sin Død.

Med stor Dygtighed og Energi ledede han sit Forbund paa en fornuftig og loyal Maade, der vakte Anerkendelse baade hos Rederne og de andre søfarendes Organisationer, men samtidig bragte han Forbundet fremad til en anerkendt Position til Gavn for den Stand, han tilhørte.

Stor var derfor ogsaa den Sympati, der fra alle Sider vistes Sømændenes Forbund og dets alt for tidligt bortgangne Leder, ved Begravelsen, der fandt Sted fra Hans Tavsens Kirke den 3. Maj, hvor baade Rederiforeningen og mange enkelte Rederier, der havde lært at sætte Pris paa Peter Back som Forhandlingens Mand, samt de forskellige Søfarendes Organisationer, der havde lært at skatte den Afdøde for hans loyale Samarbejde, var repræsenterede.

Æret være hans Minde!



Hans Majestæt

Kongen som Sejlsportsmand

Rita I.

Allerede som Prins hejste Kongen sin Stander ombord i eget Fartøj, den 9,7 Sejltons store Kutter „Princess“, et smukt og efter den Tids Forhold hurtigt og moderne Fartøj, bygget i 1894 paa Lautrups Værft i København efter Tegning af en højt fortjent dansk Konstruktør af saavel Sports- som Brugsfartøjer, Kommandør *Bonnesen*.

I deres Ægteskabs første Aar nød det unge Fyrstepar ombord i dette Fartøj, der omdøbtes til „Rita“, ivrigt Lystsejladens Glæder saavel i Øresund som i de skønne jyske Farvande i Nærheden af deres Sommerbolig, Marselisborg.

Rita II.

Men ikke for intet hedder det, at Søen drager, og i Aaret 1912 ombyttedes „Rita I“ med et større og mere moderne Fartøj, „Rita II“ (oprindelig „Penguin II“), en smuk Kutter paa 10 Meter efter den internationale Maaleregul, tegnet og bygget i 1907 af den bekendte tyske Yachtarkitekt *Max Oertz*. Og ikke længe efter fik Kong Christian sin Debut som Kapsejler, idet han i en privat Match i 1913 havde Roret i nu afdøde Geheimekonferensraad, Lensbaron *Reedtz-Thotts* smukke engelskbyggede Kutter „Vanity“. Det følgende Aar tog Kongen endnu mere aktivt Del i Kapsejladssporten, idet han ved „Kongelig Dansk Yachtklub“s Kapsejladssyndikat styrede den lille „Entonner“ „Nurdug IV.“, den samme Baad, som i 1915 med Glans hentede Sejren hjem for de danske Farver fra de internationale Kapsejladser under Verdensudstillingen i San Francisco.

Kongens første Start til Kapsejladssport ombord i eget Fartøj fandt Sted i Kongelig Dansk Yachtklubs Jubileums-Sommer i 1916, da Kongen førte „Rita II.“ i Distance-Kapsejladssport fra Helsingør til Hundested ved Indløbet til Isefjorden, og Dagen efter deltog Kongen i Klubbens Kapsejladssport paa Isefjords-Bredningen. Han viste sig allerede da som en „fuldbefaren“ Kapsejler, besjælet af de Egenskaber, der stedse siden har karakteriseret ham som Sejler, en glødende Interesse, en utrættelig Udholdenhed og Evnen til at tage et Nederlag saavel som en Sejr, som den sande Sportsmand, glad ved en tilkæmpet Sejr og parat til med godt Humør og Kamplyst at prøve paa at vinde et nyt Slag, om det første er tabt. Og under Kapsejladssport saavel som paa Tur-Sejladssport har Kongen en udmærket Fælle og Hjælper i Dronning *Alexandrine*. De, der har haft den Glæde at deltage i Kapsejladssport sammen med Kongeparret, har ofte beundret Kongens Evne til at kunne beregne en Start, til at placere sit Fartøj godt og resolut sende det over Startlinien, ofte lige i Kanonblinket, saavel som hans Udholdenhed, der lader ham passe Roret lige fra det Øjeblik „Rita“ slipper sin Bøje i Havn, indtil Fartøjet efter endt Sejladssport — ofte en haard og kold Dyst paa 6—7 Timer — atter lægger til Bøje. Men i ikke mindre Grad er der Grund til at beundre Hendes Majestæts ypperlige Haandelag og Agtpaa-givenhed under Sejladssport, saaledes overfor Pasning af Forskøder og Agterstag, — et fuldt sportsmæssigt Samarbejde med Rorsmanden, der meget vel kunde tjene som Eksempel til Efterfølgelse af andre Kapsejlere. Hvad der ligeledes karakteriserer det kongelige Fartøjs Optræden paa Banen, er den Ro, der hersker ombord i det. Her er ikke Spor af Nervøsitet eller feberagtig Jag. Alt gaar glat og præcist.

Rita III.

Imidlertid var Sejlsportsteknikens Udvikling skredet videre, bl. a. havde Bermuda-Riggen afløst Gaffelriggen, og den kongelige Sejlsportsmand fik Lyst til at udøve Sporten med et endnu bedre Redskab end den nu lidt aldrende „Rita II“ (senere under Navnet „Maizenas“ i forskellige Sejlsportsmands Eje, nu solgt til England), og i 1922 erhvervede Hs. Majestæt da fra Norge Kutteren „Cirano“, bygget i 1919 af den norske Ingeniør *Johan Anker* som 10 Meter til den foreløbige skandinaviske Maaleregul, S-Reglen. Med dette Fartøj — som fik Navnet „Rita III“ — deltog Kongen i mange Kapsejladssport og Privatmatcher, som oftest med Generalkonsul *Holger Adolphs* „Carina“, Konsul *Hofmann Olsens* „Seawanhaka II“ og senere Godsejer *Sophus Webers* „Luna“ som Modstandere. Forinden Kongen erhvervede „Rita III“, havde Hs. Maj. øvrigt ogsaa deltaget i Kapsejladssport med mindre Fartøjer, idet han i Sommeren 1919 som Fører af 7-Meteren „Ambition“, med dav. Overretssagfører *Basses* „Trance“ og Generalkonsul *Holger Adolphs* „Pioner“ som Modstandere, deltog i en Række skarpt sejlede Matcher, hvorfra han hjembragte en Startpræmie og en Førstepremie. Ogsaa ombord i et andet mindre Fartøj — „Tornado“, tilhørende 6-Meter-Klassen, som i de senere Aar har været stærkt i Forgrunden i dansk Sejlsport — har Hs. Majestæt for et Par Aar siden bejlet til Prisen i Dystløbet paa Øresunds blaa Bane.

Rita IV.

I 1926 besluttede Kong Christian at anskaffe sig et tip-top moderne Kapsejladssport-Fartøj, bygget i Danmark, og efter Tegning af den berømte engelske Yachtarkitekt *Wm. Fife* byggedes for Hs. Majestæts Regning paa Thornycroft-Værftet i Københavns Sydhavn en 10 M.-Kutter „Rita IV“. Det er et meget smukt Fartøj, „sweetly modelled“ som alle Baade, der er fremstaaet paa Mester *Fifes* Tegnebrædt, men Fartøjet naaede næppe at komme fuldt i trim, og det havde meget skarpe Modstandere. Skønt der ofredes meget for at forbedre Baaden, lykkedes det aldrig at faa den fuldkommen. Til sidst solgtes den nu i Aar til Skibsreder *A. P. Møller*.

Rita V.

Kongens nye Baad, „Rita V“, er ligesom „Rita III“ tegnet af Norges berømteste Yachtkonstruktør, Ingeniør *Johan Anker*, og bygget paa hans Værft. Efter at den blev sat i Vandet, er der sejlet flere Prøvesejladssport med den nye „Rita“ paa Oslofjorden. Baaden blev sejlet til København i forrige Maaned af Grosserer *Holger Rodkjær* og Sekretæren i K. D. Y., Kaptajn *Otto Arent*, som assisteredes af dens fremtidige faste Besætning, Skipper *Lorentzen* og en Matros.

„Rita V“ er en udpræget *Johan Anker*-Baad, kraftig og fyldig, men maaske knap saa yndefuld i Linjerne som dens Forgænger, der var tegnet af *Fife*. Den er baade lidt længere og lidt bredere end denne. I øvrigt er Forskellen ikke iøjnefaldende. Baadene, der bygges til de internationale Klasser, har aabenbart fundet deres Form, fra hvilken der ikke afviges synderligt. Grosserer *Rodkjær*, der jo har prøvet den, siger om den, at den er en aldeles glimrende Søbaad, saa det var en hel Fornøjelse at sejle med den, selv i meget grov Sø.

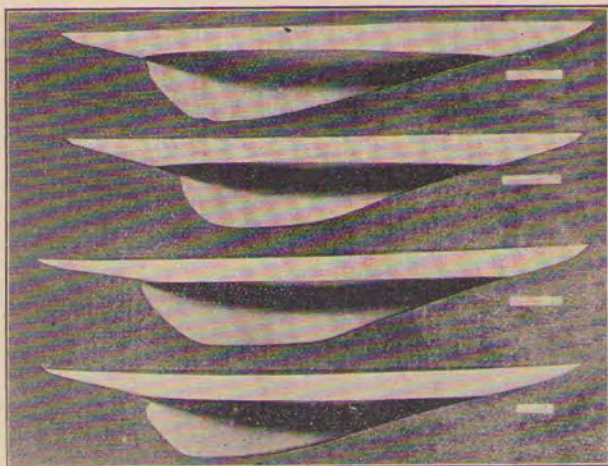


Den nye „Shamrock“ viser sit Ansigt.



Sir Thomas Liptons nye »Shamrock V« er her ude for at sejle for første Gang.

Amerikas Haab.



Øverst »Weetamoe«, derefter »Enterprise«, »Whirlwind« og »Yankee«.

Til Efteraaret skal der i Amerika sejles om "Americas Cup" mellem en amerikansk Yacht og Tekongen Sir Thomas Liptons Yacht „Shamrock V“. Amerikanerne har til dette Formaal bygget fire Yachter, hver med et Sejlareal paa 7500—7600 Kvadratfod. Den ene af disse Baade „Enterprise“, er netop blevet færdig fra Jacobs Værft ved City Island, New York. Den har en Vandlinie paa 80 Fod imod „Shamrock“s 81 Fod og en Mast med en Højde paa 168 eng. Fod. De tre andre amerikanske Yachter har en større Vandlinie, idet „Weetamoe“ er paa 83 Fod, „Yankee“ paa 84 Fod og „Whirlwind“ paa 85

Fod. „Enterprise“ er bygget af et Syndikat af amerikanske Yachtmænd med Harold Vanderbilt i Spidsen, og Wm. Starling Burgess har tegnet Yachten. Der skal nu finde en Udtagelsesmatch Sted mellem de fire amerikanske Yachter om, hvem der skal forsvare Amerikas Farver.

Den nye Bro over Allsund.



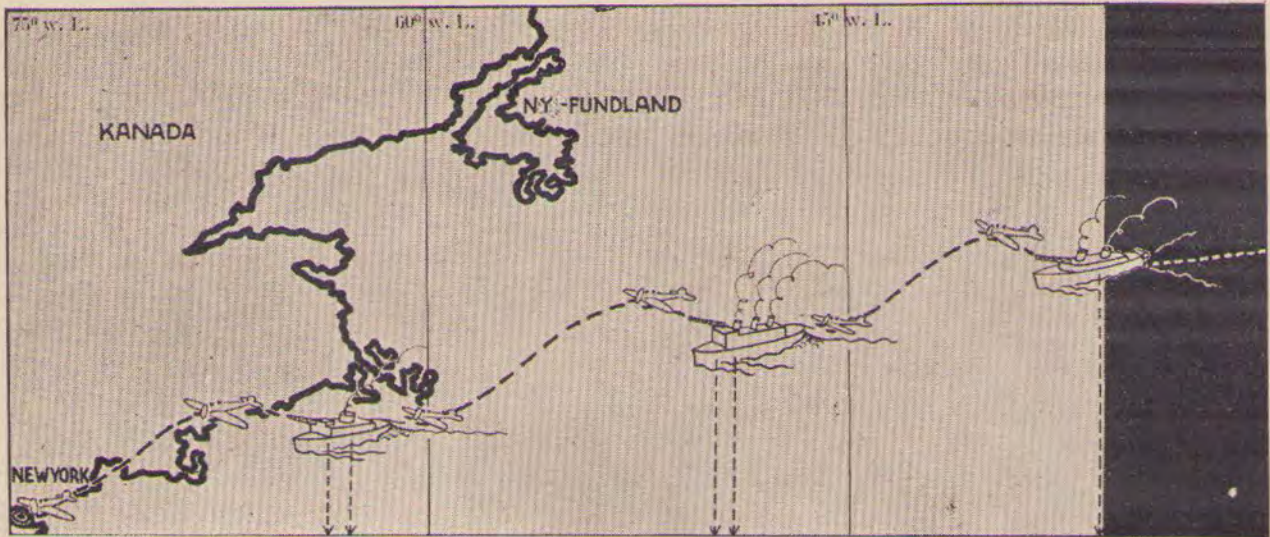
Det store Broarbejde ved Allsund, som paabegyndtes 1924, faar en samlet Længde af 300 Meter. Broen skal være baade en Jernbane- og en Færdselsbro. Omkostningerne anslaaes til mellem 2 og 3 Millioner Kr. Paa vort Billede ser man Deltagerne i det store Arbejde, fra venstre til højre: Direktør *Jensen* fra Allerup Maskinfabrik i Odense, Kaptajn *Johansen* fra „Pluto“, som ledede Transporten af de 3 Brofag, Ingeniør *Mortensen*, Ingeniør *Christensen*, som Tilsynsførende for Statsbanerne, Ingeniør *Stenberg* fra Svitzers, Ingeniør *Laugesen* fra Thrige i Odense og Ingeniør *Vilhelm* fra Allerup.

Hævningen af den sænkede tyske Flaade.

Det er nu over 10 Aar siden, at den største Del af den tyske Flaade af dens egne Officerer blev sænket ved Scapa Flow. Umaadelige Værdier blev herved sendt til Havets Bund; men en smart Amerikaner, Metalhandleren *E. H. Cox*, fik den Idé at lave en god Forretning paa Hævningen af disse Skibe, idet han — efter først at have bragt dem op til Havets Overflade igen — vilde sælge dem som gammelt Metal. Først prøvede han at hæve Torpedobaadene ved Hjælp af Kraner; men Kæderne sprængtes. Saa lod han mægtige Ankerkæder lægge omkring en af Torpedobaadenes Køl. Ankerkæderne brast. Endelig lykkedes Eksperimentet ved Hjælp af særlig stærkt konstruerede Staaltove — Hævningen varede dog seks Uger. De herved indvundne Erfaringer gjorde imidlertid Arbejdet ved Hævningen af de følgende Baade lettere, og efterhaanden bjergedes tyve af de mindre Skibe. Alt dette gik forholdsvis let i Sammenligning med de Anstrengelser, der var nødvendige for at bjerge det mægtige tyske Flagskib „Hindenburg“. Allerede Forberedelserne kostede ikke mindre end 150.000 Dollars. Lidt efter fulgte saa Krydserne „Moltke“, „Seydlitz“ og „Kaiser“. Alle dukkede de op af Vandet med Kølen opad. Dette — vistnok Historiens største — Bjergningsarbejde har været en ualmindelig god Forretning for Mr. Cox. Af Sagkyndige opgives, at Værdien af et enkelt af de bjergede Skibe ved Videresalg som gammelt Jern beløber sig til ca. 350.000 Dollars.



Over Atlanterhavet i fem

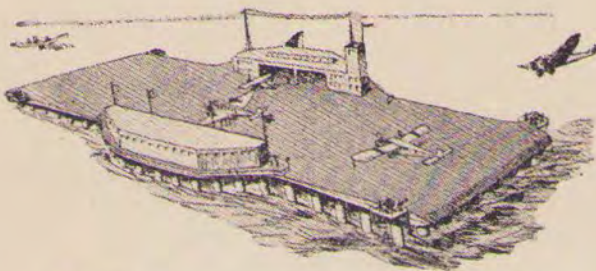


23⁰⁰ mellemeuropæisk
Tid (17⁰⁰ amerikansk
Tid). **Landing.**

17⁰⁰ 16⁰⁰ Melle-
Start Landing.
igen. 4500 km.

10⁰⁰ 9⁰⁰ Melle-
Start Landing.
igen. 3450 km.

3⁰⁰ 8 Timers natlig
Start Hvile om Bord
igen. paa Skib.

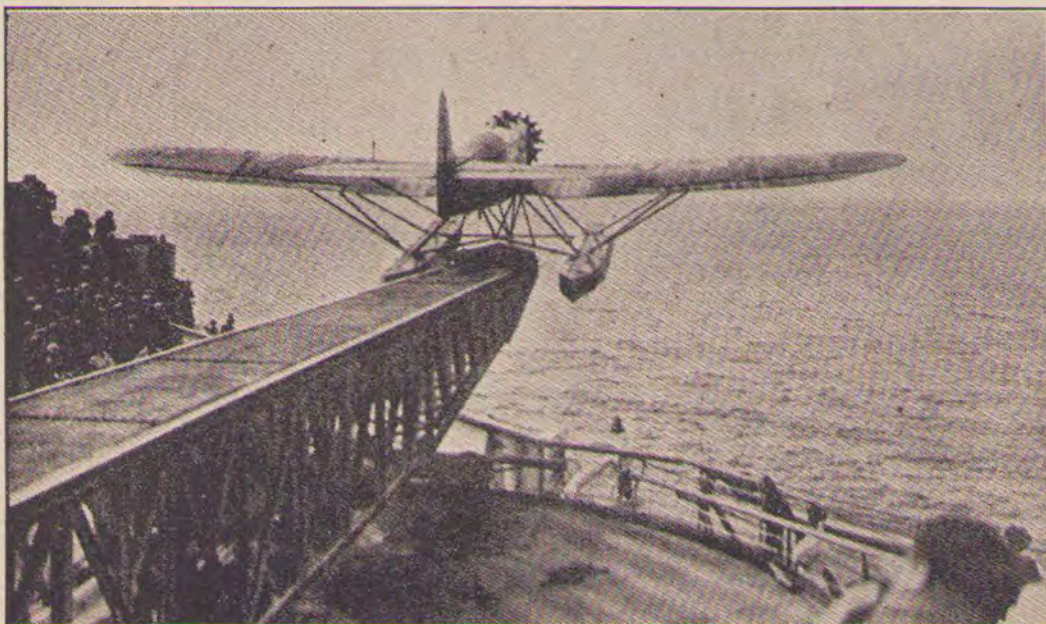


Projekt til en svømmende Ø for Land-Flyvemaskiner.

LINDBERGS Flyvning over Atlanten var en Sports-
bedrift af høj Grad. Men Flyvemaskinerne er
endnu ikke teknisk nok udviklede til at kunne optage
Konkurrencen med Atlanterhavsdamperne og tage
over Oceanet med Gods og Passagerer i eet Stræk,
om end de allerede nu er store nok og stærke nok til
at føre baade Gods og Passagerer lange Strækninger.
Hvis de skal over Atlanten med almindelig Handels-
og Persontrafik, maa det ske med Mellemlandinge.
Det er et saadant Projekt om svømmende Øer, man
i Øjeblikket arbejder paa fra amerikansk Side, hvor

man i Øjeblik-
ket er velforsy-
net med Kapi-
tal (15 Milli-
oner Dollars).
Selv om Kapi-
talen er nok
saa stor. er
denne Plan
imidlertid
langt ude i
Fremtiden.

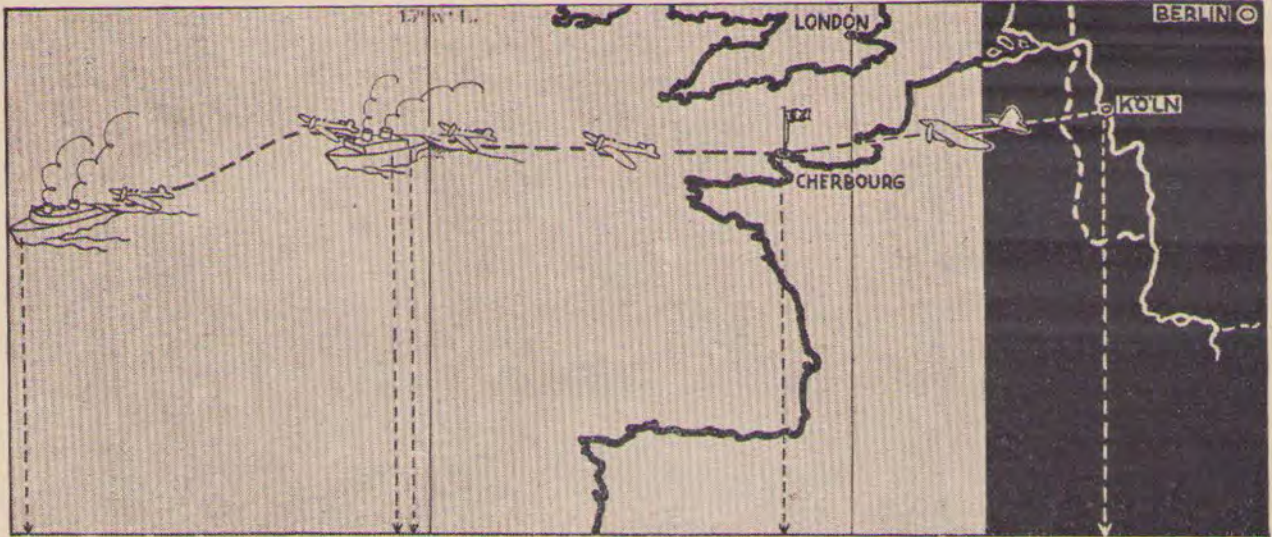
Derimod sy-
nes der at væ-
re mere Me-
ning i den Tan-
ke, som ogsaa
nu er fremme,
at de store At-
lanterhavs-



Flyvemaskinens Afspring fra Skibets Dæk.



Luftspring paa to Dage.



19⁰⁰ Mellem-
Landing.
2050 km.

13⁰⁰ 12⁰⁰ Mellem-
Start Landing.
igen. 1000 km.

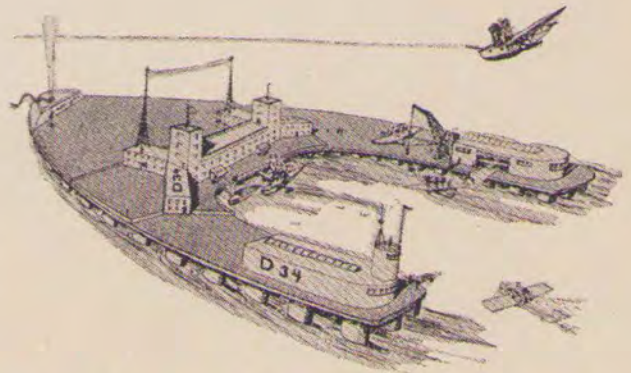
6⁰⁰ Morgen.
Start fra
Vandet.

1⁰⁰ Nat mellem-
europæisk Tid:
Start.

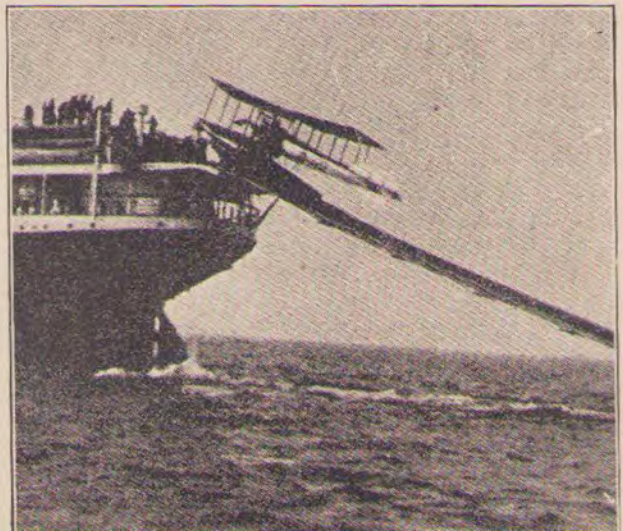
dampere alle skal udrustes med Start- og Landingsanlæg for Flyvemaskiner. „Bremen“ førte sidste Sommer en Flyvebaad med, som blev afskudt ca. 1000 km fra den amerikanske Kyst og derfor naaede ind med Postsækken over 24 Timer før Damperen. Norddeutsche Lloyd har samtidig gjort interessante Forsøg med en Glidebane, til at Flyvebaade kan lande om Bord. Denne Metode vil man nu søge at fuldkommengøre, saaledes at der herigennem kan udvikle sig en *Hurtigpost-Flyvetjeneste Europa-Amerika*, uden at man behøver at ty til at anlægge kunstige Øer, idet hver Damper jo i Forvejen er en „svømmende Ø“, hvor Flyverne kan lande og starte fra paany. Fra Damper til Damper beregner man, at en Flyvemaskine kan tage Luftspring paa 1000 km mellem hver. Flyverne skal altsaa kunne lande paa de Dampere, de møder. Og Turen, som selv med „Bremen“ nu varer 4 Dage 14 Timer, skal derved kunne gøres paa 2 Dage.

Det kommer nok en Gang saa vidt.


Vi lever jo i en Tid, hvor Udviklingen paa alle Omraader sker med forbavsende Fart. Vi lever paa den Tid, da Menneskene for første Gang hævede sig ligesom Fugle over Jorden og gav sig til at flyve. Over Bjerge — over Have — ja helt op til Maanen med Raketflyvning vil man nu forsøge at naa paa den tekniske Menneskesnilles Ørnevinger. Saa hvorfor skulde man ikke ogsaa faa faste Hurtigruter over Atlanterhavet. De vil dog kun kunne faa Anvendelse til Eksprespost og ikke kunne konkurrere Skibene ud, lige saa lidt som Jernbanerne paa Landjorden.



Projekt til en svømmende Ø for Flyvebaade, automatisk drejelig efter Vindretningen.



Landings-Anlægget om Bord paa „Lützow“:
En 30 Meter lang Glidebane.



LONDONS NYE DOK

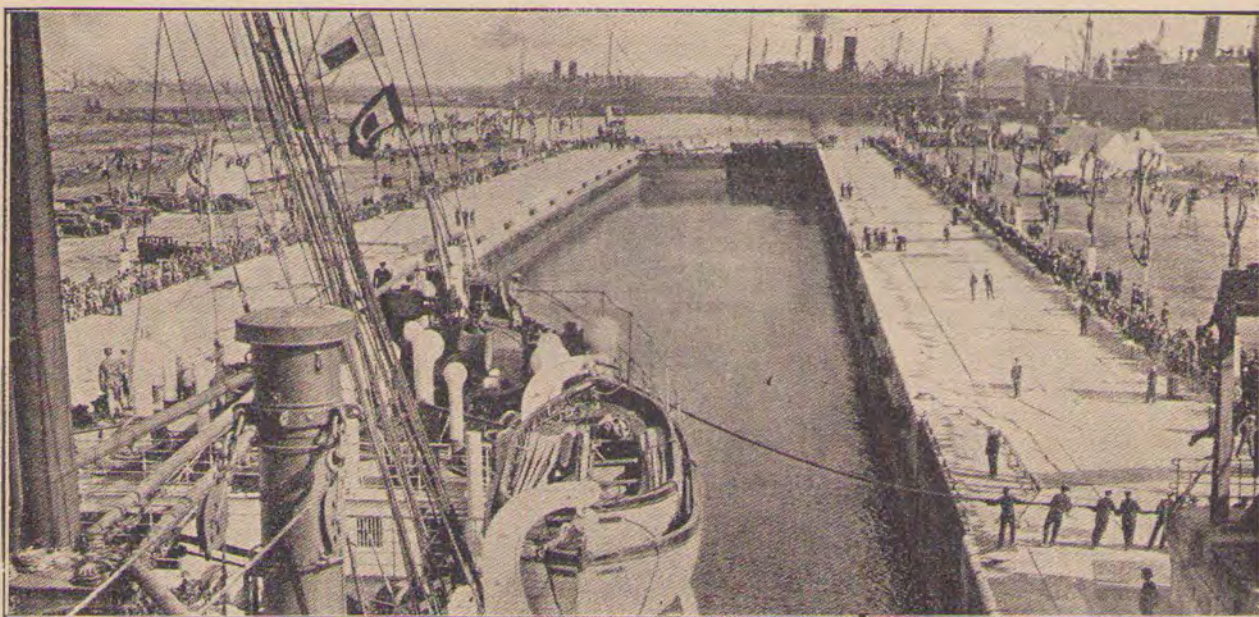
OLD ENGLAND anstrenger sig for at genvinde det Handelsherredømme, som er Imperiet værdigt, og som de amerikanske Dollars har truet saa farligt siden den Verdenskrig, hvor den eneste Sejrherr netop var de amerikanske Dollars.

Den store, britiske Varesesse, som i Aar er bleven en Succes, større end nogen Sinds, viser, med hvilken Kraft Verdensriget nu tager sig sammen. Et sidste Udslag af denne stærke,

stige Bassiner, og distribueres her af Dokmyndighederne til lange Kajarme, som rager ud i Bassinerne paa Kryds og Tværs.

Saa tidligt som i 1699 byggede man den første — „Commercial Dock“ — og der gik mere end hundrede Aar, før man vovede sig paa den næste, men saa kom Dampskibet en Dag sejlene op ad Themsen, og efter „West India Dock“ i 1802 fulgte Slag i Slag 8 til, hvoraf den sidste er fuldendt.

Hvad dette Kæmpeanlæg har kostet af Penge og Anstren-



Orient-Liner «Oronsay» sejler ind som det første Skib i den nye London-Dok «Tilbury».

sejge, britiske Vilje er den nye Udvidelse af Londons Dokker, hvorved Verdens største By er kommen paa Højde med sin Stilling som Søfartscentrum i Shipping-Verdenen.

Det er de færreste Londonere og slet ingen af vore Valby-Englændere, der kender noget til Londons Dokker. De er en Verden for sig. En Londoner sagde fornylig til mig: „Naar jeg skal være ærlig, saa har jeg aldrig set eller været i Dokkerne.“ Et Kik ind i Londons Dokker er som et Kik ind i Klodens stadig drejende Kværn. Her er ikke alene selve Londons Spisekammer, her er en Kæmpestabelplads for Varer fra og til hele Verden. Har Europa endnu en Chance i Kapløbet med U. S. A., saa hedder Chansen: England — og et af dens Fornavne: Londons Dokker. Der løber endnu et af Verdensmekanismens store Tandhjul, og trods haard Konkurrence fra saavel den vestlige som østlige Side af Verden, saa er der ingen Takker sprunget. Hjulet snurrer godt endnu.

Paa Trods af al Naturlighed er det lykkedes for London at anlægge — i sin Art — Verdens største Havn. Der findes i Øjeblikket ca. 23 danske Mil Kajside, hvor Fartøjer i alle Størrelser kan lægge bi og aflade, og stadig er Havnen under Udvidelse. Fjerdingveje — halve Mil sejler Skibene fra Floden ind i Landet — i Byen. Gennem Porte, der ikke er større end lige netop nødvendigt, lukkes Skibene under Flod ind i kun-

gelse, gør man sig ikke noget Begreb om. New Yorks Havn har Vorherre jo anlagt, og selv om den ved sin langt større Overskuelighed kan virke mere millionstadsagtigt, saa kan den automatiske Præcision, hvormed Vandportene aabner sig for Indgangs-Bassinerne til Londons Dokker, den majestætiske Ro, hvormed de mægtige Skibsskrog glider frem, de knappe Kommandoraab i den kirkelige Stilhed paa en helt anden Maade faa Tilskuerne til at forundres. Her ser den engelske Jernvilje uden Floskler tværs igennem Ens Person! Vi har ikke nogen Havn, men vi kan jo lave én! Og saa laver de den.

Med den Vilje og Stædighed, hvormed man har gravet sig en Havn nu midt i Byens Hjerne — og vedbliver at grave — har ikke været af den daarlige Slags. Den alene bærer Æren for, at London gennem Tiderne har hævdet sin umaadelige Overlegenhed som Verdens største Markedsplads. Saa tidligt som i Aar 61 efter Kristus beskriver en romersk Forfatter London som en By, der er fyldt med Købmænd og fremmede Skuder. I 1929 lossede og lastede næsten 10,000 Skibe — eller ét i hver Time af Døgnet Aaret rundt. Der passerede en Flaade med en samlet Tonnage af over 50 Millioner Tons, og Værdien af de Varer, der bragtes ud og ind, beløb sig til næsten 10000 Millioner Pund Sterling.

Hun var smuk, farlig, forførende smuk. Hun var en spansk Danserinde med gnistrende Stenkulsøjne ... Han var en norsk Kaptajn. — Læs Novellen i næste Nr.: „Kaptajnens spanske Æventyr“.



SKJULTE MILLIONER

Af H. Trolle Steenstrup.

KAP ST. VINCENT, paa Madagascars Vestkyst. Vraget af et gammelt Skib er strandet og staar fastklemt mellem Klipperne paa Havets Bund. Guld og Sølvmonter skylles hyppigt i Land, og det formodes, at der endnu ligger betydelige Summer gemt i eller under Skroget.

Tobermory Bugten paa Mull-Øen, Vestskotland. Vraget af den spanske Armadas Skatkammerskib, Florencia, der siges at have haft tredive Millioner i Mønt ombord, ligger her dybt nede.

Guatavitasøen, nær Bogota, Columbia. Her formodes „den gyldne Mands“ Skatte at ligge gemte. For at faa Guldet op fra Søens Bund maa Søen tørlægges, hvad der udkræver Boringen af en Tunnel gennem de omliggende Bjerge.

Auckland Øerne, stik Syd for New Zealand. I Farvandet heromkring grundstødte og sank Sejlskibet General Grant, paa Vej fra Australien til London, i 1866. Skibet havde 50,000 Uncer Guld i Lasten. Søen skyllede Vraget ind i en stor Klippehule, og kun faa af de Ombordværende slap fra Skibbruddet med Livet. Disse blev først reddet fra den ubeboede Ø efter atten Maaneders Lidelser. Skibets Skrog befinder sig endnu i Hulen, men Strømmen og den vældige Brænding har hidtil umuliggjort Dykkernes Arbejde, skønt der aarlig udsendes Ekspeditioner fra Sidney.

Juan Fernandez, kendt som Robinson Crusoes Ø. Talløse Skatte siges at være skjult i en Bjergkløft, ligesom Vraget af en spansk Galleon, lastet med Guld i Barrer fra Peru, menes at ligge tæt ved Kysten.

Luzon, en af Philippinerne. Nær Calumpit, i Sumpene ved Rio Grande, skal den kinesiske Mandarin Chan Lee Suey have nedgravet sine ufattelige Skatte, hvoriblandt et uvurderligt Perlehalsbaand, kort Tid efter Manilas Erobring af Englænderne i 1762.

Vigobugten paa den spanske Kyst. En spansk Flaade, lastet med Sølv og Guld til en Værdi af 100 Milioner, blev sænket her af de forenede Hollændere og Englændere i 1702. Fra engelsk Side hævdes det, at man med Sikkerhed ved, at den sænkede Flaade havde 28 Millioner Pund Sterling ombord. Det hedder herom: I 1702 var ingen Guldskibe kommen fra Vera Cruz til Spanien i tre paa hinanden følgende Aar, da Spanierne frygtede de engelske Kapere og Fribytere, og først da en fransk Krigsflaade afgik til Mellemerika for at eskortere de spanske Skibe, turde man stikke i Søen med Cadix som Maal. Flaaden talte 32 franske Orlogsmænd og 17 Skatte-Skibe. I England havde man faaet Nys om dens Afgang og ufortøvet udsendt en Flaade paa 27 Skibe for at opbringe det rige Bytte. I Datidens Krøniker skildres Spændingen i livlige Farver. Saa stor var den franske Konges Ængstelse, at han sendte andre Skibe afsted med Bud om at ændre Kursen hyppigt for paa den Maade at undgaa de skændige engelske Røvere. Et af disse Skibe kom i Sigte af den fransk-spanske Flaade, og der afholdtes straks et Krigsraad ombord i Flagskibet

Denne Liste er Penge værd. Paa de angivne Steder formenes uhyre Skatte i Penge, Guld og Sølv at være gemt, glemt, nedgravede eller sunkne.

Gem Listen i Tegnebogen.

„Capitana“. De franske var af den Mening, at siden Ludvig den Fjortende havde paa- taget sig at indestaa for de spanske Skibes Ladning, burde man sætte Kursen mod en fransk Havn, eventuelt Rochelle, men Spanierne frygtede, at naar Flaaden først laa i fransk Havn, vilde der opstaa Vanskeligheder med at faa Skattene frigivet. Man indgik derfor et Kompromis ved at mødes paa Halvvejen, og Resultatet af Raadslagningen blev,

at man skulde styre mod Vigobugten paa Kysten af Galicia. Hertil ankom man uden videre Uheld, men saa forblindet var de spanske Købmænd i Cadix, at de forlangte, Flaaden skulde forblive liggende ulastet i Vigobugten, indtil den engelsk-hollandske Flaade var sejlet hjem. Denne Tøven kostede Spanierne den største Skat, der nogen Sinde var ført over Havet, som vi skal se af det følgende. Ked af at vente, og i den Tro, at Guldskibene var gaaet under, var den engelske Flaade langt om længe afsejlet og godt paa Vej mod de hjemlige Strande, da en af Orlogsmændene, Pembroke, der var faldet ud fra Hovedstyrken, under Opankring paa Reden ved Lagos fik Nys om, at den eftersøgte Flaade var ankommen i god Behold og laa i Vigobugten i Ly af Forternes Kanoner. Pembroke stod øjeblikkelig til Søs for at bringe Meddelelsen til Admiral Rooke, og denne var ikke længe om at overtale sin hollandske Kollega til at gøre fælles Sag om et Angreb paa Vigo. Den følgende Morgen landsattes 2,000 Mand Fodfolk med den Opgave at tage Vigoforterne, og saa godt gjorde de britiske Soldater deres Ting, at de bogstaveligt jog den spanske Garnison hovedkulds ud fra Forterne. Rooke ventede ikke til Forterne var tagne, før han satte Stævnen mod den i Bugten forankrede forenede fransk-spanske Flaade. Spanierne havde udlagt sammenlængede Bomme for at hindre Adgangen til den indre Red, men Rooke lod sig ikke standse. Han gennembuggede Bjælkerne og med en kraftig Blæst i Ryggen lagde han sig klods op ad de fjendtlige Orlogsmænd. Der var ikke Tale om at give det brede Lag, for saa sammenstuvet laa de franske Skibe, at det omtrent med engang kom til Entring og Haandgemæng. Mindre end en halv Time efter at Englænderne var løbet ind paa Reden, var Bugten Scene for et Helvede af Ild og Død. Paa utrolig hurtig Tid kom adskillige franske Orlogsmænd i Brand og sprang i Luften, medens de spanske Galleoner, som søgte at naa længere ind i Bugten og landsætte Skatten, blev forhindret heri af de engelske Landtropper, der beskød Spanierne med Musketild paa nært Hold. Saa saare ethvert af de franske Krigsskibe var sænket eller uskadeliggjort, gav Englænderne sig til med heroiske Anstrengelser at redde de spanske Galleoner. Man vidste, hvilke Skatte disse gemte i deres Indre, og man var ikke villig til at give Sagen op paa Halvvejen. Men den spanske Admiral, Don Manuel de Velasco, der havde mere Mod end Held, beordrede sine Folk til at stikke Ild paa Skibene, og saaledes gik det til, at den største Guldladning,



— Sig, at De har læst det i „Vikingen“!



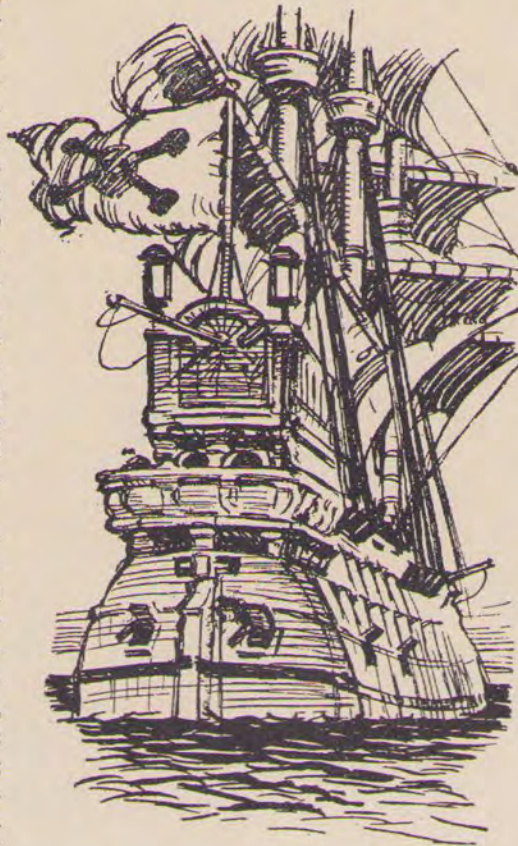
der nogen Sinde var ført over Havet, sank lige for Øjnene af de gridske Englændere. Dagen efter det blodige Søslag (der faldt 800 Englændere og Hollændere og saaredes omtrent lige saa mange, medens Fjendens Tab androg ca. 2,000) sendte man Dykkere ned for om muligt at redde nogle af de sunkne Skatte. Man fandt dog intet, og kort derpaa stod Flaaden hjem, slæbende den uskadte Galleon Tauro med sig. Om Tauro skrev Bladet Post Bay den 19. Jan. 1703: — I Galleonens Last blev fundet Guld og Sølvbarrer til en Værdi af fire Millioner.

Alle Samtidens Kronikører synes enige om, at kun en ringe Brøkdel af Guldgalleonerne kostbare Ladning blev reddet, og det er paa Grundlag af Datidens Dokumenter, man endnu ofte sætter kostbare Bjergningsforsøg igang. Tre spanske Officerer, der havde været ombord i Guldflaaden, erklærede under Søforhøret i London, at man havde haft Metal ombord til en Værdi af mindst 9 Mill. Pund Sterling, men denne Sum synes altfor lavt ansat i Betragtning af, at der sædvanligvis udskibedes ca. 200 Mill. fra Centralamerika til spanske Havne, og at Galleonerne i 1702 lastede tre Aars opsamlede Skatte fra Minerne i de spanske Kolonier. Da Budskabet om Katastrofen i Vigobugten naaede til Paris, skal Ludvig den Fjortende have fældet Taarer og erklæret, at det kun var en Tiendedel af Skatten, man havde faaet i Sikkerhed, inden Galleonerne sank.

I de paa Søsletet følgende første halvtreds Aar gav den spanske Regering ialt tredive Koncessioner til Bjergningsselskaber, men faa eller ingen af disse udrettede noget næneværdigt. Den første, som viste Resultater, var en Franskmand Goubert, der efter utroligt Besvær fik halet et Skrog omtrent i Land. Det viste sig at være en af de sunkne franske Orlogsmænd, og saa ærgerlig blev Goubert herover, at han straks opgav al videre Eftersøgning. En Englænder Evans siges at have bjerget adskillige Sølvbarrer ved Hjælp af en selvkonstrueret Dykkerklokke, da den spanske Regering forbød ham at fortsætte med Arbejdet. Herefter betingede Spanien sig 80 pCt. af alt, der bjergedes, men en snedig Skotte omgik Loven ved at drikke Strandvagten fuld og sætte alle Sejl op, inden Skatteopkræverne fik Nys om Sagen. Noget senere rejste der sig et prægtigt Slot nær Perth i Skotland, og her forlyder det, at den heldige Skattegraver boede Resten af sin Levetid. — Slottet havde Navnet Dollarshuset. Ikke et Aar hengik nu, uden at der ankom nye Bjergningskompagnier til Vigo. Et af disse var amerikansk. Det paabegyndte Operationerne i 1822 paa en halvtredsaarig Koncession og arbejdede ufortrødent, indtil Spanien omsider i 1904 nægtede at forny Koncessionen. Alt, hvad Kompagniet hævdede, var en gammel, pilraadden Galleon, saa fyldt af Mudder, at Bunden gik ud, da Skroget naaede Overfladen. De sidste Eventyrere var to Italienerne, Pino og

Iberta, der i 1907 fik Koncession for otte Aar. Pino gik til Værks med største Grundighed og havde til Bjergningen ladet konstruere særlige Dykkerklokker, et fortræffeligt Hydroskop til at undersøge Havbunden og mange andre Maskinier. Selskabet var stærkt finansielt organiseret, og det lykkedes virkelig at hæve en af de sunkne Galleoner, Misericordia af Vera Cruz. Desværre viste dennes Ladning sig at have været kostbare Varer (ikke Metal), som Vandet og Tiden havde rustet, men Fundet bestyrkede Troen paa, at der i Vigobugten virkelig ligger en fabelagtig stor Skat.

Trinidad, i det sydlige Atlanterhav ud for Brasiliens Kyst. Øen er af vulkansk Oprindelse og særdeles vanskelig at naa, da en mægtig Brænding larmer mod dens Kyster. „The South



Et Piratskib med Dødningsflaget hejst.

Atlantic Directory" forsikrer, at Brændingen er utrolig høj og hyppig slaar over en Klippepynt, der er 200 Fod høj. Trinidad blev først betraadt af Halley (ham med Kometen), da han i Aaret 1700 var Kaptajn i den engelske Marine. Øens nøjagtige Beliggenhed er 20 Gr. 30' sydlig Bredde og 20 Gr. 22' vestlig Længde. En fabelagtig Skat siges at være nedgravet her i 1821 af de Pirater, som plyndrede Skibe, der bar peruvienske Rigmænds Ejendele bort under Frihedskrigen i Bolivars Tid. Hjemmelsmanden for den første Ekspedition var en finsk Baadsmænd, som døde paa Sømændshospitalet i Bombay i 1850. Paa sit Dødsleje gav han sin Kaptajn en omstændelig Skildring af Begivenheden samt et Kort, der angav, hvor Skatten skulde søges. Den hidtil bedst udrustede Ekspedition var den, der førtes af E. F. Knight i 1889. Før Knight stod ud med „Alerta“, bemanded med fire Sømænd og ni Amatør-Skattegravere, der hver skulde betale 100 Pund Sterling for Turen mod en passende Andel i det eventuelle Udbytte, modtog han en Skrivelse fra en dansk Skipper H. N. Ankersen paa Fanø. Ankersen oplyste, at han var bleven hyret med samt sit Fartøj af nogle Amerikanere

i Rio de Janeiro i Januar 1885 til at befordre dem ud til Trinidad. Amerikanerne foregav at ville undersøge, om der fandtes Guano paa Øen, men Ankersen fik snart Færten af, at Turen gjaldt den omtalte Skat. Han fraraadede Knight at landsætte Folk paa Øen, da der var Mangel paa fersk Vand der, og de omliggende Korallrev gjorde en Landing uhyre besværlig. I tre Dage maatte Ankersen vente, før de vovede at føre Baadene gennem den voldsomme Brænding.

Knight lod sig dog ikke afskrække, men satte ufortrødent ud paa sit Togt, der skulde blive det mest eventyrlige og underholdende af alle de Ekspeditioner, der er sejlet ud for at finde nedgravede Millioner.

Hermed slutter vor Beretning om, hvor de tabte Millioner muligvis kan ligge gemt. Nogle Værdier har man opsnappet, men endnu ligger Sløret over de største Skatte, og disse bliver sikkert heller aldrig fundne.

„Der sker mærkelige Ting paa Søn“. En Sømændshistorie fra Marquesas-Øen. I n. Nr.



ROM OG GENEVER

Tekst: Allan Larsen. Musik: Arnold Ringsted.
Tegning: Holger Andreassen.

Harmonika-Musik.

Ræk mig en Dram i mit Glas,
 Saa skal I høre Jens Tømmermand synge
 om en farlig, men lystig Sejlads. — —
 Om dengang jeg fo'r med „Laurine“ til Shanghai;
 et Under at endnu jeg lever, —
 for dertil fra Cuba er splitte mig lang Vej,
 at blot drikke Rom og Genever.

En Midnatstai fun jog henover Dækket
 og ribbede helt vor Mesan; — —
 samtidig saa vi, at Vandtanken lækked,
 mens vi drev paa et vredt Ocean. —
 Den viste sig tom, da vi end'lig fik pejlet,
 Tørst brændte i Halsen som Peber;
 „sørg blot for,“ sa' Skipper, „at Skuden bli'r sejlet
 til Shanghai paa Rom og Genever.“ — —

Saa slog han Hul paa et rundt lille Anker,
 der stod i hans egen Kahyt,
 et Middel saa godt mod tungsindige Tanker
 har jeg aldrig paa Landjorden nydt.
 Og aldrig som da har jeg nogentid tørstet,
 vi leved' en Maaned som Grever,
 hver Morgen og Aften blev Tænderne børstet
 i klukkende Rom og Genever. —

Sejladsen vared' i Uger og Dage,
 men end'lig tog Ankeret Bund, —

vi trak Lod om den Draabe, der var tilbage,
 den faldt i min tørstige Mund. —
 Vi jubled' som Børn over Rejsen var omme,
 „Laurine“ fik Flodlods og Slæber, —
 mens Skipperens Ankre var tørre og tomme,
 var vi fulde — af Rom og Genever.

Arnold Ringsted 14/4 1930.

Allan Larsen.





Var dette „København“s Skæbne?

Den farlige Sejlads gennem »De hylende Fyrer«

Af Sejlmager H. Schmidt, Bramminge.

PAA Kirkegaarden i Buenos Ayres stod en Skare af unge Sømand om en aaben Grav. Det var en ung dansk Sømand, der her stedtes til Hvile, langt fra Hjemmets Kyst. En Aftenstund var han blevet paakørt af et Tog paa Havneterrænet og fik herved saa svære Kvæstelser, at han døde paa Hospitalet, og nu, her ved hans Grav stod det danske Skoleskib „København“s Besætning for paa Landsmandsskabets Vegne at følge den døde til hans sidste Hvilested. Præsten, der forrettede Begravelsen, saa ud over den store Flok af unge sunde og livsglade Sømand, der vel hver for sig tænkte: „Godt at det ikke er mig!“ og med et Gys saa de ned i den mørke Grav uden at ane, at det ikke en Gang blev nogen af dem beskaaret at faa en saadan Grav til Hvileplads. Og dog, maaske var der en Anelse om noget mørkt og tungt, der ventede dem i Fremtiden. Præsten følte vel ogsaa noget lignende, følte, at de Ord, han her sagde, vilde maaske faa langt større Betydning for disse unge, der nu snart skulde ud paa den lange, farefulde Rejse til Australien. Derfor var det vel ogsaa, at hans Ord fik en saa manende vemodig Klang, idet han ud fra Ordene: „Sandelig, saa sandt Israels Gud lever, der er ikkun et Skridt mellem mig og Døden“ holdt en gribende Tale til dem om Livets korte Varighed og om, hvor nær Døden var selv de unge. Saa lød de tre hule Dump af Jord, der blev kastet paa Kisten, og enhver gik til sit.

Kort Tid efter, den fjortende December 1928, gik „København“ ud fra Buenos Ayres. I straalende Sol-skin blev den stolte Sejler af La Plataflodens skiddengraa Vande baaret ud mod det aabne Hav. Under Gaffelen vajede Dannebrog. Nu og da blev det sænket til en Hilsen for de forhipasserende Skibe. Ombord var man i Færd med at bringe alt i Orden til den forestaaende Rejse. Det var jo ingen Lystsejlad, de skulde ud paa, men alt var taget i Betragtning. Nede i Lastrummet laa Ballasten forsvarlig surret. Sejlene var nye og stærke. Tovværket og hele Riggens var af bedste Materiale. Skibet var saaledes i sødygtig Stand og klar til at tage en Tørn med „De hylende Fyrer“, som Sejladsen gennem 40 Grader Syd kaldes for. Det gik hurtigt med Strømmen ned ad Floden, og snart naaedes Udløbet. Paa venstre Side laa Byen Montevideo, og paa højre Side laa Fyrskibet „Engelske Banke“. Lodsens gik her fra Borde efter en hjertelig Afsked med Skibets Besætning. Fra Lodsbaaden hørtes Raabet „Lykkelig Rejse“, Dannebrog sænkedes til en sidste Hilsen, og saa begyndte Travlheden om-

bord. Sejl efter Sejl blev sat, og for en let Brise gled det store Skib ud paa det aabne Hav, ud paa den sidste, skæbnesvangre Rejse. Svære fra Syd kommende Dønninger fik Skibet til at løfte sin Stævn højt mod Sky og saa atter at bore den ned imod Dybet, som om det vilde gaa lige til Bunds; men let, som det var, gled det op over Dønningen uden at tage en Draabe Vand ombord. Landet forsvandt mere og mere af Sigte. Flaget blev strøget, ingen anede, at det var for sidste Gang. Solen sank ned i Vest, indover Pampas vidtstrakte Sletter, og Tropenattens hurtigt tiltagende Mørke sænkede sig over Havet. Snart forsvandt Skibet i Skumringen, kun efterladende sig en skummende Kølvandslinie, der dog snart jævnedes ud, og sporeløst var Skibets Vej over Havet.

Det er en Nat lige før Jul. For en frisk Brise glider „København“ afsted. Havet er meget uroligt, tunge Dønninger kommer rullende og ligesom kærtegner Skibets Sider og Ræling. Søen har sine „Fløjelspoter“ paa. Klørerne er skjulte; men de er der, og naar Stormen, som de varsler om, kommer, saa bliver disse blanke, bløde Dønninger til fraadende, hvidtoppede, rasende Bølger, der ikke længere kærtegner, men knuser.

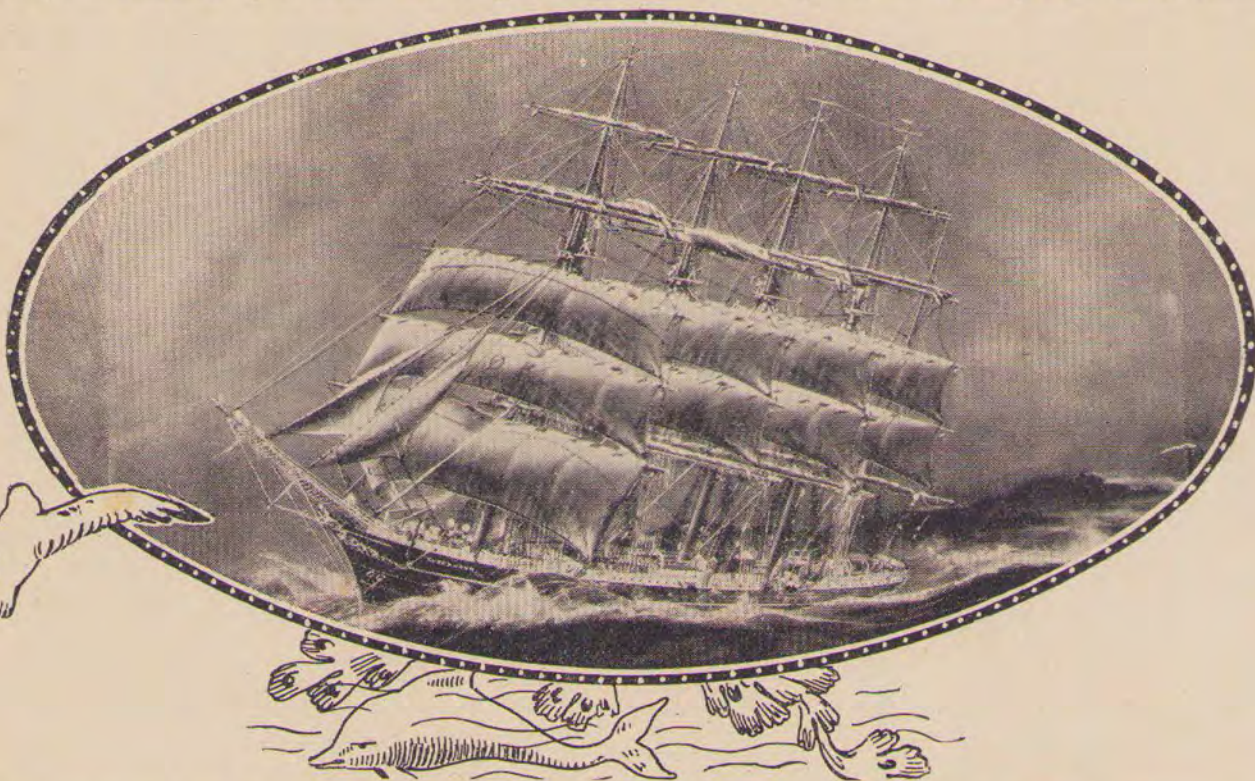
Trods den friske Brise er Luften tung og trykkende, ligesom ladet med Elektricitet, der glimter da ogsaa af og til et Lyn i det fjerne. De af Mandskabet, der har Vagt paa Dæk, gaar frem og tilbage. De taler om Julen, som nu er nær forhaanden, og om den sidste Jul. Saa gaar Samtalen i Staa. Tankerne gaar paa egen Haand. En underlig trykket Stemning lægger sig over dem alle. Er det mon den tunge, med Uvejr ladede Luft? Er det Julen og Tanken om Hjemmet? Eller aner de, disse unge? Aner de mon, at noget mørkt, ondt og uhyggeligt er i Vente? Et Skrig lyder fra Havet, flere følger efter, uhyggelige, klagende Skrig, der stiger op fra Dybet. Forfærdet ser de unge paa hverandre. „Hvad er dog det?“ Saa aander de lettet op. Det er jo bare Pingvinerne, der skriger. Men aldrig synes deres Skrig at have lydt saa uhyggeligt som i denne Nat. Barometret falder, og den vagthavende Styrmand kalder paa Kaptajnen, der straks kommer paa Dæk. Snart lyder Ordren til at gøre Sejl fast. Det gaar hurtigt fra Haanden. Tovværket hviner i Blokkene, og saa gaar de unge til Vejrs. Deroppe paa Raaen arbejder de med feberagtig Iver for at faa Sejlet gjort fast; thi det er nu klart, at et Uvejr, en „Pampero“ nærmer sig. De ka-



ster et Blik ned i det svimlende Dyb under dem, alt er Bælgmørke. Kun Vandet lyser, idet det bruser om Stævnen og langs Siderne, og utallige lysende Pletter tilkendegiver Pingvinernes Tilstedeværelse, kun utydeligt høres deres Skrig herop. Lynene bliver nu hyppigere. Da er det pludselig, medens de ligger heroppe paa den gyngende Raa, at de ser en aaben Grav derinde paa Kirkegaarden i Buenos Ayres. De hører Præstens Ord: „Der er ikkun et Skridt mellem mig og Døden“, og en Gysen farer igennem dem. Hvad er nu det for nogle sære forvirrede Tanker? Nede fra Dækket høres Raabet „Alle Mand paa Dæk“. Det er blevet blikstille, og de endnu ikke fastgjorte Sejl

alt var af bedste Materiale, og saa, der midt i Pamperoens hylende, brølende Helvede gik den stolte Sejler til Bunds med sin 60 Mand store Besætning. Det hele varede kun faa Minutter, saa fo'r „Pampero“ videre ud over Havet, og ve det Skib, den mødte paa sin Vej.

Morgensolen kastede sine første Straaler over Havet, der nu laa roligt og stille. Himlen var skyfri og klar, Luften rensset og ren. Store Flokke af Pingviner plaskede af Sted gennem Vandet, nu og da lød der ligesom Frydeskrig, idet de boltrede sig, belyste af Solens Straaler. Ethvert Spor af Nattens Tragedie er udslettet. Dog nej. En Redningskrans driver rundt,



hænger slappe ned. I det fjerne høres en buldrende Lyd. Skibet vælter sig rundt i den høje Sø, uden Støtte af Sejlene, der slaar med tunge Slag mod Master og Stænger. Ordre gives. Et Par stærke Vindstød, og saa er Uvejret der. En „Pampero“ af værste Slags. Vinden hylede gennem Riggens. Regnen strømmede ned, og Lynene glimtede ustandseligt. Høje, fraadende Bølger kom brølende og ramte Skibet med frygtelig Kraft. Skibet lystrede ikke længere Roret, men vedblev at krænge over. Et storslaet Syn var det at se det store Skib prøve Kræfter med Elementerne. Naar de skarpe Lyn oplyste Omgivelserne, saa man Mandskabet klynge sig fast til luv Ræling, medens de angstfuldt ventede paa, at Skibet skulde rejse sig igen eller Uvejret drive over. Dog, for at Skibet igen kunde rette sig op, var det nødvendigt at mindske Sejlpresset, enten ved at disse selv vilde blæse itu, eller ogsaa kaste los Skøder og Fald. Men

hævet og sænket af de lange, bløde Dønninger. Var den revet løs fra sin Plads med Vilje? Havde et Menneske med Døden for Øje grebet den som et sidste Haab om Redning? Der lyder tunge Vingeslag. Det er Luftens Konge hernede, Albatrossen, den har ogsaa set den drivende Bøje, og maaske vejrer den Bytte, dog skuffet flyver den videre. Da Juletræerne tændtes i de mange Hjem her i Danmark, og Tankerne i den hellige Aften gik til de kære, som nu ombord i det store Skib var paa Vej til Australien, da anede ingen, at Havet havde taget dem i sin kolde Favn. Sporløs var Skibets Vej over Havet, og sporløst forsvandt det. Der, hvor det gik til Bunds, lyder nu kun Albatrossens hæse Skrig, og Pingvinerne synger i uvejrssvangre Nætter deres Klagesange hen over et stormpisket Hav. Danmark sørger over Tabet af det stolte Skib. Dog størst er Sorgen over de 60 Mand, som fandt Døden dernede i det sydlige Atlanterhav.



Kaptajnen, der blev Konge paa en Ø

En mesterlig Sø-Novelle, skrevet af den raske, unge amerikanske Pige, der er Forfatterinde til „*Skipperens Datter*“ eller „*17 Aar paa Havet med min Far*“.

DET var tilfældigt, vi kom til *Ono Lavue*. Efter en Uges Storm var vi kommen ud af Kurs, og da vi en Morgen saa Land, var det *Ono Lavue*, en ensom Ø i Sydhavet. Da vi kom nærmere, saa vi Palmetræerne og Højene med de tropiske Skove, som fik Øen til i Afstand at se ud som et uldent Hoved paa en Indfødte. Fatter fik travlt med Kortet og sagde straks: „Det maa være *Ono Lavue*. Jeg har altid tænkt, jeg vilde komme her en Dag.“ Han satte sin bedste Mand til Udkig og tog selv Roret, fordi, som han sagde, *Ono Lavue* havde et ondt Navn som en Kirkegaard for Skibe, der vovede sig ind over de farlige Korallrev, som vogtede den. „Jeg har ikke i Aarevis hørt om, at der har været noget Skib her ad disse Kanter, men i mine unge Dage plejede de at fortælle Historier om Perler og andre saadanne Ting, man kunde købe her, hvis man turde.“

Længe før vi var naaet tæt nok ind til at se den lille Landsby, der laa som en Rede mellem de to Høje, fyldtes Luften af den vilde, berusende Duft af de tropiske Frugter, af Durian og Lilier. Den underlige lumre Lugt trak Sømand nærmere som en lokkende og dog skrækindygdende, frastødende, farlig Havfrue. Det var Tropernes særegne, frygtelige Lugt.

Ono Lavue var formet som en Halvmaane med den højeste Top i Midten, og med den eneste Boplads ind i Halvmaansens Runding. Udenfor skummede Korallrevene. Og tre Steder stak Masterne af Vrag op af Vandet som truende Advarsler.

Fader sejlede forsigtigt op og ned langs Kysten og turde ikke gaa ind lige straks. Han ventede paa de Indfødte. Vi kunde se dem samle sig paa Strandbredden om deres Kanoer, men de vilde ikke komme ud til os og handle.

„Aldrig set Indfødte opføre sig paa den Maade,“ mumlede Fader, „hvad i Alverden kan der være i Vejen?“

Saa brød der pludselig en Ild løs paa Øens højeste Punkt, aabenbart et Faresignal. „Maaske er det en strandet Skibsbesætning, som sidder der oppe og ikke kan komme væk fra Øen? Maaske vil de Indfødte ikke hjælpe dem?“ mente Fader, „vi maa se at finde ud af dette her.“ Og han sendte selv et Ildsignal op til Svar.

I ti Minutter hændte intet. Saa flammede en ny Ild op et andet Sted længere Syd paa. Medens vi undrede os over dette, sprang Flammerne frem fra en tredje Ild, en fjerde og endelig en femte, indtil der var en Linie af Ild fra det

Det har været diskuteret om, hvorvidt „*Skipperens Datter*“ („*17 Aar paa Søen med min Far*“), som er skrevet af en rask ung amerikansk Pige, mest er Digt eller mest Virkelighed. Vi gætter paa, den er lidt af hvert. Men hendes Historier er spændende. Miss *Joan Lowell* har levet paa Havet i sin Faders Windjammer lige til sit 17de Aar og oplevet lidt af hvert. Hendes Liv og Levned, „de 17 Aar paa Søen“, fortalt fornøjeligt af hende selv, er fornylig udkommen i Amerika og har vakt stor Opsigt. Gyldendal har nu udsendt Bogen i dansk Oversættelse.

Efter at den er udkommen, har hun skrevet denne Novelle, der er usædvanlig godt turneret af en ung Pige. Da hun er Søens nyeste Forfatternavn, tænker vi, Novellen vil interessere „*Vikings*“s Læsere.

højeste Punkt paa Øen ned til den yderste Sydspids. Og hele Tiden stod de Indfødte imens paa Strandbredden uden at gøre den ringeste Mine til at sætte saa meget som en Kano ud.

Fader var ilde til Møde. „Det kan ikke være strandede hvide Mænd,“ sagde han og rystede paa Hovedet.

Saa raabte han pludselig og gav Ordre. Vi ændrede Kursen væk fra Øen, saa hurtigt vi kunde.

Knapt en Time efter kom Stormen. Vi havde rundet Øens Sydspids, og i fire Dage maatte vi kæmpe imod Stormen, men vi var langt uden for Revene. Saa den fjerde Dag lagde den sig lige saa pludselig, som den var begyndt. Vi var frelst.

„Jeg vil tilbage til *Ono Lavue*,“ sagde min Fader paa den fjerde Dag. „Nu forstaar jeg det, min Pige. Ser du, hvem det nu end var, der satte det Signal op, saa maa det have været en, der vidste, at Stormen vilde komme, og som derfor advarede mig. Hvis jeg var bleven inde ved Øen, saa vilde vort Skib være bleven hugget i Stumper og Stykker til Pindebrænde paa Revene. Der maa have været nogen paa Øen, som forstod dette.“

„Tror du, der er hvide Mænd paa Øen?“ spurgte jeg.

„Jeg ved ikke, min Pige, men nu skal vi snart finde ud af det. Jeg skylder vort Skib og vore Liv til hvem det nu end har været, som satte den Ild op, og jeg vil sende en Present i Land for at vise min Taknemlighed.“

Nogle Dage efter hen ad Solnedgang nærmede vi os Bopladsen paany. Igen saa vi de Indfødte samle sig paa Strandbredden, men denne Gang roede de ud mod os i deres Kanoer, som var tungt belæssede med Brødfrugter, tørrede Fisk og Kokosnødder.

„Se,“ raabte jeg til Fader, da jeg saa den største af Kanoerne nærme sig os.

„Den Kano der i Spidsen for alle de andre er dekoreret med Blomster og Skaller. Det maa være Høvdingens.“

Fader saa gennem Kikkerten. „Det er en hvid Mand, der er Høvding. Han har en Kvinde med.“

Da de kom tæt hen til vort Skib, kunde jeg se dem. Det var en hvid Mand og en indfødte Kvinde. Begge havde Blomsterkranse om Halsen.

I Australien har jeg engang set en Løve i et Bur. Da jeg nu saa paa den hvide Mand, kom jeg til at tænke paa Løven. Der var en Værdighed, Kraft og Stolthed over ham,



som han sad der lige som en Konge. Han betragtede vort Skib med stor Nysgerrighed.

„Ahoj der,“ blev der raabt paa Engelsk nede fra Kanoen. „Kaptajn Jeffery hilser jer.“

„Ahoj!“ raabte Fader.

Kanoerne holdt nu alle langs Skibssiden. De Indfødte kravlede op ad Stigen. Nede i den store Kano rejste den hvide Mand sig op, og jeg kunde nu se, at han kun havde eet Ben. De andre hjalp ham op ad Stigen. Og da han stod paa Dækket, kunde jeg se, det var en Kæmpe, som ragede højt op over alle de Indfødte og et Hoved højere end nogen om Bord. Jeg stod tæt ved Siden af ham og iagttog ham nøje, og jo mere jeg saa paa ham, des mere kom jeg til at tænke paa Løven, mest paa Grund af hans Øjne, der havde en Glans som hos en Mand, der er sig fuldt bevidst, at han er en Konge.

Han hilste venligt paa Fader, som takkede ham hjerteligt, fordi han havde advaret os mod Stormen.

„Det er et smukt Skib,“ svarede han, „det faar mit gamle Ben til at føle sig ungt igen.“

„Hvor længe har De været strandet her?“ spurgte Fader.

„Strandet? Det er 11 Aar siden, jeg kom her for at handle.“

„Men kunde De ikke være kommen væk med andre Skibe senere?“

„Vi handler ikke meget med hvide Skibe. Der kommer ikke mange ad disse Kanter. En Hvalfanger nu og da, ellers ingen. Og vi plejer ikke at tage saa venligt mod hvide Skibe.“

„Jeg skal gerne tage Dem med til Suva!“ sagde Fader.

„Nej Tak,“ svarede han hurtigt, „jeg skal ikke forlade *Ono Lavue*. Jeg er Skipper paa den Ø nu.“ — Den indfødte Kvinde lænede sig op til ham. Det var tydeligt, hun var Dronningen. Men ogsaa hun havde aabenbart hvidt Blod i sig. Hendes Hud var orange, hendes Haar kulsort, og hendes Øjne lynede og gnistrede. Hun smilede kærligt og stolt til ham, og hans Øjne blev bløde, da han saa ned til hende:

„Det er Loa-Lea, min Hustru,“ sagde han.

Den Maade, han sagde det paa, viste, at han mente det alvorligt. Loa-Lea og Fader hilste paa hinanden. Saa lagde hun sig ned ved Jefferys Fødder som en lille Hund og stirrede op paa ham.

„Du skal ikke være bange, Loa-Lea,“ sagde den store, stærke Mand ømt, „jeg gaar ikke fra dig.“

Hun smilede tilfreds, og Jeffery fortsatte sin Samtale med Fader. „Hun er bange for Skibe,“ sagde han, „de betyder Uro og Usikkerhed for hende.“

Fader udspurgte ikke Jeffery om noget, for han havde en Fornemmelse af, at denne Mand kun vilde fortælle, hvad han selv vilde og ikke et Ord mere. „Vil De ryge?“ spurgte Fader, „rigtig Yanke-Tobak.“

Jeffery strakte ivrigt Haanden ud og fyldte sin Pibe.

De to Mænd sad hyggeligt sammen og snakkede. Sø-mændene morede sig med de Indfødte. Jeg stirrede paa Loa-Lea, og hun paa mig.

Da jeg ikke kunde styre min Nysgerrighed længere, listede jeg mig hen til Kaptajn Jeffery og spurgte:

„Er hun Dronningen paa Øen?“

„Dronning? Hun er Regenten over det hele. Jeg er nok Skipperen, men det er hende, der regerer *Ono Lavue*. Vi tager allesammen vore Ordre fra hende. En Gang prøvede jeg paa at gøre Oprør. Det kostede mig mit ene Ben . . .“

Han lo. Jeg saa forfærdet paa ham. Hvordan kunde han le over at have mistet sit Ben?

En Sømand kom forbi og slog to Slag paa Klokkeren. Kaptajn Jeffery faldt i dybe Tanker. Og saa begyndte han at fortælle sin Historie.

— Nej, Sir, begyndte han og nikkede til Fader, Tak fordi De vilde tage mig tilbage til Suva. Ser De, det var der i Suva i Mac Arthurs Saloon, at jeg gjorde det Væddemaal, som forvandlede mig fra Skipper paa gamle „Gilpin“ til den enbenede Konge paa *Ono Lavue*. Naturligvis ventede jeg ikke, at Begivenhederne skulde rulle, saadan som de gjorde. Men De kan da forstaa, at jeg ikke kan glemme den Nat. Jeg kan

endnu huske, at Windy Peterson gned Sveden af sin Pande med sin haarede Forlab, da han tyllede sin femte Kokosnød-Brandy i sig. Windy Peterson var Skipper paa Perleskonnerten „Delfin“. Han fløjtede altid og sagde ellers aldrig noget. Men den Dag eksploderede han: „Paa *Uno Lavue* er der et Lager af fine Perler, som kan gøre den Mand, som finder dem, til Millionær!“

„Hvorfor handler du ikke der paa de Kanter?“ grinte den tyske Barkeeper.

Windy eksploderede igen: „Hvorfor jeg ikke kommer der? Jeg skal ikke have mit Skib savet til Pindebrænde paa Revene. Nej, Tak. Der er mange Skibe, som er ankrede der, som aldrig er kommen hjem igen. Der er

noget løjerligt ved den Ø, som jeg godt kunde lide at finde ud af, hvad er.“

„Hvad er det, Windy?“ sagde jeg saa, „er du maaske bange for at faa dine Fødder vaade?“

Det var Begyndelsen til den værste Eksplosion, jeg nogen Sinde har set Windy Peterson i. Vi skændtes, saa det raslede. Vi drillede hinanden og tirrede hinanden op til Raseri.

„Du er jo bange for at tage til *Ono Lavue*,“ sagde han til mig.

Og i Hidsighed svarede jeg da: „Naar som helst jeg har Lyst til at tage til *Ono Lavue*, saa tager jeg dertil, og jeg skal vise dig, at jeg kan navigere uden at støde paa Revene. Det er kun saadan nogle elendige Svenskere som dig, der ikke kan klare den.“

Men Windy svarede: „Aah, gaa væk, det er ikke alene Revene, der dræber. Det er de Djævle, som bebor Øen.“

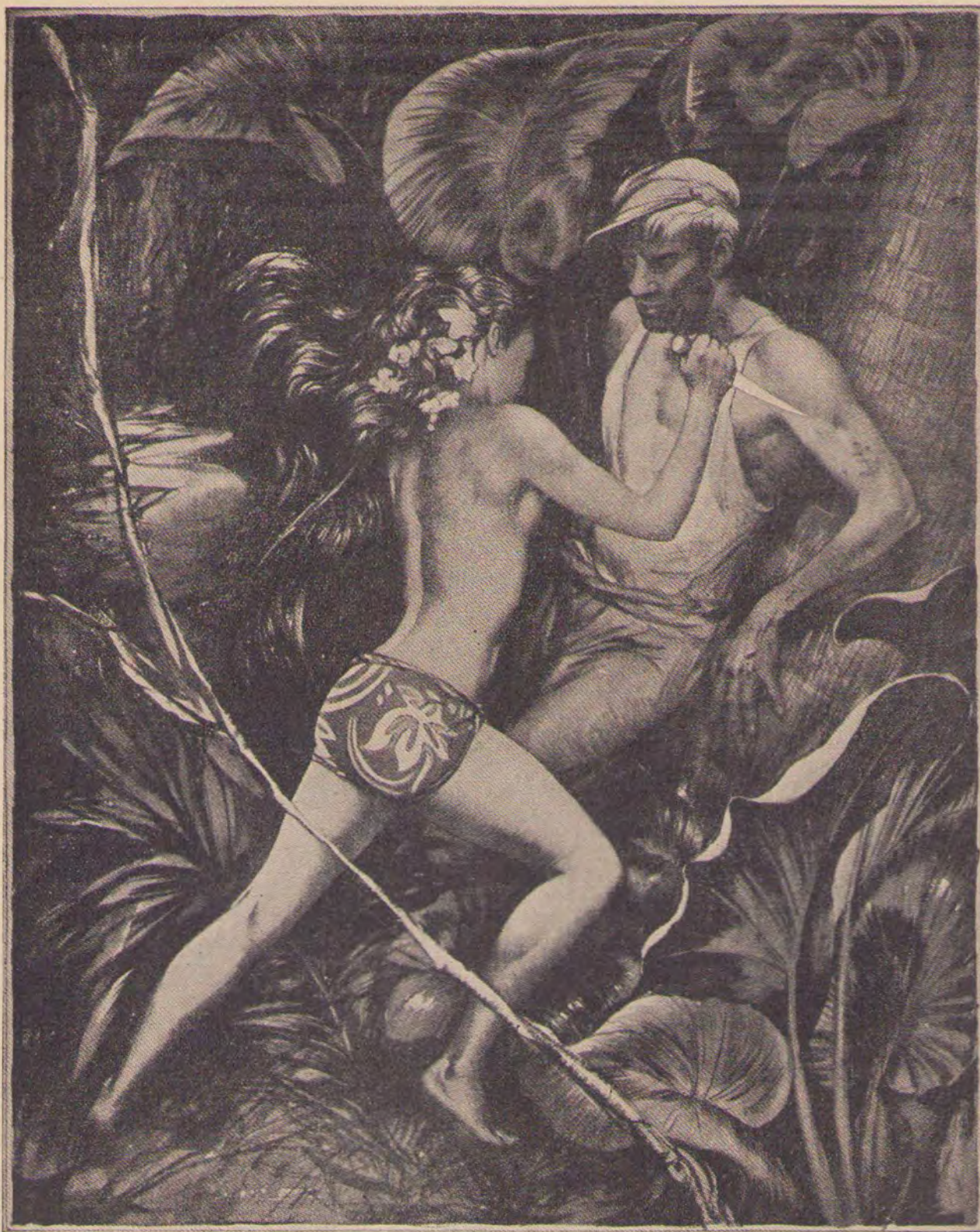
„Har du set nogle af de Djævle, naar du var ædru?“ spurgte jeg.

„Naar du er saa modig, hvorfor tager du saa ikke dertil,“ sagde han, „og faar Fingre i det Perlelager, som de ikke vil sælge til nogen hvid Mand?“

„Maaske jeg vil,“ svarede jeg.

„Ja, naar det sner paa Ækvator,“ snærrede han. „Jeg vil vædde 500 Dollars paa, at du kan ikke ankre op ved *Ono Lavue*, handle om Perlerne og faa dem og komme vel derfra uden at knalde mod Korallrevene.“





Jeg lænede mig op ad Træet og tænkte: »Naar hun bliver tæmmet, kan hun blive gode... men i det samme sprang hun ind paa mig som et Lyn.

Nu forstod jeg, at Windy mente det alvorligt hvert eneste Ord. Men jeg skulde vise, at jeg var den bedste Navigator og den fineste Perlehandler, som nogen Sinde havde passeret de Kanter. Pengene blev lagt paa Bordet og deponerede hos Mac Arthur selv. Windy og jeg tog hinanden i Haanden, og Væddemaalet var i Orden.

„Jeg skal bringe dig et halvt Dusin Djævle med tilbage,“ sagde jeg til ham, „og alle de Perler, du ønsker.“

Midt i Juni var jeg under Sejl til Ono Lavue, skønt Alle havde fraraadet mig det. „Der er ingen god Lykke for hvide Sømænd paa Ono Lavue,“ sagde de. Men jeg er ikke bange for noget, svarede jeg. Ingen kan standse mig, ikke Djævelen



selv, naar jeg har sat mig noget i Hovedet. Da vi nærmede os Øen, saa den yderst fredelig ud. Den laa, som om den sov. Og jeg tænkte, at Windy Petersons Sparekassebog allerede var min. Maanen stod som en Sølvkugle over Horizonten og kastede sine Straaler ned paa Bølgerne. Jeg lo over, saa let det gik.

Der stod ingen til at byde os Velkommen paa Kysten. Jeg roede i Land og besluttede at gaa mig en Tur alene. Da jeg havde gaaet et Stykke Vej, opdagede jeg, der maatte være nogen bag mig, for jeg hørte en listende Lyd. Jeg vendte mig om og saa en Kvinde lige bag mig. Hendes Hud var næsten hvid, men det var hendes Øjne, der var det mærkeligste . . . som en Kats Øjne i Mørke . . . som to Ildkugler. Hun var ligesom en Tiger, og hun blev ved at stirre paa mig, saa jeg maa indrømme, jeg blev nervøs. Jeg gik helt hen til hende og sagde: „Du er smuk!“ Men hun var ikke ude for at faa Komplimenter.

„Du kommer fra det hvide Skib?“ hviskede hun og pegede.

„Jeg er kommen her for at handle,“ svarede jeg.

„Gaa din Vej,“ raabte hun.

Men jeg gik ikke. Tværtimod. Jeg lænede mig op ad et Træ for at faa en lille Snak med hende. Naar hun blev tæmmet, kunde hun blive god, tænkte jeg, men jeg sagde: „Jeg gaar ikke, før jeg har faaet de Perler, jeg er kommen for at købe.“

Uden et Øjeblikks Varsel sprang hun ind paa mig som et Lyn. Jeg saa et Glimt . . . og hun var væk, forsvunden ind i Skoven.

Jeg selv stod forbløffet, spiddet til Træet med en Kniv gennem Armen. — Det tog mig nogen Tid at komme tilbage til Skibet. Jeg var rasende, men jo galere jeg var, des mere ønskede jeg at faa fat i den Kvinde. Djævlene, havde Windy sagt, levede der her paa Øen. Javel, jeg havde mødt en af dem.

Næste Morgen fortalte jeg de andre, hvad jeg havde oplevet! De vilde hellere stikke af, inden der skete værre Ting. Mens vi sad paa Dækket, saa vi nogle Indfødte komme ned til Bredden. De trak en Kano frem og sejlede ud langt forbi os. Dette gentog sig fem Aftener i Træk. Vi troede, de vilde vænne sig til os. Den sjette Aften kom Kanoen helt hen til os, og jeg kunde se, Pigen var om Bord. Hun lod tre Indfødte blive tilbage i Kanoen og klatrede selv op paa Skibet. „Jeg kommer i Venskab,“ sagde hun og viste, hun havde Presenter med. Fem smukke Perler lod hun falde i mine Hænder. Med Tak tog jeg imod hendes Gave og sagde til hende: „Til Gengæld skal du faa en Present af mig, for at jeg kan vise, at jeg stoler paa dit Venskab.“ Og jeg gav hende Kniven tilbage. Saa stod vi lidt og smaasnakkede sammen ganske fredeligt. Jeg fandt ud, at hendes Navn var Loa-Lea, og at hun var Datter af Høvdingen, da jeg pludselig kunde lugte Brand.

„Det brænder,“ raabtes der. Flammerne kom nede fra Kanoen og slikkede allerede op ad Skibet. De Indfødte, der

havde været i Kanoen, var stukket af. Nu saa jeg rødt. „Tag Kommandoen“, raabte jeg til Styrmanden, idet jeg løb efter Loa-Lea. I et eneste Spring var hun over Rælingen og dykkede ned, men jeg lige efter hende. Jeg fik Tag i hendes lange Haar og et fast Greb om hendes Strube. Vi laa og kæmpede i Vandet. Hun sparkede og bed. Hun slyngede Arme og Ben om mig for at drukne mig. Vi sank . . . men da gav jeg et Øjeblik Slip paa hende. Vi kom op igen, og jeg greb hende paany, da jeg saa, hun vilde svømme fra mig. „Hvorfor skynde sig?“ spurgte jeg, „naar du kommer paa Besøg med Presenter, saa maa man gerne blive.“ Og mens hun sprællede, fik jeg hende endelig hen til Skibet og slæbt op paa Dækket, hvor jeg bandt hende fast til Masten med Hænderne bundet bag. Ih, hvor hun rasede! Den Pige har rigtignok Temperament, tænkte jeg. Men jo mere hun skummede, des mere lo jeg. Naturligvis var jeg glad for, at Ilden ikke havde været noget videre. Den var straks bleven slukket. Saa satte jeg mig i hendes Nærhed og røg min Pibe; jeg røg langsomt og lod, som om jeg ikke saa hende. Da jeg havde røget Piben ud, tømte jeg den og puttede den i min Lomme, gik roligt over til hende og gav hende et varmt Kys paa hendes Læber. Det Kys skulde jeg aldrig have givet hende, tænkte jeg øjeblikkelig bagefter, for det gik gennem Marv og Ben paa mig som et elektrisk Stød. Det var saa varmt og saa blødt. Jeg løste hendes Baand, bar hende hen til Rælingen og kastede hende over Bord. „Saadan skal du behandles,“ raabte jeg ned til hende.



Og saa gav jeg hende Kniven tilbage.

Næste Morgen tog jeg i Land sammen med Styrmanden og Kokken, forsynet med Varer til at sjakre med. Og nu kom de Indfødte frem paa Bredden og handlede. Loa-Lea stod ved Siden af sin Fader, Høvdingen, og lod, som om hun aldrig havde set mig før. Hun gav mig to sorte Perler og en Haandfuld Paradisfuglefjer for noget 50 Øres Bazarstads, og oven i Købet gav hun mig nogle tørrede Frugter indpakket i Palmeblade, saa jeg kunde sagtens være glad.

Hver Dag i over en Uge kom vi saadan i Land og handlede. Loa-Lea sørgede pænt for mig. Jeg følte mig helt stolt og tænkte: „Jeg kan faa en indfødt Kvinde til at æde af min Haand.“ Jeg vilde ud og svømme med hende, ligge under Palmetræerne og drømme med hende, lyttende til hendes Sange. Vi blev mere og mere gode Venner og morede os fint sammen. En Dag faldt jeg i Søvn under Palmetræet, og da jeg vaagnede, havde hun næsten begravet mig under Blomster. Det er en indfødt Piges Maade at vælge sig en Mand paa.

Nu og da fik jeg Samvittighed og vilde af Sted. Men Tiden gik, og jeg havde det jo rigtig behageligt. Hver Gang jeg spurgte om det store Perlelager, lod Høvdingen, som om han ikke forstod mig. Saa tænkte jeg, at naar jeg havde vundet Loa-Lea, saa vilde Svaret komme. Hun havde forklaret mig, at hendes Bedstefader havde været en hvid Sømand, der var taget bort fra Øen med et hvidt Skib. Det maatte aldrig ske med



mig, hun vilde være sikker paa mig. Jeg skulde love hende aldrig at forlade hende. Hvor var hun smuk. Og naar hun saa paa mig med de mørke Øjne, begyndte mit Hjerter at banke. Der er intet hverken paa Hav eller Land, der er Mage til, naar en Kvinde elsker dig, og du elsker hende. Jeg laa med mit Hoved i hendes Skød. „Du vil aldrig forlade mig?“ spurgte hun, og jeg svarede: „Nej, jeg vil aldrig forlade dig.“

Jeg skal aldrig glemme den Dag, hvor de viste mig rundt paa hele Øen, som et Kongerige bliver vist for en Konge. Høvdingen tog venligt mod mig, og der blev holdt en prægtig Bryllupsfest.

Imens laa Skibet hele Tiden og ventede ved Kysten. Mandskabet undrede sig mere og mere. Lad dem bare det, tænkte jeg. Jeg maa se at slippe ud af dette her, saa godt jeg kan, faa Perlerne og tage Pigen med herfra. De vil undre sig mere, naar jeg kommer med baade Pigen og Perlerne. Saadan tænkte jeg, mens jeg blev ført hele Øen igennem paa min Bryllupsrejse, hvor de viste mig Ting, som de havde skjult for hvide Mænd. Til sidst tog hun mig en Aften hen til den lille Indsø, som de Indfødte ikke turde komme i Nærheden af, fordi der var onde Aander. Kun Høvdingen og Loa-Lea turde komme der. Og her viste hun mig et Gemmested, netop ved det Træ, hvor hun havde stukket mig med Kniven den første Aften. Jeg stak Haanden ned og tog de vidunderligste Perler frem. Her saa jeg, hvad jeg var kommen til Øen for at finde . . . en Formue i Perler. De maatte have været Aar om at samle dem. Jeg stak min nøgne Arm helt ned imellem dem, helt op til Skulderen, jeg lod mine Fingre kæle for dem, og næst efter det Kys, jeg gav Loa-Lea, var dette den mest berusende Fornemmelse, jeg nogen Sinde har følt i mit Liv. Med disse Perler kunde jeg vinde mit Væddemaal med Windy Peterson; med disse Perler kunde jeg købe et større Skib end mit eget. Jeg glemte alt omkring mig. Da saa jeg mig om og lagde Mærke til, at Loa-Lea betragtede mig med et Udtryk af Forfærdelse, jeg aldrig havde set før. Hendes Øjne var vilde, og hendes Bryst bølgede.

Hun pegede mod Himlen. Det trak op til et voldsomt Uvejr, og nu tænkte jeg paa mit Skib. Vi løb ned til Strandbredden. Jeg saa ud over Havet. Der laa mit kære Skib for Anker endnu. Men over Havet stod en truende sort Sky ubeheldsvanger. Jeg store Fæ, at jeg havde forladt mit Skib saa længe, tænkte jeg. Et hylende Vindstød for forbi os. Et Lyn oplyste Horisonten. Da rejste Bølgerne sig, og jeg saa mit

Skib hæves op med et Ryk. Ankerlinen brast. Og nærmere og nærmere kom Skibet. Mandskabet havde mistet Kontrollen over det. Jeg saa, Stormen drev det lige ind i Døden. Jeg løb hen til Kanoerne. Loa-Lea greb fat i mig bag fra og vilde holde mig tilbage. Jeg rystede hende af mig. Jeg glemte alt for blot at frelse mit Skib. Det tager tre Indfødte at faa Kanoen ud, jeg gjorde det alene. Men to Minutter efter laa jeg slynget ind igen af en mægtig Bølge. Jeg var som en gal Mand. Der stod jeg hjælpeløs paa Stranden og maatte se paa, at mit Skib blev slaaet i Stykker mod Revene, ikke mere end 500 Fod ude. Jeg kunde følge det hele. Jeg kunde se Kokken kæmpe i Bølgerne. Jeg kunde se Styrmanden hænge i Rigningen. Store Søer vaskede hen over Skibet. Og Styrmanden var der ikke, da jeg saa det igen. Med mine egne Øjne saa jeg mine Folk blive skyllede væk som Fluere. Ned gik mit gamle Skib, synkende indtil dets Master stak op. Saa forsvandt ogsaa de. Jeg stod som lammet. Stormen blev vildere, og oven over mig kunde jeg høre ligesom alle Djævlene fra Ono Lavue hylende grine. Jeg var en Taabe. Og en Taabe har altid en anden, han tror, han kan give Skylden. Loa-Lea var det, der havde gjort det. Det var hende, som havde faaet mig til at glemme alt andet. Hun var Forførerensken, der havde faaet Sømanden til at glemme sin Pligt. Jeg vilde dræbe hende.

Stormen lagde sig lige saa hurtigt, som den var kommen. Men ingen af mine Mænd kom levende ind. Alle var døde.

Da saa jeg mig om efter Loa-Lea, men hun fangede straks Morderglimtet i mine Øjne, sprang ud i Havet og dykkede ned. Jeg sprang ud efter hende. Jeg vilde myrde hende nu straks. Men pludselig følte jeg en stikkende Smerte i mit ene Ben, og jeg erindrede ikke mere, men en Uge efter vaagnede jeg atter til Bevidsthed i hendes Hytte. Mit ene Ben var gaaet tabt. Loa-Lea havde reddet mit Liv og dræbt Hajen med sin Kniv, netop som den tog en Bid af mit Ben.

Det er nu 11 Aar siden. Der er ikke meget mere at fortælle. Jeg er Konge paa den der Ø nu, og Loa-Lea er Dronning, og vi har det lykkeligt.“

— „Hvor er de Perler? spurgte min Fader.

Den gamle Løve snærrede. „Paa Bunden af Havet. De var for farlige at have. Nej, Sir, Perler betyder hvide Handelsmænd, og hvid Handel betyder Civilisation, og Civilisation passer ikke for alle. Sig det til Windy Peterson, hvis De skulde møde ham paa Deres Vej.“

SAA LANGT ER EDDERKOPPENS SPIND



Edderkoppespind er meget let i Vægt, og det Stof, det er dannet af, kommer fra Edderkoppen i flydende Form, men tørrer straks ved at komme ud i Luften. Blot 30 Gram af Edderkoppespind kan strækkes ud til en Længde, som dette Billede viser.

Der behøves ikke mere end 30 Gram af en Edderkops Spind, for at det kan naa over Atlanterhavet, fra Toppen af Eifeltaarnet i Paris til Toppen af Woolworth Bygningen i New York. Et Pund vil kunne gaa næsten to Gange omkring Jorden.



13 Lig om Bord

Side 89 i Professor Gregor Marimans Op-
tegnelser, Ekspeditionsleder paa det australske Opmaalingskib
„Lord Howe“:

„... fik vi paa
28 Gr. sydl. Bredde
og 103 Gr. vestl.
Længde den nord-
amerikanske Lystdamper „Miss Mabel“ i Sigte. Den be-
fandt sig i synkefærdig Tilstand. Vor Kaptajn gav Be-
faling til at stoppe og lod mig ro over til Skibet sam-
men med Løjtnant Brook og 10 Mand, hvad der trods
den allerede aftagende Storm ikke var noget ufarligt
Forehavende. Det første Lig, vi blev var om Bord paa
det synkende Skib, var en halvnøgen Neger. En spids
Jernstang var stukket tværs gennem hans Skulder. Ved
Siden af ham laa en usædvanlig smuk og velklædt ung
Dame, som Rygraden var brækket paa. Hendes Fingre
havde gravet sig fast om Halsen paa en ganske ung Sø-
officer. Længere til højre fandt vi to Ægyptere, hvis Ho-
veder fremviste Skudhuller. Og op mod en Mast stod en
Herre i Smoking med en Saxofon i sine stivnede Hænder.

En frygtelig Kamp maatte have fundet Sted paa „Miss
Mabel“, og det saa ud, som om dette bloddryppende
Slagsmaal var blevet ledsaget af livssprudlende Jazzmusik.
Ikke nok med det, men en af vore Matroser meldte
Løjtnant Brook, at han i den fuldstændig ødelagte Radio-
kahyt havde fundet en fint klædt Herre med en Kniv i
Brystet.

Forvirret og forfærdet fulgte jeg efter Matroserne og
steg ned i Skibet, ind i Rygesalonen. Jeg aabnede Døren
og traadte et Skridt frem... det svimlede for mig...
en af Matroserne samlede mig op, en anden sprøjtede
Sodavand fra en Sifon, der stod fremme, i Hovedet paa
mig. Ja, ja, jeg begynder at blive gammel. For ti Aar
siden vilde jeg nok ikke være bleven saa dødelig for-
skrækket, hvis jeg ved Indtrædelsen i en Rygesalon havde
truffet et Menneske hængende oppe paa en Lampe
med tre Mænd liggende paa Gulvet i græseligt kramp-
agtige Forvridninger, stivnede i en grufuld Død.

Da Skibet højst kunde holde sig over Vandet en Time
endnu, gav Løjtnant Brook Ordre til hurtigst at eftersøge
alle Kahytterne, om der skulde findes nogen Overlevende.
Jeg deltog selv i denne Undersøgelse, og da jeg traadte
ind i en af de underste Kahytter, saa jeg straks til Trods
for, at der var hængt et Forhæng for Køjjet, at der laa
en Mand i Køjen. Jeg forsøgte at vække ham, men Man-
den rørte sig ikke. Her havde jeg altsaa det 13de Lig
for mig paa denne usalige Fornøjelsesdamper. Da vendte
pludselig den Døde sig om mod mig og raabte: „Hallo,
Kaptajn, er det Dem...“

„Hallo, Kaptajn, er det Dem?“ spurgte Sidney
Mump og slog Kaptajn O’Brandy gemytligt paa
Skulderen. „Tag dog denne ækle Plakat ned af Væg-
gen, ellers er der jo ingen, der tør tage et uskyldigt
Spil Kort.“

O’Brandy saa leende paa Plakaten, hvorpaa der
stod: „Man advares mod at spille Kort med frem-
mede Personer om Bord.“

„Min kære Herre.“ sagde Kaptajnen, „denne Ad-
varsel hjælper desværre ikke meget. Passagererne sid-
der jo alligevel hele Natten ved Spillebordet.“

„God Nat, Kaptajn.“ raabte Sidney. Han var den
sidste af Passagererne, der forlod Rygesalonen. Men
skønt det var Kl. 5 om Morgenen, gik han ikke til
Ro i sin Kahyt. Han slog Vejen om ad Skibets traad-
løse Telegrafstation.

Sidney Mump havde indskibet sig for fire Uger
siden i „Miss Mabel“. Prospektet lød paa en 6 Ugers



»Musik«! forlangte Officeren.



vidunderlig Lystrejse for 1100 Dollars. Som første Station skulde Passagererne anløbe det herlige Honolulu paa Hawaii, syv Dage efter skulde de besøge Tahiti og de nærliggende Selskabsøer, og derefter Paumotuøerne, Paaskeøerne og Robinson Crusoes Ø. 25. Maj skulde de være i Valparaiso og derefter vende tilbage til deres Udgangspunkt: San Francisco.

„Hvor vil vi befinde os den 17. Maj?“ havde Sidney spurgt Agenten for Dampskibslinien.

„Omtrent 28 Grader sydlig Bredde og 103 Grader vestlig Længde,“ havde denne svaret efter at have regnet det ud. „Omtrent en Dags Rejse fra Paaskeøerne. Den 24. lander de...“

„Tak,“ havde Sidney afbrudt ham. „Mig interesserer Rejsen kun til 17. Maj. Længere sejler jeg ikke med.“

„Vil De ikke med længere? Tror De da, at man kan forlade Skibet midt i Oceanet?“

Sidney havde slaaet det hen som en Spøg og sagt noget om „Titanic“, hvor Tusinder dog forlod et Skib midt paa Havet.

Agenten havde fortalt sin Chef denne mærkelige Samtale, og Mr. Mercury, Ejeren af Linien, som havde opkaldt Skibet efter sin Yndlingsdatter, Mabel, fik punktlig om Aftenen den 17. Maj den radiotelegrafiske Efterretning, at „Miss Mabel“ var forulykket en Dagsrejse fra Paaskeøerne: Passagerer og Besætning dels dræbt, dels druknet.

„Bakkarat“ spilles med forholdsvis ufarligt Værktøj. Og dog har disse farvede Kartonblade allerede ført mange forhaabningsfulde Mennesker ind i Døden.

Harpers Bank i Frisco havde i de sidste 6 Aar en Hovedkasserer, en ung, fin Mand af første Klases Familie. Oberst Mump var højt anset, og hans Søn var en net, ung Mand med de fineste Forbindelser og en storkapitalistisk Fremtid. Direktøren havde hvisket fortroligt til ham: „Den 17. Maj bliver der Revision.“ Sidney Mump havde nikked, men først 15 Minutter senere var Blodet vendt tilbage til hans Læber. 10 Minutter senere havde han taget sin Beslutning. Pengene, han i Aarets Løb havde bedraget for og tabt ved Nattens Spilleborde, kunde han alligevel ikke skaffe paa de fire Uger, som var tilbage. Han simulerede en svær Sygdom, fik Orlov, og 21. April stak han til Søs for at tilbringe en sidste lykkelig Tid om Bord paa den hvide Lystdamper, omgivet af Luksus og Skønhed.

Altsaa 17. Maj traadte han ind i Radiorummet og

sagde til Telegrafisten: „Jeg har en stor Søn til Dem. Mit Navn er Sidney Mump. De faar sandsynligvis i Dag eller i Morgen et Telegram, som drejer sig om min Person. Jeg skal sige Dem det aabent, som det er. Jeg frygter, Politiet vil søge efter mig. Min Rejse ser nemlig fordømt ud som en Flugt. Og derfor vil jeg gerne bede Dem om, at jeg maa se Telegrammet, før De giver det til Kaptajnen.“

Telegrafisten saa forbavset op.

„Jeg lover Dem,“ fortsatte Sidney, „at De ikke skal faa nogen Ubehageligheder deraf. Desuden,“ han greb i sin Tegnebog, „tillader jeg mig at honorere Deres Tjeneste med 200 Dollars.“

Endelig nikkede Telegrafisten. „Det er i Orden, Deres Excellence.“

Sidney smilede over sit hurtige Avancement og forlod Radiorummet, gik ind i sin Kahyt og klædte sig af.

„Forbi,“ tænkte han, „forbi. Skade, at jeg kun har saa kort Tid tilbage. Lykken var i de sidste Nætter paa min Side. Men hvad hjælper det, naar de Bæster sætter saa lidt ind. De er bleven mistroiske. Plakaten har afskrækket dem. De bliver advaret imod at spille med fremmede, underskrevet: John Mercury, Rheder, saa jeg ikke kan betale min Skyld tilbage og gøre det



Den kæmpestore Neger greb hende...

godt igen. De bliver advaret imod at redde et Menneske, som klamrer sig til Livet. Revolver? Stryknin? Springe i Oceanet? Som De vil, vi sætter stadig ikke mere end en halv Dollar paa et Kort. Man anmodes om at give Sidney Mump Dødsstødet, underskrevet: John Mercury, Rheder.“ Sidney stønnede og trykkede sine knyttede Næver mod sin Pande, hvor Angstens Sved sprang frem.

„Oh, Gud, Herre over alt,“ bad han, „jeg har aldrig anraabt dig, aldrig plaget dig. I Dag, den sidste Dag, jeg lever, raaber jeg til dig. Snart vil det ske, snart vil Begivenhederne rulle, snart vil min gamle Bankdirektør ringe til Politiet, snart vil Telegrafisten her om Bord faa Telegrammet om, at jeg skal anholdes, snart vil Kaptajnen komme... Jeg vil og kan ikke overleve denne Skam. Jeg er saa fejj, at jeg ikke formaar at skyde mig selv. Jeg er bange for at styrte mig i Havet. Hjælp mig! Kan der ikke ske noget andet? Lad der ske en Opstand om Bord... lad Skibet synke! Lad Kaptajnen blive vanvittig! Eller lad mig blive slaaet ned af en anden... lad der ske noget umuligt... Oh, jeg ved, mine Tanker er forvirrede, og Angsten lammer mit Hjerte. Gud,



Skæbne, Bestemmelse, eller hvem og hvad du ogsaa er, hør mig! Tving mig ikke til selv at tage mit Liv i det sidste Øjeblik! Jeg ved, at det er Synd, men Gud tilgiv mig, jeg beder med hele min Sjæl og hele mit Sind om at ..."

Og Klokken halvni, da de fleste Passagerer sad ved Frokosten, skete Katastrofen. Roret brast, Skibet ramtes af en undersøisk Rift og blev læk. „Vi synker,“ raabte Skibslægen i Panik, aldeles ude af sig selv af Skræk.

„Rolig, rolig,“ raabte Officererne for at undgaa Panik, „Musiken skal spille videre.“

Dirigenten agtede ikke paa Befalingen, kastede sin Stok væk og trængte sig frem mellem de andre ved Rælingen.

„Spil videre,“ brølede Officeren og tvang med Revolveren mod Brystet Kapelmesteren paa Plads. „Spil ... Valencia, dine Øjne gløder og suger mig Sjælen ud af Kroppen.“

Den fine Fyrstinde Podliewskaja blev væltet omkuld af en Opvarter, der traadte hen over hende.

„... Valencia, dine Læber er mit Liv, hulde Kvinde ...“

„Ingen Fare lige i Øjeblikket,“ beroligede Kaptajnen, „men for en Sikkerheds Skyld gør vi Redningsbaadene klar. Først Kvinderne og Børnene. Mændene væk fra Baadene.“

„Musik,“ skreg Officeren igen. Men Kapelmesteren var stukket af. „Saa, nu De,“ raabte Officeren til Saxofonisten, „nu overtager De Ledelsen af Musikken!! Noget muntert for Satan, skynd Dem!“

En Matros traadte hen til Kaptajnen og hviskede ham noget i Øret. O’Brandy bed sig i Læben. „Hr. Ingeniør!“ raabte han og greb en velklædt Herre ved Skulderen, „De er den eneste, der kan hjælpe her. Nu meldes det mig, at Radiotelegrafisten aabenbart er bleven vanvittig. Han har lukket sig inde og nægter at betjene Radioen. Den anden Telegrafist ligger med Tyfus i sin Køje. Hvis vi ikke kan telegrafere om Hjælp, er vi fortabt. Døren bliver sprængt, og De vil nok sætte Anlægget i Stand.“

Saxofonisten lænede sig mod Masten og begyndte paa Sørgemarchen af Chopin. „Stop,“ raabte Kaptajnen. Saxofonisten blev ved. Da hævdede Kaptajnen rasende i Vrede sin Browning mod ham. Sørgemarchen standsede med et Knald. Dette var det første Offer ...

Matrosen havde imedens sprængt Døren til Radio-rummet. „Hallo, hvad gør De?“ raabte den vanvittige Telegrafist. „Lad Spanierne være! Lad Kong Alfons sidde, hvor han sidder! Jeg skal lære Dem at lystre!“ Han for ind paa Ingeniøren, som sank sammen, stukken med en Kniv i Brystet.

I samme Øjeblik kom tre Fyrbødere op paa Dæk-

ket, to gule, hæslige Ægyptere og en Neger. De bandede sig Vej hen til Baadene.

„Bliv staaende,“ tordnede Kaptajnen.

Da forandrede Ægypterne deres Taktik. Den ene trængte sig fremad, den anden dækkede ham i Ryggen. Begge havde Revolvere i Hænderne.

Negeren havde derimod pludselig opgivet sit Forsøg paa at redde sig i Baaden. Se, hvide Kvinder. Ingen Kløft skilte ham mere fra 1ste Klasses Kvinder. Den sorte Kæmpe gik lige hen til den unge, smukke Filmsstjerne Edith Person, som havde sin første Ferie fra Filmen. Nu gav hun et Skrig fra sig og kastede sig om Halsen paa den yngste Officer. Negeren slog ham med sin Gorillanæve lynsnart i Gulvet og greb som et vildt Dyr om den lille Kvinde, trykkede hende saa tæt ind til sig, at Ryggen knækkede. I samme Øjeblik lød to Skud. De to Ægyptere faldt i Knæ. Løjtnant Wright havde skudt fra Kommandobroen.

Brown var en ældre Herre, der havde solgt sin Cigarforretning i Los Angeles for at tage paa denne Tur med Filmsskuespillerinden Edith Person. Da nu den gamle Mand saa, at den Kvinde, han havde ofret alt for, for i 6 Uger at kunne aande i hendes Nærhed, med et Skrig var sunken død til Jorden, rev han med al den Kraft, Raseriet kunde give ham, en spids Jernstang løs og drev den med uhyre Fart ind i Negeren, saa den stak ud paa den anden Side af Skulderen. Alt dette skete Slag i Slag paa to Minutter. Saa gik der en halv Time, hvor der intet skete, men hvor alle var som lammede.

Redningsbaadene var sejlet af Sted.

Inde i Rygesalonen samledes Resten af Selskabet. Løjtnant Wright trak en Flaske Champagne op. „Mine Herskaber,“ sagde han og fyldte Glassene, „de foretrækker ligesom jeg at blive paa Skibet. Her har vi jo lige saa megen og lige saa lidt Chance for at blive reddet som de Folk, der befandt sig i Redningsbaadene. Storm og Hajer er uovervindelige Modstandere for smaa Baade. „Miss Mabel“ vil synke inden en Time. Mine Venner, lad os dø som Mænd!“

Han klinkede med Fyrstinde Podliewskaja, der i sin Ungdom havde optraadt under Navnet „Natascha“ som Danserinde paa Varietée.

Da aabnede Døren sig, og en Herre stod grinende i Døraabningen. „Hallo, hvad ser jeg?“ raabte han. Det var Millionærsønnen Archibald Upway. „Champagne om Formiddagen? Jeg har lige læst en munter Pariser-Roman i min Kahyt om ...“

„Han ved intet om Ulykken,“ mumlede Kaptajnen. „Han er døv. Vi vil ikke sige ham det.“

„Prosit,“ raabte de og skænkede den nye tilkommende et Glas.

„Champagne om Morgenens betyder Hundrede Aar at leve i, har jeg læst,“ lo den Døve. „Skaal!“



„To Glas til,“ hvinede Fyrstinden og rev sin Bluse op. Hun gav sig til at danse vildt. Forbavset stirrede den døde Millionær paa den fine Adelsdame. Kaptajnen vendte med Vilje Ryggen til den dansende Kvinde og raabte højt: „Løjtnant Wright og jeg har

„Hvad siger Kaptajnen?“ raabte den Døde. „og hvorfor opfører Fyrstinden sig saaledes?“ tilladt os at skænke Champagne.“

Brown hørte Skibslægen hviske noget til Løjtnant Wright. Nu opfangede han tydeligt Ordene: „Jeg har kommet noget i Champagnen, som vil lette dem de sidste Øjeblikke . . .“

Fyrstinden larmede stadig ubehersket rundt i hysterisk Extase.

„Forgiftede?“ raabte gamle Brown. Nu havde han forstaaet det.

Løjtnant Wright stirrede ud i Horizonten. „Der kommer et Skib langt ude.“

„Vink til det! Vink dog til det!“ skreg gamle Brown, der igen pludselig klamrede sig til Livet.

„Hr. Doktor,“ sagde Løjtnant Wright og stod cruende foran Skibslægen. „Dér nærmer Redningen sig! Men den kommer for sent, thi De, Hr. Doktor har forgiftet os.“ Løjtnant Wright vendte sig brysk til de andre og sagde: „Hæng ham!“

Og medens gamle Brown skraalede ind i Ørene paa den døde Millionær, der stadig ikke forstod et Ord af det hele: „Doktoren har forgiftet den Vin, vi drikker!“ slyngede Løjtnanten sin Stol i Hovedet

paa Lægen og bandt et Tov om hans Hals. „Hiv til,“ raabte Løjtnanten til Matroserne og klyngede ham op i Loftet over Lampen.

„. . . Valencia, dine Hænder er saa smukke . . . din Stemme lokker og ler . . .“

Giften begyndte at virke. Kaptajnen sank om. Men Grammofonen blev ved at spille.

Kort efter faldt den døde Millionær og den gamle Brown om i Krampe.

Løjtnant Wright faldt fem Minutter senere livløs til Jorden. Fyrstinden overlevede ham fire Minutter.

„. . . Valencia, du smukkeste af alle Roser, du mine Drømmes By . . .“

For sidste Gang standsede Grammofonen. Og alt blev stille. — — —

Henimod Kl. 11 vaagnede Sidney Mump i sin Kahyt og saa med søvndrukne Øjne paa den Mand, der havde vækket ham ved at ruske i ham.

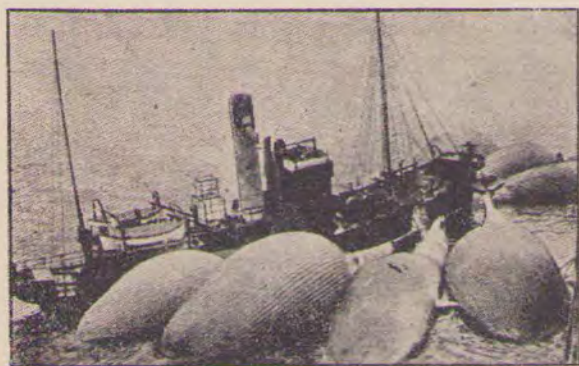
„Hallo, Kaptajn, er det Dem?“ spurgte han, uden i Halvmørket at kunne se rigtigt, hvem det var, og idet han troede, Professor Gregor Mariman, Leder af det australske Opmaalingskib „Lord Howe“, var Kaptajn O’Brandy, fortsatte han: „Kommer De for at arrestere mig, Kaptajn? Jeg ved, det er syndigt, men jeg har saa brændende inderligt ønsket og bedt om, at Skibet maatte gaa til Grunde, mens jeg sov.“

Af Professorens Optegnelser:

„Vi overleverede den eneste Overlevende fra Skibet „Miss Mabel“ til Øvrigheden, da vi kom i Havn.“

Moderne Hvalfangst.

I første Linie er det Spækpanserets Tran, som gør Hvalen til et rigt Fangstobjekt, og siden Margarineindustrien er kommen frem med sin forbedrede Teknik, har Anvendelsen taget Fart. Yderligere værdifulde Produkter er Fiskemel, Hvalguano,



Et rigt Bytte. En Fangstbaad med syv oppumpede Hvaler paa Slæb.

Hvalfiskebarterne (Fiskeben), saa at nu hele Dyret kan blive anvendt.

Hvalerne jages og optages af smaa, hurtige Fangstdampere fra 80 til 100 Tons, som er forsynet med Harpункanoner, der kan skyde paa Kæmperne. Granaterne eksploderer i Dyrenes Indre, dræber dem og udløser samtidig Harpunen, saaledes at Tovet kan trække Dyret til Fangstbaaden. Der bliver det op-

pumpet med Trykluft for ikke at synke, og saa taget paa Slæbetov. Nu anvender man ogsaa elektrisk ladede Harpuner, der øjeblikkelig dræber det trufne Dyr.

Naar Fangstbaaden har nedlagt flere Dyr, radiotelegraferer man til det svømmende Trankogeri, som hurtigt kommer sejlene. Det er i Reglen indtil 20,000 Tons store Motorskibe, hvis Indretning minder om et kæmpemæssigt moderne Slagtehus. Paa en Glidebane bliver det 100,000 Kilogram tunge Dyr slæbt op paa Dækket, hvor det straks behandles. Spækket skæres af og koges i Kæmpekedler. De enorme Kødmasser skæres af. I mægtige Lagertanke opsamles Trannen. Efter en tre til fire Maaneders Fangstperiode, hvor der ofte maa arbejdes i Nat- og Daghold, er Lagrene fyldte, og Ekspeditionen kan tiltræde Hjemrejsen. Om Bord paa flere af disse moderne svømmende Fabriker er der beskæftiget indtil 300 Personer.

Det nye Kongeskib.

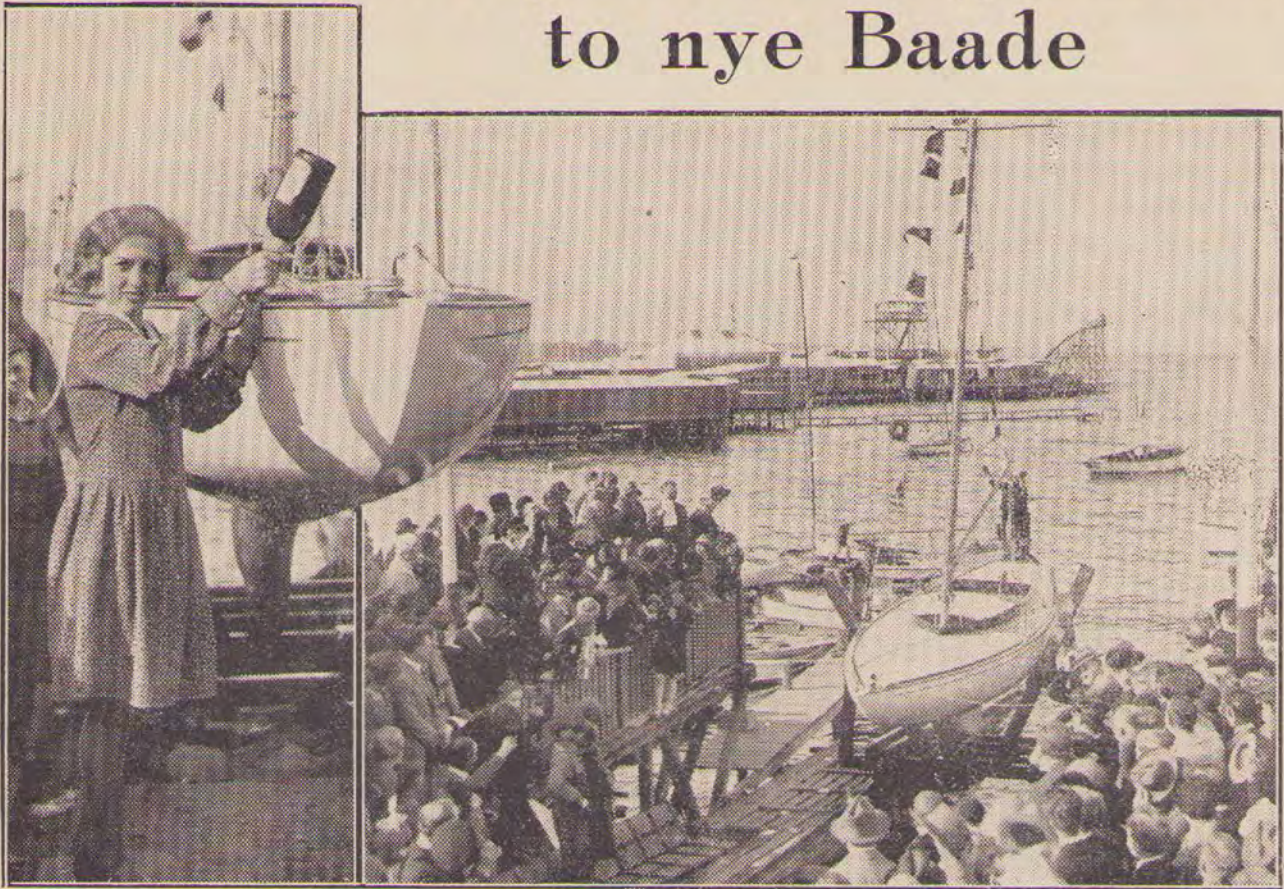
Efter at det nu er fastslaaet, at der skal anvendes 1,3 Mill. Kr. til Bygning af det nye Kongeskib, er man paa Orlogsværftet gaaet i Gang med Udarbejdelse af de specificerede Tegninger og Planer. Derefter skal der foretages Indkøb af Materialer. Hermed vil der antagelig gaa saa lang Tid, at man ikke kan komme rigtig i Gang med Arbejderne paa Skibet før hen paa Efteraaret. Før til næste Efteraar kan man da ikke vente Skibet færdigt.

Den næste Krig.

Frankrig har i Øjeblikket 52 Undervandsbaade under Bygning. Frankrig er det Land i Verden, der har den største undersøiske Flaade!



Øresunds-Sejlklubben „Frem“s to nye Baade



Frøken Bay døber »Frem 4« med Champagne under Tilskuernes Hurraraab.

Øresunds-Sejlklubben „Frem“ har ladet bygge 2 nye Klassebaade til fortsat Uddannelse for de unge Mennesker, der søger at uddanne sig i Sejlsport.

I det herlige Foraarsvejr modtager Klubbens Bestyrelse os ude i det store Klubhus i Kalkbrønderihavnen, hvor de 2 nye, hvidmalede Baade skal løbe af Stabelen.

Ved vort Besøg fortæller Klubbens Formand, Herr Georg Jørgensen, og dens tidligere Formand og nuværende Æresmedlem, Herr Martin Hansen os om de 2 nye Baade.

Den ene Baad har faaet Navnet: „Frem 3“, medens den unge Frøken Bay skal døbe den anden med Navnet „Frem 4“. Begge Baadene er byggede af Brødrene Nielsen, Nykøbing Falster, og er blevne kontrollerede af Herr Skibssingeniør Bummelstrup, Burmeister & Wain. — I Aar er der blevet bygget en Mængde nye Baade, særligt i Udlandet, alt i alt for mellem 200.000 og 300.000 Kroner her til Landet. — Brødrene Nielsen har dog ved Bygningen af disse 2 Baade været i Stand til at konkurrere med Prisen med Svenskerne, idet Baadene har kostet ca. 2700 Kroner Stykket. — De maa betegnes som de fineste saakaldte „Dragerbaade“, der hidtil er byggede til Kapsejlsads. — De fører hver 20 Kvadratmeter Sejl og har 1000 Kilogram i Kølen, saaledes at de praktisk

talt ikke kan kæntré. — De er 9 Meter lange og 2 Meter brede og er hver paa ca. 2 Registertons. — De er byggede i Vinter og forventes at kunne konkurrere med Gøteborg-baadene og andre svenske Baade ved Kapsejlsads.

Bestyrelsen haaber ved Hjælp af disse 2 nye Baade at kunne drage Ungdommen til Søen. For de flestes Vedkommende tager det jo een Sommer at uddanne sig til at bestaa den Prøve, der giver Førercertifikat, for nogles Vedkommende tager det dog 2 Somre.

Vi kan fortælle „Vikings“s Læsere, at Klubbens Aarskontingent er 11 Kroner om Aaret, med Øvelsessejlsads og alt andet gratis. — De nytilkomne indøves i Klubbens Øvelsesbaad „Frem II“, og saa snart Certifikat er meddelt et Medlem, faar dette Medlem Adgang til Sejlsads med de 2 nye Baade.

De 2 nye Baade sejler ved god Vind deres 5½—6 Sømil i Timen, og vi kan med Sikkerhed sige, at Sejlkubben „Frem“ hermed har givet sine Medlemmer en yderst værdifuld Forøgelse af sit Sejlermateriel, og vi kan anbefale alle, der interesserer sig for Søen, at aflægge Besøg i „Frem“, der nu har bestaaet i 33 Aar.

Sammenslutning af White Star og Cunard.

I engelske Skibsfartskredse forlyder det, at de tidligere Planer om en Sammenslutning mellem de to store Selskaber *White Star* og *Cunard* atter er taget op. Begge de to Selskaber har haft en betydelig Tilbagegang i Persontrafiken, hvilket

skulde have befordret Tilbøjelighederne til en Sammenslutning. Det synes, som man i England vil følge det tyske Eksempel med Sammenslutning af *Hapag* og *Norddeutscher Lloyd*. I saa Fald vil den allerede planlagte Bygning af en Kæmpedamper paa 60.000 Tons antagelig blive gennemført.



Viceadmiral Wandel

HAN var en *betydelig* Mand og Repræsentant for en Periode af en fin, gammel Kultur, præget af Noblesse og Ridderlighed, som den moderne Tid ikke kender saa meget til. Ved Siden af de Egenskaber, der skabte ham hans enestaaende sømilitære Bane, havde han Karakter-Træk, som rent umiddelbart hævede ham højt i alles Bevidsthed. Han var kort, snarraadig og klar, gik lige til Kernen, modig og ganske uselvvisk, med et dejligt frisk Sømandsvæsen, som gav hans Finhed og Form en indtagende Naturlighed. Selv op i Firserne da hans Ben var svage, fik man ikke Lov til at række ham Haanden, før han med Besvær havde rejst sig op til Velkomst. Han var en fin Sprogmand, og endnu i sin høje Alder vedligeholdte han sine Kundskaber i fremmede Sprog, f. Eks. ogsaa i Spansk og Portugisisk. Han vilde stedse være paa Højde med sig selv. Som Fører har han sikkert været ideal, vakt Beundring og Højagtelse omkring sig ved sin Dygtighed, Klarhed, Hurtighed og sin pletfri og stærke Karakter.

Skib med Paraply paa



Vort Fotografi her viser en usædvanlig Scene i Sydneys Døkker. Dampersn „Changte“ skulde have en Lading Mel, og da det regnede voldsomt, maatte man slaa et mægtigt Sejldug op over Skibet og hen til Jernbanevognene for at sikre sig imod, at Melet blev vaadt.

To Billeder fra Brasilien



En Stabelafloebning.

En af „Vikings“ gamle Abonnenter, Ingeniør Karl Andersen i Rio de Janeiro, sendes os disse to Billeder af en Stabelafloebning i Brasilien, som iøvrigt har speciel dansk Interesse, da Baaden er forsynet med en dansk *Vølund* Motor. Det øverste Billede viser Tømmermanden foran sit Værk med den obligatoriske Champagneflaske. Det andet Billede viser selve Stabelafloebningen.

Over Atlanten i aaben Baad.

En Sømand fra Frederiksstad, Johannes Andersen, lægger i disse Dage sidste Haand paa en Baad, i hvilken han ganske alene skal sejle over til Amerika. Baaden er 24 Fod lang og 8 Fod bred, bygget af Fyrretræ, med Egekøl og Egestævn. Den bliver kun ganske lidt overbygget for og agter, for at Andersen kan have et Sted, hvor han kan krybe i Ly, hvis han skulde møde Uvejr.

Andersen, der er en Mand paa 38 Aar, forsøgte for et Par Aar siden at sejle over Atlanten i en gammel Robaad. De fleste syntes dengang, at dette var Galmandsværk. Baaden var gammel og daarlig. Den sprang læk den niende Dag ude i Nordsøen og gik mere under end over Vandet Resten af Turen. Efter 16 Dages Kamp mod Uvejr og vældige Bølger naaede Andersen Lowestoft den 15. August.

Forrige Nr. af »Vikings« blev totalt udsolgt.



★ F R E D L Ø S ★

En Beretning om et Par kendte Spritsmuglere
Af Carl Winther Sørensen. Illustreret af Erik Andreassen.



Den Mand, der her berettes om, hedder Strøm. — En Fredløs, der er jaget af hele det skandinaviske Toldvæsen for nogle Spritaffærer. Han var i sin Tid en kendt Smuglers første Mand, og en Fyr der, hvad Eventyr og Farer angik, ikke stod tilbage for nogen af Fortidens Landsknægte eller Røverhøvdinge. Men han var mere hæderlig — og saa var han Sømand med Liv og Sjæl. Hans Dage som Smugler er forbi. Han blev enig med sig selv om, at det alligevel ikke var et Liv for ham. Han havde nærmest valgt det for Spændingens Skyld. Søren Fisker i Klitby kan fortælle derom. Han var en af hans faa Venner.

— — —
Den graa Januarhimmel er fuld af tunge Sneskyer — opkørte Veje og Snesjap, hvorhen man ser. Træerne staar vaade og sorte.

Paa Klitby Kro sidder Folkene forsamlet. Der er varmt og godt derinde. Tobaksrøgen ligger i store Skyer hen under Loftet. Søren Fisker spytter Skraaen ud, og stikker den i Vestelommen. Han bøjer sig frem imod de skæggede Ansigter, mens han ivrigt trommer med Fingrene i Bordpladen.

— Ser I, Folkens, engang for mange Aar siden var han Kvæghyrde og skar den paa Hesteryg over Argentinas Pampassletter. Det var et Liv, han ku' li', men det blev ham alligevel tilsidst for ensformigt.

— Det var Pokkers, udbrod Bitte Niels, en af Fiskerne, hvordan ku' det bli' ensformigt?

— Jeg ved det ikke, Niels, svarede Søren, men han ku' ikke holde det ud. Saa lod han sig hyre som Matros og pløjede Kuglen rundt et Par Gange — baade der, hvor det er varmt, og der, hvor det er koldt — indtil han en Dag løb paa en Spritsmuglerkaptajn.

Det var vist i en af Antwerpens Kipper, det passerede. De talte sammen om Sagerne, og Strøm fik Tjansen som Skipper om Bord i „Käthe“ — en rigtig Racer af en Smuglerbaad, som ingen af Toldvæsenets Jagere endnu havde kunnet rende op. Strøm selv svor paa, den var umulig at hugge, men en Dag oppe i Oslofjord snød Tolderne ham alligevel. Han naatte af med den.

— Blev han virkelig nappet, spurgte en af Folkene, jeg har ellers hørt, han altid vidste at klare Situationen.

— Ja, stop nu lidt, afbrød Søren. Meningen var jo god nok fra Toldvæsenets Side, men jeg sagde kun, han maatte af med „Käthe“, og det gik saadan til, at da han saa, han ikke ku' klare den længere, løb han paa Grund. Tolderne sku' ikke ha' noget af, at faa Bunden revet op paa deres Baad. De maatte pænt se, hvordan han sammen med de andre sprang i Vandet og svømmede i Land. Guderne maa vide, hvordan de bar sig ad — men to Dage efter var de igen paa Hertas Flak.

Smuglerkaptajnen fortalte ham, det var et forbandet Stykke Arbejde, han havde lavet, men at han var sluppet knippelgodt fra det. Og saa fik han „Lynet“ at sejle med i Stedet for.

— Kaptajnen maa alligevel ha' set, at der var Krummer i ham, sagde Bitte Niels, ellers havde han ikke gjort det.

Søren nikkede.

— Ja, der er Krummer i ham, det kan du ta' Gift paa — jeg gad se den Tolder, der ka' snupe ham.

Der blev et Øjeblik Pause. Folkene dampede paa deres Piber. Ilden i Ovnene knitrede.

— Har I forresten hørt det Nummer, han lavede i forrige Uge. Søren saa sig om i Flokken.

Der var ingen, der svarede.

— Naa ikke. Jo, ser I — Tolderne havde lugtet, han var her i Nærheden, og havde derfor planlagt et større Kup. Men Strøm var klogere, end de havde regnet med. I Stedet for at komme ind med „Lynet“ forklædte han sig og sprang i en af Baadene. Lidt nord for Rønningen passerede de en Baad, hvori der sad en Fisker. Da de ikke ku' se, det var Strøm, spurgte de ham ud, om han havde set „Lynet“ der i Nærheden. Strøm svarede, at han netop for en halv Time siden havde set det Fartøj sejle Syd paa, hvorefter Tolderne straks vendte Kurs.

Søren saa sig omkring.

— Hvad siger I til den, Folkens. Han har vel Knolden i Orden.

— — —
Det er nu snart et Aar siden Strøm holdt op med Smuglerlivet. Søren har ikke set ham siden, men han ved, hvordan det gik til.

Det begyndte en Aften i et Herrens Vejr. Stormen rasede paa fjerde Døgn. Havskummet Jaa helt op i Klitterne. Det var i Oktober — en mørk Aftentime. Søren Kone stod i Køkkenet og puslede med Gryderne. Det buldrede i Komfuret.

Søren sad og vuggede i Gyngestolen, da en Haand tog i Dørklinken. Han rejste sig for at gaa og se, hvem det var. Der stod en stor kraftig Person derude. Det var Strøm. Han løftede Haanden advarende som vilde han dæmpe Overraskelsen. —

Søren tog et Skridt tilbage.

— Hvordan i Djævlens Skind og Ben er du kommen ind i det Vejr, spurgte han.

— Jeg maa tale med dig, Søren, sagde Strøm hastigt. Han trak et Brev op af Lommen. Vil du besørge det endnu i Aften, jeg kan ikke vove mig længere op i Byen.

Søren saa paa Brevets Adresse. Han nikkede stille. Der var altsaa alligevel en Kvinde med i Spillet. Han havde længe haft det paa Fornemmelsen. Han var lidt af en Psykolog.

— Stol kun paa mig, svarede han kort.

Strøm sank ned i en Stol. Han havde knappet Frakken op i Halsen. Han saa alvorligt paa Søren.

— Jeg er gaet hen og blevet forelsket, gamle Ven, jeg maa snart sige Farvel til Smuglerlivet.

Søren kneb Øjnene sammen. Han tog sin Pibe frem og gav sig til at stoppe den. Han nikkede langsomt.

Strøm aandede tungt.

— Men jeg er Fredløs — jeg er jaget som en Hund, baade til Lands og til Vands. Min Lære i Livet har altid været den, at man skal sætte haardt imod haardt — nu kommer jeg til



at anskaffe mig en ny er jeg i den senere Tid bleven ganske klar over.

— Hvorfor dog det, spurgte Søren.

— Den gælder ikke over for Kvindfolk.

— Holder hun da ikke af dig, vedblev Søren spagfærlig. Strøm lo.

— Jo, det kan du tro, det er ikke det, der er noget i Vejen med. Men ser du, jeg kan jo ikke saadan med Vold og Magt slæbe hende om Bord i Skuden — enten maa jeg opgi' min Haandtering eller opgi' hende, og det bli'r lige vanskeligt begge Dele.

Søren saa ham fast ind i Øjnene.

— Du ska' ha' Pigen, ska' du — vi kommer til at gi' dig en Haandsrækning.

Strøm rystede paa Hovedet.

— Jeg er Fredløs, siger jeg dig jo. Hvor skal jeg være?

Han sukkede. Men pludselig sprang han op.

— Du ordner altsaa Brevet, Søren.

— Djæveln splintre mig, ta'r du ud igen, spurgte Søren og spyttede.

Men Døren var allerede lukket bag Strøm. Han var paa Vej mod det oprørte Hav.

— — —

Der gik et Par Uger. Søren grublede stadig over Problemet med Strøm. Hjælpes skulde han — men hvordan? Han havde snakket med Smuglerkaptajnen om det en Dag, denne ubemærket var kommet i Havn. Kaptajnen havde først rystet paa Hovedet og ikke villet høre paa ham. Strøm var ham uundværlig.

— Du forstaar vel, Sagen er alvorlig, havde Søren sagt.

— Vel saa, svarede Kaptajnen, men jeg siger dig jo, jeg kan ikke undvære ham. — desuden, hvad vil du, vi skal gøre?

— Ja, det er det, du skal finde paa. Du har jo før klaret Grejer af den Slags.

Kaptajnen rystede paa Hovedet, men Søren blev ved.

— Ja, nu faar vi se, sagde Kaptajnen tilsidst, i næste Uge ta'r jeg med paa en af hans Ture.

Med dette Løfte var Søren gaaet hjem. Han gik nu og ventede paa, der skulde ske et eller andet.

Han sad hjemme paa Foldbænken og læste Avisen. Han bladede om til de sidste Telegrammer. Der foer et Stød igennem ham.

— Hvad stod der?

„Lynet“ var strandet.

Han læste Telegrammet igennem med rystende Hænder. „Lynet“ var gaaet fra Flakket for tre Dage siden. Den havde 20,000 Kander Sprit om Bord. Det var blæst op til Storm. Skibet var blevet forsinket. Det var helt mørkt, da man naede Kysten ud for Larvik. Man havde store Vanskeligheder med at holde sig klar af Skærene — tilsidst var man løbet paa Grund, forfulgt af Toldvæsenet. Hvor Mandskabet var blevet af, var der ingen, der vidste. Da Toldvæsenet naede Skuden, stod den i lys Lue.

Søren lagde Avisen fra sig. Han var klar over, man havde

stukket Skibet i Brand for at snyde Tolderne for Ladningen. Men Strøm og hele Mandskabet, hvad var der blevet af dem. Der stod, de frygtedes at være druknede.

Søren rejste sig. Det kunde ikke være muligt. Han greb Avisen og læste Stykket over igen. Han maatte ned til Havnen. Han maatte have en Klaring paa det. Skulde Strøm være druknet? — Netop nu, hvor de allesammen var ved at hjælpe ham.

— — —

Omme i en af Klitbys Gader laa der et Hus med en pæn, lille Have foran. Her boede en gammel Fiskerenke med sin eneste Datter. De havde altid levet deres stille Liv — Moderen og Bodil — men i Aften var der Røre i det lille Hjem. Det var nemlig ingen anden end Bodil, Strøm havde forelsket sig i.

Dagligstuen var fuld af Venner; man lo og spillede. Søren var med. Han var i Perlehumør. Alt sammen var gaaet, som det skulde — Strøm var en fri Mand.

Smuglerkaptajnen forklarede Historiens Sammenhæng. Han lo ad den — han kunde selv komme ud af Suppedasen ved samme Lejlighed.

— Du ved jo, Søren, de var ude efter os allesammen.

Søren nikkede.

— Men „Lynet“ var jo din sidste Baad. Hvad vil du nu gøre?

— Det skal jeg sige dig. Jeg har længe gaaet med Planer om at begynde en anden Slags Forretning. Smuglerlivet kan ha' sin Charme — det er et Mandfolkeliv — men det ødelægger Samlivet med Kone og Børn — og saa er det jo heller ikke ganske „lovligt“.

— Nej, vel ikke helt, lo Søren smørret, men forklar mig det, du sagde før, jeg syntes,

du gjorde mig til den egentlig Skyldige i Strandingen. — —

— Akkurat ja, men det er ingen Bebrejdelse. Ser du, du forklarede mig den Dag ved Havnen, at Strøm skulde hjælpes. Jeg udtænkte derfor Planen med en maskeret Stranding, hvor Strøm skulde drukne, for senere at opdukke under et nyt Navn, der ikke var fredløst. Men da saa Toldvæsenet opdagede os ved Larvik, fik jeg pludselig den Idé, at her ikke alene var en Chance for Strøm, men samtidig en for mig.

Søren rystede paa Hovedet og lo. Han kikkede over til Bodil, der hev i Harmonikaen, mens Strøm sang til.

— De unge ska' ha' et Hurra med paa Vejen, foreslog han.

— Og Søren med, tilføjede Kaptajnen.

Og det fik de.

— — —

Saadan lyder Beretningen fra Søren's Mund. — Baade Strøm og hans Kaptajn lever nu som hæderlige Mænd et eller andet Sted. Kaptajnen har Forretning, og Strøm eksperimenterer med argentinsk Landbrug. Hvor Stedet er, og hvad de i Dag hedder, ved end ikke Søren — og det er dog ham, der har kendt dem bedst.

I næste Nummer:

„Løgnens Slange“.

En spændende Sømands-Fortælling fra Sydneys Havn.



Da Toldvæsenet naede Spritsmuglerskuden, stod den i lys Lue.



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

GARDNER
RAAOLIEMOTORER

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

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.

Fiskeskipperforeningen, 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 Adellersgade
8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10.
Telf. 8436.

Sømændenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.

Marinemalerier

af alle Arter og Størrelser udføres efter gamle Tegninger,
Akvareller eller Fotografier og kan komponeres
over Beretning efter Situationer
paa Havet.

Marinemaler *Johan Kock, Årskøbing*

Søsyge kureres.

Cunard Line har nedsat en særlig Kommission til Under-søgelse af, hvorfor Folk bliver søsyge, og hvordan man bedst kurerer dem for denne ubehagelige Lidelse. Kommissionen har just fuldført en Studierejse med Selskabets Liner „Aquitania“ og har herunder anstillet en Række interessante Eksperimenter med 180 Passagerer. Lederen var Selskabets første Læge, Dr. Gwyne Maitland. Et særligt Laboratorium blev etableret om Bord paa Skibet. En af Prøverne blev foretaget ved Hjælp af en særlig Stol, der var skruet fast i Dækket og kunde drejes rundt paa en bevægelig Plade. Dens Bevægelser svarede ganske til dem, et Skib gør i daarligt Vejr. Forsøgskaninen blev bragt til Sæde i denne Stol, fik Besked paa at bøje Hovedet og blev saa snurret rundt i mægtig Fart. I mangfoldige Tilfælde var nogle faa Omdrejninger tilstrækkelige til at fremkalde Symptomerne paa Søsyge. Saa snart man havde dem, blev Patienten underkastet en hurtig og grundig Under-søgelse.

Dr. Maitland mener at have faaet meget værdifuldt Materiale til Forstaaelse af Søsygens Væsen, og tror, det skal lykkes at finde sikkert virkende Midler mod den.

Skibe, der kipper for New York.

Pierre de Malglaive, Generaldirektør for den franske Amerikalinie, finder det lige saa rimeligt at vise en By samme Høflighed som et Medmenneske — han har derfor givet Ordre

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

Alle Annoncer modtages gennem Vikings Annoncebureau, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

Chicago Herremagasin, Gothersgade 33

Alle søfarende ekviperes bedst og billigst i

Chicago Herremagasin, Gothersgade 33

10 Minutter fra Nyhavn

til, at alle Selskabets Baade, naar de ankommer til eller af-gaar fra New York, skal hilse Byen ved at kippe med Flaget.

Da Byens Raadhus ikke kan ses fra Havnen og Reden, har Skibene faaet Ordre til at aflevere deres Hilsen, naar de passerer Pier A i North River, hvor Dokkernes Direktør har sine Kontorer.

Seksmeteren „Da-Du“ solgt.

Direktør Wm. Vett har solgt sin sejrsvante Sekser „Da-Du“ til Borgmesteren i Firenze. Som Erstatning har Direktøren for Tiden en ny Sekser under Bygning hos Bjarne Aas i Norge.

Damper med Garager og Natkafé.

Den store amerikanske Atlanterhavsdamper „Leviathan“ har gennemgaaet forskellige Forandringer. Bl. a. er 2. Klasse Kahyt strøget, og man har indrettet en Turist 3. Klasse i Stedet. Endvidere er der blevet indrettet Garager om Bord med Plads for 100 Biler, og Skibets tidligere Palmehave er nedlagt til Fordel for en elegant Natkafé.

„Boomerang“.

Københavns Lystsejlerflaade er bleven forøget med Lensgreve Holstein-Ledreborgs store Kutter „Boomerang“, som er blevet købt af Højesteretssagfører Arne Kemp for en Sum af 6000 Kr. Efter at Kutteren er blevet opmalet ved Roskilde Fjord, faar den nu sin fremtidige Plads i København.

M/S Museet for Søfart
Maritime Museum of Denmark
Biblioteket

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

THORNYCROFT
MOTORER.

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

^{A/s} Major Wright & Co. *

Tlf. Helsingør Nr. 1

Helsingør Bunkerkul Forsyning

Bunkerkul til billigste Dagspriser

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



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

STUART
LYSANLÆG.

SALGS-HALLEN

Klerkegade 2

Københavns første Husmodertorv — Særlig egnet for Hovmestre

Alle Slags Varer til Torvepriser



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.

1930 nr 7



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

HVORDAN Ø. K. BEGYNDTE

Af Etatsraad H. N. Andersen.



H. N. Andersen, som han saa ud for 40 Aar siden.

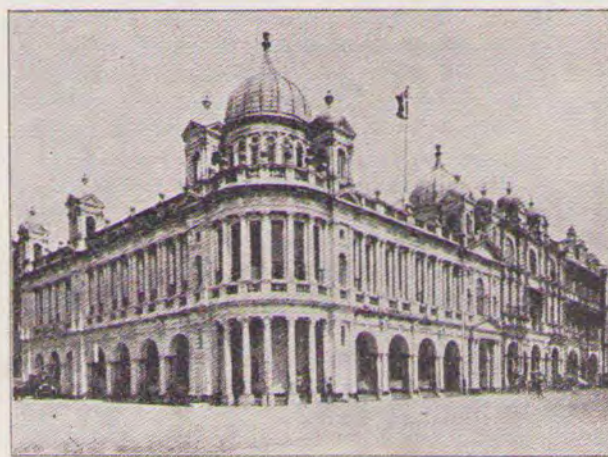
Nogle Linier fra Etatsraad H. N. Andersens interessante nye Bog: „Udvikling“, som i Tekst og Billeder giver en Skildring af Ø. K.s Udviklings Historie.

ALT Menneskeværk har en Begyndelse, ofte af primitiv Art: en Opfattelse gennem Øre eller Øje i Barndommen, Ungdommen eller den modne Alder, som haardnakket har fæstnet sig i Bevidstheden, kan gennem beslægtede Indtryk og Be-

tragtninger modnes til Handling. Men for at omsætte Muligheder i Kendsgerninger kræves frem for noget: Viljen til at ville, som avler Evnen til at kunne. Under Arbejdet modnes Evnerne, og Tanker og Handling kædes sammen og frembringer Resultater. Ø. K., som har udviklet sig til et Verdenserhverv af Rang, begyndte med naive Barndomstanke, som modnedes gennem Begejstring for Danmarks Fortid, skuffede Forventninger, Beundring af, hvad andre Nationer har udrettet i Verden, og stimuleret af Tolkere, særlig af dansk Følelsesliv, til jeg stod overfor den Mulighed, som jeg ligesom senere Muligheder gennem Handling omsatte i Kendsgerninger.

Ofte træffer jeg paa den Opfattelse, at Forretningsmænd som Helhed er prosaiske Beregnere, hvis Opgave alene er at tjene Penge til sig selv eller til andre, og hvis Dygtighed bedømmes derefter. Jeg tror, at ikke alene den danske, men den internationale Erhvervsstand vil sympatisere med mig, naar jeg paa-
staar, at der gennemgaaende er lige saa megen Poesi og Idealitet i materielle Omsætningsforhold som i Fortolkningen af Følelser. De bedste Tolkere af Følelser maa, som alle Mennesker, ogsaa Handelsstanden, ofte kæmpe med prosaiske Forhold. Under min Udvikling har jeg som Regel fundet Begejstring og Poesi i Erhvervet, i Resultater af Kombinationen: *Tanke og Handling*. ... Uden Fantasi og uden Idealisme kan selv Prosaværk ikke bygges op, for ethvert tilsyneladende Prosaværk indeholder nogen Idealitet.

Merkantile Foretagender er dog saa mangeartede og væsensforskellige, at det ofte er vanskeligt at bedømme deres Udspring og følge deres Udvikling. Foretagender kan begynde alene paa Grundlag af Muligheder, som kun tildels lader sig beregne. Det kan hænde, at der efter nærmere Prøvelse begyndes med de Forarbejder, som Formaalet udkræver, og derefter kan Vilje og Evner blive sat paa en haard Prøve. I andre Tilfælde kan der synes at være Grundlag for sikre Resultater, som ikke fordrer saadan Evneanspændelse. Foretagender saavel af merkantil som industriel og finansiel Art kan begynde under tilsyneladende betryggende Betingelser, men senere kan der fremstaa Forhold, maaske af tilfældig Art, som kan føre til Skuffelse i de enkelte Tilfælde og være tillidssvækkende i Almindelighed. I alle Tilfælde afhænger Resultaterne for en væsentlig Del af personlige Egenskaber hos Ledelsen, ikke mindst af Evnen til at kunne tage Fremtiden i Betragtning. Forretningslivet er af saa omfattende, ofte uoverskuelig Art, at det vanskeligt lader sig regulere ad Lovgiv-



Kompagniets Bygning i Singapore.

ningens Vej, navnlig fordi Udviklingen i Livets for-grenede Vekselvirkning ikke kan forudses.

Hvis jeg ikke havde faaet min Paavirkning under kosmopolitiske Forhold, men var blevet Forretningsmand alene under hjemlig Paavirkning, vilde Erhverv maaske for mig blot have været Erhverv.“

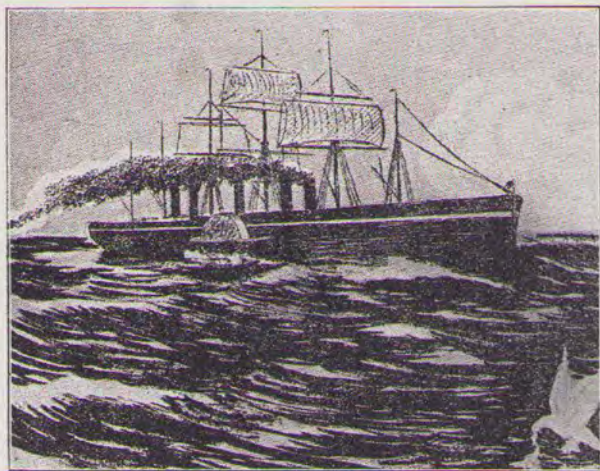


Vore Bedsteforældres Kæmpedamper

Hvordan det gik „Great Eastern“. — 3 Maaneder om at blive søsat. — En daarlig Forretning. — Et Tab paa 1 Million Pund. — Damperen blev til sidst forevist mod Entré.

Af Kaptajn S. H.

I enkelte Hjem, hvor en eller flere Medlemmer af Familien fo'r paa fjerne Have, kan man undertiden, Side om Side med Skilderier af Vesuv ved Nat og Vesuv ved Dag finde et gammelt, morsomt Farvetryk forestillende et stort Dampskib med 5 Skorstene, et Utal af Master og med vældige Hjul



„Great Eastern“. Den første store Amerikadamper.

paa Siderne. „The Great Eastern named Leviathan“ staar der trykt nedenunder med snirklede Bogstaver.

Mangen Dreng har nok listet sig paa Strømpesokker ind i Stadsstuen for at stirre med store undrende Øjne paa dette Vidunder af et Skib. Ude langs Kysten fo'r de store Sejlskuder forbi — en sjælden Gang saas vel ogsaa langt ude Røgen af en Damper, men hvad var Sejlskibe og en fjern Stribe Røg mod Fabelskibet, som hang der paa Væggen og lokkede mod fjerne Havne og store Oceaners Eventyr. —

Det er 75 Aar siden, den engelske Ingeniør *Isambard Kingdom Brunel*s dristige Plan om at bygge et Kæmpeskib, hvis Mage endnu ingen havde set, blev ført ud i Livet.

Arbejdet med at faa Skibet ud i sit rette Element strakte sig over 3 Maaneder, fra 3. November 1857 til 31. Januar 1858, og i Stedet for som beregnet at koste £ 14,000 løb Skibets Søsatning op i den vældige Sum af £ 120,000. Dermed var Selskabets Skæbne beseglet.

Der blev omsider dannet et nyt Selskab til Fuldførelse af Skibet, og i 1859 kunde det forlade sin Ankerplads paa Themsen og tiltræde sin første Rejse. Det kunde tage 800 Passagerer paa 1., 2000 paa 2. og 1200 paa 3. Plads, men der medfulgte kun 37 Passagerer paa den første Rejse over Atlanten. Allerede paa denne Tur havde Skibet Uheld. Der skete en styg Eksplosion i Maskinrummet, hvorved 6 Mennesker dræbtes og en Mængde blev saaret, ligesom den pragtfulde Salon blev ødelagt. Men efter 11 Døgns Forløb var man alligevel i New York, hvor Skibet fik en straalende Modtagelse. Skibet var en Kulsluger af Rang. Der medgik 159—295 Tons Kul pr. Døgn til dets 10 Kedler, som havde

112 Fyrgange. Foruden Tabet af Menneskeliv beløb det økonomiske Tab ved denne Tur sig til 5000 Pund Sterling. Skibet gjorde kun 4 Ture over Atlanten som Fragtdamper. Det var for stort for sin Tid, det var umuligt at faa fuld Last og et rimeligt Passagerantal til Turene over Havet. Saa blev „Great Eastern“ bortlejet for at benyttes som Kabeludlægger, og det indbragte Skibets Ejere £ 1000 pr. Maaned i Leje. Siden maatte det føre en omskiftende Tilværelse. I 1884 fungerede det som flydende Hotel ved en stor Udstilling i New Orleans. I 1885 var det Kullager ved Gibraltar. I 1886 laa det stolte Skib som Udstillingsgenstand ved Liverpool, illumineret med 45 Buelamper, og „Impressarioen“ tjente en smuk Sum i „Entré“.

Saa blev Skibet solgt til Ophugning, og i 1891 blev den sidste Plade af det store, af en ublid Skæbne omtumlet Skrog kastet paa Lossepladsen. Det samlede Pengetab, som „Great Eastern“ paaførte sine forskellige Ejere, er anslaaet til 1,000,000 Pund Sterling.

Skønt Kæmpeskibet havde Uheldet med sig, gjorde det i teknisk Henseende Konstruktøren, Brunel, og Bygmesteren, Scott Russel, Ære. Brunel havde sørget for, at Skibet ved Inddeling i talrige vandtætte, adskilte Rum og ved dobbelt Bund og dobbelte Skibssider helt op til Vandlinien, fik den bedst mulige Beskyttelse overfor Sammenstød og Grundstødninger. Det kom langt nær ved Idealet: *Det synkefri Skib*. Brunel kæmpede ogsaa for, at der blev indført særlig nøjagtige og meget hyppige astronomiske Iagttagelser, Hastighedsmaalinger, Lodninger og Bestemmelse af Vandtemperaturer i Ishjergegnene. Han fremholdt ogsaa med Styrke, at Skibet ikke maatte betros til en af de gammeldags Sejlskibskaptajner. De stoledes for meget paa deres personlige Instinkt og deres Folks Dygtighed og vilde finde det under deres Værdighed at navigere paa Grundlag af systematisk gennemførte Maalinger og med nye mekaniske Hjælpemidler.

Storværket med „Great Eastern“ kom til Udførelse, før Tiden var moden. Men de følgende Aars Skibsbygmestre hentede mange frugtbare Tanker fra dette Værk.

Faa Skibe er blevet afbildet saa ofte og i saa mange Situationer som „Great Eastern“, og det er heller ikke saa underligt, for en Verden fulgte med Interesse dets Bygning og Færd over Havene. En Gang var Skibet paa alle Læber som et af Verdens Vidundere. Nu er det forlængst overfløjet af vore Dages Havkæmper.

Der synes ikke at være nogen Grænse for et Skibs Størrelse længer. Den gamle Morsomhed om Kaptajnen, som nybarberet gik rundt for at inspicere sit Skib, og som efter endt Rundgang kom tilbage til sin Kahyt med Fuldsleger, har tabt ikke saa lidt af sin Karakter som saftig Skipper-skrøne!

Vi Nutidsmennesker, som er fortrolig med de store Dimensioner, som har set de moderne Havets Giganter, vi standser alligevel med Beundring overfor Billedet af „Great Eastern“ og aner Storheden i det dristige Pionerarbejde, som udførtes af den engelske Ingeniør i det første Gry af Dampens Tidsalder.

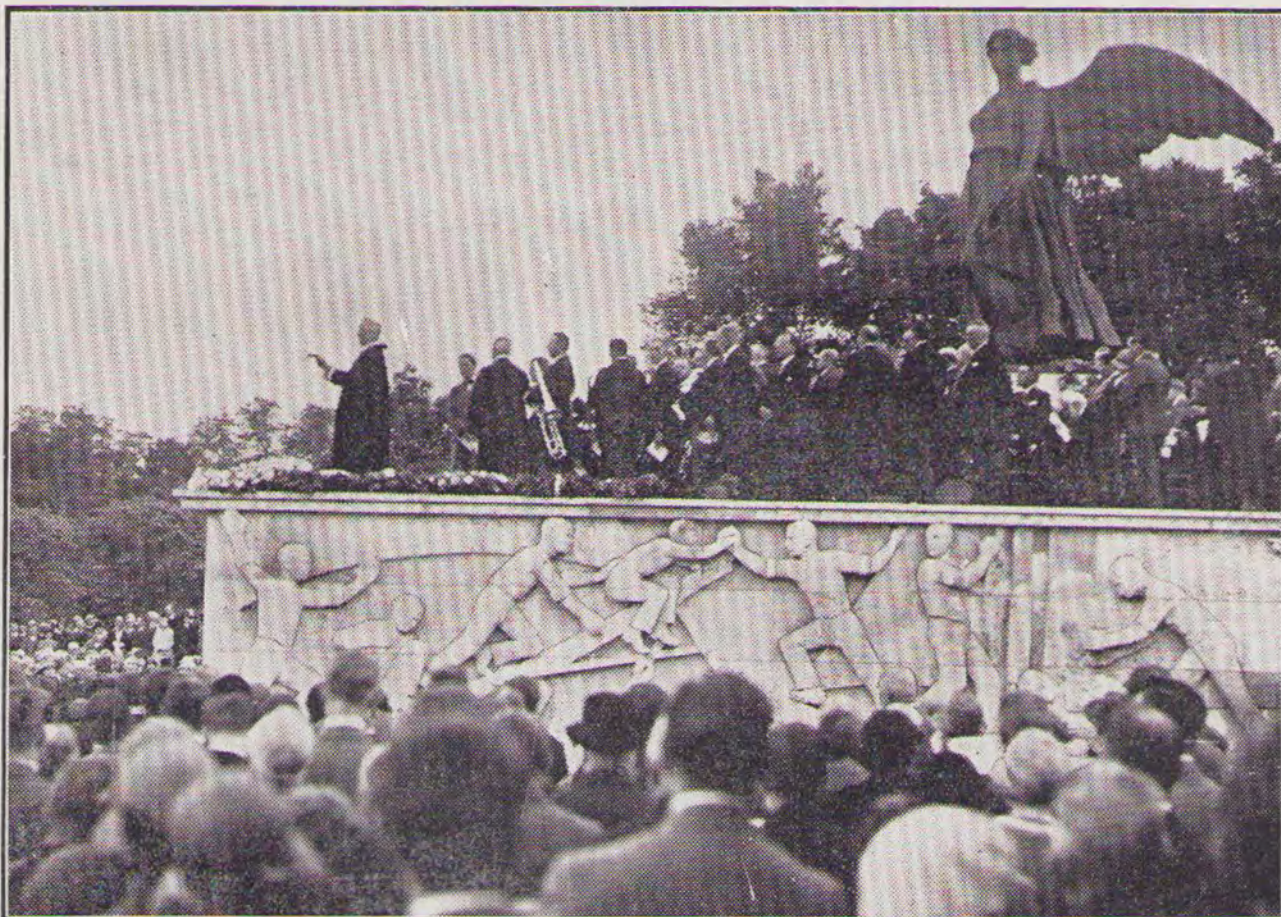
„Hvordan den russiske Styrmand mistede sit ene Øje“.

En Historie om hidsig russisk Kærlighed i næste Nr.



Mindehøjtideligheden for de døde Søfolk

En stemningsfuld Time ved Søfartsmonumentet



Pastor A. V. Storm tyder fra Søfartsmonumentet de Indbudte Velkommen.

Mindehøjtideligheden for de døde Søfolk ved Søfartsmonumentet paa Langelinie samlede en Mængde Mennesker, antagelig 5—6000.

Blandt de særlig indbudte bemærkede vi Direktør *A. O. Andersen* fra D. F. D. S., Direktør *Maegaard* fra Dampskibsrederiforeningen, Havnedirektør *Borg*, Viceadmiral *Andrup*, Landstingsmand, Kutterfører *M. G. Jensen*, Kaptajn *Grandjean*, Overpræsident *Bülow*, Admiral *Carstensen* og Kirkeminister *Dahl*.

Højtideligheden indlededes med, at Pastor *Storm* fra Kastellet bød Velkommen til Forsamlingen. Og efter at første Regiments Musikkorps havde spillet Chopins Sørgemarch, og Arbejdernes Læseselskabs Sangkor havde sunget Aa. Bernt-

sens „Alle Træer staar saa stille“, traadte Statsminister *Stauring* frem paa Monumentets Platform og talte for de Søfolk, som satte Livet til under Udøvelsen af deres Gerning.

Statsministerens Tale var meget smuk og fremkaldte en dybt alvorlig Stemning og en højtidsfuld Stilhed. Han sluttede med at sige:

— Sorg og Savn har fulgt Tabene af vore Landsmænd. Ingen kan yde fuld Erstatning for Tabet af Menneskeliv, men det er vor Pligt at gøre det mest mulige for at mildne Tabet. Alle de, der faldt under Udøvelsen af deres Gerning, var lige kære for Landet, Kaptajnen, Matrosen og Skibsdrengen.

* Ære være Mindet om dem.

De mystiske Øer ved Sydpolen.

Ifølge Meddelelse fra „Norvegia“-Ekspeditionen har man udforsket Himmelheden omkring de mystiske Øer, der ved forskellige Lejligheder er opdaget i Antartik, og hvis Position hver Gang er blevet opgivet, men som det altid viste sig umuligt at finde igen, naar nye Ekspeditioner søgte efter dem. Den mest kendte af disse Øer er Thompson-Øen, der foranledigede en stor Debat i Englands Parlament, da Norge okkuperede Bouvet-Øen. Thompson-Øen var blevet afmærket paa Admiralitetskortene, men da det har været umuligt at finde den efter den opgivne Position, blev der udkastet den Formodning, at Bouvet-Øen i Virkeligheden skulde være

Thompson-Øen. Den anden Ø, der blev opdaget af Norvegia-Ekspeditionen i Fjor og fik Navnet Trols-Øen, viste det sig umuligt at finde igen i Aar. Nu har „Norvegia“-Ekspeditionen imidlertid i Vinter opdaget flere nye Øer, hvor der i Fjor kun var Hav, og dette foranledigede Ekspeditionen til at foretage nøjagtige Undersøgelser, som resulterede i, at Øerne viser sig at være uhyre Isbjerge, dækkede af Jord.

„Vikingen“

kan stadig købes hos alle Bladhandlere, i alle Kiosker og hos alle Boghandlere. Hvis nogen af vore Læsere har Vanskeligheder ved at faa Bladet, bedes De skrive eller telefonere.



Fyrmesterens Kærlighedshistorie

Den unge Fyrmester Leslie Ames sad paa den vaade Bølge-bryder og dinglede med sit daarlige Ben, mens han med Blikket fulgte den lille Lystyacht, der tumlede omkring paa de vrede Bølger.

Det var November, en Aarstid, der passede daarligt til den lille, hvide Yacht, og det var ved at blæse op til Storm. Vinden ruskede i Ames Skortekrave og drev Rødmen frem i hans brune Ansigt. Ames var ung. Hans Har var brunt og tæt, og hans Ansigt smukt og indtagende. Det var paa Grund af Benet, at han havde faaet Stillingen som Fyrmester paa Cherry Island — en Plads, der ellers var forbeholdt gamle udtjente Sømænd.

Han havde faaet en Kugle i Knæet i Frankrig.

I Kikkerten fulgte han Yachten, der kom nærmere og nærmere.

Der var tre Sengesteder i Fyrmesterboligen, og han skyndte sig hjem for at lægge rene Lagener paa og rydde den værste Uorden til Side i Tilfælde af, at der skulde være Damer om Bord.

„Jeg haaber ikke, jeg faar alt for mange Gæster,“ tænkte han, „hvis de bliver i flere Dage, ender det med, at jeg ikke har andet at give dem end Kartoffler. Hvis det bliver Storm, kan Proviantbaaden ikke være her før om en Uge.“

Da han kom tilbage til Molen, havde Kutteren lagt til. Der var tre Mennesker om Bord foruden Besætningen: to Mænd — en gammel, der forstod at bevæge sig paa et Skibsdæk, og en ung — der ikke gjorde det, samt en ung Pige med en rød Hue.

Det var sjældent, at der kom Gæster til Cherry Island. Ames humpede ned for at hjælpe dem med at fortoje Baaden.

Den gamle Mand var David Jordan.

„Jordan?“ Ames smilede og viste sine hvide, stærke Tænder. „Jeg har ofte set Deres Fragtdampere sejle forbi.“

„Vi mangler baade Mad og Olie,“ forklarede Jordan. „Ved en Fejltagelse blev en Del Varer efterladt paa Kajen. Jeg er ellers ikke bange af mig, men naar Maskinen løber varm, og Passagererne begynder at knurre —“

„Der var ikke andre end mig, der knurrede, Far“ — den unge Pige var Jordans Datter — en lille, mørk Skønhed med sorte Krøller, der brusede frem under den røde Hue — „vi behøvede ingen Sirene, mens du larmede omkring paa Dækket.“

Jordan kaldte hende Joy. Det lød som en muntert klingende Latter; og munter og glad var hun.

Det tredje Medlem af Selskabet var Evan Frayle. Ames kendte ham af Omtale. Frayle var Ejer af rige Oliekilder, han var høj og flot med et overlegent og udfordrende Væsen. Han behandlede Jordans Datter med en vis beskyttende Nedladenhed, der irriterede Ames.

Frayle tiltalte ham i det hele taget ikke, hans elegante Klæder og sikre Væsen fik Ames til at føle sig ubehjælpsom og klodset; hans egen tarvelige Paaklædning og især det daarlige Ben generede ham. Disse Mennesker vilde have Medlidenhed med ham — og det eneste, han ikke kunde finde sig i, var, at Folk havde ondt af ham.

Saa snart det lod sig gøre, trak han sig tilbage til Køkkenet. Der fandt Joy ham i Færd med at skrælle Kartoffler.

„Jeg er ude paa Opdagelse,“ sagde hun. „Jeg haaber ikke,

De har noget imod det?“ Saa fik hun Øje paa Spanden med Kartofflerne. „Det er vel ikke til os, De skræller Kartoffler?“

„De maa tage til Takke med meget tarvelig Mad,“ sagde Ames.

„Men hvorfor skal De selv gøre det? Far har en Matros om Bord, der har været Kok.“

„Jeg er Vært,“ forklarede Ames. „Vi har brugt det meste af, hvad vi havde, og vi kan ikke faa ny Forsyning, før Stormen er forbi. Det er ved at blæse op, og en Storm paa denne Aarstid kan godt være en Uge.“

„Saa skræl for Guds Skyld tyndt! Lad mig gøre det, Mandfolk skræller Kartoffler, som om det var en Elefant, der skulde flaaes. Hvornaar kan De tage mig med op i Fyrtaarnet?“ sagde hun og tog uden videre Kniven ud af Haanden paa ham.

„Der kan jeg ikke tage Dem op. Det er imod Reglementet. Jeg kan tage Dem med op paa Omgangen, hvis De kan holde Dem oprejst i denne Storm.“

Hun sad paa det skurede Træbord og skrællede Kartoffler, mens hun balancerede den ene Sko paa Spidsen af Taaen. Ames betragtede hende interesseret, hun var alt det, han savnede og længtes efter — ungdommelig Glæde — Skønhed og Munterhed. Han betød vel for hende ikke andet end en Oplevelse blandt mange andre. Da hun var gaaet, skyllede han Kartofflerne og satte dem over Ilden.

Saa gik han op i Fyrtaarnet. Gamle Jordan kom op til ham, og sammen stod de paa den smalle Jernplatform, der gik rundt om Taarnet; de maatte trykke sig op ad Muren for ikke at blive blæst ned. Nedenunder kunde de se Joy Jordan og Frayles gaa ud ad Molen.

„Det er risikabelt,“ bemærkede Ames kort.

Jordan saa ned efter dem. „Det kan ikke nytte at sige den Slags til Joy,“ sagde han. „Hun kender ikke til at være bange!“

Ames saa op paa den truende Himmel. „De burde ikke gaa længere,“ sagde han.

„Evan gaar, saa langt han har Lyst,“ erklærede Jordan. „Han er egensindig og for Resten ogsaa tungsindig. Det er Virkninger af Krigen; han har godt af at være sammen med Joy, hun opmuntrer ham.“

Ames bed Tænderne sammen. Ja, det vilde han nok tro!

Store Skyer trak op, og der var et gulligt, uheldvarslende Skær i Horisonten.

„Nu har vi Uvejret!“ sagde Ames pludseligt.

Jordan blev bleg. Hans Blik fulgte de to Skikkelser, der intetanende stod paa den udsatte Mole. Ames løb hen og satte Sirenen i Gang. Men Frayle og den unge Pige havde mærket Uvejrets Ankomst og skyndte sig tilbage over de vaade Sten, som Bølgerne allerede begyndte at sprøjte henover.

Ames og Jordan var i Færd med at gaa ned ad Jerntrappen, da Regnen begyndte at piske dem i Øjnene. Den gamle Mand var ganske graa i Ansigtet, og Benene rystede under ham.

„De naar ind i rette Tid,“ beroligede Ames ham, mens en bitter Vrede steg op i ham ved Tanken om, at Faren havde bragt de to nærmere til hinanden.



Og Vreden holdt sig, efter at de var kommet ned forpustet og gennemblødt til Skindet; Frayle var lidt mindre overlegen, men Joys Øjne straalede. Ames lagde mere Brænde paa Ilden og fik den til at blusse op, og trak sig derefter tilbage til Køkkenet.

Han var ærgerlig over disse Gæster, der havde bragt Uro i hans fredelige Tilværelse og vakt Længsler og Ønsker til Live, som han troede for stedse var undertrykt. Aarsagen til al hans Bitterhed var Evan Frayle, der betragtede Joy Jordan som sin Ejendom.

Hun var som en Blomst, der var kastet ind ad en ensom Mands Vindue — en straalende, rød, duftende halvt udspungen Blomst! Og denne Blomst skulde tilhøre Frayle! Ames hadede Evan Frayle.

Han vidste godt, at han ingen Ret havde til at blande sig i deres Sager, og om et Par Dage, naar Vejret var blevet bedre, vilde de rejse og forsvinde ud af hans Liv — men ogsaa det ærgrede ham! Kartofflerne brændte paa, mens han grundede over dette.

Joy Jordan kom ind i Køkkenet. Hun havde en blød, hvid, ulden Kjole paa med blaa Matroskrave og Slips; hendes Haar var blevet tørt og faldt i bløde Krøller ned over Ørerne. Hun gik hen ved Siden af Ames og saa ud af Vinduet. En Fragtdamper huggede sig gennem de fraadende Bølger, mens Regnen piskede mod dens Stævn. Sirenen tudede ustandseligt, og Vinduet raslede under den voldsomme Regn, der slog imod det.

„Det er ikke hyggeligt,“ sagde hun. „Er her ofte saadan?“

„Det er ofte meget værre!“ svarede Ames. „Paa denne Tid begynder Snevejret, og Dæk og Takelage er glat som Is, saa Folkene knap kan staa fast, og Vinden skærer gennem Marv og Ben. Men saa længe der er en Rende med aabent Vand, kommer Skibene forbi.“

„Og De“ — hun saa op paa ham med et Blik, der jøg Blodet op i Ames' brune Kinder. „De sidder her som en Slags Guddom og vogter paa Skibene?“

„Jeg er en skibbruden Mand,“ erklærede Ames. „En Mand paa firs kunde passe Fyret her — og Heltene, det er dem, der kæmper derude paa Havet.“

„Der findes Ting her i Livet, der er sværere at kæmpe imod end Elementerne! Er det ikke sandt?“

Hun tænkte paa hans stakkels Ben og havde ondt af ham. Ames blev kølig og stiv. Han hadede Medlidenhed — og mindst af alt ønskede han hendes Medlidenhed. Men da han saa hendes Blik — forstod han, at hun mente det alvorligt med Deltagelse og Forstaaelse.

„Dette for Eksempel!“

Han slog med Haanden paa det syge Ben. Hun smilede og rettede sig op og gjorde Honnør for ham.

„Kartoflerne brænder paa,“ sagde hun pludseligt.

Da Ames om Aftenen havde lagt sig til Hvile paa Madrassen paa Køkkengulvet, gjorde han op med sig selv, at han var forelsket i Joy Jordan — en ung Pige, der stod langt over ham — en ung Pige, han havde kendt en halv Dag.

„Dit Fæ!“ sagde han til sig selv. „Selv om hun vilde se til den Side, hvor jeg er, hvad er jeg saa? Intet! Mindre end intet! Hun gifter sig med Frayle, han giver hende en Automobil og rimeligvis Diamanter i Bunkevis.“ Han prøvede paa at tænke paa noget andet, men han kunde ikke falde i Søvn. Sirenen sønderrev Luftten med sine Hyl — men Sirenen havde aldrig før holdt ham vaagen.



Joy sad paa det skurede Træbord og skrællede Kartoffler, medens hun balancerede den ene Sko paa Spidsen af Taaen.

I tre Dage for Stormen hen over Øen og sendte store, graa Bølger ind mod Fyrtaarnets Mur, hvor de knustes under Sprøjten og Bragen. Ames havde travlt og saa kun lidt til sine Gæster; men i den kort Tid, han var sammen med dem, kunde han ikke undgaa at lægge Mærke til, hvor Frayle anstrengte sig for at gøre Indtryk paa Joy Jordan. —

„Hun er ikke forelsket i ham,“ sagde Ames til sig selv som en ringe Trøst, „hun ved ikke, hvad hun vil. Men Frayle er forbandet tillidsfuld.“

Han vidste, at Frayle og Jordan i Forening saa godt som beherskede hele Skibsfarten paa Kysten der, og det var Jordan sikkert heller ikke blind for.

Joy var altid venlig og kammeratlig overfor Ames. Men for en Mand, der er forelsket op over begge Øren, er det en mager Trøst. Ames

holdt sig saa meget som muligt for sig selv; deroppe hvor Lyset nu brændte Dag og Nat, havde han Ro til at kæmpe med sine Tanker. Men ikke engang Staaldøren kunde holde Joy ude.

Den tredje Aften kom hun op til ham med den røde Hue trukket ned over Haaret, og Ansigtet vaadt af Regn. De stod ved Siden af hinanden uden at tale, mens Fyret sendte sit blændende Lys ud over det oprørte Hav.

„Der gaar en af Frayles Dampere,“ sagde Ames og pegede paa en mørk Silhuet, der bevægede sig hen over Vandet. „Dens Bagbords Skrue arbejder ikke. Se engang nu, hvor Lyset falder hen over den.“ Hans Stemme skælvede lidt. Hun stod saa nær ved ham. Hun var saa sød og smuk! Han kunde have kysset den lille, mørke Krølle, der faldt ned over Øret.

„Skal den have Hjælp?“

„Nej, ikke med mindre, den beder om det. Foreløbig klarer den sig. Jeg vil underrette Stationerne inde paa Fastlandet —



hvis Telefonen virker.“ — Hun saa ud over den lille, triste Klippeø, hvor over Tasmørket i Øjeblikket bredte et barmhjertigt Slør, der skjulte dens Nøgenhed.

„Her maa være ensomt om Vinteren!“

„Sommetider!“ svarede Ames. „Folkene tager herfra i December, og naar Frost kommer, er her meget ensomt. Men saa tænder jeg et ordentlig Blus paa Kaminen og tager Bøgerne frem. Det er ikke min Hensigt at tilbringe Resten af mit Liv som Fyrmester.“

„Studerer De?“

„Hovedsagelig Navigation. Jeg hører til her paa disse Kyster. Min Far var Josh Ames, en stor Skibsreder, men han mistede alt i 99. Med Tiden haaber jeg at faa mit eget Skib.“

„Far var Styrmand paa en Fragtdamper, da jeg blev født,“ sagde Joy pludseligt. „Og da jeg var Barn, købte han en lille Damper, som Mor hjalp ham med at sejle. Hun plejede at tage Roret, naar det var smaat med Hjælp, og Vejret var daarligt. Far tilbad Mor. Han kan aldrig glemme hende, han er ikke den samme efter hendes Død. Han kaldte hende sin Kammerat.“ — Nu forstod Ames, hvad det ensomme Udtryk i gamle Jordans Øjne betød, og hvad han tænkte paa, naar han i lange Tider ad Gangen stod og stirrede ud over Havet.

„En Mand glemmer aldrig en saadan Kvinde,“ sagde han blidt. „En god Kammerat er noget af det bedste her i Livet.“

„Især i Modgang,“ sagde hun.

„Især i Modgang,“ gentog Ames. „En Mand, der har en Kvinde at kæmpe for — en saadan Kvinde ved sin Side, han kan sagtens klare sig i Livets Storme. Men — men hvilken Kvinde vilde betro sig til en Mand som mig?“

Joy saa op paa ham med et ganske lille Smil.

„Mon De ikke er lidt for pessimistisk?“

De stod tavse ved Siden af hinanden. Bladet susede for hans Øren. Var der Haab for ham? Lyset for atter hen over Vandet og oplyste svagt hendes Ansigt, og han saa et Udtryk i hendes Øjne, der fik Blodet til at jage hurtigere gennem hans Aarer. Men i det samme lød der en gennemtrængende, melankolsk Fløjten ude fra Havet.

„Det er Fragtdamperen!“ sagde Ames. „Den er i Nød!“

En Raket fløj susende ind paa Bredden. Ames løb ned ad Trappen, saa hurtigt hans daarlige Ben vilde tillade det, og Joy fulgte forskræmt efter ham.

Besætningen fra Damperen blev bragt i Land — elleve sultne, forkomne Mænd. Ames gjorde det saa hyggeligt og bekvemt for dem, som det var ham muligt.

Næste Dag kom han ved Middagstid ind i det store, varme Opholdsværelse og afbrød sine Gæster i en Tremandsbridge.

„Det gør mig ondt,“ sagde han, „men det ser ud til, at Stormen trækker ud, længere end ventet, og vi har faaet elleve Munde mere at mætte. Fra nu af faar vi ikke andet at spise end Kartoffler.“

Jordan rettede sig op med et Smil. „Kartofler er godt!“ sagde han muntert.

Frayle rejste sig og saa paa Ames med et kynisk Smil. „Hvornaar kan Proviantbaaden være her?“

„Den kommer slet ikke i dette Vejr!“

„De har vel en Robaad?“

Frayles overlegne Væsen irriterede Ames ubeskriveligt.

„Det har jeg,“ svarede han, „men den kommer ikke ud i et Vejr som dette. — Ikke om vi saa skulde spise Kartoffel-skræller! Der er intet andet at gøre end at væbne sig med Taalmodighed.“

„Vil De nægte mig at ro ud med Baaden?“ vedblev Frayle. „De maa huske paa, at vi ikke er Mænd alene — her er ogsaa en Dame, og hun maa ikke lide Nød. For Miss Jordans Skyld —“

„Det gør mig ondt for Miss Jordan; men jeg forbyder enhver at gaa ud med Baaden i dette Vejr. Det er mig, der har Ansvaret for Folkene her paa Øen — saa længe denne Storm varer, kommer der ingen Baad ud!“

Ved sig selv tænkte han: „Den Slyngel! Han turde aldrig gaa ud — det har han ikke Mod til! Han ønsker bare at spille Helt over for hende.“

„Jeg er vis paa, at De overdriver Faren,“ sagde Frayle og trak haanligt paa Skuldrene.

„Hvad enten det er farligt eller ikke,“ Ames Stemme lød ganske rolig og behersket, „saa er der ingen Baade, der gaar ud i denne Storm!“

„Godt!“ sagde Frayle og tændte sig en Cigaret. „Saa taler vi ikke mere om det!“

Ames forlod Værelset uden at se sig tilbage.

Hen imod Aften tog Regnen lidt af, og da Ames tog Kikkerten og saa ud over Havet; fik han Øje paa en Baad, der roede op mod Bølgerne langs Molen. Han behøvede ikke at se mere end een Gang for at være klar over, at det var hans egen Baad. Frayle havde altsaa vovet at sætte sig op imod hans Befalinger. Ames klatrede ned ad Jerntappen uden at



Joy saa op paa ham. „Jeg kan styre en Baad,“ sagde hun.

tage Hensyn til sit syge Ben. Molen var vaad og glat, og det var farligt at bevæge sig hurtigt hen ad den. Han var rasende, men samtidig opfyldt af en vis Beundring.

„Jeg troede ikke, han vilde gøre det,“ sagde han til sig selv, „jeg tiltroede ham ikke saa meget Mod.“

Men da han mødte Frayle paa Vej ned til Molen, forsvandt Beundringen og gav Plads for en knusende Foragt.

Frayle havde ikke selv haft Mod til at tage af Sted, men havde sendt andre ud paa en Ekspedition, der var saa farlig, at han ikke selv vilde vove sit Liv!

Frayle standsede ham.

„Jeg har sendt nogle af mine Folk over til Fastlandet,“ sagde han kort og uforskammet. „Vinden er ved at lægge sig — saa selv De maa vel vide, at der ikke er noget at risikere.“

Ames værdigede ham ikke et Svar. Han gik ind i Huset. „Faar den store Baad ud, og hent de andre hjem!“ kommanderede han.

Frayle, der var fulgt efter Ames ind i Huset, blev ligbleg. „De forband —“ begyndte han.

Men et Blik fra Ames standsede ham.

Baaden blev i en Fart sat i Vandet, og netop som Mændene greb Aarerne, kom Jordan der hen.

„Er der noget i Vejen?“ spurgte han. Ames havde taget Plads ved Roret.

„Frayle har sendt to Mand over til Fastlandet,“ forklarede han kort. „Jeg vil ud at hente dem tilbage. Jeg overlader Fyret til Dem.“



Joy kom løbende ned efter sin Far. Ames saa Udtrykket i hendes Ansigt. Han hørte hendes forbausede Udbrud.

„Har du sendt Folk ud i dette Vejr — Evan? Har du sendt Folk ud i et Vejr — hvor du ikke selv turde tage med?“

Ames sad i Bagstavnen og drejede Roret til Siden, mens den tunge Baad under Mændenes kraftige Aaretag langsomt kæmpede sig gennem de taarnhøje Bølger. Han sendte en stille Takkebøn op til Himlen.

— — —

Det var mørkt, før de fandt de to Mænd hængende forfrosne og halvdøde paa Kølen af den kæntrade Baad. De bragte dem i Land, dødssyge og elendige — to Mænd, der havde smaa Børn hjemme.

Sent ud paa Aftenen humpede Ames dødtæt op til Fyret. Det var holdt op med at regne, og Vinden havde næsten lagt sig — om en Dagstid vilde Proviantbaaden komme ind, og Jordans Yacht sejle ud — sejle sydpaa ned til de store Byer, hvor Kvinder i lette Silkekjoler og Sølvsko sang og dansede. Ames tænkt roligt herpaa, mens han aabnede Staaldøren, der førte ind til Fyret.

Joy sad paa en Skammel lige indenfor Døren.

„Fik De fat i dem?“ spurgte hun.

Ames nikkede. Han tænkte paa Vinteren og paa de lange

Maaneder, hvor han ikke havde andet at gøre end at passe Fyret og de store Dynamoer. Han tænkte paa, hvor graa og ensformige Dagene vilde blive, naar hun var borte. Han kunde ikke lade hende rejse.

Joy rejste sig og saa paa ham med et lille Smil. Gættede hun hvilken Kamp, der rasede i ham?

Det gjorde hun maaske. Hun sænkede Blikket.

„Evan tager ikke hjem sammen med os,“ sagde hun roligt. „Han har sendt Bud efter sin egen Yacht.“

Ames opgav Kampen og lod dette smukke, vidunderlige Væsen gaa af med Sejren.

„Jeg — jeg kan ikke sige Dem det nu,“ sagde han stille, mens han stadigt holdt Haanden paa Kontakten til Fyret, „men engang — naar — naar jeg faar mit eget Skib —“

Hun saa op paa ham.

„Jeg kan styre en Baad,“ sagde hun.

Ingen fik nogen Sinde at vide, hvordan det gik til.

I tretten Aar — i Storm og Slud — i Taage og stille Vejr havde Cherry Island Fyr sendt sine hvide, blændende Straaler ud over Havet.

Men pludselig — og kun et Øjeblik — men det mest vidunderlige Øjeblik i Leslie Ames Liv — gik Fyret paa Cherry Island ud.

Danske Skibe solgt til Udlandet.

Den danske Sejlskibsflaade har atter mistet et Par af sine stolte Sejlere. Det drejer sig denne Gang om Skonnert „San“ og 3-mastet Skonnert „Nordtrafik“, begge af Marstal. Skibsreder E. B. Kroman har solgt disse Skibe. „San“, der er bygget 1883 paa Thurø og som laster 175, er for 10,000 Kr. solgt til Skibsreder Olaf Johnsson i Guö i Sverige, og „Nordtrafik“, der er bygget 1916 i Svendborg og laster 175 Tons, er solgt for 30,000 Kr. til Skibsreder A. R. Råvad i Raa.

Nyt Skoleskib.

Skibsreder, Konsul Lauritzen har købt 3m. Skonnert „Astræa“ af Marstal med det Formaal at benytte det som Skoleskib. Efterhaanden som de større Sejlskibe forsvinder, er det blevet vanskeligt for de unge Mennesker, der vil uddanne sig til Skibsofficerer, at skaffe sig den Sejlskibsuddannelse, der kræves, og denne Vanskelighed vil Konsul Lauritzen nu for sit eget Rederis Vedkommende overvinde ved Indkøbet af det nye Skib. Her vil Rederiets vordende Dæksofficerer faa denne Uddannelse. Skonnerten, der er bygget 1921 i Marstal, og som laster 230 Tons, vil faa Navnet „Fanø“ og bliver hjemmehørende i Esbjerg. Dets Besætning bliver foruden Eleverne, Kaptajn, Styrmand, fuldbefarende Matros og Letmatros, der tillige skal fungere som Kok. Det nye Skoleskib bliver forsynet med en kraftig Motor.

Verdens største og hurtigste Skib.

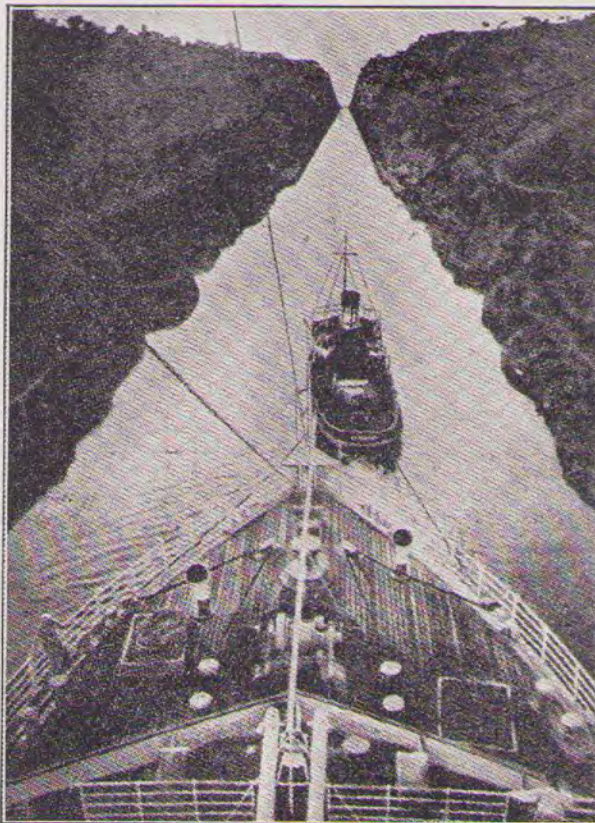
Det har længe forlydt, at Cunard Linien omgikkes med Planer om Bygning af en ny Kæmpedamper, som baade hvad Størrelse og Fart angaar skulde overgaa alt, hvad hidtil er bygget af Skibe, og som skulde søge at slaa Tyskerne ud som Nr. 1. Nu er Projektet naaet et afgørende Skridt videre, idet Cunard Linien har bestilt en Damper hos det kendte Clydebank Værft *John Brown*, en Passagerdamper, som vil blive Verdens største og hurtigste Skib. Damperen vil komme til at koste 6 Millioner Pd. Sterling, og den vil blive paa 75,000 Tons eller 11,000 Tons mere, end „Majestic“ er paa. Damperens Maskiner skal kunne udvikle 200,000 Hestekræfter, og Skibets Mindstehurtighed bliver 21 Knob. Damperen skal sættes ind i Farten mellem de store Kanalhavne og New York. Den vil først være færdig om 3 Aar.

Hvorfor han kendte Rekorderne.

— Hr. Grosserer, da De interesserer Dem saa stærkt for Skibsfarten, kender De vel ogsaa de større Amerikadamperes Rekorder?

— Selvfølgelig gør jeg det! Jeg har jo haft ikke mindre end syv Kasserere!

Gennem Kanalen ved Korinth



Et af de smukkeste og mærkeligste Steder i Verden er Gennemsejlingen gennem den lange Korinther-Kanal.



Fra Syndflod til Syndflod

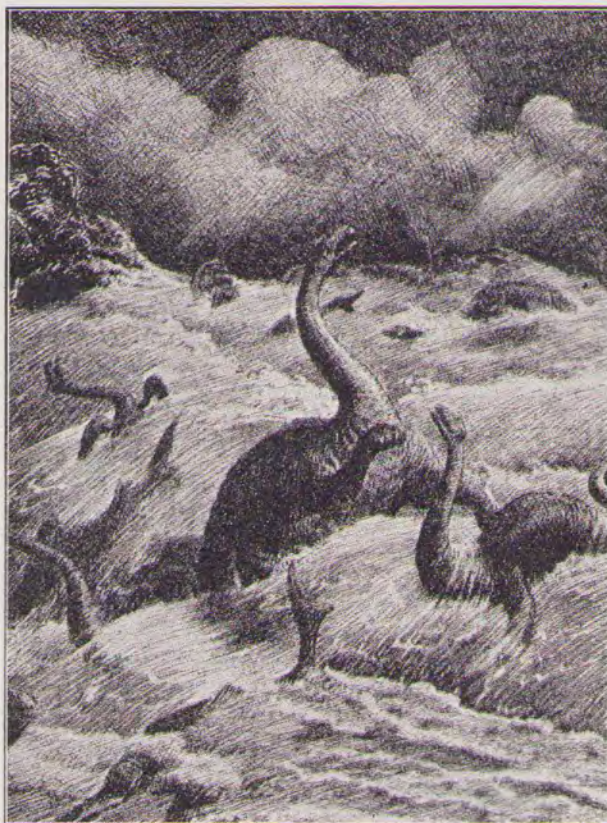
Mere og mere træder den Opfattelse frem, at Maanen er dannet af ren, blank Is. Hvis det virkelig forholder sig saaledes, at Maanens Overflade er et tykt Ispanser, saa kan man ogsaa formode, at foruden Maanen ogsaa mange Planeter — med Undtagelse af Jorden — bærer et tykt Ispanser uden paa et stærkt vandholdigt Indre.

Denne Tydning af Verdensrummets Gaader fører ind paa vort Solsystems Tilblivelses-historie. I urfjerne Tider sank maaske en mægtig Sol ned fra et andet Solsystem og forarsagede en Eksplosion af en saa uhyre omfattende Art, at den overgaar alle menneskelige Begreber. Endnu i Nat stormer Sol, Planeter og hele Mælkevejen rundt i deres Banner som en Følge af den Eksplosion. Ingen ved, hvordan det i Virkeligheden er foregaaet, thi intet menneskeligt Øje har jo set det; men paa en eller anden Maade er roterende Kræfter sat i Gang, som endnu i denne Nat holder hele det vældige Maskineri gaaende . . . hvor længe endnu ved vi ikke. Mange af de nye Isforskere mener, at Planeterne er uhyre Islegemer, ja, at selv Mælkevejen bestaar af lutter Isblokke, og at Solens Pletter dannes af Isblokke, der farer ned imod den ude fra det iskolde Verdensrum.

Kun vor Jord var det beskaaret at bære Fastlande og Have og at frembringe organisk Liv. Men ogsaa her vilde Livet aldrig være kommet til at gro, om vi ikke var bleven oversprøjtet med en fin Is ude fra Verdensrummet, gjort flygtig ved Solens Varme. I Mælkevejens Iskammer ligger vor Skæbne beseglet. Det er denne fine Isbestraaling, som væsentlig bestemmer den roligere Rytme i vort Vejr, medens større Isblokkes Nedstyrtning i den jordiske Atmosfære fremkalder saadanne Fænomener som Tornadoer og Taifuner, Sandstorme og Haglkatastrofer med alle deres ulykkelige Følger for Mennesker og Dyr.

Hvad her i denne Artikel fortælles, er de sidste nye Teorier fra Verdens-Is læren.

Det staar fast som en historisk Kendsgerning, at vor gode Moder Jord allerede har baaret højst forskellige Livsvilkaar, og at Livet hver Gang har tilpasset sig til Forholdene. Men hvorfor blev denne Tilpasning stadig forstyrret, ofte naar den havde tilpasset sig allerbedst — hvorfor vekslede Sceneriet saa voldsomt paa Land og Hav i Urtiden, og hvilke Kræfter er det, som har bevirket denne Veksel? I Videnskabsmændenes Strid herom vinder den Overbevisning mere og mere Raaderum, at Storkatastrofer her har været afgørende, og at alt hvad vi Mennesker har opbevaret i Myter og Sagn om Synd-



Saurierne blev udryddet af Syndfloden. — Havets Kæmpeogler i Dødskamp med Syndflodens vældige Vandmasser, der rejste sig som Følge af en Maanetiltrækning.

floder, Dragekampe og store Vande alligevel har et Gran af Sandhed gemt i sig.

Is-Læren løfter ogsaa her Sløret. Den mener, at Maanen, som er en uhyre Isklump uden Liv, mere og mere vil nærme sig Jorden for til sidst at forene sig med den. Det lyder foruroligende, dog vil dette ikke betyde Jordens Undergang, men kun Udløsningen af en ny Syndflod, hvad der selvfølgelig kan være slemt nok.

Vort Solsystems Udviklingshistorie lader ane, at der engang løb mange flere Planeter om Solen. De mindre er da efterhaanden bleven opslugt af de større, eller de er bleven deres Maaner; nogle er sunket ind i Solens glødede Hav. Har der saa ikke ogsaa mellem den nuværende Jordbane og den nuværende Marsbane befundet sig nogle mindre Planeter, som efterhaanden er rykket vor Bane nærmere, til de en Overgang er bleven Maaner for vor Jord og til sidst ved en Katastrofe opslugt af den? Verdensislæren siger Ja til dette Spørgs-

maal og peger paa Maanens Skæbne. Saa forholder det sig maaske saaledes, at et flere Gange gentaget Drama stadig udspiller sig her paa Jordkuglen, og at hver af disse Dramaer udfylder en Jordtidsalder. Og hver Tidsalder begynder med en forholdsvis lang, maaneløs Tid, fortsætter sig i en Maanetid og ender med den katastrofale Sammensmeltning af Jord og Maane, hvad der hver Gang er Begyndelsen til en ny Istid. Her er Tale om Millioner af Aar. Saaledes er det altsaa den nuværende Maanes Forgænger, der gav Anledningen til den sidste Syndflod. Den Gang sank maaske Atlantis. Vi véd jo alle, at det er Maanen, der udløser Havets vældige Puls-slag, som vi under Navn af Tidevandet kender som Flod og Ebbe. Kommer den tæt til os, vil dens Tiltrækningskraft forøges uhyre, ikke alene paa de let bevægelige Vandmasser, men ogsaa paa Fastlandsmassen og paa Jordens Luftlag. At Maanen nu igen langsomt nærmer sig Jorden, søger specielle Forskere for Øjeblikket at udregne. I saa Tilfælde nærmer vi os igen om Masser af Aar en Tid, hvor Jordens Vande vil blive suget op omkring Ækvator, medens Polbækkenerne vil blive tomt. Idet Maanen saa løber omkring Jorden, vil al Jordens Vandmasse tilsidst være samlet i to kæmpemæssige Flodbjerge over Afrika paa den ene Side og over det stille Ocean paa den anden Side. Uhyre Vandmasser fra disse to Flodbjerge vil daglig styrte mod Nord og Syd, saa at Bjerge paa Kaukasus' Højde uden videre vil blive oversvømmede. Kun i et smalt Tropegebet om Ækvator vil Livet maaske kunne bevares. I alle andre Egne af Jorden begynder derimod en ny Istid.



Verdens hurtigste Racer-Motorbaad

Den berømte engelske Hastigheds-Konge, Sir Henry Segrave, er blevet dræbt under Forsøgene paa at erobre Verdensmesterskabet i Motorbaad-Fart med Racer-Baaden „Miss England II“ paa Windermere-Søen. Da Baaden kom jagende hen over Søen med en Fart, der af Tidtagerne anslaaes til om-

af den hvide Baad dukkede op, blev den tusindtallige Tilskuerskare — hvorimellem var Segraves Hustru — klar over, at der var sket en Ulykke.

Man bragte de Tilskadekomne ind til Bredden, hvor Ambulancerne straks efter kørte op og førte dem til en Villa i



Da Dødsbaaden »Miss England II« blev sat i Vandet i Windermere-Søen. Major Henry Segrave staar i hvid Over-alls ved Siden af sin Hustru, der skulde komme til at overvære den frygtelige Katastrofe. Lord Wakefield staar ved Mikrofonen og udtaler — efter Manuskriptet i Haanden — de bedste Ønsker for Racer-Baaden og dens Forer — Ønsker, der nu paa det uhyggeligste er skuffede.

kring 200 km i Timen, saa Tilskuerne pludselig, hvorledes Fartøjet forsvandt i et vældigt Skumsprøjt, krængede over og ligesom huggede ned i Vandet.

Segrave havde allerede i flere Dage ligget og prøvesejlet med „Miss England II“, der stod i en Værdi af over en halv Million danske Kroner. Han har ved Prøverne været oppe paa Hastigheder omkring 200 km.

Allerede to Gange havde Segrave sejlet Søen igennem med en Hastighed af 150—170 km i Timen; det var i tredje Etape af Farten, hvorunder han naaede de 200 km, at Katastrofen indtraf.

Det hele gik for sig i en saadan Fart, at først da Kølen

Nærheden sammen med Segraves Hustru, der var sunket bevidstløs om, da hun saa sin Mand ligge som livløs i Hjelpebaaden.

Han kom et Øjeblik til sig selv, men udaandede kort efter.

Segraves sidste Ord var: „Slog jeg Rekorden?“

De officielle Tidtagere har udregnet Hastigheden, og det viser sig, at Segrave er død som Indehaver af Verdens-Rekorden med en gennemsnitlig Fart af næsten 99 miles i Timen, altsaa omkring 160 km.

Den hidtidige Rekord var paa 93,4 miles.

Segrave blev kun 34 Aar gammel.

En af Eleverne fra „København“.

Paa Skoleskibet „København“s sidste Rejse skete der i den engelske Kanal det Uheld, at en Elev ved Navn Ejner Mahler, der var hjemmehørende paa Samsø, faldt ned og brækkede det ene Ben. Han blev landsat i Belgien og undgik saaledes at dele Skæbne med sine Kammerater. Men Døden har nu alligevel indhentet ham, idet han nu er død af Lungebetændelse.

Chicago som Havneby.

Chicago har nu vedtaget at grave en Kanal, der vil sætte Byen i Forbindelse med Havet, idet Skibe da kan sejle fra Chicago ad Illinois- og Mississippifloden til Mexikogolfen ved New Orleans. Saaledes faar Chicago Søforbindelse med hele Kloden. Man vil da kunne sende Varer med Damper fra Chicago til San Francisco for en Fjerdedel af, hvad det nu koster med Banen.



Løgnens Slange

En Fortælling fra Sydney's Havn

RUSTEN, hæselig og foragtet af de store Selskabers stolte Dampere gled *Lyee-sha* ind i Havnen og søgte en tiloversbleven Plads langs Kajen. Fra hver Lem og Luge af den gamle, medtagne Trampdampere, fra Lasten, fra Kuliernes Rum og Kabys og Kahytter steg den stærke Lugt fra samtlige Havne mellem Sydney og Fuchau — og endnu mens Fortøjningstrosserne pib nedover Bolværket forsvandt en Stab af Sydney's Toldpoliti som en Flok Sporhunde ned i Skibets Dyb paa Jagt efter Kontrabande, og Kontrabande under de Himmelstrøg bestaar næsten altid af Opium, Morfin og Mennesker, der vil smugle sig i Land.

Men nede i *Lyee-sha's* Kabys fo'r en lille, mager Kineser om mellem Potter og Pander; det var Kokken Feng Lee. En ærlig Kok. En hæderlig Mand, der gjorde sin Pligt og aldrig tog sig utilladelige Friheder. Han og Cluett var Venner gennem mange Aar, og det var netop Feng Lee's udprægede Redelighed, der havde sikret ham Tolderens Sympati.

Feng Lee kunde godt have faaet bedre Pladser paa bedre Ruter, men trods det blev han paa den gamle, foragtede Dampere. Han sagde: „Hvorfor skulde jeg gøre Forandring. Jeg sejler mellem Fuchau og Sydney. Kommer jeg til Sydney, træffer jeg min Ven, Mr. Cluett. Gaar jeg i Land i Fuchau, træffer jeg min Ven, Fader Tachu, Præsten, med hvem jeg taler om vore Fædre og vore Guder.“

Mandskabet blev stillet op i Rad og Række for at gennemgaa den personlige Undersøgelse, førend de skulde gaa fra Borde. Tre Toldbetjente visiterede dem lige saa hurtigt som grundigt, efterhaanden som Cluett raabte deres Navne op efter Skibets Besætnings-Journal.

Rud Earnshaw, Styrmanden, sad paa en Vareballe bag Cluett og saa til. Han var en mager, vejrbit Mand med et snu og ubehageligt Udtryk i sine mørke, flakkende Øjne, Ansigtet var skægget og fuldt af Kopar, en smudsigbrun Lød fortalte, at selvom han var at regne for en hvid Mand, var hans Blod ikke rent.

Cluett blev ved med at raabe Navne op.

„Sam Wah, Ah Low, Tung Sin Yee ...!“ Nogle skyldige, nogle uskyldige. Endelig:

„Feng Lee! God Morgen, Feng. Kom frem og lad os se paa dig. Lige meget med hans Kuffert. Feng Lee er *all right, boys!*“

Feng Lee fjernede sig, løftede sin Kuffert, som ingen Toldmand havde eftersat, op paa Skuldrene og stillede sig hen i de Visiteredes Række.

„Feng Lee er lige saa god som en hvid Mand,“ mumlede Cluett og saa gennemtrængende paa Earnshaw. „Jeg har kendt ham gennem de tretten Aar, jeg har været i Honolulu, og fem Aar her. Det er tolv Aar siden, jeg har gjort ham til Genstand for Visitation. Hellere vilde jeg knække min Hals end begynde paa det nu!“

„Kan De ikke tænke Dem, at han — maaske — ved Lej-

lighed — —?“ Earnshaw saa skulende paa Tolderen.

„Feng? Snarere vilde jeg lede efter Kontrabande i Kongens høje Hat! Men mærkeligt, ikkesandt ... den eneste fuldtud hæderlige Mand, jeg kender, er en Kineser!“

„Det er ikke nogen ligefrem Kompliment til os andre,“ gabede Earnshaw.

Ti Dage senere hævdede *Lyee-sha* sine Ankre og pjaskede nordpaa til Hongkong. Feng Lee var glad; han skulde nu kun gøre denne Rejse en Gang til, saa vilde han sætte sig til Hvile ved Fader Tachu's Fødder. Undertiden stod han om Aftenen nede i Kabysen; naar alt var mørkt og roligt paa Skibet og talte sine Penge. Han talte og talte igen ... der var og blev kun tyve Guld-Sovereigns. Det var meget lidt; men selv om det skulde koste ham det halve af den ringe Sum, saa skulde Cluett dog have en fin, en meget fin Gave.

„— Førend du tænker paa Guld, tænk paa din Ven! Og din Ven skal du skænke Gaver, som du skænker dem dine Guder!“ Saadan prædikede Fader Tachu. Og Feng vilde følge hans Ord.

Men da Skibet havde naaet Hongkong, og Feng Lee gik ud i Byen for at finde en Foræring, saa han, at selv alle hans tyve Sovereigns ikke var nok til at købe en Ting for, som han fandt værdig til Mr. Cluett. En lille, udskaaet Ibenholts Drage kostede tredive Pund Sterling; det var det allerbilligste, han kunde finde — og saa meget havde han ikke.

Da Feng Lee den første Aften var paa Vej hjem mod Skibet og netop var naaet Havnen, traadte en mørk, høgenæset Herre hen imod ham og standsede ham med en høflig Hilsen. Det var en Portugiser efter hans Dragt at dømme, og hans Fingre og Slips glimtede tilstrækkeligt af uægte Stene til at dupere saadan en gammel Kuli-Nar som Feng Lee.

„Jeg kender Feng Lee,“ begyndte Portugiseren. „Alverden ved, at han er en ærlig, hæderlig Mand. Ogsaa Mr. Cluett i Sydney ved det. Naar Feng Lee kommer med sin Kuffert, saa ler Mr. Cluett over hele Ansigtet og siger: „Du behøver ikke at aabne din Kuffert, Feng Lee, du er en Æresmand!“

Portugiseren trak et guldglinsende Cigaretetui frem og forsømte ikke ved den Lejlighed at lade Simili-Diamanterne spille. Et Øjeblik efter lyste to glødende Cigaretter op i Havnens Mørke.

„Undertiden spekulerer jeg over,“ fortsatte han, „hvad du i Grunden har i din Kuffert? Smaa Foræringer til Venner, maaske? Ingefær-Syltetøj, som Cluett tager med hjem til sine Smaabørn? Altid giver du — faar aldrig. Det er, hvad der sømmer sig for en hæderlig Mand.“

„Altid gaa roligt — aldrig løbe,“ tænkte Feng Lee, som allerede havde hørt nok til, at han vilde bøje udenom Portugiseren og gaa videre.

„Men tænk dig nu, at du for en Gangs Skyld fik — uden at give noget igen,“ vedblev Portugiseren, idet han gled op paa Siden af Feng Lee. „Maaske hundrede Pund, fem hundrede Dollars ... for ingenting!“

Kineseren brummede mistænkksom.

„— For ingenting undtagen en Smule Luft — Luft ligesom alt det omkring os! ... For den Luft, der er i din



Kuffert, naar den er tom, betaler jeg dig hundrede Pund.“ — Feng fremskyndede sin Gang, men Portugiseren fulgte med.

„Tænk paa, at naar du saa tager tilbage til Fuchau, behøver du aldrig at arbejde mere, men er rig som en Amerikaner. For hundrede Pund faar du alt — men jeg — jeg faar ingenting. Der er heller ikke noget, jeg bryder mig om at købe. Jeg har nok af alt.“

De var naaet til den smalle Kaj, hvor *Lyee-sha* laa, Portugiseren stillede sig i Vejen for Kokken.

„— Kun det tomme Rum i din Kuffert —“ mumlede han spørgende.

„Vil De maaske komme Opium i Kufferten?“

„Nej, nej! Jeg er ogsaa en hæderlig Mand!“ protesterede den anden. Spørg kun alle, der kender mig. Der kommer Mr. Earnshaw. Pas paa!“

Styrmanden var beruset. Da han dinglede hen mod Landgangsbroen, fik han Øje paa Kokken. Han svingede tumlende hen mod ham, idet han truende hævede Armen til Slag. Feng Lee, som var for gammel til at løbe, dukkede Hovedet og lukkede Øjnene bag de store Brillen. Men netop som Slaget skulde falde, lukkede Portugiserens sene Haand sig om Styrmandens Haandled.

„Mr. Earnshaw —!“

Earnshaw drejede sig rasende, med blodskudte Øjne, mod den ukaldede Fredsmægler. „Fanden —! Hvad vil De? Hvem Djævelen er De?“

„Se nøjere til, Mr. Earnshaw. Kender De mig ikke, hva' beha'r?“

Earnshaw betragtede ham dinglede.

„Selvfølgelig. Selvfølgelig gør jeg. Gamle Portugiser!!“

Du er allright. God Aften.“ — Han tumlede op ad Broen og forsvandt henad Dækket. En Dør faldt i med et Brag, Feng Lee gik bag efter — stadig med Portugiseren i Hælene. Selvd da han laa i sin usle Køje i det mørke Lukaf, hørte han ham endnu udenfor Døren.

Nu lød det fra Nøglebulet ind gennem Mørket.

„Du ved ikke, hvad jeg kommer i Kufferten. Ingen faar det at se. Maaske er det Ingefær til Cluett's Børn . . . jeg kommer igen.“

Han kom igen. Hver Dag og hver Aften. Han undte ingen Ro. Feng følte sig drevet til Fortvivlelsens Desperation. Hundrede Pund! „Kun for den Smule Luft, der er i din Kuffert, naar den er tom! . . . Ingen Opium, nej, nej — jeg er ogsaa en hæderlig Mand!“ . . . Han kunde købe en smuk Ting til Cluett, som han havde lovet —!

Feng overvejede. Han kunde laase sin Kuffert, og, uden at vide, hvad den indeholdt, forblive hæderlig til en vis Grad. Og han fantaserede. I Stedet for tre Dollars vilde han faa fem Hundrede. Han vilde forære Mr. Cluett det smukkeste, han kunde finde i Singapore, og alle hans Bekendte og Venner, fremfor alt Fader Tachu, kunde han ogsaa skænke smukke

Ting, og . . . Ja, Feng Lee følte, at han endnu holdt Sandhedens Lys i Brand . . . mens Løgnens Slange kun viste sig som en Skygge langt, langt borte. Og atter skinnede de hundrede Pund i Guld for hans Øje. De skinnede og funkede saa stærkt, at han lod Risen brænde paa, og Rud Earnshaw, som mærkede, at noget lugtede svedent, kom stormende ned i Kabysen.

„Hold op med at staa der som en Idiot og bed til Buddha, men pas dit Arbejde. Det er ikke noget Missionær-Skib, det her.“

Portugiseren kom igen Aftenen før *Lyee-sha* skulde sejle. Feng Lee gik langsomt ned over Gangplanken. Han havde sin Kuffert paa Skulderen, men til Trods for, at den var tom, var den tung som Bly. To *richshaws* ventede — den ene bestemt for ham, den anden for Portugiseren, som i denne Stund havde sikret sig Magten over Kok og Styrmand.

„Jeg kører først,“ sagde han. „De følger efter. Hæderlig Mand, rig Mand . . . saa god som en ægte, hvid Gentleman.“

Lyee-sha sejlede ind i Sidney's Havn med et meget nedslaaet Mandskab. Følelsen af deres gode Samvittighed ved det forestaaende Toldeftersyn — Visheden om, at de denne Gang ikke havde det rare Opium og Morfin med sig, paa hvilken de plejede at tjene mange Penge — satte dem i daarligt Humør. — Cluett's Trusel om seks Maaneders Fængsel til hver den, der fandtes i Besiddelse af Kontrabande, havde virket, saa ingen havde vovet at indlade sig paa ulovlige Forretninger paa denne Rejse.

Ankerkættingerne hvinede.

Foruden Cluett og hans undergivne Toldbetjente, kom ogsaa en højtstaaende Toldembedsmand med om Bord. „Seks Maaneder — seks Maaneders Fængsel til hver forbandet Smugler-Kuli!“ raabte Earnshaw til den forsamlede Besætning, førend Visitationen begyndte.

Tung om Hjertet stillede Feng Lee sin Kuffert ind i Kabysen og gik op paa Dækket for at se Cluett, sin Ven. Den brændende Middagssol tørrede de fugtige Pletter paa hans Brillen. Han stillede sig lænet op mod Rælingen, og hans Hoved sanked sig mere og mere, indtil det rørte det hede Træ. Earnshaw gik forbi, men kom nogle Minutter efter tilbage. Han havde ingen Agtelse, men kun Mistanke tilovers for Gules Tanker. Hans Knæ slog mod Fengs Ryg.

„Jeg ønsker at tale med dig, lige saa snart du er kommet i Land. Forstaaet?“

Fengs raadville Ansigt meddelte, at han intet forstod.

„Du venter. Det er det hele.“

Der lød et Fløjtesignal. Kulierne sprang i Række.

„Seks Maaneder, seks Maaneder —!“ raabte Earnshaw advarende. Visitationen begyndte. Bag Cluett stod Toldinspektøren med Armene over Kors.



Feng Lee var en hæderlig Mand.



Truslen havde virket. Man fandt ingen Kontrabande. Af og til vekslede Cluett nogle oplysende Ord med sin Overordnede, som han imidlertid ikke behandlede med nogen overdreven Underdanighed.

„Se nu den gamle Fyr derovre ved Rælingen,“ sagde han. „Jeg tror, at jeg allerede har fortalt Dem om ham: atten Aar paa Kina og Honolulu, og ikke én eneste Gang i al den Tid har der været noget i Vejen med ham. Det er hans sidste Rejse, denne . . . Feng Lee! Kom her hen, Feng!“ — Til en i Anledning af den høje Foresattes Nærværelse særlig ivrig Toldbetjent, som vilde tage Kufferten fra Kineseren: — „Lad ham beholde den, Thompson. Feng Lee er o. k., min Ven!“

„De lader ham ikke visitere?“ spurgte den Overordnede.

„Ikke for en hel Ladning Whisky,“ lo Cluett.

Kineseren var traadt hen foran Tolderne. Han bøjede sig høfligt og aabnede saa Laaget paa Kufferten. Som om han skammede sig over at give en saa ringe Ting, overrakte han Cluett et svært Tørklæde af Silke, som han havde købt i Singapore. Det havde kostet ham to af hans tre Dollars. Det blev givet og taget i Stilhed. De blinkede til hinanden, Cluett og Feng.

Toldinspektøren rynkede Næsen og saa ned i Fengs aabne Kuffert. Et Papirark skjulte det øvrige Indhold.

„Hvad er der ellers i Kufferten?“ spurgte han.

Cluett drejede sig og saa haanligt og vredt paa Spørgeren. — „Opium, Morfin, Salvarsan, Veronal — stuvende fuld af den Slags — det er derfor, jeg aldrig kigger i den,“ knurrede han.

„Smaa Gaver,“ sagde Feng. „Lidt Ingefær, lidt —“

„Hm!“ — Inspektørens Stok skubbede Papirarket til Side, endnu mere Papir — derunder . . .

„Hm!“ gentog den Overordnede. — „Ser De, hvad det er, Cluett?“

Det var i dette Øjeblik Cluett som bragede en Verden, som han havde troet var god, sammen i Stank og Smuds. Han saa paa Feng Lee's smertefortrukne, skælvende Ansigt, de taarefyldte Øjne bag de store Brilller . . . han saa ned i Kufferten — paa den store Dynges smaa, firkantede Æsker, der indeholdt Opium! Saa rejste han sig. Et Øjeblik saa Feng Lee og han stift paa hinanden. Stemmen svigtede ham. Saa vinkede han ad to af Skibets Officerer. De greb den gamle, skælvende Feng og slæbte ham bort.

Cluett følte sig syg og svimmel. Han tog i Lommen efter sit Lommetørklæde, men fik fat i Silketørklædet — Fengs Gave. Musklerne i hans Kinder spændte sig til Knuder . . . saa sønderrev han Tørklædet fra Ende til anden og fejede Stumperne hen over Dækket med sin Fod.

„Næste Mand!“ raabte han saa hæst og skærende, at de svedende Kulier fo'r sammen.

„Seks Maaneder — glem ikke de seks Maaneder!“ raabte Earnshaw ogsaa lidt hæst, men saa sagde han henimod Cluett: — „Jeg sagde Dem det! Jeg advarede Dem.“

Feng Lee blev idømt, ikke seks, men otte Maaneders Fængsel. Cluett maatte krybe til Korset over for sin Overordnede og indrømme sin Dumhed. Man skulde ikke tro nogen — og slet ikke en Kineser! Hvad havde han dog været for en Nar? Han lo bittert og foragteligt, men med Smerten over Tillidsbruddet siddende i sig.

I de følgende Maaneder fo'r han haardt frem ved sine Toldvisitationer. Greb man en sølle Djævel med en Pakke Opium, lod Cluett ham fare lukt ind i Fængslet.

„Menneskene er noget Pak!“ tænderskar han og spyttede. „Tror man paa nogen, er man en Taabe! En haard Næve, Prygl, Mistro, Fængsel, det er, hvad man skal anvende. Andet duer ikke. —“

Feng Lee's Straffetid var allerede udløbet for to Maaneder siden.

En Aftenstund sad Cluett nede paa en Bænk paa Havnepolitiets Kaj og røg sin Pipe, mens han saa ud over Havnen, hvor en Damper var ved at staa ud. Hans Blik gled fra den imponerende Overbygning paa en vældig „P. and O.“-Parket over paa en „Royal Mail“'s hvidmalede Skønhed.

Da rørte nogen hans Arm. Han drejede sig rask. Der stod Feng Lee — en forkommen, mager og bleg lille Skabning, som forskrækket veg et Skridt tilbage ved Cluett's bratte Drejning.

„Jeg er bedrøvet, Mr. Cluett.“

Cluett rynkede Panden og saa tværs gennem Manden foran ham. Han havde lovet sig selv aldrig nogen Sinde mere at betragte en Kineser som et Menneske, men nu i dette Øjeblik faldt det ham lidt svært.

„I otte Maaneder har jeg været bedrøvet,“ vedblev Feng mumlende.

„Det samme her.“

Det forekom ikke Cluett, at der var mere at sige om den Sag. Han drejede sig atter rundt og saa ud over Havnen. Mørket sænkede sig hurtigt.

Feng Lee stod stadig ventende bag ham, men saa rejste Cluett sig op og begyndte at vandre ind mod Byen. Som en utydelig Skygge var Kineseren ved hans Side.

„Ikke Venner?“ spurgte han bedende.

„Du svigtede den Tillid, jeg viste dig, Feng. Hvorfor gjorde du det?“

Feng trak smerteligt Hovedet fra den ene Side til den anden.

„Hvor er De i Aften Klokken ti, maaske elleve?“ spurgte han dæmpet.

„Oppe paa „Dumdragon Castle“. Men lad hellere være med at komme. Maaske er jeg fuld.“

„Jeg kommer.“

Feng kom. Med et Tællelys i den ene Haand og en Lærredstaske i den anden indfandt han sig og fandt Cluett fuldstændig ædru, villig til at følge med, besjælet af en let Undren over Tasken og Lyset. Disse Ting havde Feng købt for Penge, han siden sin Løsladelse havde tjent paa Kystfart . . . disse Ting og saa en Dirk.

Rud Earnshaw var paa Vej ud mod den mørke og øde Kaj, hvor *Lyee-sha* laa. Styrmanden kendte Østens Havnekajer.

Nu kunde han se *Lyee-sha's* Skorstene og Skrog. Ude over det mørke Vand gled Søgelyset fra Politiets store Vagttaarn frem og tilbage. Djævel! — Nu traf det ham lige i Øjnene, blændede ham, saa han vaklede. Hvor let kunde ikke . . . i et saadant Øjeblik . . .? — Earnshaw var noget af en Høvedshund; hans Skind var garvet af alle Haves Vinde, men i denne Stund føte han Frygten gnave.

Hans Angst steg uforklarligt, da han var kommet om Bord. Og dog plejede han hver Aften at gaa her ud paa Skibet for at spare Penge til Hotelophold, som de andre Skibsofficerer tillod sig, naar de laa i Havn. Saaledes var Rud Earnshaw eneste hvide Mand om Bord fra Midnat til Morgen. Han plejede imidlertid ikke at være bange af den Grund; han laaste Døren til sin Kahyt, og Daggryet havde altid fundet ham i god Behold.

En Skygge strøg hen over Dækket og forsvandt.

„Hvem der?“ — Ingen svarede. — „De Satans Nerver! Jeg er vist ved at blive en gammel Kælling, der ser Syner,“ mumlede han. „Gid Fanden havde Sydney! En fordømt Havn! Det kunde for Resten godt ligne saadan en *Chink* at —“

Earnshaw laastede Døren til sin Kahyt op, traadte ind og trykkede Kontakten paa den elektriske Vægslampe ned. Der



kom intet Lys. Med rystende Hænder famlede han efter en Tændstik. Der lød hastige, listende Trin. Døren smækkede til og blev laaset med Nøglen, han havde ladet sidde i Laasen. Earnshaw sprang hen til „Køjet“ . . . Samtidigt viste der sig et Ansigt paa den anden Side. Et gult, udtæret Ansigt med et tyndt Fipskæg og et Par store Hornbriller for Øjnene.

Styrmanden nedkæmpede sin Forskrækkelse og udstødte en kort Latter.

„Du vil lave endnu mere Fortræd for dig selv, din fordømte Slynge!“ spurgte han barskt.

„Tænd en Tændstik — saa vil De erfare!“

Earnshaw fik fat paa en Æske, i hvilken der kun fandtes et Par Tændstikker.

„Men hvad skal denne Streg betyde?“ spurgte han igen.

„Prøv at tænde en Tændstik!“

En lille Flamme oplyste det trange Rum. Væggene var nøgne, Stolene var borte, Sengestøjet i hans Køje — intet rørligt var ladet tilbage. Tændstikken gik ud.

„Ja, det er altsammen borte,“ sagde Feng Lee udenfor det aabne Køje. „Men jeg vil give Dem en lille Gave i Stedet for. Se her!“ Kineseren holdt et tændt Lys op foran Køjet og rakte det nogle Centimeter frem, saa Tællen dryppede ind paa Kahyttens Gulv. „Dette er Sandhedens Lys . . . Men se nu det der ovre!“

Earnshaw fulgte Retningen af Feng Lee's Blik. Et brunt Reb laa rullet sammen henne i det ene Hjørne. Han smilte. Kunde han nu kun med én Bevægelse gribe Rebet og slynge det hen mod Køjet, kunde han sikre sig Feng Lee's Arm, og saa vilde Resten gaa af sig selv: — han spændte hver Muskel og Sene. Nu — —!

Lynsnart bøjede han sig ned, greb om Rebet og — — —

Da bugtede det sig med et rasende Ryk ud af hans Haand . . . rullede sig ud som en Fjeder . . . Earnshaw fo'r tilbage med et Skrig . . . det bugtende Væsen skød frem imod ham som et Lyn, men da det fejlede sit Hug, rejste det sig hvislende i Vejret, dirrende af Fjendskab lige fra Hovedet med de grøntlysende Øjne og den blaa spillende Tungespids til Spidsen af dens Hale.

„Feng!“ raabte han. „Hvad Sa — —?“

„Det er Løgnens Slange,“ forklarede Feng og pudsede Vægen paa Sandhedens Lys.

Earnshaw og den store, brune Slange delte den lille Kahyt. Et Sekund var Styrmanden tavs. Han følte Ben, Arme og Nakke blive tunge og stive.

„Tænd Lyset igen!“ skreg han vildt. „Lad mig se? Hvorfor dette?“

„De har jo Tændstikker, Mr. Earnshaw,“ bemærkede Feng.

Ja, han havde Tændstikker. Der var endnu tre tilbage foruden den, han tændte nu. Slangen var gledet tættere hen mod ham. Han saa, at den var mindst tre Alen lang, og at den stirrede og stirrede paa ham med sit grusomme, dragende Blik.

Førend Tændstikken, der brændte, gik ud, tændte han en anden. To var tilbage . . . nu kun en.

„Tænd — tænd!“ skreg han.

„Hvad ønsker De, Mr. Earnshaw — Sandhedens Lys eller Løgnens Slange —?“

„Lys — Lys!“

Feng Lee tændte uden at forhaste sig sit Tællelys, og Earnshaw saa Slangen foran sig; den laa nu roligt, men slyngede krigslystent Hovedet frem og tilbage uden et Sekund at fjerne det grønne, hypnotiserende Blik.

„Nu, fortæl mig noget!“ opfordrede Kineseren.

Det klikkede skarpt i Earnshaw's Strube.

„For Eksempel om Portugiseren i Singapore —!“ fortsatte Feng Lee roligt. — „Hvad — om ham?“ lød det tonløst fra Styrmandens Læber. —

„De ved det godt, Mister!“

Et hastigt Øjeblik glemte Earnshaw Slangen. „Jeg ved ingen Ting!“ raabte han rasende. „Du er gal!“ Ved al Helvedes Pine, jeg skal —

Men hans Opblussen sluktes samtidig med, at Feng Lee gjorde Mine til at slukke Lyset.

„Sluk ikke, sluk ikke, Feng! Jeg fortæller — jeg fortæller!“ — — —

Bill Cluett, som stod ved Siden af Feng Lee, men uden at kunne ses inde fra Kahytten, og som snarere var Tilhører end Tilskuere, hørte nu Rud Earnshaw fortælle; han hørte med dyb Forstaaelse.

„— — Og saa tog jeg Stedet fra Portugiseren, efter at du havde fattet Mistanke og trukket dig tilbage fra Arrangementet. Jeg trængte til de hundrede Pund. Det er Sand-

heden. Hold op med at vifte med det Lys! Feng, for Guds Skyld! Jeg fortæller — jeg fortæller. Efter at vi var kommet her ind i Sydney's Havn, og du havde pakket din Kuffert og stillet den fra dig i Kabysen, sneg jeg mig ned og tog alle dine . . . Feng — Slangen — Slangen — se! . . . tog dine Sager ud af den saa nær som Tørklædet til Cluett. Han havde ikke ladet dig visitere i tolv Aar. Usandsynligt, om han vilde gøre det denne Gang heller. Derfor fyldte jeg Kufferten med Portugiserens Opium, og havde ikke den forbandede Toldinspektør . . . Det er Sandheden! Feng, Feng! Giv mig Lyset! Giv mig noget at slaa med. Fordømt — Satan, den kommer — Feng! — Den kommer . . .!“

En Kofilmagle fulgte Lyset ind gennem Vinduet. Samtidig klirrede en Nøgle henover Kahytsgulvet. Feng Lee og Cluett skyndte sig mod Landgangsbroen.

„Den Slange vil ikke dræbe Mr. Earnshaw. Den har ingen Gifttænder!“ sagde Kineseren.

Mr. Cluett og Feng var naaet ud af Havnen. Tolderen havde lagt Armen om den lille, visne Kinesers Skulder.

„Sandhed er et Lys til vore Fædres uforgængelige Glorie,“ sagde Feng Lee, „men Løgn er en Slange, som besudler deres hellige Støv . . .“

Og den anden svarede glad:

„Dette er en Gave, Feng, dette er en Gave —!“



Earnshaw fo'r tilbage med et Skrig.



★ EN HUND TIL SØS ★

Den mindede om de engelske Pickles, der reklamerer at de indeholder 47 Varieteter. Saa blandet har dens Oprindelse sikkert ogsaa været som Bastard i højeste Potens.

Den var saa snavset og saa afrakket den Dag, den kom om Bord paa Damptrawleren „Bliss“, saa den straks fik Navnet „Lampepudderen“ — til stor Fornærmelse for vores egen Lampepudder. Den var lille, næppe 12 Maaneder gammel. En eller anden Spasmager havde puttet den ned i en



Krabbedyr og Fisk kunde „Lampepudderen“ ikke lide.

fuld Sømands store Lomme i en Beværtning i Hull, og saadan kom den om Bord. Vi skulde til Færøerne.

Den førte et Hundeliv, tog Tingene som de kom fra Time til Time uden at filosofere over dem. En mærkelig og frygtelig Verden, den ikke kunde løbe fra, udfoldede sig hver Morgen for dens brune Øjne. Den kom ud i en Søgang, som forvirrede den komplet. Gulvet stod ikke lige. Intet var fast mere. Væggene stod skraat og svingede saa over igen. Maden løb fra den eller fløj somme Tider lige hen til den. Og da den naaede op ad Stigens sjette Trin, tørnede Skibet over, saa den faldt ned med et Bump. Under disse gyngende Forhold mistede den de første Dage sin Appetit.

Vi var 9 Mand høj, og „Lampepudderen“ lærte hurtigt, hvis Bekendtskab den kunde staa sig ved at dyrke, og hvem den burde undgaa. Til de sidste hørte unægtelig lange Jim. Jim var Kok og undlod aldrig at præsentere den for Kløerne paa alle Slags haarde Krabbedyr, han kunde faa fat i.

Skipperen blev holdt uvidende om „Lampepudderen“s Eksistens om Bord saa længe som muligt. Han hadede Hunde. De eneste to Ting i Verden, han brød sig om, var hans Ry som den bedste Skipper i St. Andrews Dock og sin fine Tobakspung, der var en Fødselsdagsgave fra hans afdøde Hustru. Saa den fjerde Dag bliver der fejlet noget Aske sammen og kastet over Bord. Asken synker, men en brun Genstand, der har været blandet med Asken, holder sig flydende. Det lægger Hunden Mærke til, det vækker dens spanske Blod, og den springer øjeblikkelig over Bord. Ude i Bølgerne snapper den Genstanden mellem sine Tænder.

„Skipper! Hunden er over Bord!“

„Hvad snakker du om? Hvad for en Hund?“

Brandy Bob satte sit mest uskyldige Ansigt op: „Den har faaet fat i Tobakspungen! Se, den har den i Munden!“

Vi stoppede og fik reddet „Lampepudderen“. Derefter førte den et friere Liv med Skipperen som øverste Beskytter. Den blev overfed. Alligevel var den en uheldig Skabning — en Hund uden Herre. Trofast Hengivenhed og absolut Disciplin kendte den aldrig. Den betragtede ingen Mand Kommando som absolut. Ialt tre Uger tilbragte den paa Bliss. Mandskabet var ved at flække af Grin, naar vi fangede Fisk, og den sprang til og bed dem i Halen, naar de baskede.

Da vi endelig med et Bjerg af Fisk kom tilbage til St. Andrews, havde „Lampepudderen“ faaet saa stor Lyst til Søens Liv, at den sneg sig om Bord paa Gargoyle, der gik paa en 6 Ugers Vintertur til Island. Derefter tog den firbenede Globetrotter med Agathe til Hvidehavet og saa med Caroline til Finisterre. Den løb fra Skib til Skib, gemte sig som blind Passager og dukkede først op, naar Skibet var i rum Sø.

En Dame, der godt kunde hedde Fru Agnes Schmitto, men hed noget helt andet, fandt „Lampepudderen“ og bragte den paa sit fine Børnehjem for velopdragne Hunde; men her bed den Damens Paafugl og løb derefter sin Vej.

En lykkelig Dag gik „Lampepudderen“ tilfældigt i St. Andrews Dokkerne bag en snavset, stor Mand, der halter. Det var dog ikke hans Halten, men hans Lugt, der tiltrak „Lampepudderen“. Manden lugtede af Hav og Sild. Det var Brandy Bob fra „Bliss“, Sømanden med den uslukkelige



Den sprang til og bed Fiskene i Halen, naar de sprællede.

Tørst, men med det gode Hjerter. Og da en „Lampepudder“ aldrig kan blive en Damehund, er det klart, at de to fandt hinanden igen paa Vej til en Trawler ud til Doggerbankerne.



Den kaliforniske „Skummer“ i fuld Fart



Langs Kalifornia-Kysten morer Ungdommen sig med det sidste „Skrig“ paa Sejlsportsomraadet, de saakaldte „Skummere“, der med Lønningen i Vandlinien selv for den mindste Vind kan gøre en vanvittig Fart. Fartøjet har kun Plads til

2 Personer, og det er gerne en ung Dame, der holder Pinden, medens Herren passer Sejlet. Spændingsmomentet ligger i at presse Skuden til det yderste uden at kuldsejle. Sporten har allerede vundet mange Tilhængere.

Kan Tyskland beholde det blaa Baand?

Ikke alene Englænderne, men ogsaa Amerikanerne anstrenger sig nu for at fravriste Tyskerne Atlanterhavets blaa Baand. United States Line bygger for Tiden 2 Kæmpedampere til 30 Millioner Dollars Stykket, og de er beregnet til at kunne skyde en Fart af 28,5 Knob, altsaa hurtigere end „Bremen“.

I 20 Aar var Cunard-Liniens „Mauretania“ pyntet med det blaa Baand, og Havenes Beherskerinde vil naturligvis gøre alt for at genvinde sin Prestige, koste hvad det koste vil. I Tyskernes ublodige Sejr paa Havet ser man et Symptom paa, at Tysklands Handelsflaade staar i Begreb med at erobre sig en Plads i et voldsomt Opsving; men samtidig dermed piskes alle de store Landes Handelsflaader op til den uhyrligste Konkurrence-Ærgerrighed. At være bleven overhalet af et Rederi fra en besejret Stat smerter særlig dybt. Frem for alt gælder det nu at komme bag om „Bremen“s Hemmelighed. Det er ganske vist Verdens hurtigste Skib, men ikke det største. Saavel den engelske „Majestic“ (forhenværende tysk „Bismarck“) som den amerikanske

„Leviathan“ (forhenværende tysk „Vaterland“) overgaar det tyske Skib i Størrelse. Man er klar over, at „Bremen“ i sin Konstruktion hører til en helt ny Type af Kæmpedampere. Den er Passagerdamperen med de fleste Hestekræfter. (132.000). Den er langstrakt, lav og saadan bygget, at Vandmasserne ikke skubbes til Siden, men trykkes ned under den. Skorstenene er lave og byder derfor Luften ringere Modstand end de høje Taarne paa de ældre Modeller. Disse Ting har Konkurrenterne bidt Mærke i. Harland og Wolfs Værft i Belfast, som bygger „Britannic“ for White Star, har taget nyttigt Lære af „Bremen“ og bygger nu Fiduserne efter.

Lithauen vil have en Flaade.

Hidtil har Lithauen kun haft nogle mindre Skibe til Trafikken paa Nabostaterne og ikke til udenrigsk Fart. For at fremme Udførslen fra Landet har Regeringen nu besluttet at anskaffe to store med Fryserum forsynede Skibe, der skal anvendes til Transport af fersk Kød. En halv Snes lithauiske Søfolk har nu afsluttet deres teoretiske Uddannelse paa finsk Navigationsskole.

Den norske Kaptajn

KAPTAJNEN paa den norske Dampet var en gal Mand, efter Spaniernes Mening. Hans Øjne var kolde og klare som blaa Is, hans Haar var gult som Korn, han var en høj, stærk, flot Mand, men gal var han, efter Spaniernes Mening, forhekset af Juana med Zigøjnerblodet.

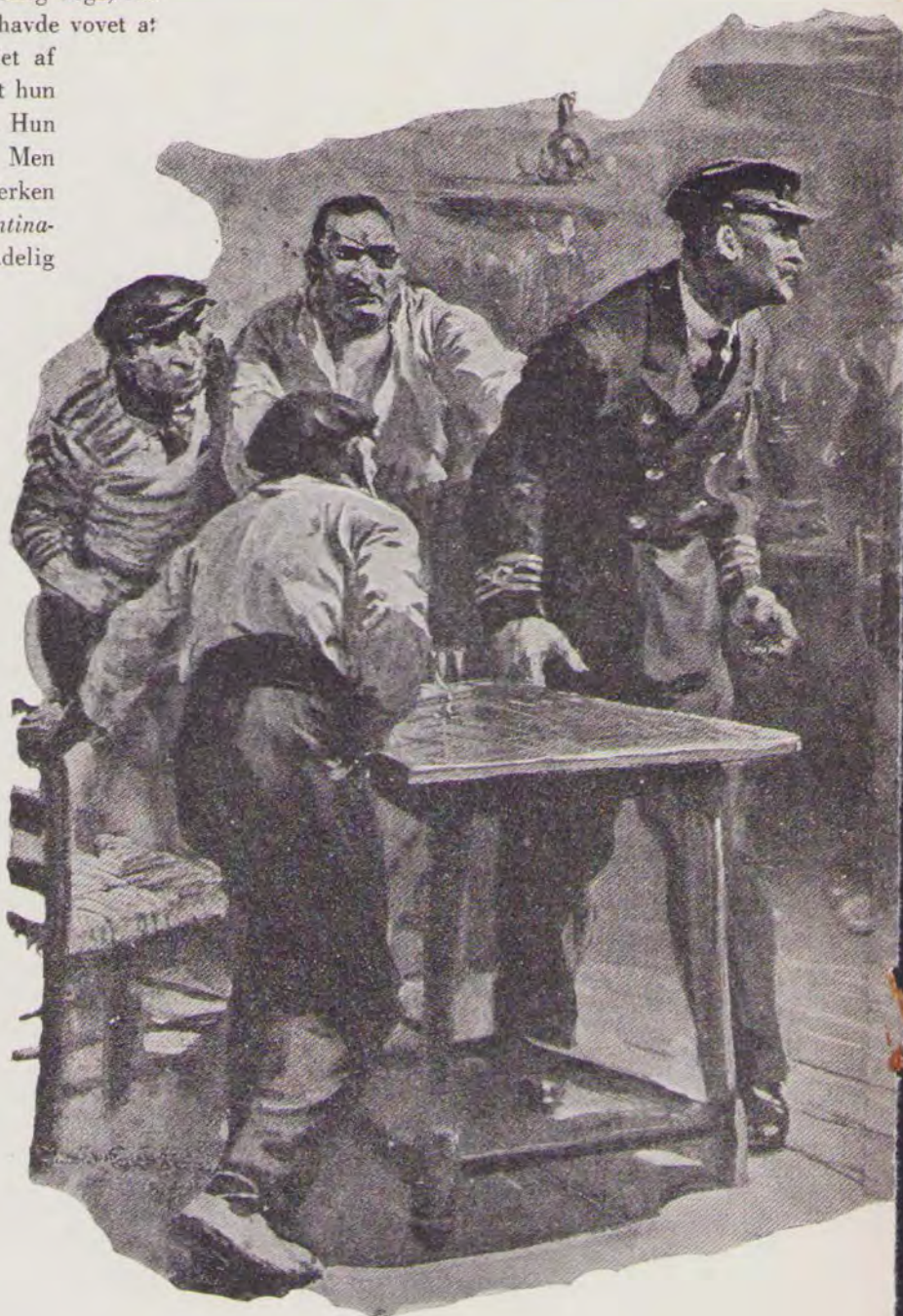
Men var hun en Pige at bryde sig om for en Kaptajn? Hun dansede jo i Sømandsknejerne ved Havnen. Man sagde, hun var fra Sevilla, hvor de allesammen er Zigøjnere eller Revolutionære eller det, der er værre. Men man sagde ogsaa, at hun var en hæderlig Pige, for mangen en vild Sømand, som i Fuldskab havde vovet at tro anderledes, blev hurtigt belært om det af hendes skarpe Tunge og rasende Øjne, idet hun true med Kløerne som en tirret Vildkat. Hun havde altid Kniven parat ved sit Bælte. Men selv om det var sandt, at hun var hverken værre eller bedre end nogen anden *Cantina*-Pige, saa var Juana i hvert Fald umaadelig smuk — en farlig, sorthaaret Skønhed med Øjne som gnistrende Stenkul. Hun kunde vække vild Uro i enhver som helst Mands hemmelige Sjæl. Den hellige Jomfru fra Santa Maria Kirken vil se ned paa os stakkels Syndere, som kun synder, fordi vi er nødt til at synde, og hun vil se paa os med et alvorligt Blik, der spejder langt ud forbi de snævre Gader, der er skabt af Mennesker, helt ud over Havet, der er skabt af Gud.

Sigurd Falkberg — det var Kaptajnenes Navn — kom fra Newcastle on Tyne og stod eftertænksomt og stirrede paa den maanebelyste Bugt, idet han sejlede ind til Vigo, hvor Papirslanterne kunde ses langs Havnen vuggende i Vinden. Fra de syv Søstres Høj hørtes Musik og Latter, Castagnetter og Guitar hørtes tydeligt rundt om fra, jo nærmere han kom. Der var „Fiesta“ i Byen.

Han var i daarligt Humør den Aften og havde absolut ikke Lyst til Karneval. Nu fik han at vide, at Festen vilde vare to Dage endnu. De to Dages Uvirksomhed satte ham i endnu daarligere Humør. Det betød spildt Tid, spildte Havnepenge og yderligere Forsinkelse, og det var hans første Tur som Kaptajn. Han skulde ligge her og vente paa, at Indbyggerne blev færdige med at more sig.

Han hørte en Lyd af Aarer i Vandet

og saa ned. Mellem *Pericles* og Naboskibet, en stor spansk Yacht, slap en Robaad just igennem. En ung Kvinde sad forude. Hun havde den høje Kam i Haaret, og en sort Mantilla indrammede hendes blege, fine Ansigt. Han kunde se, at hun saa opad med en besynderlig Ivrighed, og han følte under Maanelysets Straaler, at hendes mørke, skinnende Katteøjne var fæstede paa ham. Han kunde se, hun var smuk. Hvor havde han set dette hvide Ansigt før? Aa, det var jo et Maleri af Murillo,



os spanske Eventyr

nu huskede han det. — Baaden roede videre ind i Land. Fiesta-Musikken blev ved at spille. Var det Musikken, der paavirkede ham? Var det Maanen, eller var det det hvide Glimt fra det kønne Ansigt? Eller var det Erindringer om Murillos Maleri.

Kvinder? Han havde ikke haft megen Tid til at ofre paa dem i sit Liv. 34 Aar gammel var han nu bleven Kaptajn. De spillede gerne Bold med en Mands Liv og hans Penge. Bedre at yære dem foruden. Han havde set

Sandheden om alt dette tit nok. Men den Pige, han lige havde set, Pigen med Murillo-Ansigtet, vilde han næppe faa at se mere. Hun var nok en Sømandspige.

„Maa jeg gratulere Dem, *Senor*.“

Det gav et Sæt i Kaptajn Falkberg, da han hørte disse Ord. De kom fra Yachten ved Siden af. En elegant klædt Spanier stod smilende ved Rælingen. Ordene blev udtalt paa affekteret Engelsk.

„For hvad?“ spurgte Falkberg let irriteret. Han kunde ikke lide denne Dukkedreng af en Kaptajn med den pralende Uniform og et Boudoir af et Skib.

„For den *Senorita*,“ forklarede Spanieren, idet han pegede efter Robaaden.

Falkberg gav en Grynten som Svar.

„Men ved De, hvem hun er?“ fortsatte den spanske Kaptajn. „Det er Juana Flores! Vigos Blomst, som hun kaldes. Ja, Juana den Stolte, som de ogsaa kalder hende. For man siger, hun har aldrig haft en Elsker. Hun er saa fornem som en Hertuginde, men saa fattig som en Fabrikspige. Hvis hun vilde, kunde hun have faaet de rigeste Mænd i Calic til at kaste Juveler for hendes Fødder. Hun er da godt tosset, at hun ikke vil. Og hun giver Dem straks saadan et Blik. Jo, jeg saa det godt. Sikke et Øjekast, hun sendte Dem. Ah, yes! *Mi Dios!*“

„De tager vist fejl, min Herre!“ sagde Falkberg og vendte ham Ryggen.

Han gik ned paa Dækket. I det Fjerne kunde han endnu se Robaaden. Der steg hun i Land. Han tænkte, han vilde erindre dette levende Billede af spansk Skønhed maaske i mange Aar. Han vilde aldrig komme til at se hende mere, men hvad mente hun mon med det Blik, med det hemmelige Budskab, hun sendte ham gennem Øjnenes Ild?

„Jeg gaar i Land et Par Timers Tid,“ sagde han til de to Mænd, der var tilbage om Bord, og skyndte sig af Sted.

Han gik gennem Trængslen af festende Mennesker, men kunde ikke finde det hvide Ansigt, han søgte. Karnevalet larmede gennem Gaderne, Confettien og Papirstrimler daskede ham i Ansigtet, Kvinderne smilede, men han hastede fremad, hen mod det Sted, hvor han havde set Murillo-Pigen gaa i Land.



Med begge Hænder greb hun en Stol og slyngede den over sit Hoved imod ham. Der hortes en Klirren af Glas — saa blev alt mørkt . . .



Det gule Lys fra et Café-Skilt med *Dancing* tiltrak hans Opmærksomhed. Der stod hun i Døren i Færd med at træde ind. Hun saa over Skulderen hen til ham paa samme lokkende Maade som før. Saa forsvandt hun ind ad Døren. Han tøvede. Han stirrede op paa Skiltet over Døren: „*Retiro de los Marineros*“. Sømænds Hvile, ja saa? Det var altsaa hendes Verden. Murillo-Pigen med det stolte, bedrøvede, blege Ansigt hørte hjemme her.

Han gik indenfor og satte sig ned. Han saa sig omkring. Der var ingen af hans eget Mandskab, og det var han glad for. Luften var tyk af Tobaksrøg. Det var et langt, lavloftet Rum, Gæster og Vært saa ud som Forbrydere, det var Jordens Affald af den samme Type, der er ens over hele Verden. I et Hjørne ved Buffeten sad Orkestret, der bestod af to Zigøjnere. Men der var ikke Spor af Murillo-Pigen at se.

Han ventede med et vildt Haab, ærgerlig paa sig selv. Han havde dog set hende gaa indenfor for et Øjeblik siden. Hun maatte være her. Ingen af Gæsterne lagde Mærke til ham. Nu saa han, at der var nogle hæderlige Sardinfiskere fra Biscaya imellem. Saa det var altsaa ikke altsammen Rakkerpak. Der var to Kvinder, men Murillo-Pigen var der stadig ikke. Sardinfiskerne drak deres Vin, som vi drikker Øl, og røg deres Cerutter.

„Undskyld. Men *Senor Capitan* er heldig. Jeg maa gratulere *Senor Capitan*.“

Falkberg saa op. Det var næsten de samme Ord, med den samme underliggende Tone af skjult Ondskab, han før havde hørt fra Spanien paa Yachten. Nu var det den skumle Vært med Klap for Øjet, der sledsk tilhviskede ham disse Ord.

„Vor Juana — vor eneste uforglemmelige Juana Flores — vil danse for os i Aften. Nu — om nogle faa Minutter.“

Falkberg bestilte sig en Cognac. Værten serverede selv for ham. I det samme begyndte Musikken at spille op. Gæsterne blev stille. De ventede noget.

En hvid, nøgen Skulder vuggede frem fra Baggrunden. Musikken tog Fart. Et rødgyldent Sjal hvirvlede over en sort Kvindeskikkelse. Med Hænderne paa Hofterne dansede Murillo-Pigen frem med lange svajende Trin ind under Tobaksrøgen i *Retiro de los Marineros*.

Hun standsede under Loftslampen midt paa Gulvet, saa sig langsomt omkring paa Ulveansigterne, der iagttog hende, men ikke et Øjeblik saa hun paa Falkberg. Med halvtaabne Læber, blodigt røde som to Streger, med slørede Øjne begyndte hun sin æggende Dans.

Kaptajnens Øjne fulgte hende i hver en Bevægelse. Falkberg fra Stavanger, Falkberg fra Missions-skolen, Falkberg fra det puritanske Norge, som vidste,



I det samme kastede Juana sit Sjal over den Indtrædendes Hoved og holdt ham fast.

at Kvinder var af det onde, et Satans Sendebud, han sad her som en Nar for en Havnepige, fortryllet af Maanelyset i Vigo-Bugten, forhekset af en Zigøjner-tøs. *He was a fool — as you and I*. Han var en Taabe — som du og jeg. Saadan følte han det ogsaa i sin Samvittighed inderst inde, men han sad stadig som fastnaglet til Stolen.

Musikken skælvede i Jazzens Urskovsrytme. Luften blev hed. Hun stod der og vuggede Kroppen i orientalsk Dans. Det spanske Sjal bugtede som en Slange. Nu begyndte hun med Castagnetterne, nu hvirvlede hun Skørterne rundt, hun stampede med Fødderne, slog Hovedet tilbage og gav sig hen i Dansen.

Kaptajnen skyllede endnu en Cognac ned. Den havde en lunken Smag. Han saa sig om og syntes, det var et ækelt Selskab for en saa smuk Pige med saadanne Øjne og et saa stolt Hoved. Eller var hun alligevel bare en almindelig Havnepige. Sikke en Torsk jeg er, tænkte han. At løbe efter en billig *Cantina*-Pige af den Slags, der er Tusind af i alle Havnebyer fra Corona til Barcelona, fra Tampico til Buenos Ayres. Hun var smuk, ja, nederdrægtig smuk, men det er ti Tusind andre af hendes Slags. Murillo-Pigen! Puh ha! Naar hun kunde danse saadan! Han æklede ved Tanken. Mekanisk løftede han Glasset til Munden for at drikke ud, siden han havde betalt for det, nu vilde han forlade denne Bule. Men mærkeligt var det,



saa tungt det anstregte ham at løfte Armen. Han vilde ud i frisk Luft, tilbage til Skibet, hvor han hørte hjemme, han vilde glemme den falske, hvide Maske af et smukt Ansigt, han havde syntes om som en kær Drøm for ham alene. Han syntes, Musikken kom langt borte fra nu. Det var mærkeligt, men han var ikke rigtig sikker paa det, nogen tog ham pløselig med et Greb i Skulderen, og han syntes, det var en nøgen Kvindearm. Han saa op og skimtede Murillo-Pigens hvide Ansigt med Øjne, der ikke længer var halvtlukkede, men vidt aabne og dybt ængstelige.

„Gaa! Hurtigt! De er i Fare!“

Han hørte hendes Hvisken midt under Musikken. Det kom som et Suk; skjult under Sjalet, kun et Sekund, mens hun fortsatte Dansen, og i det samme rev hun Glasset paa Gulvet.

Falkberg saa Banditterne komme nærmere. De omkringede ham som en Mur af onde Ansigter. De krybende Havnerotter stod mellem ham og Døren. Han sprang op og greb efter hende. „*Senor! Senor!*“ raabte hun. Det var hendes hvide Ansigt, der løb rundt i Taagen for hans Øjne. Hendes smukke Løgneansigt havde lokket ham til dette Tyvehul. Hun var en Allemandstøs, der havde narret ham, og hun narrede ham nok ogsaa nu. Godt, han vilde narre hende og hele den Bande, hun tilhørte. Og saa vilde han gaa sin Vej og glemme, at han nogen Sinde havde været i Land i Vigo.

Han tog hendes Arm og trak hende til sig, tvang hendes Hage frem og kyssede hende brutalt paa Mun-

den, slyngede hende derefter fra sig hen ad Gulvet, hvor hun faldt sammen som en Kat.

„*Caramba!* Han fornærmer vor Juana!“

Han hørte spanske Eder. Men han kunde ikke flytte Øjnene fra den smukke Pige, idet hun rejste sig op fra Gulvet.

Med begge Hænder greb hun en Stol og slyngede den over sit Hoved imod ham.

Der hørtes et Brag, en Klirren af Glas, og Lyset gik ud. Stolen havde ramt Lampen i Loftet.

Falkberg følte en blød Kvindehaand, der skubbede ham fremad. Han hørte Stemmer i Mørket. Nogle skreg. De kæmpede som gale Hunde. Og de troede vel hver især, at det var Nordmanden, de havde i Kværken. Han følte sig ledet som en Blind, uimodstaaeligt, op ad Trapper, hen ad en Gang. Den blide, lille Haand havde et stærkt Tag i ham. Han faldt, og mørke Bølger tordnede hen over ham . . .

Morgenen kom. Lyset skinnede ind til ham, og han aabnede Øjnene. Ved et Spejl sad en ung Kvinde med et rødgyldent Sjal. Det gjorde ondt i hans Hoved. Hans Øjne føltes tunge, og Læberne var som Læder. Han laa ganske stille og saa paa hende. Ude fra hørte han en Skibssirene kalde. Han saa ned ad sit krøllede Tøj. Han forstod, at han havde ligget her hele Natten bevidstløs. Han rejste sig desperat op, men følte sig svimmel og blev siddende paa Sengekanten som en Bokser i sit Hjørne. Igen hørte han Sirenen tude fra „*Pericles*“, og det gav et Ryk i ham.

Juana sprang hen til ham og pressede ham ned i Sengen igen. Han stirrede paa hendes hvide Ansigt — hendes hvide, smukke Ansigt med dets tragiske, mørke Rande om Øjnene.

„*Senor!* Hvis De staar op eller taler højt, vil Gallardo høre det nede i Caféen,“ hviskede hun. „Han vil dræbe os begge, hvis han faar at vide, De er her.“

„Gallardo?“ mumlede Kaptajnen. Han saa Angsten i hendes Øjne. „Gallardo? Manden med det ene Øje? Som gav mig Cognac? Der var Gift deri, ikke? Vilde du forgive mig, hvad?“

Hun svarede ikke.

Han talte igen, meget sagte og langsomt. „For Penge, var det det? Svar mig!“

Hun trak Hænderne til sig og rystede bedrøvet paa Hovedet. „Nej, *Senor,*“ sagde hun roligt. „Jeg prøvede paa at frelse Dem . . . til sidst. Jeg frelste Deres Liv. Jeg lagde godt Mærke til, at De saa paa mig med fordømmende Øjne, da jeg dansede. Som om jeg var det Snavs, De træder paa. Jeg er Danserinde, ja, men jeg har aldrig været, hvad De troede, jeg var. Og jeg er det heller ikke nu.“

„Vinen var forgiftet,“ gentog Kaptajnen haardnakket. „De vidste, den var forgiftet. Og det var



Dem, der lokkede mig ind paa Caféen . . . lige fra det første Øjeblik, De saa mig paa Skibet.“

Hun tøvede lidt med Svaret.

„Jeg var nødt til det, og jeg skulde have Dem i Land . . . for at Mændene paa den hvide Yacht lettere kunde liste sig om Bord paa Deres Skib i Mørket og lukke de to Mænd inde, som endnu var om Bord, saa de kunde stjæle . . . Det er nogle Vaaben, de Revolutionære vil tage i Skibets Ladning, som ellers er bestemt til Royalisternes Parti. Men nu i Nat har jeg kunnet høre, at Planen er opgivet, fordi De pludselig forsvandt. Ingen ved, De er her hos mig.“

„Hvorfor fortæller De mig alt det nu, da det er for sent?“ spurgte han.

„Jeg kendte Dem jo ikke — før det var for sent — jeg vidste det jo ikke, da jeg først saa Dem. *Senor*, hvorfor saa De saadan paa mig . . . og fik mig til at ønske, at jeg var den Kvinde, De tænkte, jeg burde være.“

Der lød Trin paa Trappen. Hun lyttede med Fingeren paa Læben. Der blev banket paa Døren.

„Juana!“ raabte en hæs Røst. „Luk op! Det er

bare mig. Jeg ved, du er derinde. Du spiller et farligt Dobbeltspil. Du fortalte os i Nat, at Kaptajnen var sluppet ud paa Gaden. Du har løjet for os. Han er inde hos dig — i dit Værelse. Vi ved det. Naar han vaagner, risikerer vi, han melder os til Politiet. Luk op!“

Døren blev trykket op, sprængt, og Gallardo viste sig i Aabningen. En Kniv glimtede i hans Haand, da Juana i det samme kastede sit Sjal over hans Hoved og holdt ham fast. Kniven faldt til Jorden. „Løb ud nu!“ raabte hun til Kaptajnen.

„Nej, du skal med,“ svarede han, og han sprang hen til Døren, trak Sjalet væk og stak Gallardo et voldsomt Stød, saa Skurken trillede bedøvet om.

„Kom!“ raabte Nordmanden og trak hende udenfor. Nu var der kommen Liv i ham. Da de var kommen udenfor paa Trappen, lukkede han Døren af, og sammen listede de ud af Huset.

„Hvor vil De hen?“ spurgte hun, da de var vel uden for. „Til Politiet?“

„Fanden med Politiet,“ svarede han. „Hen for at finde en Præst, der kan vie os, naturligvis.“

Det store Spring for Livet



Redningsdragten prøves.

Paa den store italienske Udvandrerdamper „Commandant Angelo Belloni“ afholdt man forleden Prøver med en Redningsdragt, der ved de luftfyldte Puder, der findes omkring

paa den, kan afdæmpe Stødet mod Vandfladen, saaledes at Bærerer vil kunne springe ud fra selv meget store Højder. Vort Billede er taget under Prøverne, hvor der blev anstillet Forsøg, ikke alene med Mandskabet, men ogsaa med Kvinder og Børn.

Chicago Herremagasin

i Gothersgade 33, der kun ligger 10 Minutters Gang fra Nyhavn, søges af hele Skibsbesætninger, der bliver ekviperet fra Top til Taa til billig Pris.

Københavns nye Salgs-Hal.

København har faaet sin Salgshal, som er et velegnet Sted til Proviantering.

Endelig er Udviklingen naaet saa vidt, at man har vovet et Skridt, der i de fleste af Europas Byer forlængst har været anset for en Selvfølge.

Der har ofte været Ønsker fremme om en Salgs-Hal — en overdækket Torvehal med Salg til billige Priser — men lige saa ofte har der rejst sig Røster, som forsikrer, at noget saadant vil aldrig gaa her i København.

Den københavnske Salgs-Hal er usædvanlig monumental, lysere og smukkere, end man ser dem de fleste andre Steder. Stadernes skinner af Marmor, Spejlglas og hvid Lak, og det hele gør et ualmindelig tiltalende Indtryk.

I Stueetagen sælges fra ca. 100 Boder udelukkende Fødevarer lige fra Kød, Fisk og Grønt til Kolonial, medens første Sal med 30 Boder er forbeholdt alle Slags Varer lige fra Manufaktur, Trikotage og Skotøj til Sæbe og Knappe-naale.

Hovmestre vil altsaa her kunne gøre alle deres Indkøb under eet Tag, og vi kan trygt anbefale alle Hovmestre at aflægge et Besøg i Salgshallen, Klerkegade Nr. 2, lige ved St. Kongensgade, og i Tilfælde af, at Salgshallen holder, hvad den lover, kan man kun hilse Københavns første Salgshal med Tilfredshed.



Det har jeg oplevet —

Af Kaptajn R

Vi begynder her en Række Virkeligheds-skildringer, skrevet af Søens egne Mænd.

AT der vilde ske et eller andet paa denne uheldsvangre Rejse, var jeg klar over fra Begyndelsen. Den var begyndt med Uheld, og den fortsatte med Ulykker. I Colon havde vi Vanskeligheder med Karantænen, fordi vi var mistænkt for at have smitsomme Sygdomme om Bord. I San Jago sprang en aabenbart sindsyg Passager over Bord ned til Fiskene. I Kingston kom Letmatros Bæklund og Koksmat Petersen i Totterne paa hinanden paa Grund af en Samling skrækkelige Postkort og blev kørt paa Hospitalet.

Og saa, foran Kjøp Hatteras, i stormfuldt Vejr, gik Roret itu — Kl. 5, i Halvmørke, med Kassen svingende frem og tilbage, fuld af søsyge Passagerer.

Dér laa vi altsaa og hamrede og gyngede i det. To Ting var uhyggelige. For det første: Op i den kølige Decemberluft sendte Golfstrømmen sine underlige Vanddampe, som i det svindende Lys lignede Spøgelse, der dansede hen over Havet. For det andet: Fire mægtige Hajer havde uafbrudt gennem to Timer forfulgt os, vi kunde tydeligt se deres Fosforlemmer, og Bæsterne kunde sikkert mærke, der var noget galt med Skibet. De vidste nok,

at vi blandt Passagererne paa anden Klasse havde Mr. Morrison, Verdens fedeste Mand, paa Ferie fra Barnums Rarietetskabinet, 165 Kilo

Kl. 8 om Aftenen var vi endelig saa vidt, at vi havde faaet Roret i Orden, og Maskinen begyndte at gaa. Stewards blæste noget forsinket Signalet til „Omkledning til Dinner“. Musikken spillede „I will be happy“ Passagererne fik deres Smokings og deres Humør paa igen — og lo selvebevidt af Hajernes Krumspring. De fire Rovdyr løb uforanderligt ved Siden af Skibet, der nu langsomt kom i Fart paany. De holdt haardnakket Trit med os, da Farten sattes op . . . de vidste nok forud helt nøje, at der skulde ske noget.

Hvad der skulde ske, skete ti Minutter senere, da vi paa Kommandobroen skulde bestemme, hvor vi var. Da skete det altsaa.

Udkiggen forude raabte noget, som forblev uforstaaeligt. Manden ved Roret skreg ogsaa Da vi løb hen til Roret, saa vi et utydeligt og taaget Lys . . . derefter tyve, tredive helt svage Lys, der dukkede op og forsvandt og igen dukkede op Da ser vi, at det er Døden selv, som har lagt sig foran os i en Rundkreds, dér 400 Meter foran os.

„Stop Maskinen og al Kraft bak!“ Og saa Roret om, saa Skibet lagde sig dybt paa Siden, og hele Dinner-Porcelænet i Pantret gik i Smadder. Da er det, at vi endelig forstaar, at den dunkle Masse med Tivoli-Illuminationen er et kæmpemæssigt Sejlervrag . . . stort nok til at splitte hele Bugen op paa os i det næste Sekund.

Et Minut, i hvilket man kunde faa graa Haar . . . saa staar det lige haardt til højre for os: Vraget af en stor Firmaster, drivende af Sted kun paa Ladningens Trælast, der lyste af Fosfor og lugtede af Raaddenskab langt væk.

Ti Meter forbi os. Det tog vort Patentlog med sig, da det var agterude og forsvandt i det Helvede, hvorfra det var kommen. Hajerne var nu ogsaa forsvundne . . .

En Nat med onde, sorte Stjerner, en Vagt med mørke, triste Tanker. Passagererne neden under har intet mærket, udover at Porcelænet er gaaet i Stykker. De siger bare Vittigheder derom til Kokken.

Men vi andre? Begriber De da ikke, at man kommer til at tro paa Spøgelse paa Søen, Hr. Doktor. — — —

I Oktober 1913 forsvandt Nord i Magalhaes-Strædet ved Pacifikkysten en stor tysk Dampner . . . intet Menneske ved, hvorledes det er gaaet til.

I samme Maaned forsvandt i det samme Farvand en af europæiske Geologer chartret Dampner og saas aldrig mere . . . intet Menneske ved, hvorledes det er gaaet til.

I November samme Aar ankrer vi foran den sydlige Indgang til Smiths-Kanalen, venter paa den kommende Dag og gaar i Land. Det er stille, sort Sø, svagt Lys, Taage. Maager kredser om. I Land træffer jeg Indfødte, som med megen

Skrigen peger paa en stor uformelig Ting, der ligger i Taagen ved Bredden. Da jeg gaar nærmere, finder jeg en stor Firmaster, sat paa Land . . . Masterne er gaaet forover, Takkelagen er et raadent Virvar . . . Navnet udenbords er ulæseligt, men Hjemstavnavnet kan læses som „Halmstad“. Ved Gangspillet staar et Skelet af et Menneske. Klemt inde under Rorkassen et andet. To andre i den halvt med Vand fyldte Salon. Sytten under Pjalter i Mandkabsrummet.

Fundet: 3 spredt liggende Søstøvler, 5 eller 6 lukkede (og heller ikke af mig aabnede) Skibskister . . . desuden et tomt Fuglebur, i en Kæde et Dyrskælet . . . endelig med Tegnesom sat fast paa Væggen i Mandkabsrummet et Par blege, udvaskede Postkort. Bøger ikke til at finde.

Gaader: 1: Hvoraf er Mandskabet død? — 2: Hvor længe har denne Bark med sine 21 døde om Bord drevet om paa Søen og spillet den flyvende Hollænder? — 3: Hvor mange Skibe har den, drivende ude af Kurs og uden Lys, stødt ned i sin maaned- eller aarelange Vildfart?

. . . . Det kan have været Beri-Beri eller Feber — — maaske Pest, som sad i Ladningen. Saa har den ene efter den anden lagt sig. Sejlene bliver staaende, de døde bliver liggende, Masse-Ligkisten driver. — Eller der har været Mytteri. — Eller man har overladt Skibet til sig selv af Grunde, som aldrig vil blive opløst. Hvem løser Gaaden?

»Det har jeg oplevet —«.

Nyt interessant Bidrag af en anden Indsender i næste Nr. Kortfattede, spændende Bidrag til denne Serie er velkomne.



Et kæmpemæssigt Sejlervrag fører forbi os . . .



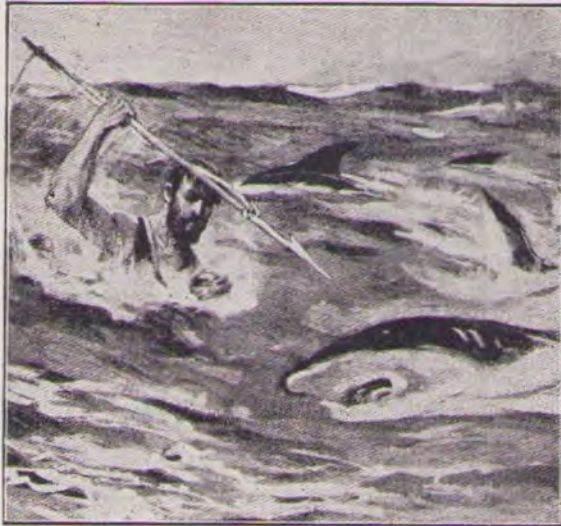
En Kamp med Hajer

WAINUI Stranden nær Gisborne paa New Zealand er et meget søgt Badested i Sæsonen.

I Februar var Sæsonen paa sit højeste, og Stranden, der vender lige ud mod det store og stille Hav, var fyldt med glade Badegæster, da man pludselig hørte Skriget: „En Haj! En Haj!“

Øjeblikkelig tømtes Stranden for Badegæster.

I de følgende Dage kom adskillige Hajer svømmende tæt



Hurtigt som et Lyn løftede Ferris sin Harpun og drev den ind i den store Haj's Krop.

ind til Kysten, hvad der bevirkede, at ingen mere turde gaa i Vandet. Særlig en kæmpestor Kammerat, som man gav Navnet „Krüger“, var forbavsende dristig og syntes ligefrem at more sig over at skræmme Svømmerne tilbage til tørt Land.

Man ventede forgæves oppe fra Land paa, at Uhyrerne skulde forsvinde.

Da paatog en Fisker, Mr. Charles Ferris fra Wainui, sig at faa Ram paa „Krüger“. — „Jeg skal nok faa fat paa ham,“ sagde han.

Folk samlede sig i store Masser for at se paa Skuespillet, da Ferris vadede ud og kastede Lokkemad langt frem foran sig. Det varede ikke længe, før „Krüger“ kom. Hajen bragte tre uindbudte Gæster med sig. De fire Hajer spiste Lokkemaden og sløges indbyrdes, medens Badegæsterne langs Strandbredden spændt jagttog, hvad der nu skulde gaa for sig.

Mr. Ferris syntes ganske rolig og upaavirket af, at der var

mød: fire Hajer i Stedet for een. Han løftede sin Harpun og vadede endnu længere ud til Hajerne. Til Harpunens anden Ende var fæstet et langt Reb, som holdtes af nogle Mænd oppe paa Bredden.

Nærmere og nærmere kom han Hajerne. Man kunde se deres trekantede Finner fare rundt i Vandskorpen. Til sidst var han kommen saa langt ud, at Vandet naaede op til hans Nakke. En Bølge gik nu og da hen over Hovedet paa ham. Endnu blev han ved at kaste Lokkemad ud, og Hajerne for graadigt frem og tilbage for at gribe det. Nu begyndte Publikum at forstaa, hvad han havde til Hensigt. Ved hvert Kast smed han Lokkemaden nærmere, saaledes at Hajerne omkredsede ham tættere og tættere, indtil man til sidst saa det utrolige Syn af en Mand med fire Hajer svømmende tæt rundt om sig i en skummende Cirkel. Roligt blev han ved at fodre dem.

„Jeg vilde ikke have troet det, hvis jeg ikke havde set det,“ sagde en af Tilskuerne senere. „Det var det mest spændende, jeg nogen Sinde har set, skønt det saa ganske ud som en Husmoder, der fodrer sine Kyllinger.“

Mange troede, han aldrig vilde komme levende tilbage.

Alle var fuldt ud klare over den Dødsfare, han svævede i, skønt han selv syntes saa uberørt deraf. Hvis Hajerne for paa ham, vilde han øjeblikkelig blive væltet omkuld og revet i Stykker bogstaveligt Lem for Lem. Han maa have vidst det, men han stod roligt og blev ved at fodre dem, idet han stadig fik dem nærmere.

„Krüger“, den største af de fire, kom et Øjeblik helt tæt til ham, og hurtigt som et Lyn løftede han sin Harpun og drev den ind i Rovdyrets Krop. Saa dukkede han rask sit Hoved for at undgaa at blive indviklet i Harpunens Reb og skyndte sig ind mod Kysten.

Nu kunde man se hans Ansigt vendt mod Bredden . . . men i næste Sekund opstod der en rasende Hvirvel. Man saa ham ikke. Havet skummede. Det var først og fremmest „Krüger“, men ogsaa de andre tre Hajer, som slog Bølgerne til Skum. Nu gjaldt det, om den dristige Fisker kunde undslippe, eller han vilde blive slaaet ned. Der gik en befriende Følelse gennem Publikum, da man endelig saa ham med Vand kun til Knæene, og et Øjeblik efter var han i Sikkerhed inde paa Kysten.

Saa fulgte en haard Kamp for at faa „Krüger“ slæbt i Land. Mændene halede med alle deres Kræfter i Rebet, mens den store Haj kæmpede Tomme for Tomme mod sin Skæbne. Til sidst laa den gispende besejret oppe paa Stranden med sin uhyre Mund paa vid Gab fuld af de frygtelige Tænder.

Havets uhyggelige Dødningskibe.

„Det har jeg oplevet“ bliver en interessant Artikelserie. Det første Bidrag denne Gang om det forsvundne Skib fører Tankerne hen paa de mange Dramaer, der skjuler sig paa Havet. Hvem løser nogen Sinde „København's Mysterium? Hvem løser Gaaden om „Mary Celeste“? . . .

„Mary Celeste“, som man fandt i Atlanten med staaende Sejl, med Ild paa Komfuret i Kabysen, med nylig vasket Linned paa Tøjsnorene . . . uden et Menneske om Bord? Uden at man nogen Sinde siden har hørt noget fra Mandskabet. Uden at nogen Søret har kunnet løse det dunkle Slør. — Og hvad er der mon foregaaet paa „Resolven“, som man fandt August 1884 i det nordlige Atlanterhav drivende

om ved Labradorkysten med brændende Lys og mennesketomt, og hvis Besætning man aldrig har hørt noget fra siden?

Naar saadanne Dødningskibe krydser de store Damper-ruter, antifter de Ulykker paa Ulykker. Det britiske Admiralitet fører Journal over forsvundne Skibe og har særlig Udkig ude efter dem for at forfølge dem og sprænge dem. Hvor lange Veje saadanne Spøgelse kan gennemfare, er fast utroligt. Der gives i Middelhavet og ved Vest-Afrikakysten dunkle gamle Sagn om Spøgelseskibe med en Ladning af Skeletter om Bord. En gammel dansk Kaptajn mener stadig, at „Titanic“ ikke rantes af et Isbjerg, men af et saadant drivende Vrag. Ingen ved det . . .



Der sker mærkelige Ting paa Søen

En Sømandshistorie fra Marquesas-Øerne

„Til Styrbord med Roret, I — Fæhoveder,“ brølede Onkel Sam. „Kan I ikke se det sunkne Rev lige for Næsen af jer? Styrbord — det var rigtigt.“ Og sagtere tilføjede han: „Sikke nogle Skræddere.“

Han sprang frem, da Baaden naaede Bredden, greb Styrbords Ræling, mens den forreste Roer, der faldt forover, greb om Bagbord, og bageste Roer, der maatte ud i Vandet, tog fat med. Efter at have sikret Baadens Forende mod Tidevandet, vendte de tre sig imod hinanden for at tale sammen.

„Ja, jeg har været her i tre Maaneder eller mere,“ sagde den høje Mand, da de navde sat sig paa Bredden, hvor de kunde holde Øje med Baaden samt med de stolte Maager og et halvt Dusin vilde, indfødte Kanakaer, som var kommet ned for at kigge paa de Fremmede. „Strandet, nej, fik en Kasse af en Hukkert, der kom herind efter Vand og Nødder, og i den har jeg ligget saa trygt som Moses i Sivene; her er ikke noget, der hedder Betaling for Kost og Logi, ingen Brug for Paraply, Stedet vrimler af Pigebørn, og hvert Palmetræ er en Beværtning, hvis man forstaar at lave en Palmetoddy. Mis Navn er Keller. Hvad er Deres?“

„Mit er Harman,“ sagde den største og bredeste af de Fremmede, „og han hedder Bud Davis. Tænker vi har sejlet over 300 miles i den Baad, styrende efter vore Næser og blinde som Muldvarpe — og vi kommer fra — ja — det er egentlig —“

„Aa, jeg spørger ikke,“ afbrød den høje Mand. „Det kommer ikke mig ved, om I har stjaalet Baaden eller faaet den foræret, eller om I kommer fra Numea eller Ny Jerusalem. Jeg er „Jim Lige frem“, ærlige mod dem, der er ærlige mod mig; jeg længes efter at se et hvidt Ansigt, men bliver kun opvartet med chokoladefarvede. Og „Jim Lige frem“ ønsker jer to Gentlemen velkommen til denne jomfruelige Ø med dens Palmetoddy og Polygami.“

„Er det en Slags Tuskhandel?“ spurgte den uvidende Harman, men Keller hørte ham ikke, han var optaget af at jage nogle Kanakabørn bort fra Baaden; derpaa trak han op i sine Bukser og førte an op igennem Træerne til den græstørvdækkede Landsby, hvor de smaa Huse stod omkranset med gule Cassi og blaa Konvolvolus, og i Døren til det største og ny-

este Hus sad hans Yndlingshustru og tilberedte Kava i en Stenskaal.

Middagen bestod af stegt Gris, Taro, Palmesalat og Palmetoddy og indtoges i et Tussørke, hvorind Solglimtene gennem Taget trængte som Guldpile, og medens de spiste, kunde de se gennem Døren ud i Landsbyen med dens Bregner og græstækkede Huse, hvor Børnene legede i Solen, og Mændene dovnede i Skyggen.

To—tre af Kellers Koner serverede Maden og tillavede Palmetoddyen, og da Fadene var taget ud, pryglede lange Keller, hvem Toddyen var stegt til Hovedet, en fjerde Kone, der havde vovet at pille Hul i Væggen for at kigge paa de Fremmede, sparkede en Hund, der kom ham i Vejen, rasede som gal ned ad Gaden med en to Alen lang Bambusstok og faldt tilsidst som en Sten i Søvn under et Brødfrugttræ.

„Der er ikke noget muggent ved Keller,“ sagde Billy Harman til Bud Davis, da de næste Morgen spadserede i Solskinnet paa Stranden. „Jeg kan godt lide den Fyr.“

„Keller?“

„Ja.“

„Hvad i Alverden kan du lide ved ham?“ spurgte Davis forundret.

„Naa-aa, han forekommer mig at være en troværdig Fyr, efter hvad jeg kan forstaa,

baade naar han snakker fra Leveren, og naar han sparker en Kanaka. Jeg kan lide ham, fordi der ikke er noget fordækt ved ham, — se bare paa alle de Kvinder, han har, og som han vedkender sig uden at blinke. „Jim Lige frem“, det er mit Navn,“ sagde han, „ærlig mod dem, der er ærlige mod mig og snedige over for dem, der er snedige over for mig.“ Saadan sagde han, og det er hans Valgsprog, eller jeg vil lade mig hænge. Nej, der er ikke noget muggent ved Keller.“

„Jo, jeg hørte ham nok,“ sagde Davis, „og jeg vil kalde ham for Verdens største Gavtyv. Nej, min Ven, Bud Davis lader sig ikke tage ved Næsen, og den Fyr kan spille „Jim Lige frem“ lige til den sidste Basun lyder, han narrer dog ikke Folk med Øjne i Hovedet og Næse til at lugte en raadden Karakter.“

„Naturligvis,“ sagde Harman, „du har som sædvanlig dine egne Idéer. Tænk ondt om et Menneske, og han vil vise sig at være ond, det er mit Motto, jeg tænker ikke ilde om Keller.“



„Mit Navn er Kellers, men jeg kaldes „Jim Lige frem“,“ sagde Manden med Gedebukkeskægget til de to andre.



Davis havde imidlertid tabt Interessen for Keller og fæstet sit Blik paa noget ude paa Havet. Han tog Harman i Armen og pegede ud over det døde, rolige Vand.

„Se der,“ sagde han.

Harman skyggede for Øjnene og saa i den angivne Retning.

„Det er ikke Palmetoddyen, vel?“ spurgte Harman.

„Nej,“ svarede den anden, „det er et Fartøj, hvad mener du om det?“

„Ingenting. Den ser ikke naturlig ud, den ligner en Mellemting mellem Noahs Ark og en flyvende Høstak, rigget med to Sæt Master og — Hvad, Gud hjælpe mig, om det ikke er en Djonke og en Skonnert bundet sammen, det er hvad det er, forladt og i Drift.“

„Ja vist,“ sagde Davis, hvis Hjerne straks greb Sandheden. „Kald paa Keller, løb hen og faa ham herud. Naa, der kommer han. Keller, Halløj Keller! Skib i Drift ud for Klipperne. Skynd Dem!“

Han havde ikke nødig at give Anvisninger. Som en Ravn, der lugter Bytte, kom Keller styrtende og saa ud.

„Det er en Djonke og en Skonnert,“ sagde Harman.

„Beche-de-mer, Baad eller Opiumsmugler, og de er begge forladt og i Drift,“ sagde Keller. „Der er Bytte her, Dreng. Følg mig!“ Han styrtede ned til Stranden fulgt af de andre, ned, hvor Baaden laa fortøjet; de skød den ud og styrede med Keller ved Roret ud igennem Indløbet forbi den sunkne Klippe ud i aaben Sø.

Ikke et Vindpust bevægede Overfladen og de to Fartøjer. Djonkens Rundholter var kædet sammen med Skonnertens Rigning, og to store Øjne malet paa Kineserbaaden, stirrede imod den kommende Baad. Rundt om det forladte Skib saas Finner bevæge sig, og graa Legemer glidende gennem det grønne. — Hajer. I det stille Vand spejlede Skonnertens Navn sig: „Haliotis“.

Keller gav Ordre til at lægge Aarerne ind, og de gled hen ved Skonnertens Side. Harman stod op, greb fat i en af Rælingens Jernstænger og vilde entre op, da Keller bød ham standse.

„Et Øjeblik,“ sagde Keller, „hvem siger, at det ikke er en Fælde. Grib fat i den, og lad os lytte.“

Der hørtes fjerne Skrig af en Havmaage, Skibssidernes Skraben, naar Søen løftede dem, ellers ikke anden Lyd end Rorkæden, naar Roret skiftede ved Skruens Bevægelser.

Sikre paa sig selv og hylende som vilde Dyr tumlede de om Bord. Bud og Billy kastede sig over Skonnertens Dæk, Keller med Ravnens Instinkt over Djonken.

„Her ligger en,“ raabte Harman, da Davis fulgte ham hen til en Bylt, der laa ved Kabysen. „Ja, sandelig, han er død, Hovedet er kløvet med en Økse. Og her er to til.“ Han pegede paa en Fod, der stak frem fra Kabysen, hvor der laa en Kineser og en hvid Mand, begge helt stive.

Saa vendte de sig og løb halvt ubevidst sammen ned ad Trappen til den lille Kahyt.

Her var alting roligt og ordentligt; paa Bordet — under den svingende Lampe — stod en Sæbekop, Barberkost og Kniv. Der havde staaet en og barberet sig foran det lille Spejl paa Agterskoddene, da „det“ var sket. I Agterkahytten, sandsynligvis Kaptajnens, stod Køjen, som dens Indehaver havde forladt den. Saa begyndte de at rode rundt, saa optaget af Lysten til Plyndring, at de glemte Keller, Tragedien og selve det Sted, de stod paa.

De fandt et Guldur og Kæde, som Harman puttede i Lommen, en Guldring og en Fyldepen, som Davis straks anekterede; de fandt ogsaa Logbogen, som, da den var skrevet paa Spansk, var unyttig for dem, og Skibets Penge, en stor, gul Lædertaske, klingende fuld af australske Sovereigns. Dette pragtfulde Fund mindede dem om Keller.

„Bud,“ sagde Billy, „dette her kommer ikke ham ved; gem dem, slug dem. Her! giv mig dit Lommetørklæde og tag Halvdelen og bind dem tæt, saa de ikke klirrer. Jeg beholder min Part i Tasken. Han vil aldrig opdage det, men tro, at Kineserne har rømmet med det hele. — Nu er der ikke mere at hugge, vel? Kom saa og lad os tage Proviantrummet i Øjesyn.“

Proviantrummet var fuldt af Fødevarer, alle Slags henkogte Ting; men nu hørte de Kellers Røst, og de kom op, saa ydmyge at se til som Katte fra et Mejeri og fandt den høje Mand, svingende sine Arme som Møllevinger. Hans Gedebukkeskæg strittede som en Børste, og hans Øjne flammede.

„Opium,“ raabte Keller, „Dreng, vores Lykke er gjort. Opium fra Kanton, blaa Etiket og mindst to Tusind Dollars værd. Kom med og faa det ud.“

Han gik i Forvejen til Djon-

kens Dæk og ned i den forfærdelige Atmosfære af Opium, kinesiske Røgelsestokke, fordærvet Fisk og Hajolie; der paa Gulvet havde Keller arrangeret Dunkene i en Stabel.

„Enten har Skonnerten været efter Kineseren eller omvendt,“ sagde Keller. „Maaske har de alle dræbt hverandre, eller maaske er de tiloversblevne blevet bange ved Synet af en Krydser. Jeg tænker mig det saaledes, for der er ingen andre Baade tilbage end Jollen. Det er altsaa et Mysterium paa Søen, og jeg har set det, der var mere mærkværdigt — men det var Opiumen, kom og lad os hejse den i Land.“

De bragte Dunkene op paa Skonnertens Dæk, fandt en Presenning og bandt dem ind i den, og saa — men ogsaa først da — blev de opmærksom paa deres Stilling. Strømmen havde drevet dem et godt Stykke sydpaa, bort fra Øen, der laa der, yndig og grøn og indbydende, omflydt af glasklare Bølger.

Keller vendte sig fra Opiumfadene imod dette Billede, og hans Kæber arbejdede eftertænksomt. Saa vendte han sig til de to andre.



I Døren sad hans Yndlingshustru og tilberedte Kava.



„Gutter,“ sagde han, „nu hedder det vende om eller blive. Jeg er mest for at blive, hvis der er Vand og Føde nok om Bord. Ser I, hvis vi bringer Opiumen i Land derhenne, bliver vi aldrig af med den. Ethvert Skib, der vil tage os om Bord, vil spørge: „Hvad er der i den Pakke?“ Og det nytter ikke at fortælle, at det er Biblen. Hvis vi derimod kan naa en eller anden Havn i denne Hukkert, kan vi forlange Bjergeløn, og der er ti for een Chance for, at vi kan blive af med Opiumen.“

„Der er Mad nok i Kabyssen,“ sagde Davis, „og sandsynligvis er der ogsaa Vand nok; det kan vi faa at vide paa et Øjeblik, men lad os først faa disse Lig over Bord. Vi behøver ikke at binde Lodder ved dem, Hajerne gør Ende paa dem, før de faar Tid til at synke.“

I Løbet af tyve Minutter var Handlingen tilendebragt, og Baaden bragt om Bord.

De havde fundet Vand og Mad nok til Maaneder og manglede nu kun en Brise for at faa Skibene skilt ad. Keller regnede med, at de tre nok kunde klare Skonnerten. Davis var en fin Sømand, Kort og Kompasser var ubeskadiget, saa med Matador som Udgangspunkt skulde de nok naa Fidjierne. Saa var det afgjort.

Harman, der lænede sig ud over Rælingen, da Beslutningen blev taget, syntes at høre en Hvissen fra Øen i det Fjerne, hvor Kellers Koner nu sikkert var forsamlet, forladt, forraadt for en Haandfuld Dollars.

Strømmen var saa stærk, at Matador var forsvundet inden Solnedgang, vasket væk, ud i det Blaa, der strækker sig fra Uendelighed til Uendelighed, frygteligt i al sin Ro.

Pacifikken sov. Og naar Giganten for Alvor sover, virker den stærkere paa Indbildningskraften, end i Storm og Oprør, maaske foraarsages Indtrykket af de evige, rullende Bølger, der kommer, ingen ved hvorfra, og ruller, ingen ved hvorhen, gennem Tid og Rum.

Men *Haliotis* Mandskab var ikke Drømmere, de havde andet at tænke paa. Det var ved det første Maaltid om Bord, at Djonken gjorde sig bemærket. Harman havde lavet The, og de sad rundt om Kahytbordet, da Davis saa fra sin Talerken op til Skylighet og snusede:

„Den Djonke lugter,“ sagde han.

Det var nok, for et Øjeblik efter vendte Harman lyttende Hovedet om, og Keller skottede til Døren; derefter spiste de videre, men Ulykken var sket, de kunde ikke faa Djonken ud af Hovedet.

Det var ikke saa meget den ilde Lugt som hele det Kineserpræg, der var over den, der frembragte den psykologiske Virkning, det var en Lugt, en Duft, hvor Hajleverolie udgjorde Hovedingrediensen i Forbindelse med de Ombordværendes efterladte Røgelsespinde, Opium og Kinesermoskus. Den forstyrrede deres Søvn om Natten, og det var en Lettelse, da Keller den næste Morgen raabte ned fra Dækket, at det blæste op.

De havde kappet Sejlene paa Djonken Aftenen i Forvejen, og ved Hjælp af en Økse, hvorpaa der sad nogle røde Stænk, som ikke var Maling, huggede de Fortøjningen over, saa da Vinden rejste sig — og til alt Held paa Djonkens Side, — skælvede *Haliotis* Sejl, Klyverbommen faldt ud til Bagbord, og Davis sprang hen til Rattet og drejede Skibet.

Et Øjeblik syntes Kineserbaaden slingrende og stønnende at klynge sig til sin flygtende Kammerat, og med en sidste Rullen slog den fem Alen af Styrbordsrælingen i Stykker, saa drev den bort, idet *Haliotis* store Sejlpres krængede den over til Bagbord.

„Nu er vi fri,“ raabte Harman.

„Puh — god Rejse!“ raabte Keller, idet han truede med

sin knyttede Haand ad den forsvindende Baad og spyttede som for at faa den daarlige Smag ud af Munden.

Da nu Davis styrede, og Skummet stod ud fra Bagbord, tog Søen fat i Djonkens høje Bagdæk og vendte dens runde Bov imod dem, saa de saa de store, stirrende, ondsksfulde Øjne, akkurat som om den havde vendt sig om for at iagttage dem.

„Se til hende,“ raabte Billy, „hun vender Snuden om for at se efter os. Hun skal nok følge os og ødelægge vort Held; I skal se, vi bliver nappet paa et eller andet, maaske paa den Opium. Bud, hvorfor tænkte du ikke paa at bore hende i Sænk? Om ikke andet kan vi blive nappet for at efterlade hende som Vrag og i Drift til Fare for andre Søfolk.“

„Aa, hold Mund,“ sagde Davis, „du med dine Vrag.“

Haliotis var en Skonnert paa omkring 120 Tons, og tre Mænd kan styre en Skonnert over Oceanet, naar de har fint Vejrr, ikke er bange, heller ikke for at tage en Vagt, og naar de vil passe de hundrede og tyve smaa Pligter, der er at passe om Bord. Harman, Bud og Keller udfyldte disse Egenskaber fortrinligt. De for af Sted for skiftende, sydøstlige Vinde, uden nogen Mand ved Roret, med flagrende Storsejl og Storbommen surret til Bagbord uden et Uheld.

De kunde være gaaet til Bunds, ja, men de gjorde det ikke. I Stedet for skiftede Vinden, og, skønt stærkt østlig, naaede Paumotus'en dem dog, og dens skiftende Luner havde en uberegnelig Indflydelse paa Vind og Vejrr.

Harman havde talt Pengene i Læderposen, der var 112 Sovereigns, og ved en Privatsammenkomst med Davis under Dækket, mens Keller stod til Rors, gjorde de Regnskabet op.

„Lad os hellere dele Pengene nu,“ sagde Harman, „jeg har 112, hvormange har du?“

„90,“ svarede Davis hurtigt.

Harman var skuffet. Han havde troet, at Davis Part var større end hans, ellers havde han ikke været saa ivrig til at dele.

„Tæl dem,“ sagde han.

Davis fremtog det knyttede Tørklæde og talte Indholdet. Der var kun 90, men mindre han havde stukket nogle til Side, hvad der var sandsynligt, for da de hastigt havde delt Pengebunken i to Dele, havde det set ud, som om Davis' var den største.

Harman ærgrede sig. Sikker paa, at det var det fordelagtigste, havde han spillet ærligt Spil, men da han hørte Keller kalde paa Davis for at tage Roret, stak han brummende Posen i Lommen.

Skønt Skibet efter Logbogen at dømme skulde være et spansk Skib, fandtes der ikke een spansk eller fransk Mønt mellem Pengene, hvad der beviste, at det havde gjort Forretning for engelsk Regning; andre Papirer end Logbogen fandtes ikke, med mindre Kaptajnen havde haft dem paa sig, da Kineserne dræbte ham og smed ham ud til Hajerne — det var ikke godt at vide, og Konsortiet Harman gjorde sig ingen Skrupler.

De havde andet at tænke paa. En Morgen, da de alle tre var paa Dækket, Keller for at afløse Harman ved Rattet, udtalte denne sidste, der havde tænkt over Sagerne, at deres Stilling vilde være meget ulden, hvis ved deres Ankomst til Fidjierne en af disse fordømte Havneautoriteter med Guld-tresserne skulde lugte Lunten. „Sæt vi nu anløber Suva,“ sagde han, „og de der siger, vi tror ikke paa jeres Historie. Det er det, jeg tænker paa: Vil nogen tro den?“

De andre følte sig slaaet af denne Kendsgerning og grundede lidt. Nej. Det hele var sandt, men det lød ikke som Sandhed. De havde aabnet Lugen under Vejs og set, at Lad-



ningen var Copra, men hvad havde en Copra Skonnert med en Kineserdjonke at gøre? Og hvorfor var de bundet sammen, og alle Ombordværende døde osv.? Der sker mærkelige Ting paa Søen, Skibe er blevet fundet i Drift uden en Sjæt om Bord, men dog i fuldstændig Orden — men det forklarede ikke deres Historie, der syntes for tyk at sluge selv for en Alligator.

Saa var der Opiumen. Mistanke betød Undersøgelse, og disse Opiumsdunde skulde ikke hjælpe dem, og endelig var der Pengene i Buds og Billys Lommer, som Keller ikke vidste noget om, men som vilde komme frem ved en Undersøgelse.

„Vi har intet at vise frem,“ sagde Harman, „vi skulde have beholdt en af Kineserne som Vidne.“

„Hvorledes vilde du have gemt ham?“ sagde Davis, „haft ham i din Køje maaske? — Vær dog fornuftig.“

„Nu har jeg det, Gutter,“ sagde Keller, idet han vendte sig bort fra Rælingen. „Suva er opgivet. Opalu er den Havn, vi skal til, den ligger kun fire Hundrede Mil nordlig, hvis vor Beregning holder Stik. Det er en fhv. tysk Ø, hvor Perlehandlere og Kinesere og Malayer saa langt som fra Java kommer for at gøre Forretninger. Rao Laut kalder Malayerne den. Røvede Perler og Opium, det er dem lige godt; de vil købe Horn og Hestehove af selve Satan og sælge det for Gedehorn. Det eneste, de ikke køber, er Bibler, og I kan ikke sælge dem noget, som de ikke kan blive af med igen gennem en eller anden Forbindelse. Det er Stedet, siger jeg; jeg har været torskedum, at jeg ikke har tænkt paa det før.“

„Og hvis de nu kommer med Spørgsmaal?“ sagde Billy.

„De kommer aldrig med Spørgsmaal paa Rao Laut,“ sagde Keller. „Hvis der skulde findes en Læge der, saa kommer han om Bord for at se, om man har Smaakopper. Hvis der ingen er, kommer han ikke.“

Keller havde Ret. Den store, tyske Ø var netop Stedet for dem. De brød sig ikke om store Havne, hvor der taltes Engelsk, og hvor man vilde anstille Forhør. Naar man redede et Vrag i Pacifichavet, kunde man vente Maaneder eller maaske Aar paa Bjergningspenge, i Særdeleshed naar det gjaldt et fremmed Skib, altsaa et, der hverken kom fra England eller Amerika. De havde ikke i Sinde at vente hverken Maaneder eller Aar; de levede i Nuet, og ingen af dem vidste, hvor han befandt sig om en Maaned, — imellem Hull og Hakodate. Nej, de regnede ikke med Bjergningsløn, og de var helst fri for Spørgsmaal. De vilde have sat Skibet paa Grund paa den store Biskopklippe Syd for Laut, havde det ikke været for Opium's Skyld; men det var umuligt at bringe de Dunke i Land i aaben Baad.

Ved Laut derimod vilde det være let at faa det Stads i Land i en af de Kanoer eller Sampaner, der altid laa i Bugten. Spørgsmaalet var kun om en Køber, men det mente Keller let, han kunde finde.

Gennem et svagt Dagry, der dovent slukkede et Par Stjerner ud for derpaa ligesom at løbe henover Vandfladen, trængte den første Mindelse fra Øen ud til dem, en stærk Duft af Kanel; en rosenrød og gylden Morgendæmring fulgt af en Røgsky lig Røgen fra Røgelsespinde, en Sky, der opløstes og blev til flyvende Flamingoer, der igen blev skudt i Stykker af Straalerne fra en Sol, der brød ud i en Verden af pletfrit Azurblaat.

Øen laa lige for dem, en høj Ø med afbrudte Klipper mod Øst og Vest og klart Vand mod Syd. Her var Ankerpladsen, og der laa den By, hvor de fire Coprafirmaer paa Laut, de japanske og kinesiske Perlekøbmænd og de australske og kaliforniske Skildpaddehandlere samlede i den saakaldte Klub, der dreves af Hans Reichtbaum.

I Bugten laa to Skonnerter, en Brigantine og nogle Smaafartøjer fortøjet, og omkring Klokken 9 svævede *Haliotis* som en Svane over det krusede Blaa, lod sit Anker falde paa 30 Favne Vand, medens Lyden af dens Ankerketting gav Ekko fra Skovene.

Anden Velkomst fik de ikke ved Ankomsten til Rao Laut, hvor Reichtbaum i Pyjamas og med Haanden skyggende for Øjnene fra sin Klubveranda saa dem lægge sig for Anker, hvorpaa han vendte tilbage til sin Morgenmad grundende over, hvad Slags Kunder det kunde være.

Det var den anden Aften paa Laut. Bud og Billy laa ud over *Haliotis* Ræling og betragtede Lysene fra Kysten. En mild Vind viftede omkring deres Kinder, og fra Øen kom en Duft imod dem som fra en Buket Blomster.

I to Dage havde de iagttaget Pladsen og sonderet Terrænet, og Kellers hurtigt arbejdende Hjerne havde forkastet alle Muligheder for Opiumshandel undtagen een — Reichtbaum.

Ved det første Syn af Tyskeren havde Kellers Instinkt sagt ham, at her var Manden.

Keller havde ingen Penge til Drikkevarer, og det var en Tortur for Harman, at han, skønt han havde Lommen fuld af Penge, ikke turde give en Øre ud; men Reichtbaum, der havde vejret Forretning, havde selv stillet Drikkevarer frem.

I Aften ved Solnedgang var Keller roet alene i Land i Jollen og havde taget en enkelt Dunk Opium med sig; Bud og Billy afventede nu hans Tilbagekomst. De saa Lysene i Klubben og i Landsbyen vinke og blinke, naar de mellemliggende Træer bevægede sig for Vinden, og pludselig fik de Øje paa en Stribe i det stjernebelyste Vand som af en Vandrotte. Det var Jollen.

Keller kom om Bord, triumferende og uden Dunken, men han nægtede at sige et Ord, før de var kommet nedenunder; saa satte han sig ved Kahytbordet og begyndte.

„Se paa mig,“ sagde han, „ædru, ikke sandt? I Stand til at træde en Naal eller sige Jerusalem Artiskok, tror I ikke? Og han fyrede dog løs paa mig med Rom og kulørte Drikke og Fusel til sidst, men jeg tog ikke noget. Forretning er Forretning, sagde jeg, og jeg er ikke alene om den, jeg har Kompagnoner at tænke paa. „Jim Lige frem“ er mit Navn, og vil De ikke betale to Hundrede Dollars for Dunken, sejler jeg væk og hælder det hele ud.“

„To Hundrede Dollars,“ sagde de andre beundrende, „var du fræk nok til at forlange det?“

„Ja vel,“ svarede Keller, „og jeg fik dem.“

Han fremtog to Hundrede Dollars i Sedler og spredte dem ud paa Bordet.

„Han aabnede for Opiumen og tog en Prøve af den og lagde Pengene paa Bordet, og han vil give to Hundrede Dollars for hver Dunk; der er 14 tilbage, det er tre Tusinde i det hele. Vi behøver kun at bringe dem i Land for at Pengene. Men nu, da det er afgjort, synes jeg, vi skal tænke over, hvad vi skal gøre med Skonnerten. Vi har jo dog ikke Lyst til at blive siddende i dette forbandede Hul og dreje vore Tommel-fingre om hinanden og vente paa at blive brændt af, og jeg tror nu ikke denne Reichtbaum alt for godt. Jeg synes, der var Plan i at blive ved Hukkerten, sejle den til en hollandsk Havn og sælge Ladningen. Copra er i høj Pris —.“

„Tøv lidt,“ faldt Harman ind, „du har jo selv sagt, at vi ikke kan sejle hende til nogen Havn, formedelst vi kun har spanske Papirer og ingen Besætning.“

„Rigtig,“ sagde Keller, „det var just Besætningen, der voldte mig mest Bryderi, men hvorfor ikke faa en Besætning, nu vi har Penge til at betale Hyre for?“

Davis slog i Bordet med knyttet Haand: „Min Salighed, det er der noget i,“ sagde han.



„Endvidere,“ sagde Keller, „kan jeg faa seks Mand for fem Dollars pr. Hovede i Forskud. Der ligger mindst et halvt Dussin Skonnert-Kanakaer og driver inde paa Strandbredden ventende paa Hyre. Jeg kan faa dem om Bord i Morgentil lige med alt det Frugt og Vand, vi behøver, mod at give 10 Dollars til dem, der bringer det om Bord, og, ser I, en Copra Skonnert, der kommer ind i en hollandsk Havn bemanded med Kanakaer, er der ikke noget mærkeligt ved. Hollænderne kan ikke Spansk, og de er ogsaa lige glade. Vi kommer fra Øerne, og skulde der endelig blive Forhør, saa har vi efterladt vore spanske Matroser syge paa Laut.“

„Hvornaar kan vi komme af Sted?“ spurgte Harman.

„I Morgen Eftermiddag, hvis vi skynder os at faa Vand og Bananer om Bord,“ sagde Keller, „naar vi saa er parat til at sejle, bringer vi Opiumsdunkene ind til Reichtbaum og faar Pengene, men det venter vi med til allersidst, for at han ikke skal spille os et Puds. Jeg stoler ikke paa Tyskere.“

Næste Morgen Klokker 6 begyndte Arbejdet. Davis og Harman tog i Land for at hyre Mandskab og sørge for Vand og Proviant, medens Keller blev om Bord for at gøre Skibet klart til Afgang.

Baadladninger med Frugt blev bragt om Bord ved de nylig hyrede Kanakaers Hjælp. Bananer nok til Føde for en Maaned, Taro, Brødfrugt og en halv Snes Fjerkræ i en Kurv, alt til en Pris af 3 Dollars. Vandbeholderne var fyldt, og Klokker 4 laa *Haliotis* sejlklar med hele Mandskabet om Bord og begunstiget af en kraftig Fralandsvind.

Keller havde bragt Presenningen, der indeholdt Opiumsdunkene, op.

„Sørg nu for at tælle Pengene,“ sagde han til Davis, da Dunkene blev firet ned i Jollen, „og tag ikke imod Drikkevarer af ham; hvis han holder jer for Nar, er vi færdige.“

„Han med sine Drikkevarer,“ sagde Harman, da de roede væk, „som om vi var Børn. Hæng i, Bud!“

Jollens Forstavn løb op i det bløde Sand, nogle Indfødte hjalp til at trække den op og faa Dunkene ud af den, derpaa gik de tre Mænd hen imod Klubben.

Det var en tung Byrde, men de gik Vejen til Ende uden at standse; Reichtbaum ventede paa dem i Verandaen, og med en Haandsrækning fra ham bragte de Skatten gennem Skænkstuen ind i et privat Værelse, der var møbleret med Stole og Borde lavet af Indfødte, en Skrivepult og et Billede af den tyske Kejser paa Væggen over for Vinduet.

„Naa,“ sagde Reichtbaum, „ja, det er jo i Orden. Hvad ønsker de Herrer at drikke?“

„Jeg foretrækker en Sjus,“ sagde Harman, „hvis De ikke har noget imod det. Hvad siger du, Bud?“

„Det samme til mig,“ sagde Davis og tørrede sig om Munden med Bagen af Haanden, og saa satte de to Herrer sig ned, medens Reichtbaum gik ind i Bar'en og hentede en Sifon Sodavand, en Whiskyflaske samt tre Glas; derpaa hentede han en Cigarkasse frem og bød Cigarer om.

Sifonen hvislede, og Tobaksrøgen begyndte at brede sig.

To Sjus'er forsvandt, og samtidig gik næsten en kostbar halv Time med Samtale, der strakte sig fra den tyske Kejser til Lautdamernes Moral.

Saa vendte Davis tilbage til det nærværende.

„Skulde vi saa se at blive færdig med den Opiumshandel,“ sagde han. „Det var tre Tusind, De aftalte med Hr. Keller, og vi skulde gerne af Sted.“

Han rejste sig fra Stolen.

„Javel,“ sagde Reichtbaum, idet han ligeledes rejste sig, „vi blev enig om tre Tusinde Dollars. Lad os se paa Opium'en.“

Han tog en Foldekniv op af Lommen, knælede ned og overskar Rebet, der holdt Presenningen sammen, stak Haanden ind og tog en Daase hengkøbt Oksekød frem. Saa rev han Presenningen op, og ud faldt en Mængde Blikdaaser, mest hengkøgte Tomater — der fandtes et stort Forraad af disse paa *Haliotis*. Bud og Billy, der var lige saa lamslaaede af Forbavselse som Reichtbaum selv, stod maalløse, indtil Harman fandt Målet igen.

„Gutter,“ udbrød Harman, „vi er blevet snydt, tykt er vi blevet snydt af Keller.“

Han vendte sig mod Døren og løb igennem Bar'en ud paa Verandaen.

Haliotis, styret af „Jim Ligefrem“ og hans nye Kanakamandskab, var ikke alene gaet til Søs, men den var langt ude paa Søen for fulde Sejl; den havde ladet Ankerkæder falde i samme Øjeblik, de var forsvundet ind i Klubben, højest sandsynligt havde den endog taget Ankeret ind; idet Keller nok saa kynisk havde stolet paa, at de vilde være optaget af at drikke og ikke høre Støjen.

„Naa, ja, det kunde have været værre,“ sagde Bud om Aftenen, da de sad paa Strandbredden. „Han har Opium og Ladning, Skib og Mandskab, men vi er da ikke helt fattige, vi har vore Sovereigns. Men hvad der ærgrer mig, er, at han vil faa ti Tusinde Dollars, naar han har solgt baade Copra og Opium for ikke at tale om Skuden, maaske bliver det femten Tusind. Aa, det faar han saamænd nok, og saa sætter han disse stakkels Djævle af Indfødte i Land, Gud ved hvor.“

Harman fremtog det Ur, der havde tilhørt *Haliotis'* Kaptajn, og saa modfalden paa det, saa tog han Læderposen med Pengene og gav sig til at tælle dem som et Barn, der trøster sig med sit Legetøj.

„Det ærgrer jeg mig ikke over,“ sagde Harman, „hvad der piner mig er, at han har kunnet holde os for Nar.“

Davis saa paa Pengene og tænkte paa Uret og Fyldepennen og paa de Penge, der raslede i hans egen Lomme og smilede mørkt. Han skulde lige til at bemærke, at hvis Keller havde narret dem, saa havde de lige saa godt narret Keller, men saa huskede han sin Kammerats mentale Tilstand, sparede sit Vejr og tændte sin Pibe.

„Det er mig, der ærgrer mig,“ vedblev Billy saa alvorlig som en Bedemand og tilsyneladende rugende over den andens Synder, idet han skovlede Pengene tilbage i Posen, „det er ikke Opium'en som han snød os med, eller Skonnerten, — den haaber jeg, de slaar i Stykker paa en eller anden Klippe, han og hans Kanakaer, men det er det, at han har forspildt min gode Mening om ham. Jeg regnede med, at Fyren var en hvid Mand. Jeg vilde have betroet den Mand min sidste Dollar uden Frygt, lumsk og bedragerisk var han i sin Handlemaade, men saa aaben og ligefrem i sin Tale, at man gerne vilde indestaa for hans Karakter med sit Liv. Saadan føler jeg det. Nej, du, det er ikke det, at han snød os for Opium'en heller ikke —“

„Aa, hold Mund,“ sagde Davis, „og vendte sig for at faa Ild i sin Pibe. Derpaa førte han Samtalen hen paa Klubben, dens fortrinlige Whisky og de Lautdamers moralske Standpunkt.“

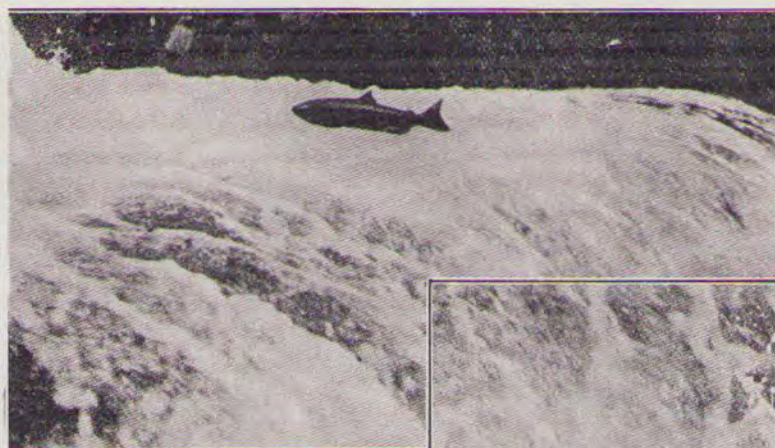
R. H. Q. Historien om et spændende Radio-Eventyr til Søs vil sikkert interessere alle vore Læsere i næste Nummer af Bladet.



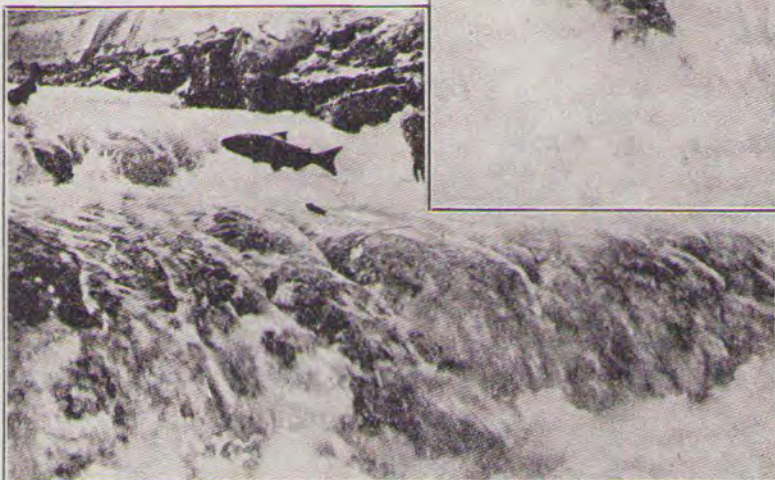
DEN SPRINGENDE LAKS



Billedet til højre: Den springende Laks svæver frit i Luften.



Øverst: Springet er lykkedes.
Til højre: Midt i det hvirvlende Vandfald.



I April viser Laksen sig ved Munden af Floderne og begynder sin mærkelige Svømmetur opad imod Strømmen. Den slynger sig frem i Spring paa 2 til 6 Meter og kan, som vort øverste Billede viser, naa op over selv stejle Vandfald. Efter Ankomsten til Ynglepladserne i roligt Vand højt oppe lægger Hunnen sine Æg, som derefter overgydes med

Sæd af Hannen, hvorefter denne igen skjuler Æggene ved med Halen at skubbe Sand hen over dem. Efter at Forplantningen er fuldført, vender Laksene afmagrede tilbage til Havet, da de knapt tager Føde til sig i fersk Vand. Mange omkommer undervejs paa denne sælsomme Brudefærd.

Ny Lastdamper for „Torm“.

Tirsdag den 17. Juni søsattes ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri en Lastdamper, S/S „Hilde“, til Dampskibsselskabet Torm, København.

Skibet er af Quarterdecktypen med lang Bro og en Bak. Lasteevnen bliver ca. 2480 Tons d. w. Skibets Fart bliver 10 Knob ved en Maskinkraft af 800 I. H. K. og 90 Omdrejninger i Minuttet.

Skibsfartsberetningen for 1929.

Af den store og interessante Beretning fra Dansk Dampskibsrederiforening fremgaar bl. a., at vor Handelsflaade, inklusive Fiskerfartøjer o. l., ved Aarskiftet bestod af 540 Dampere med 702.932 Br. Tons, 1159 Motorskibe med 354.696 Tons, 240 Sejlskibe med 33.457 Tons, ialt 1939 Skibe med 1.091.085 Br. Tons.

Foruden Bevægelsen bort fra Sejlskibene, er der en tyde-

lig Bevægelse bort fra de smaa Dampere. Ved Aarets Begyndelse fandtes saaledes 256 Dampere under 1000 Br. Tons, men ved Aarets Udgang kun 245. Bevægelsen er idvrigt international, idet Gennemsnitsstørrelsen for de i hvert enkelt Aar i hele Verden byggede Skibe er steget Aar for Aar. I 1911 var Gennemsnitsstørrelsen for nybygget Tonnage 1657 Br. Tons, og i Fjor var den 3069 Tons. Den danske Flaade er en ret moderne Flaade, idet 655 Skibe eller 34 pCt. er bygget i de sidste femten Aar, og heraf er 169 Skibe med 179.673 Tons under fem Aar gamle.

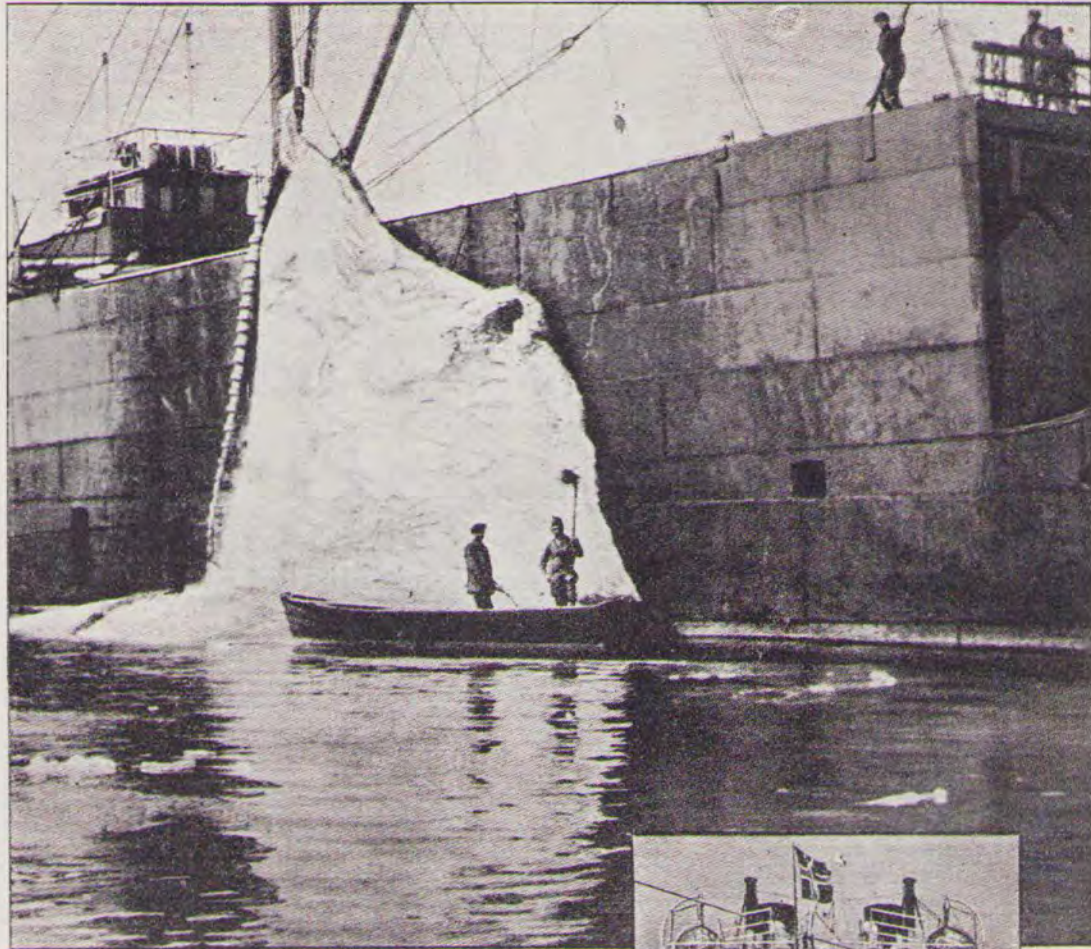
Den danske Skibsbygning var i Fjor 34 Skibe med 111.496 Br. Tons. Danmark er stadig blandt de Lande, som har den største Skibsbygning, men blev sidste Aar overfløjet af Japan og De Forenede Stater, og var i Fjor Nr. 6 i Rækken. Der byggedes paa danske Værfter i Fjor 94.649 Tons Motorskibe, hvilket er 7½ pCt. af Verdens samlede Motorskibsbygning.



100 Millioner Kr. har Norge tjent paa Hvalfangst sidste Aar

I næsten 1000 Aar har Menneskene jaget Hvalerne. Den første Begyndelse til en systematisk Hvalfangst lader sig historisk paavise allerede i det tiende Aahundrede. Først var det med meget primitive Midler, i Robaade og med Haand-

mest righoldige. Men hvor længe det endnu vil vare, inden Hvalerne ogsaa er udryddede i hine Egne, kan ingen med Sikkerhed sige noget om. Herom er Meningerne delte. Nogle forudsiger, at Hvalen snart vil blive totalt udryddet og kalder



Ikke noget Isbjerg, men Spæksiden af en Hvalfisk, der bliver afspækket efter den gamle Metode, langs Skibssiden.

Flydende Trankogeri i Rosshavet. Som en stor Aabning ser man Glidebanen, ad hvilken de dræbte Hvaler slæbes op paa Dækket.



harpuner, at man naaede ind paa Livet af Havets Kæmper, og saaledes blev man ved lige op til Nutiden, da man har taget storindustrielt, maskinmæssigt, fabriksmæssigt fat paa Slagtingen ved Hjælp af alle den nyeste Tekniks mest raffinerede Opfindelser, med svære Sprænggranater, med Flyve-maskiner og endog ved Hjælp af Elektricitet som det allernyeste. I Nærheden af Kysterne og særlig paa den nordlige Halvkugle er Havets Konge ved at forsvinde som Følge af den hensynsløse Jagt. Nu maa Hvalfangerne søge Syd paa til stadig fjærnere Egne for at opspore deres store Vildt. Helt ned til Sydpolens Vande har Hvalerne nu trukket sig tilbage, og de Skibe, som skal paa Hvalfangst, maa først trænge igennem det 500 til 1000 Kilometer lange Pakisbælte, før de naar ind paa de rigtige Fangstpladser i Rosshavet, som nu anses for de

det, som nu foregaar i Rosshavet, for Masse-mord. Fagfolk derimod paastaar, at der er saa uhyre mange Hvaler dernede, saa en Udryddelse er ganske utænkkelig inden for en overskuelig Tid, og Virkeligheden synes at give dem Ret, thi Aar for Aar stiger Udbyttet af de kæmpestore Dyr. De norske Flyvere, edr nylig har været dernede, melder, at de fra deres Flyve-maskiner kunde se uendelige Masser af Hvaler.

68 Millioner Kroner Gevinst flød i Aaret 1928 alene ind til Norge paa Hvalfangsten. Over 100 Millioner Kr. skal forrige Aar have givet. Stadig er det Norge, der indtager den førende Stilling, ogsaa nede i Rosshavet.



Danmarks Skibsbygning.

beskæftiget med Bygning af hovedsagelig større Skibe. Af disse er en betydelig Del leveret til Udlandet, navnlig til Norge. I Perioden 1925 til 1930 er der ved danske Skibsværfter bygget ialt 129 Skibe paa tilsammen 451.600 Br.-Tons, heraf for norsk Regning 48 Skibe paa tilsammen 247.489 Br.-Tons eller over Halvparten af de danske Værfters Produktion. For disse Skibe er betalt omkring 125 Mill. Kr. i Guld eller en Gennemsnitspris af 500 Kr. pr. Brutto-Ton, hvilket sikkert ikke er for højt ansat, naar Hensyn tages til at i de fleste Tilfælde drejer det sig om Specialskibe. Bygningen af Skibe ved danske Værfter for norsk Regning vil i Aar og i 1931 blive endnu større, idet der pr. 1. April i Aar var under Bygning og kontraheret ialt 23 Skibe paa tilsammen 126.000 Tons, som ganske sikkert kan ansættes til en Værdi af omkring 80 Millioner Kroner.

Søfyrbødernes Forbunds Formand gennem 10 Aar.

Den 11. Juli 1920 valgtes E. Jacobsen første Gang til Formand for Søfyrbødernes Forbund i Danmark, og han er gennem de 10 Aar genvalgt med stedse stigende Majoritet. Han overtog Formandsstillingen, efter at Forbundet havde været i Strejke i ca. 10 Uger, og dets Medlemmer havde maattet gaa i Arbejde uden nogen egentlig Overenskomst. Hans første Opgave som Formand var derfor at faa en Overenskomst i Stand, og det lykkedes ham at afslutte en saadan, saa den var antagelig for Forbundets Medlemmer.

Jacobsen mødte med gode Forudsætninger for at kunne repræsentere sit Fag ved Forhandlingsbordet, idet han havde



E. Jacobsen.

sejlet i en længere Aarrække, deraf i 8 Aar paa Østen med Ø. K.'s Dampskibe. Han havde tilegnet sig en udmærket Indsigt i Organisationsforhold dels gennem Organisationsarbejde indenfor Søfyrbødernes Forbund og dels gennem Deltagelse i Organisationsarbejdet indenfor Fagorganisationer i Land.

Søfyrbødernes Forbund har han gennem Aarene arbejdet støt og sikkert frem, saa det idag staar som en Mønsterorganisation. Ved sin personlige Indsats og ved den Tillid, han paa Grund af sin retlinede Karakter har skabt til sin Person, har han øget Forbundets Renomé baade udadtil og indadtil.

Jacobsen er ved sine stadige Rejser og Deltagelse i Kongresser i Udlandet bleven en kendt Person indenfor den internationale Arbejderbevægelse. Han har flere Gange været udsendt som Repræsentant til Arbejderkonferencerne i Geneve, hvor der fra Arbejdergruppens Side ofte er lagt Beslag paa hans Tid paa Grund af hans gode Indsigt i alle Forhold Søfarten vedrørende. Jacobsen har nylig været udsendt af Regeringen som Repræsentant for Søens Arbejdere paa Lastlinekonferencen i London.

Hans store Opgave har stedse været at højne den Stand, han tilhører, og de sidste Bestræbelser i saa Henseende gaar ud paa at faa rejst et Hus til Forbundets Funktioner i København og at faa indrettet hyggelige og tidssvarende Lokaler for den ledige Søfyrbøder, for at han kan tilbringe sine ledige Stunder, mens han venter paa Tjans, under mere hyggelige Former end dem, der for Tiden bydes ham.

Jacobsen vil sikkert paa 10-Aarsdagen modtage Beviser for, at han har forstaaet at gøre sig afholdt indenfor sin Kreds, ligesom mange af Forbundets Medlemmer paa denne Dag vil sende ham en kammeratlig Hilsen.



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

GARDNER
RAAOLIEMOTORER

Vore Søfartsorganisationer

- Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.
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.
Fiskeskipperforeningen, 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.

Marinemalerier

af alle Arter og Størrelser udføres efter gamle Tegninger,
Akvareller eller Fotografier og kan komponeres
over Beretning efter Situationer
paa Havet.

Marinemaler Johan Kock, Årøsøbing

Kgl. Sejlsport.

Kongeparrets levende Interesse for Sejlsporten og Kærlighed til Sø og Sejlads er fuldtud gaaet i Arv til dets Sønner, idet saavel Kronprins Frederik som Prins Knud, der begge har valgt den sømilitære Løbebane, ofte med Liv og Lyst, dels ombord i „Rita“, dels i mindre Fartøjer, deltager i Kapsejladser og uden at blinke tager de Dravater, som Øresunds Sommerstorme og ofte meget krappe og paagaende Søer bereder Udøverne af den ædle Idræt. Og i Kongelig Dansk Yachtklubs smukke Sale i Klubhuset paa Langelinje samles gerne efter endt Dyst Kongeparret og de to unge Prinser med danske og udenlandske Sejlsportsmænd og yachting ladies til festligt Samvær, under hvilket Hs. Majestæt hyppigt i fyndige smaa Taler priser Sporten eller i Samtale med Klubmedlemmerne kæmper Kampene derude i Sundet om igen. Mange danske Sejlere og deres Damer var ogsaa ofte Majestæternes Gæster ombord i Kongeskibet „Dannebrog“.

Nyt Skib til „Forenede“.

Fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Strandgade Værft foretoges forrige Maaned en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Passagerskibet „Vistula“, Værftets Byggenummer 583, bygget for Regning Det Forenede Dampskibs-Selskab.

Skibet, der er bygget til Bureau Veritas' højeste Klasse, er bestemt til Passagerfart paa Ruten København—Danzig

og han en Bæreevne paa ca. 400 ts. d. w. Det er forsynet med en Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 1525 I. H. K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

Nyt Skib fra Burmeister.

Fra Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges den 17. Juni en vellykket Prøvetur med Dieselmotorlasteskibet „Bornholm“, Værftets Byggenummer 577, bygget for Regning Det dansk-franske Dampskibsselskab. Skibet er bygget til British Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Bæreevnen er ca. 5500 Tons d. w. Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 1600 I. H. K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

Vore Læsere er vore Medarbejdere.

Intet andet Blad modtager saa mange frivillige Bidrag fra sine Læsere som „Vikingen“. Vi siger Tak for de mange Breve, og vi benytter Lejligheden her til paany at minde „Vikingen“s sejlende Venner om at huske paa os enten ved selv at skrive i Bladet, f. Eks. om hvad de har oplevet til den nye spændende Serie: „Det har jeg oplevet“, gode Sømandshistorier, sande Skipperløgne osv., eller ved at sende interessante Billeder og Blade ind, som de finder paa deres Færd i fremmede Lande.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

Alle Annoncer modtages gennem Vikingens Annoncebureau, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

Chicago Herremagasin, Gothersgade 33
Alle søfarende ekviperes bedst og billigst i
Chicago Herremagasin, Gothersgade 33
10 Minutter fra Nyhavn

M/S Museet for Søfart
Maritime Museum of Denmark
Biblioteket

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

THORNYCROFT
MOTORER.

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 - Klæring - Havari-Agentur - Befragtning - Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

Bunkerkul-Afdeling

Københavns Bunkerkul-Depot

Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter

Ingen Udgifter

Hurtig Ekspedition

A/s Major Wright & Co. *

Tlf. Helsingør Nr. 1

Helsingør Bunkerkul Forsyning
Bunkerkul til billigste Dagspriser

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. — Befragtningssagenter 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



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

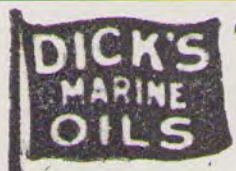
STUART
LYSANLÆG.

SALGS-HALLEN

Klerkegade 2

Københavns første Husmodertorv — Særlig egnet for Hovmestre

Alle Slags Varer til Torvepriser



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.

1930 nr 8



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

Vort største Dampskibsselskab

Civilisation is Transportation.

DE regelmæssige Forbindelseslinier imellem danske Havne indbyrdes saavel som med de fleste udenlandske Havne besørgeres af „Det forenede Dampskibsselskab“. Og hvis det kendte amerikanske Motto, er sandt, som staar over denne Artikel, at *Civilisation* i sin egentlige Kerne hviler paa et højt udviklet Transportvæsen, og at den moderne Kultur i Virkeligheden viser sig at være Trafik, saa maa Danmark siges at være det mest civiliserede Land i Verden, thi hver eneste Provinshavn er forbunden med Hovedstaden og derigennem med fremmede Havne ved et tæt Net af Dampskibsruiter.

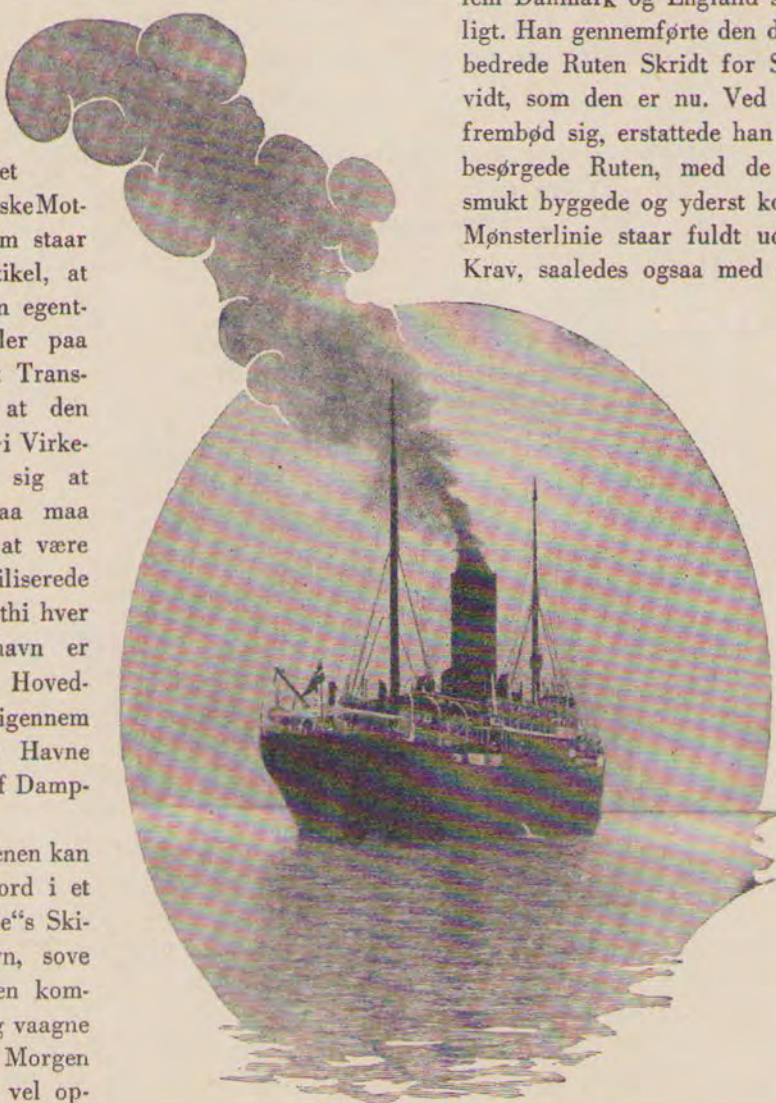
Sent om Aftenen kan man gaa om Bord i et at „det Forenede“s Skibe i København, sove hele Natten i en komfortabel Seng og vaagne op tidlig næste Morgen i en Provinsby, vel oplagt til Dagens Arbejde. Hver Eftermiddag forlader en Passagerdamper Esbjerg, og 24 Timer senere stiger Passagererne i Land i Parkeston Quay tids nok til at naa Eksprestoget til London. 25.000 Passagerer aarligt gør Brug af „Forenede“s Englandsrute, og Antallet stiger Aar for Aar. Det er en af Danmarks vigtigste Ruter, af national Betydning for vort bærende Erhverv, og det

er ingen Hemmelighed, at denne Rute er Direktør *A. O. Andersens* Hjertebar. „Det Forenede“s Direktør har intet sparet for at gøre dette Bindeled mellem Danmark og England saa fuldkomment som muligt. Han gennemførte den daglige Forbindelse og forbedrede Ruten Skridt for Skridt, til den naaede saa vidt, som den er nu. Ved den første Lejlighed, der frembød sig, erstattede han de ældre Dampskibe, der besørgede Ruten, med de nyeste Dieselmotorskibe, smukt byggede og yderst komfortable. Og som denne Mønsterlinie staar fuldt ud paa Højde med Tidens Krav, saaledes ogsaa med de andre Ruter mod Syd og Øst og Nord, som „Forenede“ holder gaaende.

19 Skibe alene besørger den danske Eksport til England, Brændpunktet for vor nationale Indtægt. Siden 1885 er vor Landbrugs-eksport Øst paa steget med kolossale Tal. I det nævnte Aar bragte „Det

Forenede“s Baade 29,400 Tons til britiske Østkysthavne. 15 Aar senere var Eksporten steget til 149,200 Tons, og i 1913 var Tallet oppe paa 264,000 Tons. Forrige Aar bragte „Det Forenede“s udvidede Eksportflaade 487,000 Tons danske Landbrugsvarer over Nordsøen til de samme engelske Hav-

ne. Denne uhyre Vækst i den danske Eksport er bleven muliggjort ved et Transportsystem, som er gennemtænkt og perfekt gennemført indtil de yderste Detaljer, saaledes at intet er overladt til Tilfældighedernes Spil, men alt arbejder ligesom en Maskine. De danske Landbrugsprodukter gaar lige fra de danske Jernbanevogne op i Eksportbaadene, hvor det mo-





derne Frysninganlæg holder dem friske, og i den engelske Havn gaar de straks over i de ventende Jernbanevogne.

Ud over den traditionelle Eksport til Storbritannien af Smør, Bacon og Æg, er Danmark bleven en fast Leverandør af Fisk til det engelske Marked, navnlig til London. Omkring 3000 Kasser med Fisk sendes daglig af „Det Forenede“ fra Esbjerg.

Foruden de Ruter, vi allerede har nævnt, bringer „Det Forenede“ Fragt og Passagerer til U. S. A. og Sydamerika, til Frankrig, Holland og Belgien og alle Lande, der grænser til Middelhavet og Østersøen.

For et Rederi, hvis Virksomhed i meget stor Udstrækning omfatter Sejlads paa Verdenshavene, med dertil hørende Transport af Varer fra Udland til Udland, er det indlysende, at de Fragtbeløb, der indsejles i denne Forbindelse, kommer Landets Økonomi til Gode som et vægtigt Plus, idet de Beløb, der bliver tilbage, efter at Udgifterne i Udlandet er fragaaet, faktisk er Kapital direkte tilført Landet udefra.

Skibene bygges og vedligeholdes fortrinsvis i Danmark, hvilket atter betyder Arbejde og Arbejds løn tilført Landet, og der skaffes en Transithandel med dertil hørende Arbejdsbeskæftigelse derved, at Varer, som udefra transporteres til andre end danske Pladser af „Det forenede Dampskibs-Selskab“ føres ind over København for Videreforsendelse, medens denne Trafik, hvis Selskabet ikke eksisterede, utvivlsomt vilde glide ad andre Veje — Danmarks Dør forbi. I de her anførte Forhold ligger vel den vægtigste Aarsag til, at et Dampskibsselskab af „Det forenede Dampskibs-Selskab“'s Dimensioner, maa blive en Faktor af umaadelig Betydning i Landets økonomiske Liv, idet dets Fragtindsejlinger efter Fradrag af Udgifter til Kulindkøb, Havneafgifter, Arbejds penge etc. i udenlandske Havne, spredes ud over det danske Samfund og indgaar i Omsætningen i Form af Arbejds løn, Havne- og Vareafgifter, Folkehyre, Portoudgifter, Proviantindkøb, Skatter, eventuel Dividendeudbetaling, Reparationer, Nybygningsarbejder og meget mere. I de siden Stiftelsen forløbne Aar har Selskabet ialt indsejlet 2 Milliarder Kroner, eller et Beløb halvanden Gang saa stort som Danmarks Statsgæld i Øjeblikket.

I Hyre og til BESPISNING af de næsten halvfemte-

tusind Mand, som er nødvendige til Bemanding af Selskabets flydende Materiel, medgik sidste Aar næsten 15 Mill. Kroner. I Arbejds løn ved Indladning og Losning af Selskabets Skibe i danske Havne udbetales i tilnærmelsesvis den samme eet-aarige Periode henved 5½ Mill. Kroner.

Ca. 8000 Mennesker alene i Danmark har deres Erhverv fra og ved Selskabet. Naar man derfor medregner det Antal af Mennesker, der maa skønnes at blive forsørget af disse 8,000 Personer, kommer man til det Resultat, at henved 30,000 Mennesker herhjemme opretholder Livet igennem „Det forenede Dampskibs-Selskab“. Sammenlignet med Landets samlede Befolkningstal vil det sige, at ca. 1 pCt. deraf har sin Levevej fra Selskabet. Det vil være umuligt bestemt at sammenligne dette med Forholdet i andre

Lande, men det maa meget betvivles, at der i noget Land findes en enkelt Virksomhed, end sige et enkelt Rederi, som tilnærmelsesvis brødføder en saa stor Procentdel af det paa-gældende Lands Befolkning.

I det ovennævnte er endda kun taget Hensyn til det Antal Mennesker, som ved direkte Arbejde er knyttet til Selskabet,

medens „Det forenede Dampskibs-Selskab“ jo paa mange Maader igennem Indkøb og ved Betaling af Afgifter, Skatter, etc. bidrager til at medvirke ved mange andre Menneskers Erhverv. Ved Porto- og Telegramudgifter, ved Skatter og paa andre Maader yder Selskabet sit til at forøge Stats og Kommuners Indtægter; i Havneafgifter erlagdes saaledes sidste Aar alene 1,300,000 Kroner i danske Havne.

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

I Assurancepræmier hovedsagelig til danske Forsikrings selskaber betales paa et Aar henved 3½ Millioner Kroner; til Indkøb af Proviant til Besætning og Passagerer betales til danske Handlende ca. 4½ Mill. Kroner om Aaret, hvilket dog naturligvis ikke maa tages som en Maalestok for Selskabets samlede Proviantindkøb, idet det ligger i Sagens Natur, at en

8000 Mennesker alene i Danmark har deres Erhverv fra og ved „Det Forenede“.

117 Skibe. — 4500 Mand paa Skibene.

I Hyre og til BESPISNING af Mandskabet udbetales 15 Millioner Kr. aarlig.

I Arbejds løn ved Indladning og Losning af Selskabets Skibe i danske Havne udbetales aarlig 5½ Million Kr.

I Havneudgifter udbetaler Selskabet aarlig 1 300 000 Kr. alene i danske Havne.

Det faste Personale i Land bestaar af 600 Mand.



Del Proviant nødvendigvis paa Skibenes Rejser maa købes i Udlandet. For imidlertid at fremkalde et Billede af hvilke Poster man paa dette Punkt maa regne med, skal her hidsættes, hvad der medgaar til Proviantering af en enkelt Passagerdamper for en Rundrejse til Amerika: 46 Okser, 60 Kalve, 60 Lam, 70 Svin, 650 Gæs og Ænder, 2100 Høns og Kyllinger, 50 Kal-kuner, 200 Duer, 700 Fasaner, Agerhøns og Ryper, 4 Tons Fisk, 3 Tons Ost og Paalæg, 2000 Snese Æg, 40 Dritler Smør, 1500 Liter Fløde, 4500 Liter Mælk, 25 Tons Kartoffler, 10 Tons Mel og Gryn, 3 Tons Sukker, 12000 Æbler, 15000 Appelsiner, 300 Citroner, foruden en Mængde Smaaposter som Kaffe, The, Kolonialvarer, Konserves, Øl og Vin.

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

Over tredsindstyve Aar er forløbet, siden det første Skib med det hvide Malteserkors i den blaa Dug vajende fra Stortoppen stod ud igennem Bomløbet, i den siden da forløbne Tid er Selskabets Mærke

blevet hejst over henimod tre hundrede Skibe, og hvor de end spredtes over Jordkloden, har de stedse med Ære vist Danmarks Flag. Fra en ringe Begyndelse i 1866 tæller Selskabets Flaade i Dag 117 søgaaende Skibe paa ialt 300,000 Tons Dødvægt, og

uanset sit Hjemlands territoriale Lidenhed regnes „Det forenede Dampskibs-Selskab“ i Dag i Størrelse og Anseelse blandt Verdens første Dampskibsredier. Som de enkelte Skibe paa deres Rejser har mødt snart fint Vejr, snart Storm, saaledes har ogsaa Selskabets egen Sejlads igennem Tiderne været præget af baade Medgang og Modgang. Det

„Det Forenede“s 19 Exportbaade besørger aarlig en halv Million Tons danske Landbrugsvare til England.

3000 Kasser Fisk daglig fra Esbjerg til England.

Paa 64 Aar siden Stiftelsen har Selskabet ialt indsejlet 2 Milliarder Kr.

Selskabet betaler aarlig for Assurance 3½ Million Kr.

Køber aarlig for 4½ Million Kr. Proviant hos danske Handlende.

første har fremmet Udviklingsmulighederne, det sidste har hærdet Viljen, og begge Dele i Forening har skabt Selskabet et Fundament, hvorpaa det trygt kan støtte sig, hvorledes end Vinden vil blæse i kommende Tider. Selskabets Opgave har i første Række været at skabe Danmark direkte Forbindelseslinier med Udlandet, og dette er, saaledes som det er beskrevet, lykkedes i en saadan Udstrækning, at Hovedparten af vort Lands Stykgods Import og Eksport foregaar under et enkelt Selskabs Flag. Men samtidig har Blikket været rettet henimod at gøre Danmarks Grænser større udadtil. Paa Havene kendes ingen hæmmende Grænser, og Selskabets Historie er et lysende Eksempel paa, at et lille Folk, paa Trods af indsnævrede Landegrænser, er i Stand til at løse en verdensomfattende Opgave, naar blot Viljen og Udsynet er tilstede.

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





Hjemkomsten efter 1000=Aars Festen



Fra »Hellig Olaves« Ankomst til Frihavnen efter den storslaaede Islandsfærd. Øverst Statsministeren, Skibets Fører, Kaptajn Peronard, Fru Olga Stauning og Direktør A. O. Andersen, og nederst det flag-smykkede Skib ved at lægge til.

★



Cunard Lines 90-Aars Fødselsdag.

Den 4. Juli var det 90 Aar siden Cunard Line og den britiske Regering sluttede Overenskomst om Postbefordring pr. Damper mellem Liverpool, Halifax og Boston. Det første Skib var »Britannia«, der foruden Posten tog 63 Passagerer, og fra den Tid og indtil nu har Cunard Line-Skibene bragt Post til Amerika. Et Brev kostede den Gang 1 shilling, og Svaret kunde hurtigst ventes i Løbet af seks Uger. Nu koster Brevene 1½ d., og Svaret kan ventes i Løbet af et Par Uger.

Det er selvfølgelig en mægtig Udvikling, der er foregaaet med Postbefordringen i de 90 Aar. I de første 44 Aar bragte Cunard Linerne over 17 Mill. Breve til Amerika og uden at miste en eneste Postsæk, men i de tre Aar, 1927—29, bragte Cunard Linerne over 1000 Mill. Breve over Atlanten. I Fjor tog alene »the big three«: »Berengaria«, »Aquitania« og »Mauretania« næsten 510 Mill. Breve.

Naar Cunard Lineren »Berengaria« nu gaar til Amerika med Passagerer og Post, tager denne Damper næsten 6 Mill. Breve med paa sin Rejse.

Norge er Nr. 5.

Norge har i Løbet af de sidste Halvaar udvidet sin Flaade saa stærkt, at det nu er Numer 5 blandt Skibsfartsnationerne. De 4, der er forud, er England, U. S. A., Japan og Tyskland.

Det lysner forude.

— Lider Skibsfarten i U. S. A. stadig under Depression? spørger vi den amerikanske Skibsreder Mr. Moore, der er ankommen hertil paa Moore & McCormack Liniens Damper »Saguache«.

— Ja, Vinter og Foraar har været en af de værste Perioder i Mands Minde. Masser af Handelsskibe har ligget stille; Fragten er svundet ind til det mindst mulige, men det lysner forude. Jeg er af den absolutte Overbevisning, at vi nu har overstaaet det laveste Stadium — at det maa gaa fremefter, at vi til September atter kommer paa ret Køl. Industrien vil føle Bedringen betydelig før — mærker den allerede nu, men det maa jo tage lidt Tid, inden de bedre Tider spores, ogsaa for Skibsfartens Vedkommende.

— Hvor mange Skibe har Deres Selskab?

— I alt fyrretyve, elleve af denne Type. Vi beskæftiger os hovedsagelig med Transport af Stykgods, meget lidt Korn. Vi har sejlet paa Danmark i de sidste ti Aar, siger Mr. Moore og ser ud over Dækket, hvor mange store Kasser med Avtomobiler er opstillet. Jeg er som sagt Optimist, og nu vil jeg helt give mig Ferie i Vold — drømme om September og de lyse Tider, der maa komme, ogsaa for Skibsfarten.

... Ak! Ja, kunde bare skønne Drømme gøre det!

Nye Oplevelser.

Den Serie Artikler, vi har begyndt i »Vikingen« under Fællestitlen: »Det har jeg oplevet«, vækker levende Interesse. Vi modtager stadig flere Bidrag og

skal bringe en ny, sandfærdig Historie i hvert Nummer.

K. D. Y.s Kaffekande.

Ved de store Festligheder i Sandhamn modtog det svenske K. S. S. S. naturligvis en Mængde Gaver fra andre Landes Yachtklubber. Den morsomste var dog nok den, der overrakte af K. D. Y.s Formand, Kommandør Hartung. Det var en kolossal gammel Kobberkaffekedel. Gaven modtoges med stormende Begejstring.

Sejlads eller Oplægning.

For et halvt Aar siden modtog en kendt britisk Reder en ny Damper paa ca. 10.000 Dødvægt Tons, som straks blev lagt op. Han har undersøgt, hvorledes Resultatet vilde være bleven, hvis han havde sendt Skibet til Søs. Mange britiske Fragtdampere, der i det sidste halve Aar er gaaet fra England til La Plata, paa hvilken Rute den nye Damper skulde anvendes, har i det mindste tabt 1500 Lstr. paa Rundreisen, og i nogle Tilfælde var Tabet større. Man ser saaledes, at to Cardiffdampere havde et Tab paa i det mindste 3000 Lstr. paa en Rundrejse til Sydamerika. Rederen kan derfor kun være tilfreds med sin Bestemmelse om at lægge Skibet op, thi Oplægningsudgifterne er langt mindre end Udgifterne ved at holde Skibet sejlene.



Lad os rejse et Mindesmærke for den danske Sømand Vitus Bering

Af Dr. Knud Rasmussen

Vor berømte Grønlandsfarer, Dr. Knud Rasmussen, holdt ved Dansk-Amerikanernes store Rebildfest i Aar denne Tale om den danske Sømand Vitus Bering, til hvis Ære han opfordrede alle Danske til at rejse et Minde.

INGEN, som ikke har prøvet det, véd, hvad det vil sige at sætte Kurs over ukendt Hav — eller bryde sig Vej gennem jomfrueligt Land, hvor intet Menneſke før har sat sin Fod. Hvad betyder det saa, at man ofte maatte kæmpe sig frem, Skibslængde for Skibslængde eller Skridt for Skridt, ja sulte og tørste og undertiden vakle af Udmattelse, blot man véd, at det bærer frem mod Maalet.



Dr. phil. Knud Rasmussen.

Flertallet af dem, jeg her staar over for, er Kvinder og Mænd, der har taget nyt Land, rejst deres Hus og øvet deres Gerning langt fra den gamle Arne. Derfor finder jeg det naturligt at trække Linierne op om en Skæbne, der lige som De valgte at stille sine Kræfter til Raadighed for en fremmed Nation.

Jeg tager en Forsker, hvis Navn ikke vil være Dem ubekendt, hvis Opdagelser heller ikke vil være Dem uvedkommende. Jeg vælger *Vitus Bering*, Alaskas Opdager.

En Forsker, sagde jeg, der ikke vil være Dem ubekendt! Javel — men mon egentlig vi Danske nogen Sinde har givet denne vor Landsmand den Plads, der er hans blandt Verdenshistoriens lysende Skikkelser?

Det er jo desværre ofte saaledes, at vi først skal hente en Mands Skudsmaal hjem fra Udlandet, før vi selv vurderer og aabent anerkender. Saaledes ogsaa denne Gang.

Det højt ansete *American Geographical Society* i New York har for nylig i et smukt Tobinds-Værk udgivet Vitus Berings Optegnelser og Skibsjournaler, og saaledes er dette højst interessante Materiale endelig hentet frem fra de russiske Arkiver og blevet tilgængeligt for Offentligheden.

Nu, da Røsten er kommet fra Amerika, er der vel Sandsynlighed for, at den vil blive hørt; thi den ildfulde og indtrængende danske Biografi, P. Lauridsen gav for et halvt Aarhundrede siden, er desværre aldrig trængt igennem, men druknet i Ligegyldighed.

Vitus Jonassen Bering — der er født i Horsens — gik som ganske ung til Sø og pløjede de store Have, som saa mangen anden dansk Sømand. Han var ærgerrig, og han var dygtig, han ikke blot saa sig selv omkring, men der blev ogsaa lagt Mærke til ham. I Antwerpen fik han en Opfordring til at gaa i russisk Tjeneste. Peter den Store var netop i Færd med at reorganisere den russiske Marine, og dermed var Berings Livsbane lagt. Han kom snart til at udmærke sig og avancerede til Kaptajn under den store nordiske Krig. Men det var dog først efter Fredsslutningen, at det store og usædvanlige skulde falde i hans Lod, dengang han udnævntes til Leder af en arktisk Ekspedition, der skulde undersøge, om Asien var landfast med Nordamerika. Peter den Store havde paa sine Studierejser i Vesteuropa opmærksomt lyttet til de Lærdes geografiske Diskussioner, og nu blev det hans Ærgerrighed, at Rusland skulde tage Têten. Og det skulde saa blive Vejen til at fastslaa hans vældige Landes naturlige Udstrækning mod Nord og Nordøst.

Dengang var Stillehavskysten ikke kortlagt Nord for Nippon, og Amerikas Vestkyst kun kendt til det kaliforniske Kap Blanco.

Det blev en eventyrlig Færd — denne første kamsjadalske Ekspedition.

Vi Danske er almindeligvis vaagent indstillede paa arktiske Opdagelsesrejser, og dette er kun en rigtig og naturlig Følge af vort Forhold til det store Polarland Grønland. Polarforskningens Saga fortælles i vore Skoler og vækker friske og stærke Idealer; og den bidrager til at rette Ryggen paa mangen en Yngling, der først skal til at forstaa den Livskilde, der ligger i Handling og ærlig Indsats for et Maal. Men Drengen fra Horsens, der skabte sig et Verdensnavn, har man sprunget over. Og saa er det dog saaledes, at Vitus Bering kan sættes i Klasse med Verdenshistoriens berømteste Opdagelsesrejsende. Tag, hvem De vil: Franklin-Ekspeditionen, Mackenzies Rejser eller Fridtjof Nansen, Robert Peary, Roald Amundsen, Nordenskiöld — alle dem, vi véd saa god Besked om. Aner vi saa, at vor Landsmand, Vitus Bering, kan sættes i Klasse med alle disse Store og har ført sine Ekspeditioner til Sejre, der ikke kommer til at blegne for nogen, der blev vundet gennem Aarhundredernes internationale Kapløb mod det ubekendte.

Dog er det saadan. Og med Rette har man kaldt Berings anden kamsjadalske Ekspedition, der blandt saa meget andet førte til Opdagelsen af Alaska — for *det største geografiske Foretagende, Verden nogen Sinde har været Vidne til.*

Vitus Bering ledede to Ekspeditioner, den første varede i fem Aar, den anden i ni! Paa begge Ekspeditioner skulde hele det vældige Tros fragtes fra den finske Bugt til Stillehavets nordøstlige Kyster, tværs igennem en Del af Europa og hele Asien, en Distance, der er større end Verdens halve Omkreds. Udrustning og Proviant maatte føres gennem ukendte Egne paa Hesteryg, med Hundeslæder eller i Flodbaade, gennem Distrikter, hvor der ingen Bebyggelse fandtes, og hvor man ofte om Vinteren maatte overnatte i Snedriver eller tilfældige Fjeldhuler. Denne enorme Strækning maatte tilbagelægges, inden man naaede det Okotske Hav, hvor Skibe byggedes til den næste Etape, der førte til Kamsjatka; og her fra gik Mænd saa over Land igen fra Vestkyst til Øst-



kyst og fældede atter Skovenes Træer, og kunde saa endelig bygge de Skibe, der skulde sejle Ekspeditionen nordover mod dens egentlige Maal, det nuværende Beringshav.

I første Omgang tog Transporten tre Aar; i anden — paa den saakaldte „Store nordiske Ekspedition“ — hvortil en Række videnskabelige Afdelinger var knyttet, 8 — otte — Aar! Paa den første Ekspedition omsejlede Bering East-Cape og trængte forbi Diomedes Island omtrent op til det nuværende Kotzebue Sound og konstaterede, at Asien ikke var landfast med Amerika. Men da han kom hjem, troede ingen paa hans Resultater.

Og som Svar til Tvivlerne fremsatte han saa i 1730 — nøjagtigt for 200 Aar siden — en ny storstilet Plan til en Ekspedition, paa hvilken han helt kom til at overgaa ikke blot sig selv, men ogsaa alle andre, der haade før og efter hans Tid har syslet med Polarekspeditioner. Man faar et lille Begreb om Dimensionerne, naar man hører, at der — foruden Videnskabsmænd — medfulgte 8 Løjtnanter, 16 Styrmande, 12 Skibslæger, 7 Præster, Tømrere, Skibsbyggere, Haandværkere og Transportarbejdere, i alt over 600

Mand, der lagde Beslag paa flere Tusind Heste og Hundreder af Hundespannd. Undervejs maatte man grundlægge Byer og Nybygder, ja, endog et Jernstøberi i det nordøstlige Sibirien, hvor Skibsankre, Kættinger og lignende kunde tilvirkes. Forberedelserne alene i Jakutsk tog tre Aar. Herfra udsendtes to Ishavsekspeditioner, og fra Okotsk sejlede Ekspeditionens Næstkommanderende — ogsaa en Landsmand, en dansk Søofficer fra Esbjerg — med fire Skibe til Kurilerne og Japan — og disse Egne af Kloden faar derefter et helt nyt Udseende.

Man har svært ved at forstaa, at Bering, trods store legemlige Strabadser, kunde præstere en saadan Kraftudfoldelse, navnlig da han overalt maatte kæmpe med sibiriske Embedsmænds Ulyst til at hjælpe, ja, Mistænkelig-

gørelse og aabenbare Modstand. En Overgang var han endog ved at blive dømt til Døden for Beskyldninger, der gik ud paa bedragerisk Omgang med Statens Midler.

Men Vitus Bering, der netop havde sin Styrke i en for disse Tidens Rusland ikke helt almindelig Redelighed, overvandt alle Bagvaskelser, og hans jydsk Sejhed gav ham Kræfter til at staa alle aandelige og legemlige Lidelser igennem. Ni Aar var gaaet efter Starten fra St. Petersburg, før det østlige Kamsjatka naaedes, og de to Skibe kunde bygges, der var nødvendige for det sidste endelige Fremstød. Den 4. Juni stak man til Søs — trods daarlig Udrustning og slet Proviant, og efter en spændende, eventyrlig Sejlads fik man endelig den 16. Juli Mount Elias' vældige, snesvøbte Tinder i Sigte. — Og Alaska var opdaget.

American Society summerede Bering-Ekspeditionens Resultater op i følgende imponerende Liste:

Det var bevist 150 Aar før Nordenskiöld, at Nordostpassagen var uden praktisk Betydning; at Novoje Semija var en Ø, at den asiatiske Kyst strakte sig langt længere mod

Øst end tidligere antaget, og at Japan var en Ø; hertil kom saa endelig Hovedbedriften, der var Opdagelsen af Alaska.

I den lille kamsjadalske By Petropavlovsk har Russerne i Erkendelse af, at Bering var Rusland en god Søn, rejst ham en Mindestøtte. Og nogle amerikanske Rejsende har tømret et simpelt Trækors op paa den Ø, hvor han efter Alaskas Opdagelse mødte sin tragiske Død. Kun vi Danske har intet gjort. Og det synes, som om vi ganske har glemt, at denne Stormand i Opdagelsesrejsernes Historie var en Landsmand. Men har vi Lov til saadan at glemme? Og har vi Raad til her hjemme i Danmark at undlade at fortælle Fremmede, der besøger os, at det var en af vore? Vilde det være for meget, om en beskeden Bauta mindede om, at en dansk Sømand var med til at gøre Verden større?



Dette simple Trækors har amerikanske Rejsende tømret op som Minde om Vitus Bering paa den Ø, hvor han efter Alaskas Opdagelse mødte sin tragiske Død.

Polsk Skoleskib

Nakskov Skibsværft har i disse Dage fuldtørt et sjældent Stykke Skibsbygningsarbejde ved Afleveringen af et nyt Skoleskib til den polske Handelsmarine.

Til dette Skib knytter der sig en ikke helt almindelig Historie, idet det oprindeligt var et tysk 3-mastet Skoleskib, der førte Navnet „Prinzess Eithel Friedrich“. Efter Verdenskrigens Afslutning blev det udleveret til Frankrig og oplagt i St. Nazaire. I Efteraaret 1929 blev det købt af en polsk Komité under den polske Regering, og efter Indhentelse af Tilbud fra flere Værfter blev Arbejdet med Istandsættelse, Ombygning og Levering af Dieselmotor etc. overdraget til Nakskov Skibsværft.

Den 6. Januar 1930 indtraf „Dar Pomorza“ i Nakskov, mere lig et Vrag end et Skib.

I de forløbne 5 Maaneder er Skibet nu blevet ombygget og forsynet med ny Agterstævn for at kunne faa indbygget en Dieselmotor paa 600 H. K.

Kahytterne er forandrede, nye Indretninger foretaget paa Banjerne for Kadetterne, elektrisk Lys og nye Sanitæranlæg indlagt.

Der er isat Ræer og Master, saaledes at Skibets Højde fra Køl til Stortoppens Flagknap nu er 165 Fod.

Nye Sejl er leveret, de dækker et Areal af 24.000 Kv. Fod.



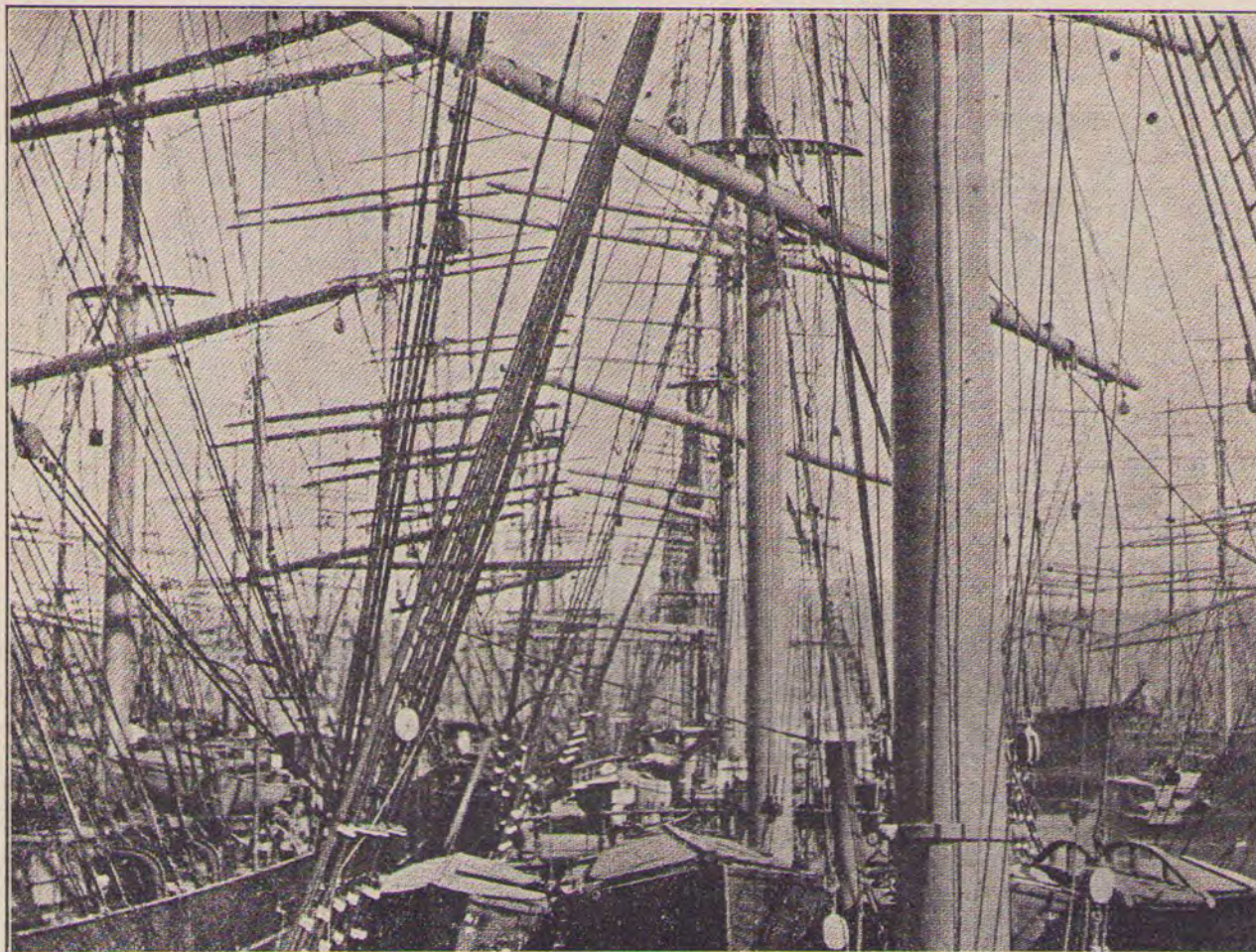
Skoleskibet „Dar Pomorza“ fra Nakskov Skibsværft.

Skibets Navn, „Dar Pomorza“, betyder „Pommerns Gave“. Det er nu ankommen til Gdynia og overdraget til den polske Stat under store nationale Festligheder.

For den polske Handelsmarine er Skibet en Gevinst ved den Tilvækst af veluddannede unge Navigatører, Skolen giver. Under deres Ophold i Nakskov afgav de unge Kadetter de bedste Beviser paa god Disciplin og Opdragelse og skabte sig Respekt ved en mønstergyldig Opførsel i Land.



6 Millioner Tons oplagte Skibe



Skibsfarten i første Halvaar 1930.

I Slutningen af Januar i Aar var Fragtmarkedet allerede saa elendigt som ikke i en Aarrække, naar lige undtages Tankfragterne. Med de alvorlige Tab, som Skibsfarten led, maatte man staa over for en betydelig Tonnageoplægning, man saa allerede nu, at nye Skibe laa uvirksomme, medens gamle Skibe blev holdt ude, og Skibe begyndte at gaa hjem fra La Plata i Ballast for at gaa i Bøjerne.

I Begyndelsen af Februar var Kulfragterne saa lave, at de medførte store Tab, hvorfor det kostede betydeligt mere at sejle med Last end at ligge stille. Fragterne var nu paa et Niveau, som var lavere end før Krigen, medens Udgifterne var højere end dengang; der var saa mange Skibe om hver Fragt, at Følgen blev en haard Konkurrence, hvorfor flere og flere Skibe gik i Bøjerne. Af danske Skibe laa den 11. Februar ti oplagt, og i Slutningen af Februar maatte man i Cardiff sige Stop for yderligere Oplægning, og alt i alt laa oplagt over $1\frac{1}{4}$ Mill. Dødvægt Tons i Verden.

I Begyndelsen af Marts var Udsigterne meget mørke, de faldende Varepriser hang som en Mare over Fragtmarkedet, Køberne frygtede for et fortsat Prisfald, og derfor stod Befragtningen i Stampe. Man udtalte, at man maatte gaa saa langt tilbage som til Firserne for at finde lige saa daarligere Forhold.

I Slutningen af Marts laa ca. 3 Mill. Dødvægt Tons op-

lagt fordelt paa 550 Skibe, eller den største frivillige Oplægning i Skibsfartens Historie, og som Fragtniveauet endnu ikke reagerede over for, thi mange Tusinde Kroner tabtes der paa Rejserne.

I April fortsattes Oplægningen, der nu nærmede sig $3\frac{1}{2}$ Mill. Tons, men nu sporedes atter en lille Lysning. Imidlertid naaede man midt i Maaneden op paa 4 Mill. Dødvægt Tons oplagt Tonnage, hvoraf man kan slutte, at Forholdene just ikke havde bedret sig. Til Trods for Oplægningen var Stormen endnu ikke drevet over.

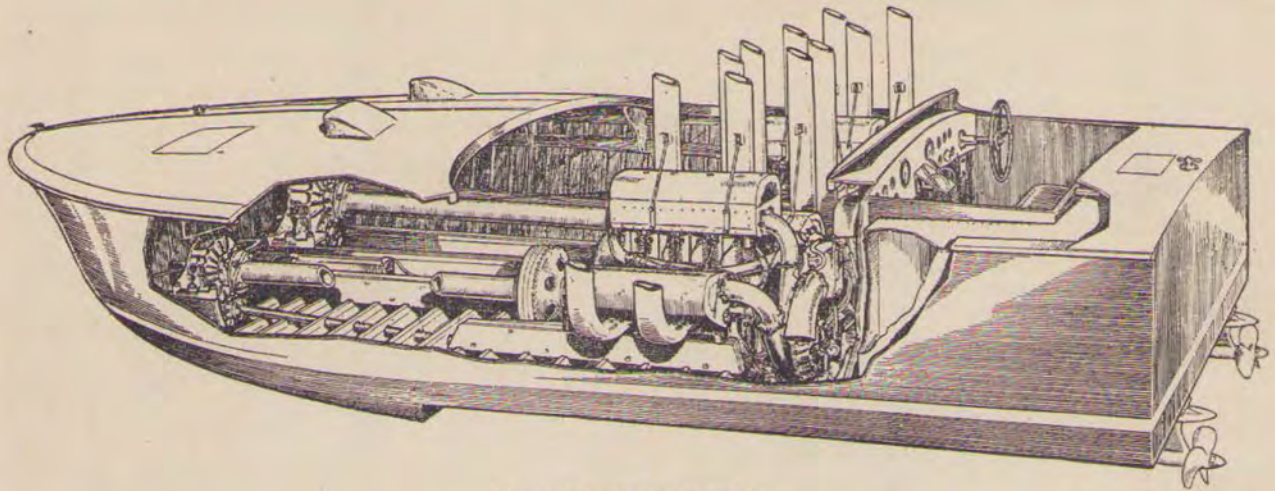
I Begyndelsen af Maj indsaa man, at der ikke var Hold i den lille Bedring, som havde vist sig, Raterne var nu saa lave, at man næppe kunde tage imod lavere. Midt i Maj var Forholdene saa trøstesløse som aldrig før. Der var Tab alle Vegne, og de Redere, der havde sendt deres Skibe ud, overvejede at lægge dem op igen. I alt var nu oplagt 6 Mill. Dødvægt Tons, dog var det vanskeligt at dømme om, hvad der var almindelig Reparation, og hvad der var Reparation som Følge af Oplægning. Bedringen var derfor saa fjern som nogen Sinde, og Fragterne meningsløst lave.

Juni og Juli bragte ingen Forandring i Fragt-Situationen, der stadig væk var elendig. Selv Ruteskibe begyndte nu at gaa i Bøjerne som den eneste Vej ud af Uføret, indtil Fragterne kan give Overskud igen.



Den hurtigste Kvinde paa Vandet

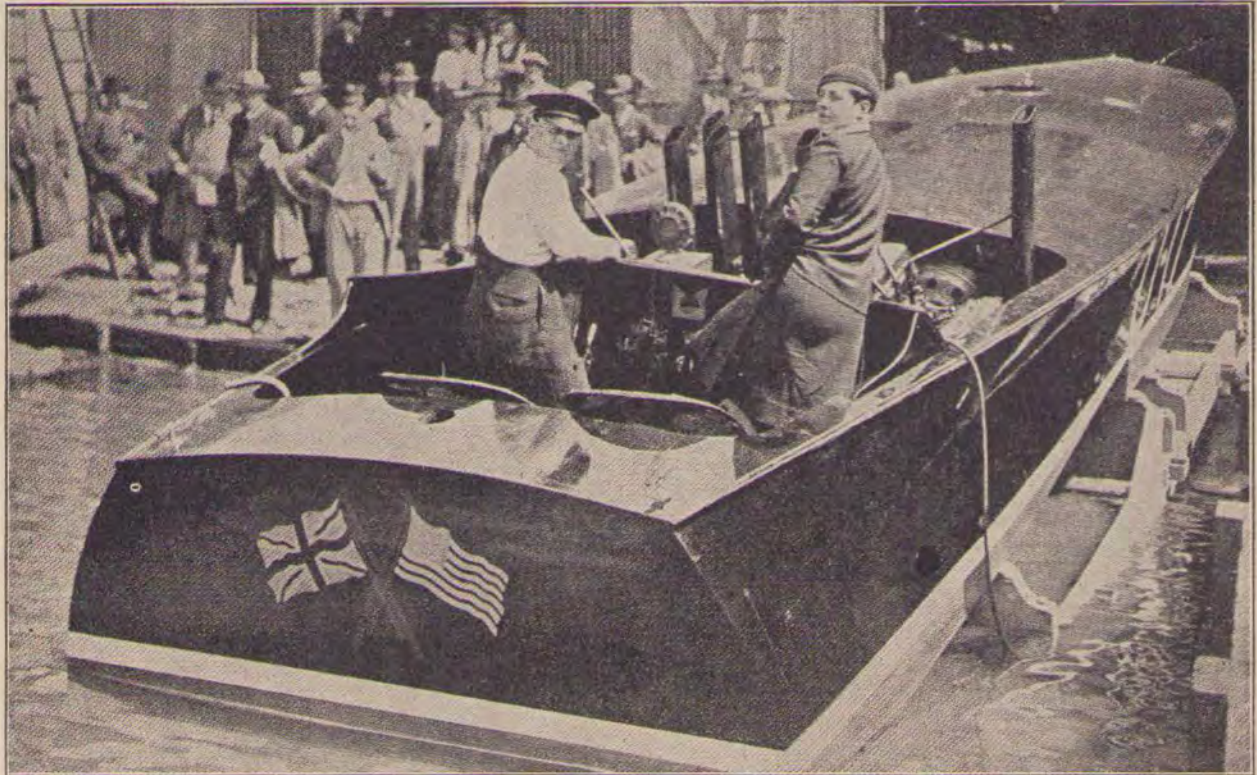
Miss Carstairs, der vil være Major Segraves Efterfølger



Skitse af „Estelle V“ indvendig.

Engländerinden Miss Carstairs er kendt som ivrig Motorbaads-Sportskvinde. Hun har taget Del i sidste Aars engelske og amerikanske Motorbaads-Kapløb og konkurreret med selve Major Segrave, uden dog at kunne slaa ham. I Aar vil hun køre frem med fuld Kraft i sin nye Motorbaad „Estelle V“, der er bygget paa hendes eget lille Værft, der holdes i Gang kun for hendes egen Baads Skyld. I Formen ligner den de

kendte amerikanske Motorbaade, og Motorens Anordning er den samme. Hun har ikke i Bygningen af Baadan taget saa vidtgaaende Hensyn til Luftens Modstand som Major Segrave, idet hendes Baad er stærkt kasseformig. Den ser heller ikke saa smuk og elegant ud som Major Segraves. Forhaabentlig faar den dristige Dame ikke det samme sørgelige Endeligt som „Verdens hurtigste Mand“.



Stabelafløbningen af „Estelle V“

Om Bord befinder sig Miss Carstairs selv og hendes „Næstkommanderende“, Joe Harris. Mikrofonen ses foran dem, idet Begivenheden naturligvis blev radiofoneret.

For tredie Gang vil hun prøve paa at tilbageerobre fra

Amerikanerne den varmt omstridte „Harmsworth-Pokal“, og saa kaldet „British International Trophy“, den samme, som Major Segrave vilde have kæmpet for. Maaske vil det lykkes Miss Carstairs at bringe Sejren hjem.



Hvordan den russiske Styrmand mistede sit ene Øje

En Historie om hidsig russisk Kærlighed

DMITRI AFANASIEFF sidder i den lille mørke Kahyt og skaffer. Hans Maaltid bestaar af Te og mørkt russisk Brød. Han er Styrmand paa den russiske Skonnert „Starii Vremja“, en høj, kraftig Mand med rød-blondt Haar og Skæg og en Smule koparret. Henne i en Køje snorker Skipperen, Popoff, og i Krogen under Helgenbilledet ligger Skibshunden „Priatelj“ i sød Slummer. Styrmanden gurgler sig med den sidste Slurk Te, saa giver han et Opstød til Tegn paa, at Maaltidet er sluttet. Det er St. Hans-aften med Sol paa Vandet; gennem det aabne Skylight hører han Tonerne fra en Harmonika, en vemodig russisk Melodi. Det er fra Naboskonnerten „Alexander Burkoff“, og det er hans Ven Vasilii, der spiller og synger til med falsk Røst. Han kender Sangen, den synges ofte i Landsbyen Moduga, hvor han hører hjemme. Musikken minder ham om, at der er Dans paa Sletten ved Kongehaven, hvor St. Hansbaalene tændes ved Midnat, og deroppe træffer han sikkert Petra, som er Kolumbine hos Døimälä, kaldet Kværnen, fordi han stammer oppe fra Egnen omkring Kværnang Fjord i Finmarken. Afanasieff ifører sig sin nyeste Pjækkert og knytter et gult Silketørklæde om Halsen. Saa gnider han Skaftestøvlerne ind i Næverolie, stikker en Flaske Vodka i Baglommen, korsrer sig foran Helgenbilledet og gaar op paa Dækket.

Om Bord i „Alexander Burkoff“ sidder Vasilii fremdeles og spiller „Tzveti Poslednie“. Han har efterhaanden oparbejdet sig i en første Klasses melankolsk Stemning, og da Afanasieff opfordrer ham til at følge med i Land, afslaar han det kort. Havnen ligger blank i Solglansen. Det russiske Flag vajer fra 7Æ8 Skibe. Længere inde ligger Fiskerflaaden og Opkøberskuderne fra Kristiansund. Der lugter af Tang og Fisk og af Tran fra et Brænderi i Land. Maagerne sejler i Luften og blander deres Skrig med Tonerne fra Vasilii's Harmonika. Afanasieff tænder en Cigaret, saa sparkes han Kokken ud af Kabysen og bliver roet i Land.

Kværnen ligger ude paa Vandet og pilker Torsk. Fisken bider daarligt, og han bander indædt paa sit underlige, knudrede Modersmaal. Han er en lavtbygget, bredskuldret Mand, med lange haarede Arme. Han mangler to Fingre paa venstre Haand, og Arme og Ansigt bærer mange Mærker efter Kniven. Fisken bider ikke mere, saa lægger han Aarerne ud og ror i Land med lange

sejge Tag. Han trækker Baaden op i Slæbestedet, saa den ligger uden for Søens Rækkevidde, slænger Kurven med Fangsten paa Ryggen og gaar hjemad. Petra er ikke hjemme. I Overkøjen ligger hans to smaa Drengene og sover. Kaffe-kedlen staar paa det lave Komfur og smaakoger, Kværnen skærer Fisken op og lægger den i Gryden, mens han overvejer, hvad han bør foretage sig med Petra, naar hun kommer hjem. For to Aar siden havde han fundet et Haar i Suppen. Han havde da i Raseri grebet Kniven og skaa-ret hendes Fletning af. Siden havde hun



Der var Mord i hans Øjne.

været paapassende for ikke at optænde hans Vrede. For et Par Dage siden havde han set hende staa og fjase med en stor Russerfa'n, men da Russeren var koparret, kunde der vel ikke være Grund til Jalousi. Da Fisken er kogt, spiser han, saa drikker han Kaffe og venter paa Petra. En Time gaar. To. Ingen Kvinde. Han faar et Anfald af Raseri. Det skulde vel ikke trods alt være denne evig fordømte Russersatan, som havde begyndt at fingre med hende? — Han havde hørt Harmonikaspillet, da han laa ude og fiske, og Petra var dansegal. Han dirrede af Raseri. Æ Satanas! Med en ilter Bevægelse stikker han Kniven i Skeden og gaar ud.

Paa Dansepladsen ved Kongehaven gaar Dansen lystigt. St. Hansbaalene er paa det nærmeste nedbrændt. Det knitrer nu og da i Tomten, og en tyk Os stiger op og svier i Øjnene. Neden for Haven er der Udsalg af Kaffe og Kager, og der drikkes Brus og Øl over en lav Sko. Bru-

sen blandes her og der med medbragte Vædske, saa Stemningen er høj. Ogsaa Petra har drukket stærkt Brus og fjaser mere end sømmeligt med Stedets unge Mænd. Hun glemmer, at hun har to Børn og næsten er gift, og hun er stærk og udholdende i Dansen. Kværnen er ude at fiske, og de smaa ligger lunt og godt hjemme, saa hun agter at nyde Livet. Petra har intet Raceansigt, men hun har en behagelig Krop og er sig sin Magt over de unge Mænds Sanser bevidst. Hun er ogsaa et søgt Danseobjekt og fniser stadig over Kavalerernes Komplimenter. Hun fornemmer pludselig den typiske „Russerlugt“, som stammer fra Næver-olien, og hen imod sig ser hun Afanasieff i sin nye Pjækkert komme. Hun føler Forelskelsen krible i sig og gaar ham fnisende i Møde. Russeren er ogsaa forelsket og hilser forfjamsket: Strasvi!

Strasvi! svarer ogsaa Petra, som har tjent paa Murmanskysten en Tid og kender de almindelige russiske Talemaader. I lige Maade er Afanasieff jo heller ikke blottet for Kendskab til Norsk, saa Samtalen gaar saa nogenlunde imellem dem. Afanasieff har lidt Vodka i Baglommen. Han byder hende, og hun svarer villigt: Spasibo! — De drikker lidt, og Vodkaen er stærk, og det er varmt, saa det varer ikke længe, før han drister sig ud paa Dansepladsen med hende. Men nej, saa bliver det ingenting til; han er ingen Danseløve, saa de opgiver det efter en Runde. Petra har glemt Kværnen og følger gerne med, da han beder hende følge med sig ind over Øen. Han er stor og varm og næsten ikke koparret, synes Petra. Den fremmedartede Dialekt klæder ham ogsaa, og hun tænker med Afsky paa Kværnens Sprog. — Russeren standser ofte og drikker af Flasken, og da den er tømt, kaster han den fra sig. Den røde Natsol staar dem midt i Ansigtet, den flatterer i Særdeleshed Petra, og Afanasieff opdager pludselig, at han vanskelig kan leve uden hende. Han forklarer hende det bedst muligt, men hans Sprog er mere hussisk end norsk, og hun opfatter bare Hovedindholdet saa nogenlunde. Hun skal forlade Kværnen og drage med ham til Rusland, til Landsbyen Moduga, hvor han har Hus og Hjem. Hans Moder er gammel og skrøbelig og trænger til Afløsning, saa snart bliver han uden Hjælp. Penge har han ogsaa, et Par Hundrede Rubler, og desuden er Skipperen Popoff paa „Starii Vremja“ hans Svoger, saa Udsigterne er jo de lyseste. Petra har gaaet sig ædre og finder det slet ikke saa ligetil at for-



lade Kværnen og de to smaa. Kværnen vilde dræbe hende, han var saa let til Kniven. Havde han ikke skaaret den svære Fletning af hende, bare fordi han fandt et Haar i Maden. De sætter sig paa Græshøjen, og hun fortæller flere Eks-empler paa Kværnens onde og grusomme Sind. Som nu i Vinter med lille Hilmar, den ældste af Smaadrene. Han havde brækket Odden paa Faderens Kniv, da han skulde snitte sig en Mast til sin lille Baad. Kværnen havde da i sit Raseri trukket ham ned til Søen, holdt ham under det iskolde Vand, til han nær var ved at drukne og derefter slaaet ham, til Blodet flød. Flere Gange havde han slaaet hende, saa hun fik blaa og gule Mærker baade her og der. Det var ikke længer siden end i Gaar, da havde han for en ren Bagatel sparket hende oven for Knæet, saa der var blevet en slem Flænge. Hun viser Afanasieff denne Flænge, saa han kan se, at det er sandt, hvad hun siger, og efter hans skinnende Øjne at dømme, maa han være dybt indigneret over Kværnens Grusomhed. Natten er stille, et Maageskrig høres nu og da. — Der hænder saa mangt en Sommernat i Nordland.

Kværnen har Mord i Øjnene. Af nogle Drengene oppe ved Kongehaven har han hørt, at Petra er set vandrende ind over Øen i Følge med en stor, koparret Russer, og at det vel kan være et Par Timers Tid siden. Kværnen faar udpeget Retningen og begiver sig paa Vej. Han maa finde dem, og da skal noget ske. Hans Kniv er til for at bruges, den skal ikke ruste i Skeden, og hans har Tradition fra mangan en blodig Fejde. I Harperanda skaffede den ham i sin Tid et Par Maaneders Fængsel, men dertil var der intet at sige, for Ralliken, der tog lille Stina fra ham, blev aldrig Menne-ske mere efter det Stik i Lungen. I Luleå slap han lettere, for da var han uheldig nok til at stikke for lavt, saa Brukspatronen, hans Arbejdsherre, blev kun lettere saaret. Men var der noget, han nu ikke skulde gøre, saa var det at stikke for lavt. Nej, direkte ind med Kniven paa det rette Sted, en Vridning til højre, saa var denne Russerdjævel leveret. Siden var det Petras Tur. Han støder paa en tom Vodkaf flaske, den ligger med Etiketten opad, og han kender

Mærket med de russiske Bogstaver fra Murmanskysten, hvor han traf Petra. Da smiler han tilfreds, han er paa Sporet. Kværnen trasker videre, de lange Arme slingrer frem og tilbage, og Solen skinner i det rødbrune, stride Skæg.

Russeren og Petra bliver ham ikke var, før han kun har hundrede Skridt igen. De har været optaget af deres, og Tiden er fløjet fra dem. Da ser de hans korte, brede Skikkelse nede paa Sletten, og Petra springer op med et Hyl af Rædsel. Hun kender ham og ved, hvad der forestaar. Et blodigt Opgør er uund-gaaeligt, og nu har hun kun en Tanke — at komme hjem og bjerge Børnene over til Veninden, Oline, som er gift, og som før har hjulpet hende. Hun tager



Kværnen har faaet Kniven frem.

da i Spring hjemefter uden af afvente Udfaldet af Sammenstødet mellem de to Mænd. Nede ved Kongehaven træffer hun en Flok unge Mænd, som hun har danset og fjaset med om Aftenen. Hun forklarer dem i Skyndingen Sagen og iler videre. Oline har lagt sig, men hun purrer hende ud og faar hende med sig og henter de smaa.

Kværnen har faaet Kniven frem, Solen spiller i det blanke, nyslebue Blad. Saa styrter han ind paa Russeren, som synes forvirret over den pludselige Fare, der truer ham. Han skønner snart, at dette er dødelig Alvor og springer til Side, mens han febrilsk famler i Lommen efter et eller andet at forsvare sig med. Før han faar Tag i Foldekniven, er Kværnen paany over ham, og han har stadig Hænderne behov til at værges sig med. Han er en Kraftkarl, sine seks Fod høj, men Kværnen har Fordelene ved sit

Vaaben, ved sine lange Arme og sit ubændige Raseri. Kværnen gør et Snit nedenfra og op, men opnaar bare at flænge Russerens nye Pjækkert og give ham et ufarligt Kødssaar. Saaret er Afanasieff uvedkommende, men den ødelagte Pjækkert, som har staaet ham i 8 gode Rubler, bringer hans Blod i Kog. De ruller om i Græsset, mens Kniven flænser snart den ene, snart den anden. Pludselig udstøder Russeren et klagende Skrig. Kværnen har rendt Kniven ind i hans venstre Øje, og han synker sammen i samme Øjeblik, de unge Mænd, som Petra har givet Underretning, kommer til. Skønt de er mange, tør de ikke give sig i Lag med den sanseløse Mand, men da han fjerner sig under en Flom af Eder, tager de sig af den mishandlede Russer. De faar ham bragt om Bord i „Starii Vremja“ og sender Bud efter Doktoren. Saa oprinder en ny Dag. Kværnen bliver efter en rasende Modstand arresteret og lagt i Jern. Saa kan da Petra aande friere, og hun tilser daglig Russeren, som for hendes Skyld har mistet sit Øje.

Da Opholdet er forbi, sætter „Starii Vremja“ Kursen mod Rusland. Petra og hendes to Smaadrenge er om Bord, og nu skal hun blive russisk Bondekone. Afanasieff skal slutte med Søen, en enøjet Mand passer bedre i Land. Petra har gjort store Fremskridt i den katolske Tro. Hun kan allerede korse sig foran Helgenbilledet i Kahytten og kender Navnene paa et Dusin russiske Helgener. Hun har slaaet Kværnen af sine Tanker. Han har faaet tre Aar, hvorefter han kan tage fat paany.

En Høstdag gaar Dimitri Afanasieff og pløjer Markerne ved Landsbyen Moduga. Han er gammel og udslidt. Det lange, graa Skæg hænger forpjusket ned over den skidne Bluse. Engang var han Sømand og fo'r paa fremmede Lande. Nu lever han af Ruslands Jord. Han læner sig til Ploven, mens Hestene hviler, og taler med Bonden Ivanovitsj.

„Sig mig, Dimitri Afanasieff,“ siger denne og klør sig paa Brystet, „hvor mistede du det venstre Øje?“

„I Norge,“ svarede Afanasieff, „det var en St. Hansnat, og Ungdommen skød Salut. Jeg blev ramt lige i Synet. — Saaledes mistede jeg mit venstre Øje, Feodor Ivanovitsj.“

Søvejsreglernes Artikel 21.

En af de ubehageligste Situationer for en Navigator er at komme ud for et Tilfælde, hvor et Skib, der kommer fra Bagbord og har Vigepligt, ikke vil gaa af Vejen, men fortsætter sin Kurs uden at gøre Tegn til at gaa af Vejen.

En interessant Dom i et saadant Tilfælde er nylig faldet i England. Det drejede sig her om en Kollision mellem Post-

damperen Oranto, 10,000 Tons, og Postdamperen Kitano Maru, 8,000 Tons, hvor det var Kitano Marus Pligt at vige, hvilket den ikke gjorde i Tide, saa Føreren af Otranto drejede til Bagbord for at undgaa Kollision. I samme Øjeblik gav Ror, drejede Kitano Maru til Styrbord, hvilket resulterede i en alvorlig Kollision. Efter lange Domsforhandlinger er begge Skibe fundet skyldige.



Kongernes Sport – en kongelig Sport

Kongen af Danmark er den mest populære kongelige Sejlsportsmand i Europa

Som et Bevis paa, hvor populær den danske Konge er i internationale Sejlsportskredse, citerer vi her et Stykke af en Artikel om Regattaen i Cannes, der nylig har staaet i Amerikas førende Sejlsportsblad *Yachting*:

Konger og Kejsere har altid haft deres Yachter. Caligula havde en pragtfuld Yacht, som Mussolini nu lader grave op af det Mudder, den er sunket i paa Nomi-Søens Bund. Den skal have været vanvittig pragtfuld, men han havde jo ogsaa Statens Guldkamre, som han kunde tage ubegrænset af. Størrelsen og Pragten af de kongelige og kejserslige Yachter afhænger af den kongelige og kejserslige Pengekasses Størrelse, men kun faa af de kongelige Familier i Europa kan selv styre deres Baad.

Kongen af Spanien ejer og sejler selv baade Seks- og Otte-Meters Yachter ved Santander og San Sebastian, og han har gentagne Gange opmuntret disse Klasser ved adskillige kongelige Præmier. Kronprins Olaf af Norge er en Ekspert i sin Seksmeter „Norge“, som ogsaa har kæmpet i Amerika; men uden Sammenligning er det Hans Majestæt Kong Christian den X af Danmark, der er den mest populære kongelige Sejlsportsmand i Europa. Hans Timeters „Rita“ er kendt op og ned ad Baltic og i hele Skandinavien, og en Kapsejls med Hans Majestæt som Deltager er en virkelig Sportsbegivenhed, hvor „Regler er Regler“, og den bedste Baad vinder uden Hensyn til, om den sejles af en højtstaaende Person eller ej.



Et morsomt Amatørbillede. Kong Christian hjælper med sin Paraply Christian Nielsen med at trække Motorbaaden ind til Bolværket for at gaa om Bord i „Rita“.

REJSE NR. 100

imellem Trantønderne. Han var kommen for at hilse paa „Hans Egede“s Kaptajn, *Brejnhof*, der netop havde afsluttet sin 25de Rejse. Ministeren holdt en smuk Tale for Kaptajnen ved en lille Højtidelighed i Kahytten.



Da Grønlandsbaaden „Hans Egede“ Torsdag den 17. Juli kom hjem fra sin 100de Rejse, dukkede Statsminister *Stauning*, der jo tillige er Minister for Søfarten, pludselig op

Jubilæum.

Den 4. Juli fejrede 1. Maskinmester i D. F. D. S., Ove Hans Ljungdahl sit 25 Aars Jubilæum indenfor Selskabet. Mester Ljungdahl, der er født i København i 1885 og har udlært hos „Titan“, begyndte sin Virksomhed i Selskabet som Assistent for derpaa i 1907 efter ca. 2 Aars Forløb at blive forfremmet til Undermaskinmester. 1. April 1927 udnævntes han til 1. Maskinmester og har nu i et Par Aar gjort Tjeneste i Motorskibet „Louisiana“.



Jubilæum.

Maskinmester H. Jensen fejrede den 1. Juli 25 Aars Jubilæum som Maskinmester ved Randers Havnevæsen. Mester Jensen er født i Randers 1878 og udlært hos Fabrikant Dyhrberg, samme Sted. Efter at have arbejdet hos Smith & Mygind, sejlede Mester Jensen for forskellige Selskaber nogle Aar, indtil han i 1905 kom ud med Havnevæsenets Bugserdamper „Uller“. I 1909 tilsaa han Bygningen af Isbryderen „Bjørn“, hvor han siden har været ansat som 1. Mester.





Københavns
Konkurrent.

Anmeldung für das Hafengeld.
Hamburg, den 16. Februar 1920
Nr. 220-a

Bevollmächtigter: John Rasmussen
 Repräsentant von: Lagerskibet
 ausgehend nach: Kopenhagen
 während der Abreise: 24. Feb. 1920
 an Häfen gelangt: 26. Feb. 1920

Art: 5570
 Kolonnen: 1000
 4 pr. Kolonnen mit A

Bei Grand obigen Angaben ist das Hafengeld zu entrichten.
 Betrag einbringen.

Havnepengene
skal betales.

Der arbejdes i Hamburgs Havn

Københavns store, altid farlige Konkurrent er Hamburg, som efter Krigen nu anstrænger sig til det yderste og arbejder i et voldsommere Tempo end nogen Sinde før. Hamburger Havnen staar i en stadig fortsat Konkurrencekamp, ikke alene med de store Fastlandshavne Amsterdam, Antwerpen og Rotterdam, men ogsaa med London. Der arbejdes, og der udbygges med stort Udsyn og med vældige Planer.

Skibenes Ophold i Hamburgs Havn koster mange Penge: Lodsgebyrer, Kajpenge osv., ligesom overalt. Naar Rederen ikke prompt betaler, bliver Skibet „belagt med Kæder“.

Det øverste Billede tilhøjre viser „Quartiersleute“, Fagfolkene i Havnen, i deres historiske Dragter ved Kajvægtene. Den ejendommelige gamle Dragt gaar mere og mere ud af Brug.

Det næste Billede tilhøjre er en Idyl fra svundne Tider: det gamle Hamburgs eneste Kran inde i Byen. Den Gang hastede det ikke saa stærkt.

De øvrige Billeder viser det travle Liv i Hamburgs Havn i vore Dage.

Svære, økonomisk vanskelige Tider gaar atter over det tyske



Rige, som over det meste af Verden nu. Men selv i denne Nedgangsperiode, hvor Alverden kommer i Smelte diglen paany, anstrænger Tyskerne sig af al Magt for at naa op paa gamle Tidens Højde. Det flittige og arbejdsomme tyske Folk vil op i Solen igen.





DEN SORTE BY VED ELBEN



Et Billede fra Hamburgs Havn. Efter en Kultegning.

Et Vink til Søens Mænd, som anløber Hamburg.

Trods det, at jeg nu saa mange Gange har anløbet Hamburg paa mine Rejser til Østen, er det endelig denne Gang, og det ved et rent Tilfælde, gaaet op for mig, at der findes et Sted i Hamburg, hvor vi Danske og særlig os fra Søen kan føle os hjemme.

En Eftermiddag tog jeg ind til Landungsbrücken for derfra at gaa min dunkle Vej op igennem Byen.

Paa Vejen studerede jeg genkendende de forskellige Forretninger, da pludselig nede ved Alsterdam mit Blik støder paa et Skilt med Inskriptionen *Det danske Selskab*.

Overvejende og egentlig mistroisk blev jeg staaende uden for Huset, kastede saa et Blik ud over Binnenalter, for derefter atter at studere Skiltet. Men da en dansk Mester jo sjældent mangler Mod og vel ogsaa for at faa min Nysgerrighed tilfredsstillet, gik jeg op ad Trapperne for at se det lille Stykke Danmark i Hamburg.

Og jeg fortrød det sandelig ikke!

Straks jeg kom ind, blev jeg modtaget af Selskabets Økonom, Hr. Jensen, der bad mig tage Plads i en af de store Chesterfield Sofaer, og jeg havde knapt faaet sat mig, da Hr. Jensen kom med de sidst ankomne danske Aviser. Og hvad Udsigten angaar, da behøvede jeg blot at kaste et Blik ud af Vinduet for at beundre Hamburgs Perle, *Alsteren*, samt dens fornemme og vidunderlige Promenade, Jungfernstieg.

Og hvad mine materielle Nydelser angik, da havde Hr. Jensen i Løbet af kort Tid serveret en af mine mest yndede kulinariske Nydelser, nemlig: En rigtig dansk Kabaret.

Hyggeligt er der i disse Lokaler, og godt har man det. Havde vi blot i alle Havne et saadant Sted, hvor vi kunde gaa hen og tilbringe en god og billig Aften.

Aflæg derfor ved et Besøg i Hamburg en lille Visit i *Det danske Selskabs Lokaler*, Alsterdam 36, 3. Sal.

Alle er velkomne, og ingen vil fortryde det.

Chr. Nielsen, Maskinmester.

Vil De med en Tur Jordkloden rundt fra Havn til Havn, fra Verdensdel til Verdensdel i Billeder — saa følg med i „Vikingen“.



SHAMROCK'S CHANCER

Der hersker denne Gang en stor Tillid til, at Sir Thomas Lipton vil faa Held med sig i sit femte Forsøg paa at erobre Amerikapokalen. Man synes, at

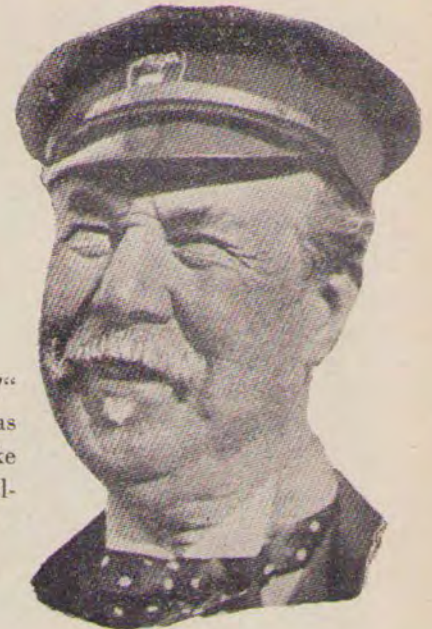


Amerika-Pokalen, som Kampen drejer sig om.

saa megen Udholdenhed og saa mange store Ofre tilsidst fortjener Sejren. Alle Englands Sportsmænd ønsker Sir Thomas Sukces. Kampen, som skal finde Sted til September, imødeses med de største Forventninger paa begge Sider af den store Dam. Amerikanerne har fire glimrende Yachter at vælge imellem som Forsvarer af deres Pokal. Ogsaa derovre har man ofret den yderste Omhu paa Bygningen, udtænkt de omhyggeligste Planer og anstrengt sig i fuld Forstaaelse af, at nu gælder det for Alvor, fordi Angrebet paa Pokalen vil

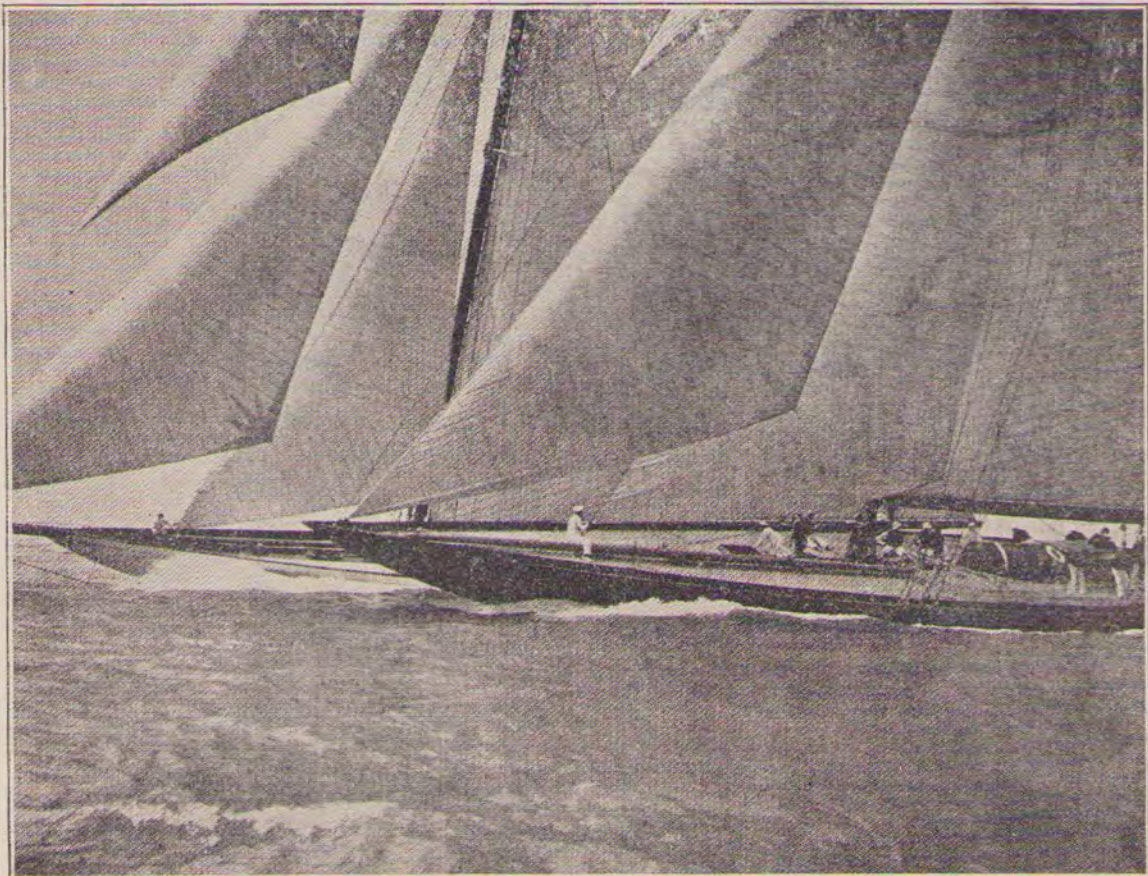
blive livligere end nogen Sinde før.

„Nu eller aldrig!“ siger Sir Thomas Lipton, den britiske The-Kejser og Sejl-sports-Konge.



Sir Thomas Lipton.

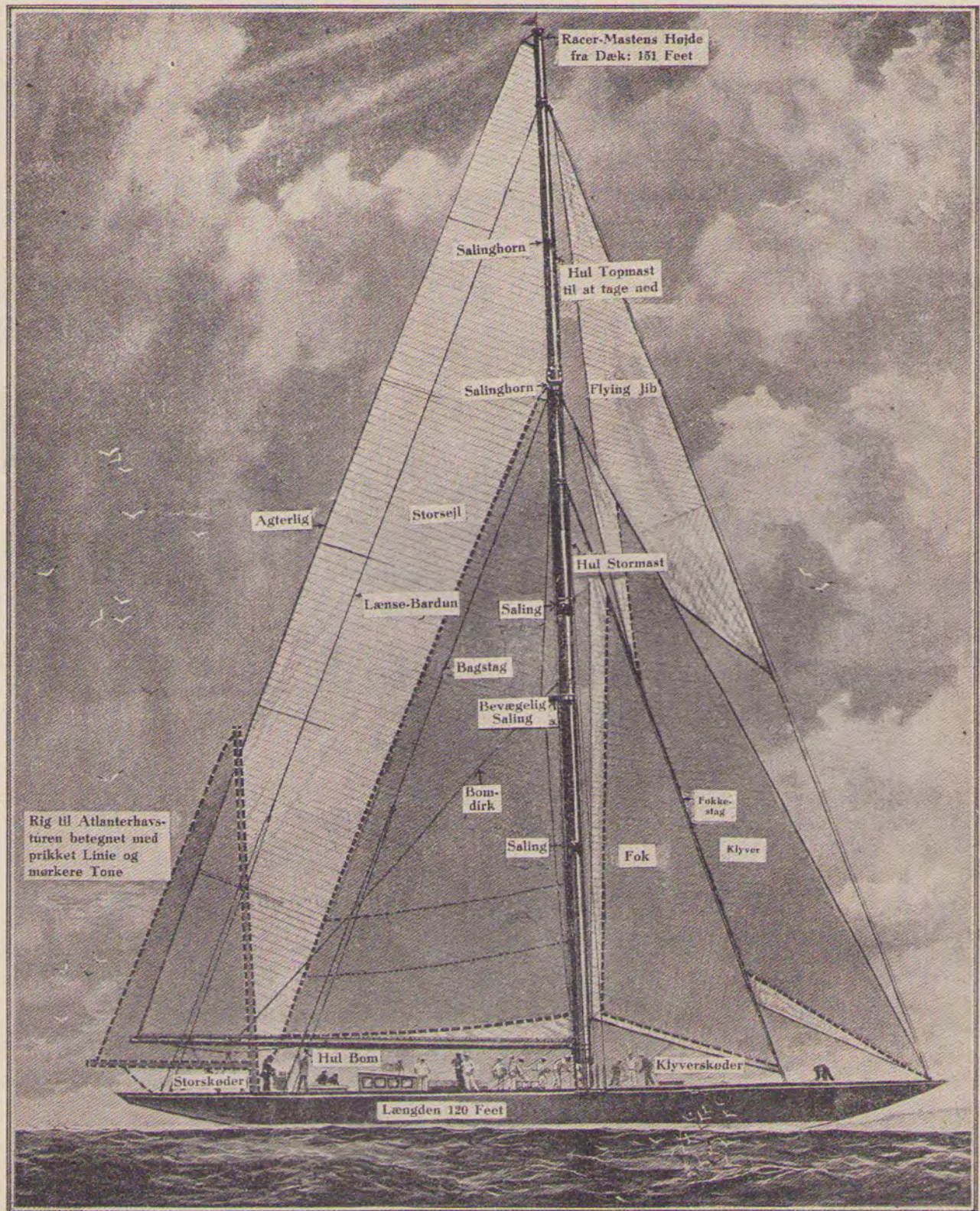
Den har kostet ham 2 Millioner Kr.



Det spændende Øjeblik, da »Shamrock V« sejrede over »Cambria« og vandt Førstepræmien i Sæsonens første store Kapsejls i England. Billedet er taget i det Øjeblik, »Shamrocks« glider frem foran »Cambria«.



„Shamrock V“ i Racing og i Atlanterhavs-Rig



Efter en Tegning af selve den berømte Bygmester for den nye Shamrock, Mr. Charles Nicholson, bringer vi her det fuldstændig korrekte Billede af »Shamrock V«, der viser, hvorledes den kan rigges paa to forskellige Maader. Til almindelig Kapsejls brug bruger den Racermasten i fuld Højde, men den er nødt til at have en lavere Rig, saa længe den sendes over Atlanten, hvis eventuelle Storme den ellers ikke vilde kunne modstaa. Efter Reglerne skal den sejle over Atlanten paa egen Køl under egne Sejl, saaledes som de prikkede Linier og den mørkere Tone paa Billedet angiver. Hvis den stod paa Trafalgar Square, vilde dens Racermast naa op over Nelsonsøjen.

Tyve Mænd i Kamp me

At Nord-Australiens halvvilde Indfødte kalder Saltvands-Krokodillerne Alligatorer, er en Fejl af de Indfødte, men temmelig ligegyldigt. Hvad der ikke er ligegyldigt, er at disse store Bæster er en frygtelig Trusel mod alt levende. Denne Beretning taler med Selvomplevelsens overbevisende Kraft.

AUSTRALIEN er et Land, hvor alt staar paa Hovedet. Svarerne er sorte. Hundene flyver. Bladene paa Træerne kaster ingen Skygge. Fuglene synger ikke. Og Kvinderne elsker ikke.

Men det er et lykkeligt Land alligevel fra Naturens Haand. Med Undtagelse af nogle ondskabsfulde Slinger huser Landet intet Dyr, der er stærkt og vildt nok til at angribe Mennesker. Det omgivende Hav har derimod mange farlige Dyr. Store Tiger-Hajer er der nok af i Vandet omkring Australien, og hver Badesæson bringer Beretninger i Aviserne dernede om Folk, der er bleven bidt af Hajer under Badningen og døde deraf, for det er sjældent, at nogen kommer sig efter et Hajbid. Men den frygteligste af dem alle er Saltvands-Krokodillen. Indtil vor egen Tid har denne Saurier imidlertid ikke foruroliget hvide Mennesker ret meget, siden dens Bopladser mest er omkring den endnu halvvilde, nordlige Del af Landet.

De indfødte Sorte kan man ikke beskyldes for at være bange. Naar de søger efter Føde, gaar de aldrig uden om Hun-Krokodillens Rede. Som bekendt lægger den sine Æg i en Slags primitiv Rede, som den laver i Sandet. Man taler om de modige Ægsamlere og Fuglejægere paa Færøerne og Orkneyerne, men man kan stole paa, at Australnegrene er lige saa modige, naar de vover sig ud til en tropisk Sandbanke for at tage Krokodille-Æg. Men den sorte „Gin“ — for det er i Reglen Kvinderne, der maa vove Skindet — betragter det som en Slags Sport, der lover en stor Fest med haardkogte, store Æg som Præmie, bedre end et dansk „Andespil“ hjemme. Der skal sand kvindelig Smidighed og Lumskhed til, for det er Hun mod Hun, og Krokodille-Moderen vogter omhyggeligt sin Rede. Det er kun, naar den bliver tvunget til at forlade den for at søge Føde, at den sorte Kvinde faar sin Chance. Dog er den Sorte ikke altid Sejrvinder i Jagten, og meget ofte sker det, idet hun svømmer forsigtigt ud til Reden, at det Stykke Brænde, der flyder paa Overfladen af Strømmen, pludselig aabner Gabet og vil tage hendes Liv. Paa den Maade er der mangen sort Mand, der er bleven Enkemand. Alligevel mener Kvinderne i Landsbyerne, at Byttet er Risikoen værd, thi Krokodillen lægger 60—70 dejlige Æg paa Størrelse med Gaaseæg.

„Gator“ kaldes Krokodillerne her, en Forkortelse af Alligator.

I Farvande, hvor der er Krokodiller, holder Hajerne sig borte. Og omvendt. De er Fjender, og de Indfødte siger, de somme Tider slaas drabeligt, naar de møder hinanden.

Den voksne Krokodille er Menneskeæder af Instinkt. Helst vil den æde en Hund, men derefter foretrækker den sorte Kvin-

der. Alle Menneskeædere har gjort den Erfaring, at Kvindernes Kød er sødere end Mænds, og for at snappe en af disse Delikatesser kan en Krokodille godt ligge stille ventende i flere Dage.

Det nordlige Australien er tropisk. I det varme Mudder ligger Krokodillen og venter paa sit Bytte. Den vil blive liggende ubevægelig i Dagevis, indtil et levende Væsen kommer forbi — en Hund, en Kvinde, en Kænguru — og øjeblikkelig er den lynsnart paa Færde. Halen rejser sig op af Mudderet og slaar med et frygteligt Slag det ulykkelige Offer ned i Vandet. Hurtigere end en Terrier kan tage en Rotte, snapper dens rædselsfulde Kæber, og før det hjælpeløse Offer forstaar, hvad der foregaar, knager de store Tænder gennem Kød og Ben, og alt er forbi.

Mange hvide Mænd har faaet dette Endeligt. Ingen erfaren Australneger gaar langs med et Vandhul, lige meget hvor fredeligt Stedet ser ud. Om Aftenen kan det ske, at de sultne Uhyrer forlader Vandet og gaar i Land efter Bytte. Det var saaledes, Politibetjenten i Wyndham Distriktet nylig fandt sin Død.

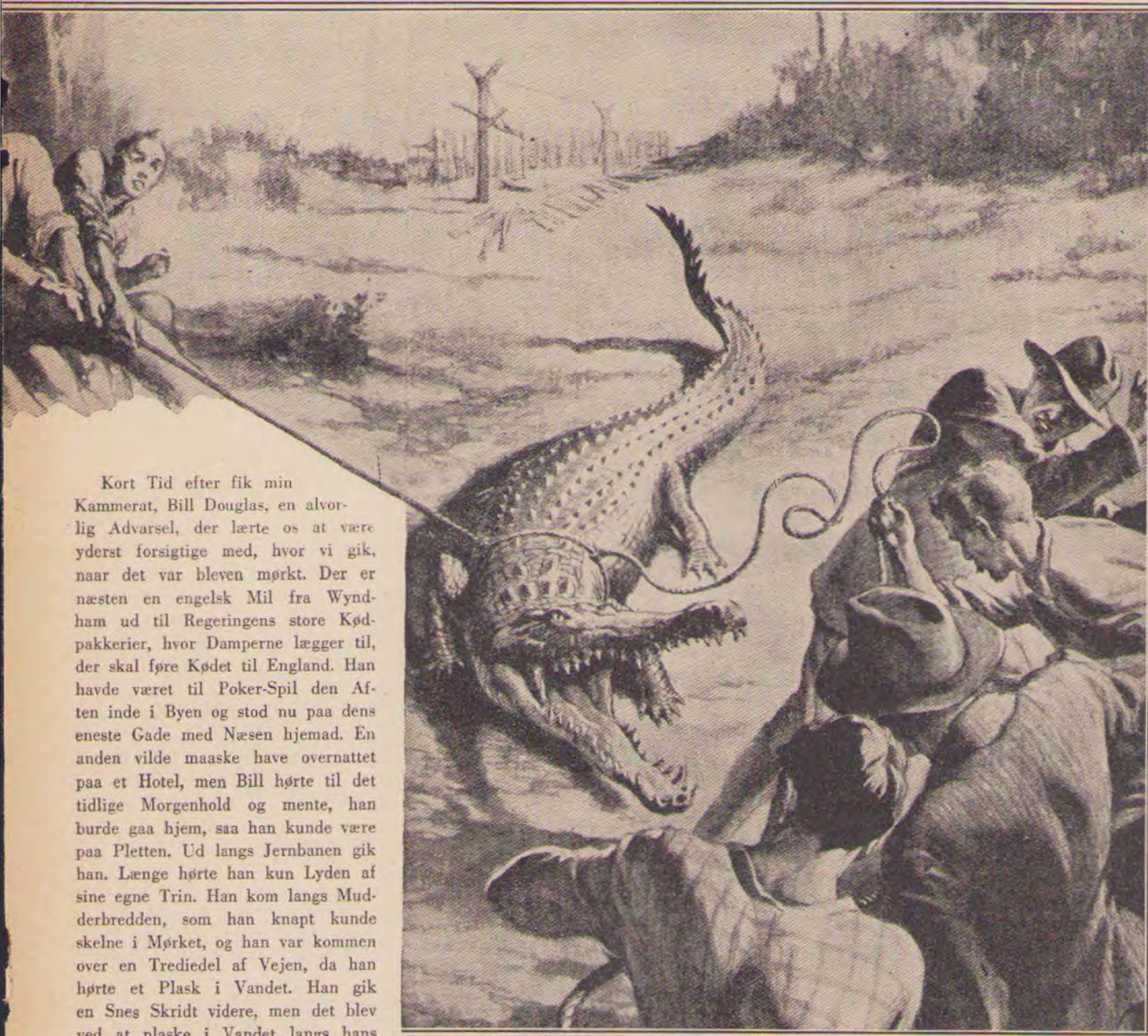
Wyndham er en lille By ved Cambridge Bugten ude mod Vest i de Egne, hvor den gamle, berømte Søfarer Louis de Rougemont oplevede sine kendte Æventyr. Nu er der store Slagterier og Kødpackerier, hvorfra der falder meget Affald ned i Floderne og Havet, hvorved Krokodillerne tiltrækkes ligesom sultne Hunde foran en velforsynet Slagterbutik. Derfor er deres Antal steget stærkt. Der er mange flere af dem nu, end da Landet laa øde hen uden Civilisation.

Det var her, Politibetjenten gik ned en Sommer-Eftermiddag, da han havde fri, og røg sig en Pibe. Man saa ham aldrig mere. Man mener, han har døset, og saa har en Krokodille, som har ligget stille som en Træpind og iagttaget ham, krøbet op og taget ham.

Her var det ogsaa, at en Græker en Morgen, han gik til sit Arbejde, blev overrasket af en Krokodille, der havde gemt sig bag en Brændestabel og laa og ventede paa ham som Morgenmad. Grækeren kunde lugte noget, men kunde ikke se Krokodillen, og da han nysgerrigt stak Hovedet frem over Brændestablen for at snuse, hvad det dog kunde være for en Lugt, snappede Uhyret efter hans Hoved. Han undgik heldigvis at blive grebet. Det var en meget ophidset Græker, der tyve Minutter senere kom stormende ind paa Regeringskontoret og ivrigt forlangte at blive forflyttet til en anden Plads.



d en Kæmpe-Krokodille



Kort Tid efter fik min Kammerat, Bill Douglas, en alvorlig Advarsel, der lærte os at være yderst forsigtige med, hvor vi gik, naar det var bleven mørkt. Der er næsten en engelsk Mil fra Wyndham ud til Regeringens store Kødpakkerier, hvor Damperne lægger til, der skal føre Kødet til England. Han havde været til Poker-Spil den Aften inde i Byen og stod nu paa dens eneste Gade med Næsen hjemad. En anden vilde maaske have overnattet paa et Hotel, men Bill hørte til det tidlige Morgenhold og mente, han burde gaa hjem, saa han kunde være paa Pletten. Ud langs Jernbanen gik han. Længe hørte han kun Lyden af sine egne Trin. Han kom langs Mudderbredden, som han knapt kunde skelne i Mørket, og han var kommen over en Trediedel af Vejen, da han hørte et Plask i Vandet. Han gik en Snes Skridt videre, men det blev ved at plaske i Vandet langs hans Vej, som om der var en Hund, der fulgte efter ham ude i Mudderet.

Billys Hjerte begyndte at banke. Han kunde ikke se, hvad det var. Han strøg en Tændstik, idet han blev ved at gaa. Og da blev han for Alvor bange, for i Mudderet nogle faa Alen fra ham saa han en Kæmpe af en Krokodille.

Han tøvede ikke et Øjeblik, men fløj næsten hen ad Jernbanelinien, sprang fra Svelle til Svelle, indtil han stod paa fast, sikker Grund, langt borte fra Mudderet. At han undslap Uhyret var et Vidunder, men der har nok lige paa det Sted været for højt for Krokodillen til at naa op efter ham.

Ikke det mindst mærkværdige ved Billys Midnatsæventyr var, hvordan det lykkedes ham at springe fra Svelle til Svelle i

Naar den slog et Slag til den ene Side, trak vi andre haardt til i Rebet til den anden Side.

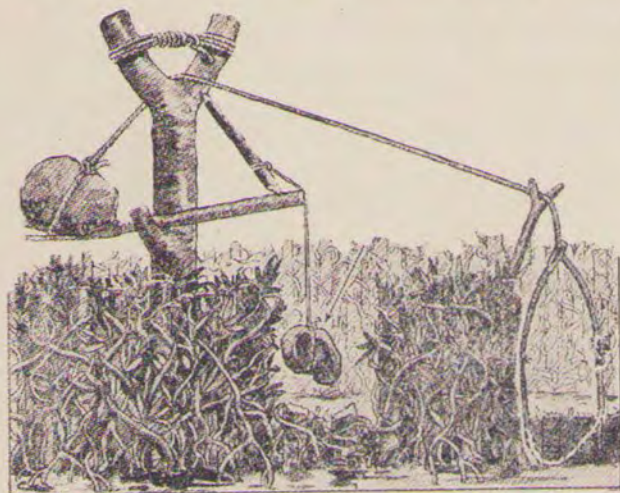
Mørket og komme godt fra det. Blot et eneste lille Fejltrin paa en halv Tomme kunde betyde et Fald ned i Mørket, og Krokodillen vilde øjeblikkelig have været der og ædt ham.

Naturligvis lo vi ad ham og vilde ikke tro ham, men vor Tvivl blev forvandlet til Tro, da en Malaj nogle Dage senere paa den samme Strækning ikke naaede hjem. Det lurende Uhyre har aabenbart faaet ham.

Disse Begivenheder fik os endelig til at erklære Bæsterne Krig, og da vi nu tilfældigvis fik en Expert-Krokodillejæger i vor Midte, var vi alle ivrige efter at hjælpe ham, da han erklærede, at han vilde fange et af Uhyrerne levende. Hans Navn



var Carl Jacobs, og han havde en staaende Ordre paa at levere Krokodiller til den zoologiske Have i Perth. Det er meget farligere og vanskeligere at fange en saadan Djævel levende end at skyde den. Vi gik i Gang med at bygge en Krokodille-Fælde, hvad der er meget nemt. Den blev skjult under Mangrovegrene. Som Løkkemad var den udsty-



Krokodille Fælden.

ret med et godt Stykke Kød, der skulde faa Krokodillen til at vandre op ind mellem Plankerne, hvor en Løkke saa skulde stramme sig over dens Hoved og Forben i samme Øjeblik, som den bed i Kødet. Samtidig skulde en stor Sten falde ned mellem Plankerne og stramme Løkken fast.

Den første Nat, da Fælden var færdig, blev vi vækket ved en ujordisk Gøen nede fra Mangrovebredden. „Carl har allerede faaet en „Gator“ i sin Fælde,“ hørte jeg nogen sige. Allesammen tumlede vi ud, men vi fandt Carl ganske rolig. „Det er kun en lille en,“ sagde han, „lad den bare vente, til det bliver lyst.“ Alligevel var der nogle af os, der vilde gaa derned nu midt om Natten, men Carl forbød os det alvorligt. „Gør det ikke,“ sagde han, „dens Gøen og Brølen kan bringe andre „Gators“ til, og I kan let risikere at blive snappede.“ Saa vendte vi om og lod Dagens Lys komme frem, før vi samlede vovede os derned. Carl havde Ret, det var kun en lille Krokodille. Dens Kræfter var udtømt, fordi den i Nattens Løb havde kæmpet rasende for at blive fri med det Resultat, at den var bleven bunden tættere og tættere. „Duer ikke. Altfor lille,“ sagde Carl. Alligevel snappede dens Kæbe godt endnu, og dens smaa Øjne gloede ondt, da Carl sigtede paa den. En Kugle bag venstre Forben gjorde den færdig.

Vi gjorde nu Fælden i Stand igen med et frisk Stykke Bøf, men i over en Uge hørte vi intet. Og dog var der stadig adskillige Krokodiller, som svømmede rundt i Vandet. Vi saa dem om Dagen, naar vi var ude efter Tømmer, og vi kunde let tage Fejl af de flydende Træstammer. Ofte skød vi efter dem, men vi saa aldrig nogen døde. Maaske sank de til Bunds og blev ædt af deres Venner dernede. Det er svært at ramme en Krokodille, idet Kuglerne preller af paa dens pansrede Krop. De eneste Steder, man kan faa Ram paa den, er i Øjet og lige bag Forbenene, og de Steder er ikke saa lette at ramme fra en Baad.

„Hvad vi mangler for at faa en „Gator“ ind i Fælden, er en Hund,“ sagde Carl Jacobs, „en Krokodille vil vove alt for at faa fat i en Hund. Disse kloge gamle Sataner vil ikke gaa op i Fælden bare for en Luns Bøf.“

Men Wyndham var ikke noget Konstantinopel. Hunde var sjældne her paa disse Kanter. Havde man en, forsvandt den

let, hvis den ikke var bleven klog paa Krokodiller. De Sorte havde nogle Hunde, der naturligvis var vænnede til Krokodillerne, men de vilde ikke af med dem, for de holder lige saa meget af deres Hunde som af deres egne Børn.

Men en Dag fik vi dog en Hund, der var bleven skudt. Vi betalte den Sorte med en stor Portion Tobak. Den døde Hund blev hængt op i Rebet i Fælden. Og Krokodillerne var nu ikke længe om at komme frem. Før Midnat hørte vi Spektaklet nede fra Stilladset ved Mangrove træerne. Vi vaagnede allesammen og vilde derned, men Carl fik os igen til at vente, og da Solen stod op, listede vi os forsigtigt derned. Der saa vi en Kæmpekarl, der raste vildt, som kun en fangen Krokodille kan rase. Skønt den havde været Fange i adskillige Timer Natten over, og skønt Rebet sled sig dybt ind i dens Skind, var den stadig lige kampivrig. Da den saa os nærme sig, slog den voldsomt med Halen og aabnede Gabet frygtindgydende, men Plankerne hindrede den i at bruge sine Vaaben og tillod Carl at gaa tæt hen til den.

„Den er all right,“ sagde han til os, „det er en Han af første Klasse.“

At faa den ud af Fælden var en svær Opgave. Med et Reb ud til hver Side og en halv Snes Mand i hvert Reb blev den trukken frem, efter at Plankerne til den ene Side var revet ned. Men pludselig blev den obsternasig og prøvede paa at komme ned til Vandet igen, og da den mærkede, at den ikke kunde faa Lov til det, blev den frygtelig gal og slog fra den ene Side til den anden efter os, der holdt Rebene. Naar den løb over mod den ene Side, trak vi den tilbage haardt igen fra den anden Side. Den overraskede med et rasende Spring, der næsten trak Rebet fra alle tyve Mænd. Et Øjeblik snappede den efter en Mand, der stod nærmest ved den. Saa trak vi skiftevis fra hver Side, og det var i denne Kamp at den fik det Saar, som senere skulde vise sig at være fatalt. Paa en eller anden Maade maa den have faaet sit ene Forben ind i Rebet, og da vi stadig maatte trække haardt til, før at den ikke skulde bide nogen af os, har den faaet dybe Saar.

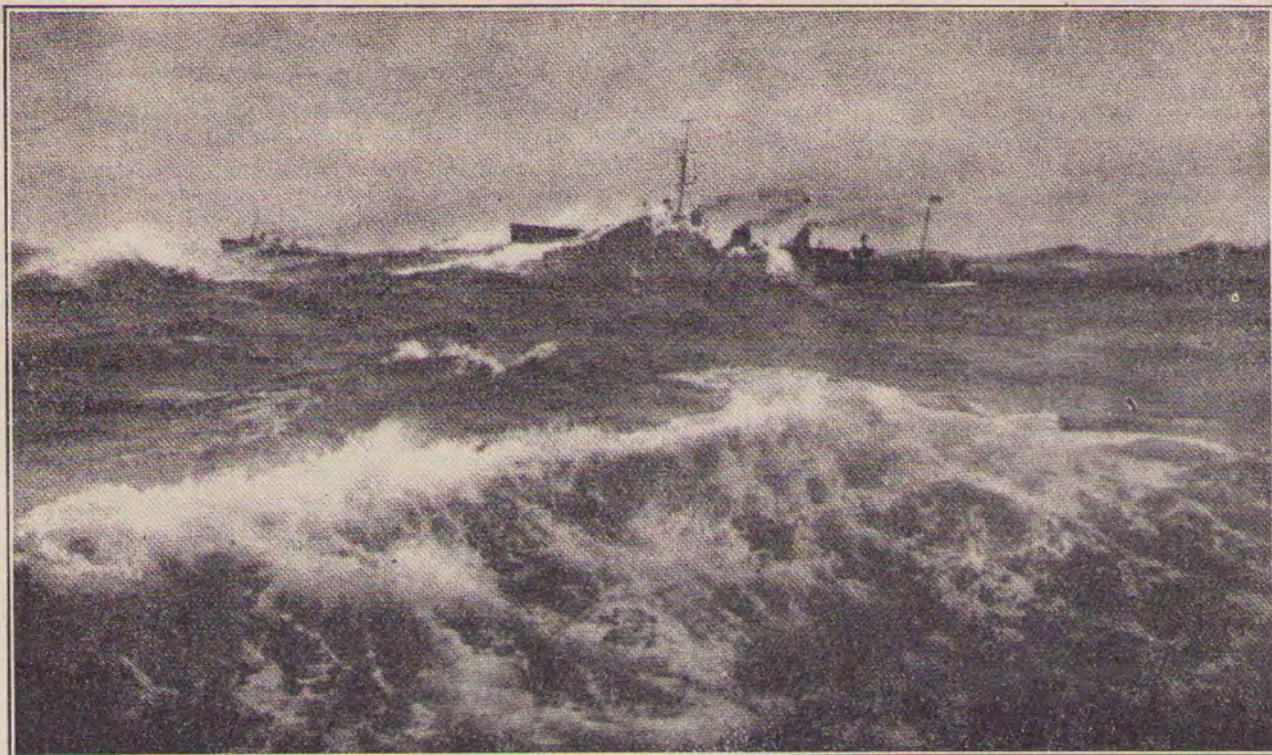
Efter næsten en Times Kamp fik vi den endelig i et Bur, der stod bygget parat, og hvor den skulde blive, indtil S/S „Bambra“ kunde komme og tage den ned til Perth. Det varede endnu et Par Uger, og imens gjorde vi vort bedste som Dyrepassere, men den nægtede haardnakket at tage Føde til sig, og alt vort Arbejde var forgæves, før et Par Dage før Skibet kom, opgav den Aanden. Den voldsomme Kamp



En af de største Krokodiller, der nogen Sinde er fanget ved Wyndham. Manden i det hvide Toj er Carl Jacobs.

maa have givet den dybe Saar, maaske ogsaa indvendigt. At fange en stor Krokodille levende, uden at den kommer til Skade under den voldsomme Kamp, er meget vanskeligt. Smaa Krokodiller kan man nok fange, men de er ikke meget værd.

N. S.



Vikinge-Digteren frem for alle, de syv Haves store Sanger er *Rudyard Kipling*. Han er Sangens Herre med en Klang af Ild og Jern. Der er Seklers dybe Visdom i hans Røst. Han er selve Englands stærke Stemme.

Sangen om Havet

Af Rudyard Kipling

<i>Hvem har elsket et Hav? — de vældige Vandes Berusning —</i>	<i>Hvem har elsket et Hav? — rap Trusel og uventet Naade,</i>
<i>De stormende Braadsøers Jag, Holdt, Hulning og drønende Krusning?</i>	<i>Mur af gulliggraa væltende Gus, Flugt af sølvhvide Spindelvævstraade.</i>
<i>Før Uvejr det oliede Svulm, det glatte Dybs ilende Vandring —</i>	<i>Et Isbjerg i Drift, og de Suk, som det røber sin sin hule Kolos med;</i>
<i>Æquator i Havbleg — Orkan — en gal-øjet Hvir- velstorms Kantring —</i>	<i>Et Glimt kun af Maane paa Hvidt, men det Glimt bød de Skibbrudet Trods med;</i>
<i>Sit Hav, som bestandig er nyt — sit Hav, som ej kender Forandring:</i>	<i>Sit Hav, som hans Fædre betvang — sit Hav, som hans Sønner skal slaas med:</i>
<i>Sit Hav i dets Veghed og Væld?</i>	<i>Sit Hav, som dets Fyrste og Træl?</i>
<i>Saaledes elsker og saaledes savner en Fjeldbo det hjemlige Fjeld!</i>	<i>Saaledes elsker og saaledes savner en Fjeldbo det hjemlige Fjeld!</i>
<i>Hvem har elsket et Hav? — den Jættekvinds Haan, naar hun kværner?</i>	<i>Hvem har elsket et Hav? — dets udsøgte Ensom- hed fremfor</i>
<i>Den Sitren, den Snublen, det Sving, naar et op- dukket Spryd stanger Stjerner?</i>	<i>En Konges Palads, og dets yderste Øde for det, som en Stenbro er Hjem for</i>
<i>Den lange Farts Sky-Regiment og Safir-Blaaets Funklen derunder.</i>	<i>Iland, mellem støvede Træer — iland, hvor hver Morder kan slaa ham,</i>
<i>Brat Kastevinds Hujen fra Land, fulgt af Stor- sejlets langtrukne Dunder —</i>	<i>Iland, hvor den vuggende Favn, som han hviles i, aldrig kan naa ham —</i>
<i>Sit underfuldt skiftende Hav — sit Hav, som er eet stort Under:</i>	<i>Sit Hav, som i Førstningen svæg — som tilsidst dog har lært at forstaa ham:</i>
<i>Sit Hav med dets Hulken og Smeld?</i>	<i>Sit Hav, hans Fuldkommelses Væld?</i>
<i>Saaledes elsker og saaledes savner en Fjeldbo det hjemlige Fjeld!</i>	<i>Saaledes elsker og saaledes savner en Fjeldbo det hjemlige Fjeld!</i>



Isbjergsfaren paa Atlanterhavet

Hvordan Havets internationale Færdselspoliti nu regulerer Trafiken

Af Dr. Cranston

Umiddelbart Syd for Newfoundland paa en af Verdens mest trafikerede Ruter findes et af de Steder, der er farligst for Skibsfarten paa Atlanterhavet, idet den kolde Labradorstrøm, der kommer oppe fra Grønland, her møder den større og kraftigere varme Golfstrøm, netop ved den sydøstlige Del af de store, verdensberømte Fiskebanker. De Taager, der største Delen af Aaret sænker sig over dette Farvand, gør det, i Forbindelse med voldsomme Storme, til en Fare for Skibsfarten.

Endnu en Fare, som Skibsførerne indtil for 17 Aar siden her havde at kæmpe med, er de drivende Isbjerge. Selv i klart Vejr hænder det, at et Fartøj kun er nogle faa Hundrede Meter fra et Isbjerg, førend det ser det. Natten mellem den 14. og 15. April 1912 indtraf da ogsaa her den største Ulykke, Oceantrafikens Historie kender, nemlig Kæmpeskibet *Titanics* Sammenstød med et Isbjerg, hvorved 1513 Menneskeliv gik tabt. Denne store Katastrofe oprørte hele Verden, der istemte et højlydt Raab om at faa dette farefulde Omraade afpatroljeret i Isbjergsperioden. Ved en international Konference i London i 1914 blev De forenede Stater opfordret til at tage Overledelsen af denne Patruljetjeneste, hvortil der udrustedes to Kuttere foruden en tredje som Reserve. Disse Fartøjer afpatruljerer det omtalte Omraade i Isbjergsæsonen mellem 1. Marts og 1. Juli. Landene betaler deres Part i Forhold til den Tonnage, som passerer dette Isbjergomraade. Disse Kuttere udfører deres Arbejde i Belgiens, Kanadas, Tysklands, Storbritanniens, Italiens, Hollands, Danmarks, Norges, Sveriges og De forenede Staters Navn, men tjener i Virkeligheden hele Verdens Skibsfart. Efter at Isbjergpatruljeringen er begyndt, er intet Fartøj gaaet tabt her.

Isen drives som sædvanlig med en Hastighed af over 30 km i Timen hvert Aar mod Syd af Labradorstrømmen, men hvert Isbjerg inden for dette farlige Omraade bliver kontrolleret. Dets Stilling, Hastighed, Drivretning, Størrelse og de atmosfæriske Forhold iagttages, og ad traadløs Vej bliver disse Meddelelser sendt videre til Fartøjerne. Patruljebaaden er som en Havpolitibetjent, der regulerer Trafikken. Ad det

Motordriften sejrer.

Det varede længe, inden de store Rederier i Udlandet gik over fra Dampdrift til Motordrift for de store Passagerskibes Vedkommende; man stode ikke i Udlandet paa Motorernes Sikkerhed. Nu er Forholdene forandret, idet der af Passagermotorskibe paa over 9000 Br. Tons findes følgende Antal i nedennævnte Lande. Storbritannien 26, Italien 5, Tyskland 8, Japan 7, Holland 6, Frankrig 3, Sverige 2 og Spanien 1. Ialt 58, og under Bygning 24, eller ialt 82 paa over 9000 Br. Tons.

Det største er det italienske Motorskib „Augustus“ paa 32,650 Br. Tons, derefter det britiske „Britannic“ paa 26,400

„vestre Sejlløb“ sejler Skibene til Amerika, og ad det „østre Sejlløb“, 60 Sømil sydligere, sejler Skibene fra Amerika. Alle de Skibe, der træffes uden for Sejlløbene, noteres for Overtrædelse af Reglerne, idet de er lige saa farlige som et Isbjerg eller et Vrag. Hvis Isen truer eller spærrer et af Sejlløbene, bliver Skibene af Kutteren anvist en sydligere Kurs, akkurat som en Politibetjent leder Trafikken ad en Sidegade, naar Hovedgaden er spærreret. Kutterne besvarer alle Spørgsmaal om Forholdene paa Havet og hjælper de Fartøjer, der er i Havsnød.

Imellem Labradorstrømmen og Golfstrømmen er der en skarp Skillelinje. Nord for denne Linje har Vandet en dejlig olivengrøn Farve, fordi det der indeholder en stor Mængde mikroskopiske Havdyr, medens det Syd for Linjen har en henrivende dyblaa Farve. Denne Skillelinje er saa tydelig, at et Skib kan have

Forstavnen i Labradorstrømmens olivengrønne Vand, der er 5° varmt, og Bagstavnen i Golfstrømmens blaa Vand, der har en Temperatur paa 15°. Videnskabsmændene har længe talt om, at man burde anvende denne Temperaturforskel paa 10° C. til Frembringelse af Kraft i industrielt Øjemed.

Nogle af Isbjergene har vidunderlig pragtfulde Silhuetter og frembyder ofte et henrivende malerisk Skue med blaa Islag isprængt den hvide Is. Mange er saa kolossale, at de store transatlantiske Kæmpedampere ser ud som Dværge ved Siden af dem. Fra de fleste af Isbjergene springer der Istunger ud med lange spidse Rev. Sandsynligvis var det et saadant Rev, der var Skyld i *Titanics* Undergang.

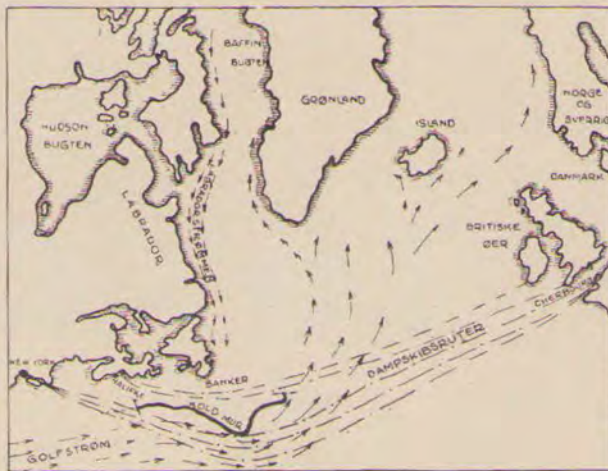
Man har uden Held forsøgt at ødelægge Isbjergene ved at sprænge dem med Dynamit. Ladninger, der har været i Stand til at sprænge de største og kraftigste Slagskibe i Luften, har praktisk talt ingen Indflydelse haft paa Isbjergene, saa faste og solide er de.

Passagererne paa Atlanterhavsdampene aner i Almindelighed ikke noget om den Omhu, hvormed disse Patruljekuttere vaager over deres Sikkerhed. Hvilken Tilfredsstillelse maa det imidlertid ikke være for Patruljefartøjets Besætning at vide, at de er med til at beskytte Menneskers Liv.

Tons og som Nr. 3 det franske Motorskib „Lafayette“ paa 25,000 Tons. Det svenske Motorskib „Kungsholm“ er Nr. 8 med 20,223 Br. Tons.

I Aarenes Løb har Opfattelsen om Motorernes Sikkerhed saaledes forandret sig, og der bygges for Tiden til Passagerfarten flere Motorskibe end Skibe med Dampdrift.

En Verdenshavn.
For nylig blev der i 12 Timer, mellem Kl. 7 Fmd. og 7 Eftm. ekspederet 25 Linere paa tilsammen over ½ Million Tons i Southampton Havn.



Kort over Strømforholdene i Atlanterhavet.



Beslaglæggelsen af et Spritlager ved Østersøkysten.



I Cirklen:
Den tyske Told-
krydser »Hagen«,
der er stationeret i
Svinemünde, og
som har fanget
mange Spritsmug-
lere.



Nederst:
Det hemmelige
Spritlager udgra-
ves af Folk fra
Toldvæsenet. Over
2000 Liter Sprit blev
beslaglagt.



Spritsmuglerne i Østersøen

Spritsmuglerne i Østersøen sejler under mange forskellige Flag. Saaledes sejler en Spritdamper „Meta“ under czechoslovakisk Flag, en anden under græsk, og „Tudor“ under persisk Flag. I Reval laa for nylig „Mars“ under ungarsk Flag, medens „Elba“ og „Angela“ sejler under Panamas Flag. Som Regel er disse Skibe bestemt til Finland, og det finske Toldvæsen jager dem. I Januar beslaglagde det finske Toldvæsen 200,000 Liter Sprit, imod 120,000 Liter i Januar i Fjor, og antagelig er der i Aarets første to Maaneder smuglet 2 Mill. Liter Alkohol til Finland, hvilket er Rekord. Ogsaa til Sverige smugles en Del, og man antager, at Spiritustrafikken paa Sverige vil stige, hvorfor 1930 antagelig vil slaa alle tidligere Rekorder. Ogsaa til Tyskland smugles store Mængder, mange Hundred Tusind Hektoliter aarlig. Man regner, at Staten snydes for mindst en Tiendedel af det samlede Forbrug. Særlig paa Østersøen er Smuglertrafiken livlig med Forretninger paa Finland, Sverige, Estland, Letland og Tyskland. Man regner ikke i de Kredse Straf for Smugleri som ærerørig, men tager Smugleri som et regulært Haandværk, og Kampen med Tolderne tager man som en Sport og gør sig al mulig Untage for at narre dem.



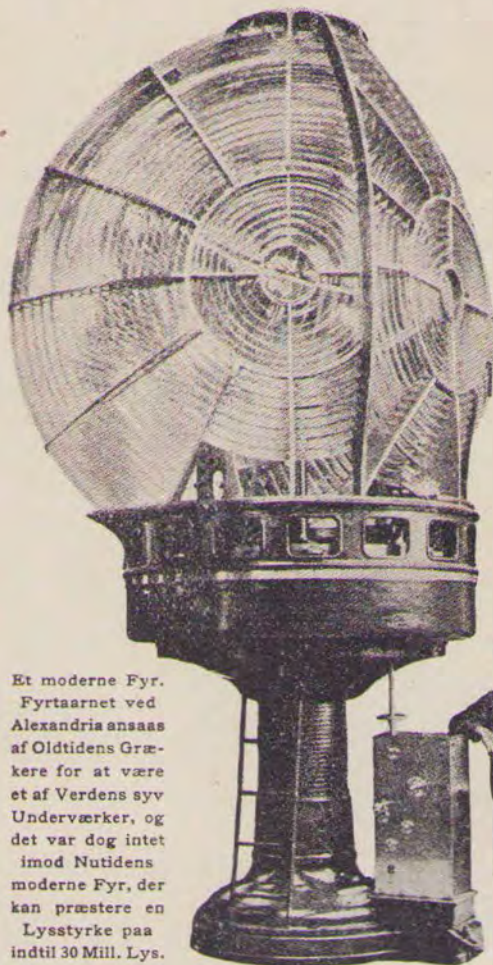
Nu reddes Fuglene ved Hanstholm Fyr

Igennem lange Tider har man indenfor dyrevenlige Kredse været optaget af Forsøg paa at frelse de Mængder af Fugle, der lider Døden i mørke Nætter, naar de forvildede af Lyskeglen styrter sig mod Fyrtaarnet og falder saarede eller dræbte ned ved Taarnets Fod.

Denne Fare, der naturligvis forøges, eftersom Fyrenes Lysstyrke stiger, har for nogen Tid siden foranlediget, at man ved tyske Fyr har taget den Tanke op at belyse Fyrtaarnene i mørke Nætter. Fyrmesteren paa Helgoland var den, der begyndte, og da Resultatet blev overraskende godt, tog Regeringen selv Initiativet til at oprette lignende Anlæg ved en Række tyske Fyr.

Nu har vi ogsaa faaet et saadant Belysningsanlæg ved vort største hjemlige Fyr — Hanstholm Fyret. — Fyringeniør *F. N. Brinch* fortæller følgende om dette Anlæg:

— Lysanlægget bestaar af tre Projektører, og det er egentlig arrangeret efter samme Princip som ved Belysningen af



Et moderne Fyr. Fyrtaarnet ved Alexandria ansaas af Oldtidens Grækere for at være et af Verdens syv Underværker, og det var dog intet imod Nutidens moderne Fyr, der kan præstere en Lysstyrke paa indtil 30 Mill. Lys.

Nikolaj Kirkes Spir. Hanstholm Fyret har jo en fænomenal Lysstyrke — med sine omkring en halv Snes Millioner Normallys er det et af Europas lysstærkeste Fyr ... og naar nu de kolossale Fugltræks Tid er inde, kommer for Eksempel Gæssene flyvende i Kileformationer. De gamle er forrest i Rækkerne, og af Erfaring eller Instinkt, om man hellere vil, slaar de et stort Sving udenom. Men i det Øjeblik, den kæmpemæssige Lyskegle næsten bedøver dem med sit blændende Skær, er de nær ved at være fortabt. De bliver forvirrede af denne vældige Lysstribe, der for et Øjeblik overstraaler dem, for saa at efterlade dem i et endnu mere ravnsort Mørke ... og i Raadvildheden styrer de lige mod Fyret, bedøves eller dræbes ved Sammenstødet.

— Vil man gentage Eksperimentet ved andre Fyr? spørger vi.

— Næppe, svarer Ingeniør *Brinch*. Det er jo kun ved Hanstholm, der er saa mægtig en Lysstyrke. Og der er det Dyreværnsforeningen, der har bekostet de 1200 Kr., Anlægget kostede, og de 600 Kr., det aarlig koster i Drift.

Men det er en Velsignelse for Fuglene, og det har reddet store Skarer af dem, og der er Grund til at være Dyreværnsforeningen taknemlig for dette Resultat.

New York—Paris paa 48 Timer.

Amerikas Gummi-Kejser, Mr. *Lichtfield*, Præsidenten for „Good-Year“, Verdens største Gummifirma, har lige været 6 Timer paa Besøg i København. Hans Firma laver Bilringe og Gummisaaler, men har ogsaa bygget 120 Luftskeibe.

— Den faste, regelmæssige Passagertrafik med Luftskeibe over Atlanten, siger han, vil vi aabne om tre, højst fire Aar. Om kort Tid sætter vi et Luftskeib i Arbejde i Akron i Ohio, der bliver fire Gange saa stort som „Graf Zeppelin“. Det skal kunne gøre Rejsen fra New York til Paris paa 48 Timer, og det kan med 50 Mands Besætning tage 80 Passagerer. Vi aabner med ét Luftskeib fra hver Side, og paa Grundlag af de Erfaringer, som indhøstes, udbygger vi saa Trafikken. Men jeg vil gerne betone, at der ikke er Tale om et Eksperiment. Det er Meningen, at der med disse Skeibe indledes en fast og regelmæssig Passagertrafik over Atlanterhavet.

„Hindenburg“ hævet.

Den tyske Slagkrydser „Hindenburg“ har siden Krigens Slutning ligget paa Bunden af Scapa Flow paa 75 Fods Vanddybde. De Forsøg med at hæve dette Skib, der foretoges i 1926, mislykkedes, da Skibet begyndte at rulle og ikke kunde holdes med Kølen opefter. I de sidste Par Uger har

200 Mand været i Gang med Bjergningsarbejdet, som nu endelig lykkedes. Man har derved hævet det største Skib, nogen endnu har forsøgt at hæve.

Foruden „Hindenburg“ ligger der endnu paa Bunden af Scapa Flow 15 Krigsskeibe, medens 29 allerede er hjerget.

To nye Hvalkogerier.

Rederierne Vestfold og Sydhavet i Sandefjord har paa det britiske Furness Værft bestilt hver et Hvalkogerier, der bliver paa 21,500 Dødvægt Tons og faar fuld moderne Udrustning. Den kontraherede Pris er 303,000 Lstr. pr. Skib. Værftet har erklæret sig villig til at give Kredit indtil seks Aar paa to Trediedele af Byggeprisen.

Lægevidenskaben

har konstateret, at man ved at spise rigeligt med Lever kan overvinde mange Sygdomme. Med dette for Øje har *Jens Paulsen, Svanemosegaardsvej 9*, tilvirket en Leverpostej, uden at Leverpræparaterne tages fra den, og af udelukkende kontrollerede Lever. Da denne Leverpostej tilmed ikke er dyrere, og netop har den fine Smag, som baade Voksne og Børn holder af, har man her det rigtige Middel, som anbefales af Lægerne.



R. H. Q. ET RADIO EVENTYR

JEG er ikke nogen stor Sejlsportsmand, men jeg havde straks og med Glæde modtaget George Flemings Indbydelse til et Par Ugers Krydstogt i hans Yacht; det er en udmærket Kur for trætte Nerver.

Jeg rakte min Kuffert til en tjenstivrig, lille Fyr, der stod i Nærheden, og min Ven og jeg satte os i Bevægelse ned mod Havnen. Jeg havde ikke set ham siden sidste Vinter, min Søster havde truffet ham et eller andet Sted og havde besluttet at se at faa ham lidt civiliseret, som hun udtrykte sig. Det var ogsaa lykkedes hende at faa ham med paa et Par Baller, men da han ikke lukkede sin Mund op, havde han gjort en yderst uheldig Figur. Jeg husker, hun forbavsende os alle med den Meddelelse, at han var vanvittig forelsket i en af hendes Veninder — Navnet har jeg glemt — men hun var fra Irland. Det var en latterlig Tanke; George hørte til den Slags unge Mænd, som ikke kan se paa en Kvinde uden at rødme. Der havde aabenbart ikke været noget om det. Den unge Pige var rejst tilbage til Irland — og George havde vi ikke set siden. Han var meget reserveret, da jeg spurgte ham, hvad han havde foretaget sig det sidste Aarstid. Han havde „bare sejlet rundt og set sig om“. Vi var omsider naaet ned til Kajen.

„Der ligger den,“ udbrød han og pegede paa en lille sortsmudset Kutter med noget, der saa ud som en traadløs Installation, spændt ud mellem de to Master. Den laa for-tøjet ved en Bøje blandt en Mængde smukke Lystfartøjer. „Den sortmalede dér er „Eileen“.“ Der kunde ikke have været mere Stolthed i hans Stemme, om „Eileen“ havde været en af Konkurrenterne til Amerika-Pokalen.

„Det er jo en hel Oceanflyver,“ sagde jeg med et Forsøg paa at være morsom, „med traadløs Telegraf og det hele! Det er vel en traadløs den der, ikke?“

„Jo,“ svarede han, „det er det. Jeg vilde have taget den ned, men maatte gaa tidlig i Land i Dag for at faa Udrustningen i Orden. Man kan ikke sejle med den oppe, den er i Vejen hele Tiden.“

„Aah,“ bemærkede jeg, idet vi gik henimod en lille Jolle, hvorfra en Dreng vinkede til os, „du bruger den altsaa ikke paa Søen?“

„Nej! Vorherre bevares! Jeg rigger den kun op, naar vi ligger fredeligt til Ankers. Jeg holder meget af at lytte om Aftenen, skal jeg sige dig; man kan høre Koncerter og meget andet. Det liver Tilværelsen svært op; ofte er det lidt kedeligt at være helt alene.“

Jeg entrede ned ad en fem—seks Trin og stødte Hovedet mod Lugekarmen. „Helt hyggeligt, ikke sandt?“ Der var saa kneben Plads, at man daarlig kunde røre sig. I Midten af Kahytten var der et Bord skruet fast i Gulvet og ganske tæt op ad det en polstret Sofa paa hver Side.

„Hvad er det?“ spurgte jeg og pegede paa noget, der saa ud til at være en lukket Skrivepult anbragt mod Kahyttens forreste Væg.

„Det er min traadløse Station — har selv lavet den! Jeg skal vise dig den i Aften, der er ikke Tid nu. Alle Mand paa Dæk — og lad os komme til Søs.“

I de næste tyve Minutter var jeg forfærdelig i Vejen, medens George havde travlt med Tovværket paa Dækket. I Lø-

bet af forbavsende kort Tid var den traadløse stuvet af Vejen, Klyveren og Mesanen hejst, og inden det endnu rigtig var gaaet op for mig, hvad der var sket, havde vi kastet Fortøjningen los, og George raabte til mig om at tage Roret, mens han fik Storsejlet sat. Vi begyndte at glide ud gennem Havnen.

„Fin Brise,“ sagde George, da han kom agterud for igen at tage Roret. „Jeg hader at gaa til Søs, naar det er fuldstændig Stille. Det er en Petroleumsmotor, jeg har, og den stinker ganske bandsat.“

„Du har altsaa Motor?“

„Ja, og den er til stor Nytte. Den er dernede,“ sagde han og pegede med Foden paa en Luge lige foran Rorpinden. „Varsko for Bommen. Nu vender vi.“ Jeg bukkede mig for at undgaa Storbommen, idet „Eileen“ gik gennem Vinden, og snart laa vi paa den anden Bov og jog hen over Bølgerne. „Ja, som jeg sagde, Motoren er ofte uundværkelig. Det er ingen Spøg at faa Stille og Taage i Kanalen. De forbandede store Skibe er ligeglade, om de løber een i Sænk.“

Han snakkede videre, fuldkommen lykkelig, mens jeg sad paa Dækket og prøvede at vænne mig til Kutterens Krængning snart til den ene og snart til den anden Side. Det var en Fornøjelse saaledes at fare af Sted over Havet, hvis Bølger var begyndt at blive hvidtoppede og nu og da lidt nærgaaende. Snart forsvandt Cornwalls smukke Kyst bag os, medens „Eileen“ duvede i Dønningerne fra Atlanterhavet.

Dette er imidlertid ikke en Beskrivelse af Glæderne ved Lystsejlad, men Beretningen om et Æventyr. George, som staar og kigger over min Skulder, vil have mig til at medtage alle Slags tekniske Detailler om de Kurser, vi styrede, Vind og Strøm og alt saadan noget. Det har jeg ingen Forstand paa. —



„Der ligger den,“ udbrød han og pegede paa en lille Kutter.



Da Tussmørket faldt paa, var vi i Nærheden af en lille Vig paa den anden Side Kap Lizard, hvor George sagde, vi kunde ligge fredeligt, hvis det ikke netop blæste en Orkan fra Vest. Det var blevet Stille ved Solnedgang, saa vi maatte bruge Motoren for at komme til vor Ankerplads.

Bøffen med Løg, som vi lidt efter sad ved i den lille Kahyt, var en udmærket Afslutning paa en glimrende Dag. Da den sidste Bid var forsvundet, tog George sin Pibe frem og tændte den.

„Først vaske op,“ beordrede han, „og saa skal vi høre, hvad den store Verden har at sige os.“

Den store Verden syntes umaadelig fjern og uvirkelig i denne afsides Krog, hvor den eneste Lyd, der hørtes, var Vandets sagte Plasken mod „Eileen“s Stævn, idet den svajede let for den indgaaende Strøm. Da Opvasken var overstaaet, vendte vi tilbage til Kahytten.

George gik straks hen til det, jeg havde antaget for en Skrivepult, tog Laaget af og blottede et kompliceret Arrangement af elektriske Apparater, Ruller, Afbrydere og meget andet, som jeg ikke havde mindste Kendskab til. De eneste Genstande, jeg genkendte, eller troede at genkende, var tre almindelige elektriske Lamper anbragt lodret paa et sortmalet Brædt, og da jeg saa nøjere til, viste det sig, at de ogsaa var anderledes end nogen, jeg tidligere havde set. Over Traaden i hver af dem var anbragt en lille Metalcylinder, aaben i begge Ender.

„Det er en udmærket Station,“ bemærkede George med Stolthed i Stemmen. „Jeg har selv lavet den — hver Stump.“

„Glimrende,“ sagde jeg fuld af Beundring. „Kan den ogsaa virke som traadløs Telefon?“ Jeg tænker, det var et dumt Spørgsmaal — jeg har ingen Forstand paa disse tekniske Mysterier — men George smilede blot overbærende.

„Jeg kan modtage alt, hvad der sendes ud i Rummet,“ sagde han. „Om et Øjeblik skal du faa det at høre.“ Han gav sig til at anbringe Traadruller i Opstandere og foretog smaa Forandringer med Apparatet, alt ganske uforstaaeligt for mig. „Kan du ogsaa afsende Meddelelser?“

„Jeg kan gøre det,“ svarede han, „saa skal jeg starte Motoren og sætte den i Forbindelse med Dynamo.“

„Lad os høre, hvad der ellers foregaar, mens vi venter,“ sagde han. „Har du Lyst til at høre, hvad Skibene siger?“

Jeg opfangede en Masse lavt tonede surrende Lyde, som idelig blev gentaget. — „Det er Morse-Signaler,“ forklarede George. „Der er en halv Snes Skibe, som taler samtidig; den, man hører tydeligst, kan ikke være mere end ti miles borte. Og nu begynder Landstationen, kan du høre, det er en hel anden Tone.“

Det var ejendommeligt at sidde i Kutterens lille Kahyt og høre disse Skibe tale sammen — uforstaaeligt for mig ganske vist — nogle af dem Hundreder af miles borte. George saa paa sit Uhr og drejede Stangen tilbage til dens oprindelige Stilling.

Skibenes Summen hørte øjeblikkelig op. I Stedet for kom den klare og tydelige Mandsstemme: —

„2 L. O. meddeler: „Der vil nu blive spillet en Violin Solo af Miss Sylvia Smith — Rubinsteins Sonate i F-Dur. Da vi har modtaget talrige Klager over Forstyrrelser under Koncerten, skal jeg anmode alle Tilhørerne om venligst at undersøge deres Apparater, inden Soloen begynder.“

For mig var det som et Eventyr at sidde om Bord i den lille Baad og overvære denne herlige Koncert; saa smuk og ren klang Violinens Tone, at man kunde tro, at Koncertgiveren var i Kahytten sammen med os, og saa havde Tonerne dog vandret Hundrede miles lydløst gennem Natten, til de mødte vort Luftnet.



Pludselig for vi op ved at høre en Stemme — et Nødskrig fra en Kvinde. »Hjælp! Hjælp!« raabte den. »Hjælp — Aah —.«

Nu tav Violinen, og 2 L. O. afbrød igen i tre Minutter.

„Vi har hidtil brugt korte Bølgelængder,“ sagde George, „lad os se, hvad der nu sker, hvis vi indstiller paa større Længder. Han erstattede de første Traadruller med nogle større og drejede igen paa forskellige Haandtag og Afbrydere.

Mine Øren fyldtes med en forvirret Blanding af høje Toner — som om en Masse Fløjter langt borte var ved at blive afstemt.

„Kan du høre Forskellen?“ spurgte George. Nu kom der en Række enslydende Toner hurtig gentaget. „Det er en af de transatlantiske Stationer, der sender. Man kan ikke faa fat i det — det bliver overført mekanisk. Der er Eiffel Taarnet. Nu skal vi høre, hvad Tyskland siger. Hør! Det er Königs-wusterhausen. Nu morser de! Der er ingen andre end London, der telefonerer paa denne Tid.“

„Er det den højeste Bølgelængde?“ spurgte jeg.

„Ih Nej! Der er Stationer, der arbejder med meget højere Bølgelængde. Jeg eksperimenterer tit . . . Vil du prøve?“ Han anbragte et Par endnu større Ruller. „Telefon bruges ikke paa disse Bølgelængder, de benyttes kun til transatlantisk Telegramtjeneste.“ Jeg opfangede nogle Fløjtelyde, der sikker var Morse-Signaler.

„Og er det det højeste, dit Apparat kan optage?“ spurgte jeg. —

„Nej. Jeg kan opfange alt indtil 35,000; men der er intet at lytte efter paa de Bølgelængder. Der er ingen, der bruger dem; Bordeaux er omtrent Grænsen. Men hvis du har Lyst, kan vi godt prøve. Vi kunde maaske faa en Meddelelse fra Mars,“ sagde han spøgende. Han foretog nogle Forandringer ved Apparatet. — Der var Dødsstilhed, Koncert, Skibenes Signaler, Königs-wusterhausen, Bordeaux — alt tav.



„Det var 25,000,“ sagde George, „vi prøver lidt højere.“ 28,000. Ikke en Lyd hørtes med Undtagelse af Vandets sagte Skulpen mod Fartøjet. Vægtstangen blev igen drejet. „30,000 — Hallo — hvad er det?“ Han saa paa mig i største Forundring. „Hør efter.“ „— Hallo — Hallo — Adler! R. H. Q. taler. Afdeling Q ønsker Deres Rapport.“ Stemmen var tydelig og klar.

„Hvad er R. H. Q.?“ spurgte jeg.

„Aner det ikke,“ svarede George. „Hør efter.“

En anden Stemme svarede paa Tysk. Vi opfattede ikke et Ord.

Den første Stemme talte igen.

„Hallo, Adler! Hent Mr. Maguire,“ sagde den i en irriteret Tone.

„Herr Maguire bringen!“ De sidste Ord paa daarlig Tysk lød som en Befaling.

„Ja, ja,“ svarede den anden Stemme. „Warten Sie nur.“

Der var et Øjebliks Tavshed.

„Hvad er det, vi har faaet fat i?“ spurgte jeg.

„Begriber det ikke,“ sagde George. „Det er højst usædvanligt at bruge denne Bølgelængde til Telefonering.“ Han stod og betragtede sit Apparat med rynkede Bryn. Pludselig for vi op ved at høre en ny Stemme — et Nødskrig fra en Kvinde!

„Hjælp! Hjælp!“ raabte den. „Hjælp — Aah —“ Stemmen hørte brat op, som om den talende blev revet væk fra Instrumentet.

Et hæst Udbrud fra George fik mig til at se paa ham. Han stirrede frem for sig med et forfærdet Udtryk i sit ærlige Ansigt. Samtidig forekom det mig, at jeg hørte en slæbende Lyd i Modtageren. Men det var Georges mærkværdige Udtryk, der gjorde Indtryk paa mig. — „Nej, det er umuligt,“ mumlede han. Inden jeg kunde faa spurt ham, hvad det var, der var umuligt, hørtes en Mandsstemme tale helt forskellig fra den, vi hidtil havde hørt.

„Hallo — R. H. Q.?“ Saa lød det, som om han drejede sit Hoved halvt bort mod nogen bag sig. „Før hende bort! Bind hende fast til et eller andet! Hvordan er hun kommet løs?“ Stemmen var nu igen tydelig i Telefonen. „Hallo — R. H. Q.! Maguire her! Er det Cassidy?“

„Ja,“ svarede den første Stemme. „Lad mig høre Deres Rapport!“

„Alt i Orden. Fem Tusind Rifler, halvtreds Maskingevæbner, en Million S. A. A. og hundrede Kasser Granater landsat paa det aftalte Sted. Overleveret til Kaptajn Flanagan. Ingen Ubehageligheder. Gik til Søs igen Klokker seks.“

„Godt! Hør, Maguire, hvad var det for en Kvinde, der skreg lige nu?“

„Aa, det er et Gidsel! Nogle af Folkene slap i Land og afbrændte et stort Hus i Nærheden, tilhørte en Fristatsmand. Det lykkedes mig at frelse Pigebarnet.“

„Hun lod ikke til at være særlig taknemmelig,“ Stemmen lød kynisk. „Jeg bliver nødt til at indberette Sagen. Hvad er hendes Navn?“

„Conolly.“

„Gud i Himlen!“ Jeg saa hen paa George. Han var sprunget op og stod og rystede over hele Kroppen. Hans Ansigt var askegraat, og han stirrede som forstenet paa Kahyttens Væg. „Du godeste Gud! Hørte du det? Hysh!“ Han standsede mit Udbrud med en Bevægelse af sin rystende Haand.

Den fjerne Samtale blev fortsat.

„Hvad var Navnet?“

„Conolly — Eileen Conolly. Jeg har Beviser for at, hun er paa Fjendens Side. Faderen var James Conolly.“

George udstødte et hæst Skrig og sank om paa Sofaen,

som om han ikke længere kunde holde sig oprejst. Udtrykket i hans Ansigt forfærdede mig.

„Hvad blev der af ham?“

„Han er død,“ lød Svaret med en modbydelig Latter. „Folkene brændte ham inde sammen med Huset.“

„En Fristatsmand — siger De?“

„Ja! Det er een mindre i alle Tilfælde!“

„Jeg rapporterer Sagen. Behold Deres Fange, til De faar nærmere Ordre. Fortsæt Rejsen til Hamburg og indtag ny Ladning. Godnat!“

„Godnat!“

Samtalen var forbi — der var ganske stille. Jeg vendte mig om mod George. Hans Ansigt var fortrukket, Øjnene stirrede vildt ud i Rummet.

„Det er hende,“ sagde han, „det er Eileen!“

„Men hvem er Eileen?“ spurgte jeg uforstaaende. „Er det —?“ og saa gik det pludselig op for mig — min Søsters Veninde! Eileen Conolly, naturligvis!

Det var Navnet paa Georges Kutter!

„Gud Fader,“ sagde jeg dæmpet, „jeg anede ikke, gamle Ven, at der var noget alvorligt mellem Jer!“

„Det er der heller ikke,“ bed han mig af. „Hun gav mig en Kurv i Vinter! Aa, du godeste Gud,“ vedblev han. „Eileen, Eileen i Hænderne paa de Banditter!“

Han rejste sig, rev Apparatet af Hovedet og begyndte at gaa frem og tilbage paa den Smule Gulvplads, der var mellem Bordet og Kahytvæggen, med Hænderne presset mod Tindingerne. „Jeg tror, jeg bliver vanvittig!“

„Hvad er det egentlig, der er sket?“

„Hvad der er sket?“ Han saa irriteret paa mig. „Du maa jo være gal, Menneske! Det er en tysk Transportdamper, der har bragt Vaaben til Irland, fragtet af Oprørspartiet. Maguire er deres Agent om Bord — og den forbandede Slynge har foretaget Plyndringer paa egen Haand!“ Han greb ud i Luftten med begge Hænder. „Kunde jeg bare faa fat paa ham!“

Saa vendte han sig pludselig om og stirrede paa mig.

„Herregud, Dickie, sid nu ikke der som en Mumie! Noget maa der gøres, find paa noget!“ Han var som en gal Mand.

„Ja — men hvad kan vi gøre?“ spurgte jeg.

„Det maa Guderne vide!“ sagde han fortvivlet og skjulte Hovedet i sine Hænder.

Det var mig, der brød Tavsheden.

„George,“ sagde jeg saa roligt, som det var mig muligt, for ogsaa jeg skælvede af Ophidselse, „hvis vi skal finde paa noget, maa vi tage os sammen. Der hører en klar Hjerne til at klare denne Sag.“

Han saa op. „Du har Ret, Dickie,“ sagde han. Han var dødbleg og rystede over hele Kroppen.

Jeg halede en Flaske Whisky op af min Kuffert og skænkede noget op til ham i et Glas.

„Her,“ sagde jeg, „drik det og se at blive rolig!“

Han rejste sig og tømte Glasset i eet Drag. Saa gik han hen til det traadløse Apparat og tog Hovedtelefonen paa.

„Intet!“ sagde han. „De har brudt af. Jeg troede —“ Han sagde ikke, hvad det var, han troede, men det var ikke svært for mig at gætte. Den unge Piges rædselsslagne Stemme lød endnu i mine Øren.

Han stirrede fortvivlet paa mig.

„For Guds Skyld, sig noget, Dickie!“ brast det ud af ham.

„Jeg prøver paa at samle mine Tanker,“ svarede jeg. „Selv om det er klart for dig — er jeg ikke helt med. Der er vel ingen Tvivl om, at det var et Skib, der talte?“

„Med Hamburg som Maal — hørte du ikke det?“ sagde han utaalmodigt.



„Godt. Hvor omtrent befinder det sig nu?“

Han gik hen og tog et Kort ud af Vægskabet; det var et Kort over Irlands Sydkyst, der var en Plet, der tydeligt bar Mærke af Georges Finger, det var det Sted, hvor den unge Pige havde sit Hjem. Jeg sagde ikke noget. Han saa op paa Uhret.

„Nu er Klokken ni,“ sagde han. „De afsejlede Klokken seks. Tre Timer altsaa. Det er sandsynligvis et hurtiggaaende Skib; lad os sige tolv Knob. Med Kurs mod Hamburg maa det være omtrent her.“ Han anbragte sin Finger paa Kortet.

„Hvorlangt er det herfra?“ spurgte jeg.

„Jeg antager en hundrede og tres miles.“

„Det vil passere tæt forbi os?“

„Ja.“ Han tænkte sig om et Øjeblik. „Ved Titiden i Morgen, hvis det løber med tolv Knobs Fart — og ved Ettiden, hvis det gør ti Knob. Men“ — han saa op fra Kortet — „hvordan Fanden skal vi standse det? Det er jo ingen Torpedobaad, vi sejler med.“

„Nej,“ sagde jeg og fik pludselig en Idé, „men der er mange Torpedobaade i Plymouth. Kan vi ikke sætte os i Forbindelse med Myndighederne. De kan i alle Tilfælde standse Skibet.“

George rynkede Panden.

„Det er let nok at komme i Forbindelse med Myndighederne,“ sagde han, „men det vil næppe nytte os noget. Dette er en Sag, der angaar Irland — og hvem bryder sig om Irlænderne i denne Tid? Jeg tror ikke, den britiske Regering vilde blande sig deri, de vil helst lade Irlænderne passe sig selv og være fri for Vrøvl.“

Sagen lod til at være haabløs.

„Det er til at fortvivle over!“ sagde George. „Men jeg maa have hende væk fra det Skib!“

Han lyttede igen, og jeg fulgte hans Eksempel og tog ogsaa Apparatet paa Hovedet. Den eneste Lyd, vi hørte, var Tovværket, der slog mod Masterne oven over os.

„Mon det er ved at blæse op?“ spurgte jeg uroligt.

George svarede ikke. Han var kun optaget af at lytte. Jeg tænkte paa Skibet, der laa hundrede og tres miles fra os. „Bind hende fast til et eller andet!“ Den brutale Befaling lød stadigt for mine Øren, og jeg grundede over, hvor i Skibet de holdt hende fangen.

„Jeg gad vide, hvordan Miss Connolly kom hen til det traadløse Apparat?“ sagde jeg højt.

„Hun rev sig løs,“ sagde George kort, „hørte du ikke den Slynge sige det? Jeg antager, hun har holdt sig skjult et eller andet Sted i Nærheden af Radiorummet og hørte Tyskeren telefonere. Da han gik ud for at hente Maguire, er hun styrtet ind til Apparatet og har raabt om Hjælp. Jeg synes ikke, det er videre indviklet.“ Han saa foragteligt paa mig. „Jeg kan se hende gøre det.“

„Men hvorfor telefonerede de paa almindeligt Sprog i Stedet for at anvende Morse?“ spurgte jeg uforknytt.

„Aa — kom ikke med alle de dumme Spørgsmaal!“ George saa ud, som om han havde Lyst til at slaa mig. „Hvorfor skulde de ikke bruge almindeligt Sprog? De var paa en Bølgelængde, der aldrig benyttes, der var ingen Sandsynlighed for, at nogen vilde lytte. Kan du høre noget nu? Det kan jeg heller ikke! Det er ingen Nytte til at anvende Morse, naar de ikke bruger Kode. Enhver kan opfange Morsetegn. Det er mest praktisk at tale lige ud, saa undgaas Misforstaaelser. Du maa hellere lægge dit Hoved i Blød, Dickie, og finde paa en Plan i Stedet for at plage mig med Spørgsmaal, der ikke angaar Sagen.“

Jeg ved ikke, hvorlænge vi sad der i Kabytten i fuldkommen Tavshed og tænkte, før jeg fik et Indfald.

„George,“ sagde jeg, „kan du ikke tale med Skibet?“

„Tale med Skibet?“ Han saa forbavset paa mig.

„Ja.“ Jeg var pludselig Fyr og Flamme. „Sæt dig i Forbindelse med Skibet — nar dem — giv dem Ordre til at udlevere Fangen til os. Skibet passerer jo tæt forbi os i Morgen Formiddag.“

Han sprang op med en saadan Voldsomhed, at han slog Hovedet mod Kabytsloftet.

„Det var en glimrende Idé, Dickie!“ raabte han. Han rev Apparatet af Hovedet. „Bliv ved med at lytte! Jeg gaar op og sætter Motoren i Gang.“

„Vent et Øjeblik, George,“ sagde jeg. „Lad for Himlens Skyld være med at telefonere nu. Disse Mennesker i Irland lytter maaske. Vi bryder os ikke om, at de skal blande sig i Sagen, lad os vente til efter Midnat — saa er de gaaet i Seng, og der er sikkert Vagt ved den Traadløse paa Skibet hele Natten.“

„Dickie,“ sagde han beundrende, „du er et Geni!“ Han saa paa Uhret. „To Timer! Men“ — han saa fortvivlet over paa mig — „hvordan skal vi faa Ende paa de to Timer? Jeg bliver gal!“

„Vist gør du ej!“ sagde jeg bestemt. Jeg fiskede et Spil Kort op af min Kuffert. „Skænk os en Whisky og lad os tage et Spil Piquet.“

„Ja, lad os det,“ sagde han eftergivende. „Men behold Hovedtelefonen paa, lad os ikke gaa Glip af noget som helst.“

De næste to Timer var endeløse — vi sad der og lyttede anspændt og spillede det kedeligste Spil, jeg nogen Sinde i mit Liv har været med til. Der var lange Mellemrum mellem Spillene — snart lyttede vi — og snart fortalte han kejtet og genert om sine Følelser for denne unge Pige. Hun var for ham det eneste her i Livet. „Det var kun naturligt, at hun ikke vilde gifte sig med en som mig.“ Og da han ikke kunde faa hende, havde han tabt Interessen for Verden og havde begivet sig om Bord i sin Yacht.

„Hvis du nogen Sinde bliver forelsket, Dickie,“ sagde han og saa paa mig med sine ærlige Øjne, „saa vil du forstaa, at man trænger til at være alene. Jeg bad dig kun, fordi du kendte hende og kunde tale om hende.“

„Tusind Tak!“ sagde jeg ironisk.

Ovenover slog Tovværket mod Masterne.

„Jeg er bange for, at vi faar daarligt Vejr i Morgen,“ sagde George og saa paa Barometeret.

Vi fortsatte med vort kedsommelige Spil. „Hun gifter sig aldrig med mig,“ sagde George med nedbrudt Røst.

„Det er dig, der skal spille ud,“ sagde jeg.

Vi var midt i et Spil, da han pludselig smed Kortene paa Bordet.

„Midnat! Gud være lovet! Nu kan vi tage fat.“ Og han forsvandt som et Lyn ud af Kabytten.

Et Øjeblik efter hørte jeg Motoren snurre, og en kvælende Lugt af Petroleum trængte ind i Kabytten. George vendte tilbage, optaget af at tørre sine Hænder i en Tot Tvist.

Han gik hen til det traadløse Apparat, skruede et Talerør paa og drejede paa forskellige Haandtag og Kontakter; saa satte han sig ned og tog Hovedtelefonen paa igen. Jeg satte mig ved Siden af ham — parat til at lytte, mens mit Hjerte bankede højt af Spænding.

„Hallo, Adler! Hallo — Adler!“ Han bøjede sig frem og talte ind i Røret. Jeg kunde se Sveden springe frem paa hans Pande i klare Draaber. „Hallo, Adler!“ Han gjorde klar til at modtage Svar.

Der kom intet Svar. George saa paa mig — jeg kunde læse hans Tanker. Hvis der nu ikke var nogen, der lyttede om Bord paa Skibet!



„Hallo — Adler! Adler! Adler!“ Han drejede igen paa Kontakten, der satte os i Stand til at modtage Svar.

Det kom — og med en Styrke og Klarhed, der forbavsede os begge.

„Ja — ja, Adler — ja! Wer ist es?“

„Adler — R. H. Q., der taler. Hent Mr. Maguire, Herr Maguire bringen!“ Han vendte sig om til mig og hviskede: „Hvad hedder straks?“ „Sofort — augenblicklich!“ hviskede jeg tilbage.

„Sofort! Augenblicklich!“ kommanderede han ind i Tragten.

„Ja — ja — han sover — jeg gaar at vække ham,“ lød Svaret ganske tydeligt.

Vi ventede i Tavshed i flere Minutter.

Saa lød der en gnaven, arrig Stemme.

„Hallo — Hallo — Hvem er det, der taler?“

Georges Ansigt var haardt og fortrukket, da han bøjede sig frem for at svare.

„R. H. Q.,” svarede han skarpt og bydende. „Er det Maguire?“

„Ja. Er det Cassidy?“

„Nej, det er ikke.“ George talte med en haard, kommanderende Stemme. „Det er Underretningsdepartementet, der taler. Afdeling Q meddeler, at De har en Fange om Bord — en Miss Conolly. H. Q. ønsker hurtigst muligt at afhøre hende. En meget vigtig Fange. Hun skal udleveres snarest muligt — og indtil da er De personlig ansvarlig for hendes Sikkerhed.“

„Aa —“ Maguires Stemme lød skuffet — „skal vi sejle tilbage?“

„Nej! Hvad Tid passerer De Kap Lizard i Morgen?“

„Det ved jeg ikke!“

„Gaa op og spørg Kaptajnen!“

Der fulgte en Pause, hvor vi ikke hørte anden Lyd end Motorens Stønnen.

„Ved Ellevetiden!“ sagde Stemmen pludseligt.

„Godt! Sig til Kaptajnen, at han skal gaa tæt ind til Lizard. Der vil De møde en lille Yacht med Signalflagene R. H. Q. hejst. Svar med samme Flag og send Deres Fange om Bord i den.“

„Til hvem er det, hun skal udleveres?“

„Til vore Agenter. Alt er ordnet, det eneste, De har at gøre, er at adlyde Ordre. Vær saa god at gentage Ordren!“ Stemmen gentog Ordren.

„Godt,“ sagde George. „Husk, at De under ingen Omstændigheder sejler forbi Yachten; det vil faa meget alvorlige Følger, og De vil blive draget til Ansvar derfor. Godnat!“

„Godnat!“

Tavshed.

George vendte sig om til mig.

„Nu maa vi holde Vagt, til det bliver Morgen!“ sagde han.

Vi blev enige om at skiftes til at holde Vagt ved det traadløse Apparat — og George skulde begynde. Dødrått rullede jeg mig ind i et Tæppe, lagde mig paa Sofaen og faldt øjeblikkelig i Søvn.

Da jeg vaagnede, skinnede Dagslyset ind gennem Sky-lightet, og George var borte. Motoren snurrede, og Skibet rullede voldsomt fra den ene Side til den anden; jeg kunde høre Bølgerne slaa hen over Dækket. Med Besvær kravlede jeg op paa Dækket. George sad ved Roret iført Olietøj, han havde stadig Apparatet paa Hovedet, de lange Ledninger førte ned til det traadløse Apparat. Der var ingen Sejl oppe, det gik for Motoren alene.

„Vejret er blevet værre,“ sagde han. „Jeg var nødt til at



Der var ingen Tid at betænke sig, de løftede den unge Pige op, og jeg modtog hende om Bord, hvor hun faldt halvt bevidstløs sammen.

gaa herop. Ikke et Ord fra „Adler“. Tag Roret, jeg vil se at faa sat et Sejl.“

En kraftig Vestenvind drev Regnen henover det oprørte Hav. Kap Lizard laa indhyllet i Taage langt forude. Da George med noget Besvær havde klodsrebet Sejlet og surret Roret, standsede han Motoren, og vi gik ned i Kahytten for at faa noget at spise.

Hans Ansigt var blegt og fortrukket med sorte Ringe under Øjnene, han havde ikke lukket et Øje hele Natten.

„Der var ingen Grund til at vække dig,“ sagde han, „jeg kunde alligevel ikke sove.“

Det var drøjt at faa Tiden til at gaa, mens vi ventede paa Skibet. George laante mig en Oliekappe, og med Apparatet paa Hovedet sad jeg paa Kahytstrappen og talte med ham, mens han styrede.

Vi krydsede frem og tilbage udfor Kap Lizard med vore tre Signalflag smældende for Vinden, mens Bølgerne slog ind over Dækket og Regnen skyllede ned.

„Der har vi den!“ raabte George pludselig.

Frem af Taagen gled en lille, medtaget Lastdamper med den sorte Røg væltende frem over Boven. Jeg stod paa det øverste Trin af Kahytstrappen og saa de tre Signalflag blive hejst under dens Signal-Raa.

George lagde Roret ned og krydsede henimod den for at komme i Læ af den.

„Nu stopper den!“ sagde George. „Se engang! De er ved at gøre en Baad klar!“ Jeg kunde se nogle Skikkelser arbejde ved Daviderne.

„Der er Eileen!“



Georges Øjne var skarpere end mine, men nu fik jeg ogsaa Øje paa en indhyllet Skikkelse, der, ledsaget af to Mænd, gik hen over Dækket og blev hjulpet op i Baaden. Aandeløse af Spænding saa vi Baaden blive firet ned i Vandet.

„Nu kommer de!“

Fire Mand roede alt, hvad de kunde, og langsomt kom Baaden nærmere, det ene Øjeblik var den ude af Syne for i næste at vise sig paa Kammen af en stor Bølge. I Agterstavnene sad to Skikkelser, den ene af dem maatte være den unge Pige. Da Baaden var kommet halvvejs henimod os, lød der pludselig en Stemme lige ind i mit Øre.

„Hallo, Adler! Hallo, Adler!“

I min Iver for at følge Baaden havde jeg glemt Telefonen paa mit Hoved.

„Hallo, Adler!“

Han saa paa mig uden at sige noget. Der kom et haardt Udtryk i hans Ansigt, mens han med Øjet maalte Afstanden mellem os og Baaden.

„Ja, ja, Adler! Wer ist es?“ lød Svaret.

„R. H. Q. Hvor er Mr. Maguire?“

„Herr Maguire — er i Baaden.“

„Baaden? Hvad mener De? Jeg ønsker at tale med ham. Send straks Bud efter ham! Sig til ham, at der er Ordre angaaende hans Fange.“

Den anden Stemme begyndte paa en Forklaring paa daarlignende Engelsk.

„Bryd dig bare ikke om, hvad de siger,“ raabte George. „Tag Apparatet af og kom herhen og hjælp med at faa hende op af Baaden. Jeg kan ikke slippe Roret.“

— — —

Jeg gjorde, som han sagde, og den interessante Samtale mellem R. H. Q. og Adler blev brat afbrudt. Jeg saa en Skikkelse styrte ud af Radio-Rummet paa „Adler“ og løbe op til Officeren paa Broen. Et Øjeblik efter begyndte Skibets Skrue

at gaa rundt, og Røgen steg op af dets Skorsten. Sirenen melankolske Hyl lød hen til os.

„De har opdaget, at vi har narret dem, George,“ raabte jeg forfærdet.

„Ja, hvad saa?“ sagde han. Nu er det for sent! Vær parat til at hale hende om Bord!“

Baaden var tæt ved os. Mændene var holdt op med at ro og saa tilbage mod Skibet forvirrede over Signalet. Vi kastede et Tov ned til dem, og en Mand greb fat i det. Atter lød Damprens Sirene højt og gennemtrængende. Den styrede nu lige henimod os.

„Der er ikke noget i Vejen,“ raabte jeg til Manden i Agterstavnene. „Der er en Torpedojager i Farvandet, det er det hele. De vil have, at De skal komme tilbage saa hurtigt som muligt. Lad os faa Pigebarnet herop.“

Der var ingen Tid til at betænke sig, de løftede den unge Pige op, og jeg modtog hende om Bord, hvor hun faldt bevidstløs sammen paa Dækket.

„Klar!“ raabte jeg, men George havde allerede sat Motoren paa fuld Kraft, lagde Roret op, og Yachten drejede rundt som en Top. Jeg hørte akkurat et vredt Raab fra Baadens Besætning, og saa var den langt agterude.

Damperen styrede hen imod os, som om den vilde løbe os ned, mens Sirenen tudede rasende og ustandseligt.

„Den bryder vi os ikke om,“ raabte George, mens Kutteren fløj af Sted for Vinden. „Det vil tage den mindst en halv Time at samle Baadens Besætning op, og saa er vi langt borte. Tag dig af hende!“

Jeg bøjede mig ned over den unge Pige. Hun laa sammen-sunken paa Dækket og stirrede paa mig med et Ansigt, der var ligblegt af Rædsel. Saa saa hun paa Manden ved Roret.

„George!“ raabte hun.

Bagved os var „Adler“ forsvundet i Taagen. „Eileen“ forandrede Kurs og fløj af Sted for at komme i Sikkerhed.

Direktør Graaes nye Lystyacht



— Nu, da jeg efter 40 Aars Forretningsliv i London har trukket mig tilbage til Privatlivet, siger Direktør *Valdemar Graae*, tilbringer jeg min meste Tid om Bord paa mit nye Motorskib „Anna Marie“. Jeg regner, at vi, min Hustru og jeg, bor paa „Anna Marie“ de 7 af Aarets 12 Maaneder. Jo, denne Baad holder nok Resten af min Tid ud — det er da endelig heller ikke længe siden, den blev leveret mig fra Thornycroft Værftet i Southampton. Jeg elsker Søen og alt, hvad der hører den til, baade de drøje og de mindre drøje Tørne.

„Anna Marie“ har 15 Mands Besætning. Overalt er der den mest gennemtænkte og komfortable Udstyrelse, Kølerum,

Centralvarme-Anlæg, Badeværelser, Køjepladser til 7 Gæster en Spisesalon til 16 Personer og et drawing room holdt i rene, varme Farver. Under Prøveturen gjorde den godt 12 Knob. Men 11 Knob er dens „økonomiske Fart“. Maskinen er paa 500 Hestekræfter, og „Anna Marie“ er bygget med Atlanterhavssejlad for Øje.

75 Aar.



En af Havnens kendte Skikkelser, *Jørgen Berg*, Indehaveren af Skibsvagt-Bureauet, Hindegade 5, fyldte 20. Juli 75 Aar. Han er født i Nidaros, men kom for mere end et halvt Aarhundrede siden til Danmark. I 1914 startede han det Bureau for Nattevagt i Skibe, som han stadig leder, og han har i Aarenes Løb udvidet sin Virksomhed, saa han nu betjener langt de fleste større Skibe, som anløber København. Trods sine 75 Aar kan Hr. Berg glæde sig ved et godt Helbred og fuld Arbejdskraft, og i Havnen, hvor han daglig færdes, og hvor han er en velkendt Mand, har han skaffet sig mange Venner ved sin ligefremme og hjertelige Optræden.

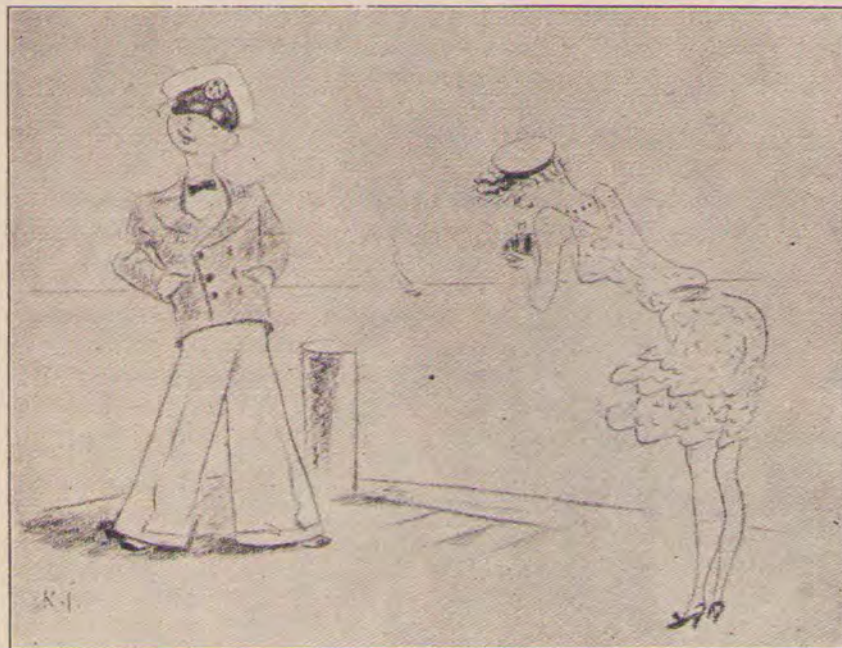
Havet giver igen.

Liget af Kaptajn *Johan Olsen*, Nexø, der i Efteraaret gik til Bunds med sit Skib, Skonnerten „Lilly“ af Rønne, er nu drevet i Land paa Bogø.



En Landkrabbes Bekendelser

Jeg maa bekende, jeg er ikke nogen rigtig Sømand og ikke Sejlsportsmand, omendskønt jeg en Gang har ladet mig fotografere med en K.D.Y.-Kasket. Der er mange, der er gaaet ind i K.D.Y. bare for Kasketens Skyld, for man ser saa flot ud, og Pigerne kan saa godt lide det, naar man ser



... jeg er en Gang bleven fotografert med K.D.Y.-Kasket paa.

smart ud. — Jeg elsker Søen, men ikke naar den stormer vildt. Der findes Mennesker, som altid bliver daarlige paa et Skib eller i et Jernbanetog, og til disse forfærdeligt ynkværdige Mennesker kan man regne mig. Mange er de Ture, som totalt er bleven spoleret af mit sørgelige Helbred. Derfor er det egentlig forkert af mig at skrive om Sejlsport, men eftersom jeg elsker Søen paa Afstand og desuden har været om Bord paa flere store Baade, naar de har ligget i Havn, og drukket Whisky og spillet Grammofon, endda til Solen stod op, og Pigerne sov ind mod min Skulder, saa føler jeg mig draget til Sejlsportens kække Repræsentanter. Deres glade Humør, deres gæstfri Væsen, deres sprudlende Livsglæde har altid vakt min Beundring. Nu er det sagt!

Jeg kan desuden en god Vits om Sejlsport. Er der nogen, som har hørt den før, bedes de række Haanden i Vejret: „Tænk, at de sejler i Modvind, naar der findes Medvind!“

Jeg fik en Indbydelse til en Tur med Familie, der havde en Sekser. Eftersom Vandet laa som et Spejl, tænkte jeg, der skulde ikke være nogen Risiko. Glad som en Laks i Springetiden sprang jeg om Bord og kysede de sødeste af Pigerne samt sagde, det var en herlig Dag, og at jeg var født til Søsens Liv. Vi tog af Sted. Selv sad jeg ved Rorpinden. Solen gassede, og Pigerne filmede. Det var en Lyst at leve. Det varede imidlertid ikke længe, før en stor, sort Sky tittede op, og Vinden tiltog i Styrke. Da

vendte Baadens Ejer sig til mig og tog selv Roret. Pigerne skrattede, da jeg skulde gaa frem til Masten og gøre en Snøre fast, som havde løsnet sig. Jeg ved ikke, om det hedder Snøre, nuvel, jeg balancerede frem til Masten uden at dejse og tog fat i Snøren. Der fandtes imidlertid ikke noget at gøre den fast i. Nu var gode Raad dyre, som der staar i spændende Romaner, men jeg fandt paa Raad og løsgjorde hastigt en af de andre Snører, for at en Knap kunde blive ledig til min Snøre. Men det skulde jeg ikke have gjort, thi da brasede hele Storsejlet ned med et vældigt Brag, og Pigerne skrattede endnu mere af mig. Det vil sige de, som kunde skratte. De andre laa under Sejlet. Da satte man mig i Land paa Hveen og sejlede fra mig. Jeg havde gjort mig umulig. Der sad jeg flere Timer og syntes, at sejlede Mennesker er besynderlige. Senere har jeg forstaaet, at det var mig, der var besynderlig. Og siden da har det været sparsomt med Sejlture.

Gerne spiser jeg paa en Sejler, naar den ligger i Havn, og med Stolthed læser jeg om Regattaer og „Rita“ og danske Sejre.

Men naar det begynder at gyngede ... saa er man færdig med mig.

Saa foretrækker jeg aligevel en Rotor i Sortedamssøen. Der er jeg absolut søstærk.

De plejer at spørge mig om Bord: „Hvor bred er Ækvator?“ Som om jeg vidste det.

Jeg har virkelig aldrig „sejlet paa Linien“, som det saa smukt hedder. Jeg gaar overhovedet aldrig over Stregen.

Men naar man endelig spørger mig, saa maa jeg sige, at jeg antager da, at Ækvator er saa bred, saa man kan se den ... som f. Eks. en gul Færdselsstreg paa Strøget, hvor Færdselsbetjenten staar og siger „Stop“.

Kar de Momme.



Og Pigerne — de lo og fniste, medens man lod mig sidde paa Hveen.



Blinde Passagerer over Bord.

Føreren af den græske Damer „Theodores Galakis“ blev saa rasende over at opdage, at tre Spaniere havde sneget sig om Bord i hans Skib i Huelva i Spanien for at komme til Grækenland, at han gav Besætningen Ordre til at kaste dem over Bord. Hans Befaling blev adlydt, og kun paa hans Hustrus indtrængende Bønner lod han derefter en Baad sætte i Vandet. Den ene af dem var imidlertid gaaet til Bunds og druknet, men de to andre blev bjerget. Kaptajnen tilbød de to Reddede store Pengegaver for at de skulde tie stille om Affæren.

Sømand Sørensens sælsomme Sejlads.

Arbejdsløs Sømand Sørensen vilde forcere Lillebælt i en Tønde, som skulde indrettes saaledes, at han ved at kravle rundt inden i den kunde sætte den i en rullende Bevægelse fremad. Den 9. Juli iværksatte Sørensen sit mærkelige Fore-

havende, idet han steg i Tønden paa Aarøs Strandbred og kækt gav sig Elementerne i Vold. Han havde gjort sig det saa bekvemt som muligt paa den begrænsede Plads og medbragte af Proviant 4 Stykker Smørrebrød samt et Par Haderslev-Pilsnere. Maalet var Assens, men med nogen Bekymring saa de forsamlede Aarø-Boere, at Tønden i den stærke Strøm med rivende Fart drev sydpaa. Tidligt paa Eftermiddagen strandede Tønden ved et Badested et Par Mil syd for Assens, hvor Gæsterne fik sig en virkelig Overraskelse, da de saa den stærkt fortunlede Sømand Sørensen kravle ud. Han blev naturligvis fejret som en anden Lindberg og har isvrigt allerede bebudet, at han godt kunde tænke sig en Tur over Atlanten.

Havne-Arbejde til 7 Mill. Kr.

Frankrigs store Atlanterhavshavn Cherbourg er i Gang

med en Række meget store Udvidelser. Vanskeligheden er, at Tidevandet gør sig saa stærkt gældende. Der er 6 à 7 Meters Forskel paa Vandstanden ved Høj- og Lavvande. Havneledelsen vil nu gerne sørge for, at de store amerikanske Rutedampere med op til 12 à 13 Meter Dybtgaaende skal være vis paa altid at kunne komme til Bolværk. Derfor maa der nu bygges en Kajmur i 20 Meters Dybde. Det bliver den dybeste Kajmur i Verden, og det Arbejde skal nu udføres af det danske Firma Christiani & Nielsen.

Den dybe Kaj vil koste 10,000 Kr. pr. løbende Meter. Det er jo store Omkostninger i Sammenligning med, hvad det koster her i Landet. Den Kajmur, Firmaet snart skal bygge her i Københavns Havn, kommer kun til at koste 1500 Kr. pr. løbende Meter.

Arbejdet vil vare tre Aar. Selv om de fleste Arbejdere naturligvis er franske, er Ledelsen dansk. Der beskæftiges dog ogsaa en Del danske Haandværkere.



Redningsmændene.



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

GARDNER
RAAOLIE MOTORER.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

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.

Fiskeskipperforeningen, 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.

Sømændenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.

Hvad Lystyachter koster.

Amerikas Præsident, Mr. Hoover, gav straks ved sin Tiltræden Afkald paa Fornøjelsen af at disponere over Præsident-yachten. Han fik nemlig at vide, at det kostede 300,000 Dollars om Aaret i Driftsomkostninger at sejle med den. Den gamle Pierpont Morgan skal have sagt om Lystyachter, at den, der behøver at spørge om, hvad det koster, aldrig maa anskaffe en Yacht. En Yachtarkitekt i New York oplyser om Harrison Williams' nye „Warrior“, at dens Brændselskonto vil blive paa 60,000 Dollars om Aaret, mens Lønningerne vil blive paa 200,000 Dollars. De to Konti udgør knapt Halvdelen af Yachtens Driftsomkostninger. Henry Ford har været Yachtman, men blev hurtig ked af det. Det var for dyrt. Han solgte sit Skib, og Yachtens nye Ejer, Mr. Andrews, oplyser, at dens Driftsomkostninger i Fjor var paa 137,300 Dollars. Forhaabentlig er det noget billigere at sejle med Motoryacht i Danmark.

Det nye Kongeskib.

Paa Orlogsværftet er man nu ved at tage fat paa Bygningen af det nye Kongeskib, som skal træde i Stedet for „Dannebrog“, der nu har passeret de halvt Hundrede Aar, og som med sine Hjulskasser jo unægtelig ogsaa virker lidt antikveret. Det nye Skib skal være færdigt i Løbet af 1931.

Det nye Skibs Længde bliver 74,5 Meter, Bredden 10,4 Meter og Deplacementet 1200 Tons. „Dannebrog“s Deplacement er 1100 Tons.

Medens det gamle Skib kun havde to Dæk, faar det nye tre, nemlig et gennemgaaende Hoveddæk og over dette i 4/5 af Skibets Længde et Overbygnings- eller Promenadedæk. Underst er Kahytisdækket.

Paa Kahytisdækket agtes indrettet Soveværelser til Kongen og Dronningen og den kongelige Familie, og i Dækshusets agterste Del bliver der en stor Opholdssalon med tilstødende Arbejdsværelser og en Veranda. Adgangen til disse Rum sker fra en rummelig Vestibule, der staar i direkte Forbindelse med en lukket Promenadegang mellem Hoved- og Overbygningsdækket. Den forbinder For- og Agterskibets Beboelser.

Spisesalonen findes paa Overbygningsdækket foran Maskinrummet. Foran denne og i forreste Dækshus under Kommandobroen bliver der Beboelse for Kongens Følge og for Skibets Officerer.

At Maskinen bliver af Burmeister & Wains Fabrikat er det næsten overflødig at bemærke. Den bestaar af to 8-cylindrede Dieselmotorer af den nye Totakts-Type og to Dieseldynamoer til det elektriske Hjælpemaskineri paa Dækket som i Maskinen. Skibets Opvarmning og Varmtvandsforsyning besørjes ved en oliefyret Kedel. De to Dieselmotorer faar til sammen 1300 Hestes Kraft og skal kunne give Skibet en Fart af 14 Knob, omtrent svarende til, hvad vore Amerikadampere gaar.

Til Skibets Bygning er der af Rigsdagen bevilget 1,3 Millioner Kroner.

Dansk Sømand, der blev Millionær.

Medens Peter Thomsen, der nu er Indehaver af et af de største Clothing-Houses i U.S.A., som Matros arbejdede i Navy-Yarden i Philadelphia, lagde Officererne Mærke til, at hans smaa Sønner altid var iført noget klædeligt og fikst Sømandstøj. De anmodede da Mrs. Thomsen, om hun ikke kunde sy saadant et Sæt Tøj til deres Børn.

Mrs. Thomsen var villig og fiks paa Fingrene, hun syede baade et halvt og et helt Dusin Kadettøj. Men Efterspørgslen blev for stor, og saa — Ja, saa blev *det*, som kun var tænkt som en venlig Tjeneste eller Villighed, om man vil, sat i System med det Resultat, at den brave, danske Matros Peter Thomsen blev til den amerikanske Millionær Mr. Pete Thompson.

Men hvert Aar kommer han her til Danmark, ikke i sin Familiebaad, nej, den ligger her hele Aaret rundt, men om Foraaret bliver den rigget til og gjort sejklar, og med Stjernebanneret vajende fra Agterstævnen sejler Mr. Thompson rundt med sin Familie i de Farvande, han elsker højt paa Jorden; thi ingen Steder er Vandet saa friskt og Himlen saa blaa, som hvor han lærte at tygge sin første Skraa.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

Alle Annoncer modtages gennem Vikings Annoncebureau, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

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.)
1 50529 (udenfor Kontortid)
1 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

D'Herrer Hovmestre anbefales vor Leverpostej

(Anbefalet af Læger)
JENS PAULSEN, Svanemosegaardsvej 9

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



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

STUART
LYSANLÆG.

Chicago Herremagasin, Gothersgade 33

Alle søfarende ekviperes bedst og billigst i

Chicago Herremagasin, Gothersgade 33

10 Minutter fra Nyhavn



Hovedoplæg for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskiberejerforening, Danske Sejlskiberejerier, 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.
1930

36 Sider

Læs:

HAVETS EVENTYR

50 Øre

7. 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





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

DANMARKS SKIBSFART

Af Skibsrheder *Willie C. K. Hansen.*

Foredrag ved det 11. internationale Erhvervskursus.

HVIS det interesserer Dem at studere Enkelthederne vedrørende den danske Koffardiflaade, vil De i „Danmarks Skibsliste“ — den officielle Skibsliste over den danske Orlogs- og Handelsflaade, udgivet af Ministeriet for Fiskeri og Søfart ved hvert Aars Begyndelse — finde nyttige Oplysninger. Det er tilstrækkeligt at nævne, at ved Slutningen af 1929 bestod den danske Handelsflaade af 1939 Skibe med en Brutto-Reg. Tonnage af 1.091.085 Tons.

Det vil sikkert ogsaa interessere Dem at vide, at disse Tal omfatter:

540 Dampere	702.932 B. R. T.
1159 Motorskibe	354.696 —
240 Sejlskibe	33.477 —

Danmark har for Øjeblikket en Handelsflaade, som ikke alene er i Stand til paa tilfredsstillende Maade at opfylde alle Krav om en let og hurtig Forbindelse mellem de danske Øer saavel som med vore nærmeste Naboer, men som ogsaa tager aktiv Del i Verdenshandelen og viser Dannebrog paa alle Have. De to største Rutebaad-Selskaber — *Det Forenede Dampskibsselskab (The United Steamship Company)* og *Det Østasiatiske Kompagni (The East Asiatic Company)* — har ved Opretholdelsen af deres regelmæssige Rutebart sat Danmark i direkte Forbindelse, ikke alene med alle de vigtigste nord- og syd-europæiske Havne, men ogsaa med de vigtigste oversøiske Havne. Paa samme Tid konkurrerer vore store Tramp-Dampskibsselskaber med Held paa det frie (aabne) Fragtmarked. Siden den sidste Fjerdedel af det forrige Aarhundrede, da dansk Søfart igen begyndte at faa Betydning, har danske Skibe ikke alene genvundet en stor Del af deres gamle Omraade,



Skibsrheder **WILLIE C. K. HANSEN**

(Handelen paa Østersøen) men de tager ogsaa stor Del i Middelhavs- og Atlanterhavshandelen, selv paa det Stille Hav, i Australien og i det fjerne Østen viser de det danske Flag.

Den danske Handelsflaade har i de senere Aar udviklet sig paa den Maade, at Dampernes og især Motorskibenes Antal er blevet større Aar for Aar, medens Antallet af Sejlskibene er meget hurtigt gaaet tilbage. De seneste Aar viser en Tendens i Retning af at bygge større Baade, og da danske Redere er i Besiddelse af Fremsynethed med Hensyn til at sælge og udrangere gamle Skibe og erstatte dem med nye, moderne

Baade, er den danske Handelsflaade fuldt paa Højde med den bedste i Verden.

Skibsbygningen har ogsaa udviklet sig saa stærkt, at Danmark er den ledende i Verden i en Retning, nemlig Motorskibe. Dette er imidlertid et Afsnit for sig, og De vil kunne overbevise Dem om den vidunderlige Udvikling af Marine Motoren ved et Besøg paa *Burmeister & Wain's* Maskin- og Skibsbyggeri. Danske Redere, især *Det Østasiatiske Kompagni*, har været de første til at anvende denne Type Skibe, det første til at bevise deres praktiske Anvendelse i oversøisk Handel var M/S „*Selandia*“, der er bygget og forsynet med Maskiner af *Burmeister & Wain* til *Det Østasiatiske Kompagni* i 1912. I 1913 sejlede denne Baad paa sin Rejse fra Antwerpen gennem Magelhanstrædet til Antofagasta — med sine to Drivmotorer, der tilsammen udvikler 2500 I. H. K. — over 10.000 miles i 42 Søvejrdsdage uden at have anløbet nogen mellemliggende Havn paa Rejsen, og uden at Motorerne havde været standset en eneste Gang. Med dette Skib var *Burmeister & Wain* de første til at bygge store Marine-Motorer paa over 1000 HK.

Fraregnet det store Handelsforetagende, *Det Øst-*



asiatiske Kompagni, som har en stor Flaade af Motorskibe, og nogle af de større Kulimportører, der har deres egne Skibe til Transport af Kul til egne Lagre, vil De finde, at dette Lands Handelsflaade ejes hovedsagelig af Aktieselskaber af ren Rederi-Karakter. Statistikken viser, at den 1. Januar 1929 var der 103 Dampskibsselskaber her i Landet med en Aktiekapital af 178.1 Mill. Kroner, og 82 Sejlskibs-Selskaber med en Aktiekapital af 8.7 Mill. Kroner. Der er kun et meget begrænset Antal af Enkeltmands-Redere, fordi, som De vil vide, Risikoen er altfor stor. Af Dampskibsselskaberne har 31 en Aktiekapital af 1 Mill. Kroner eller mere; alle Sejlskibs-Selskaberne har Aktiekapitaler under 1 Mill. Kroner. Langt den største Del af Rederierne er anmeldt i København, Landets Hovedstad, hvor Rederivirksomheden saa at sige er centraliseret, og i det følgende skal jeg kort give Dem nogle Oplysninger om de førende Dampskibs-Selskaber:

Det Forenede Dampskibs-Selskab er den største Virksomhed, idet Selskabet ejer en Flaade af 103 Dampere med 180.000 B. R. T. og 11 Motorskibe med 40.205 B. R. T., der næst kommer:

Det Østasiatiske Kompagni, der ejer 21 Motorskibe med 129.564 B. R. T.

Andre store Rederier er:

A. P. Møller's Skibsrederi med 27 Dampere og 9 Motorskibe, ca. 100.000 B. R. T.

Dampskibsselskabet „Dannebrog“ (C. K. Hansen) med 28 Dampere og 2 Motorskibe, ca. 70.000 B. R. T.

Endvidere:

Dampskibsselskabet „Norden“ og „Orient“ med henholdsvis 8 Dampere og 5 Motorskibe og 4 Dampere og 4 Motorskibe, med ca. 50.000 B. R. T. hver.

Dampskibsselskabet Vesterhavet (J. Lauritzen) og Marius Nielsen & Søn, har henholdsvis 30 Dampere og 27 Dampere, ca. 35.000 B. R. T. hver.

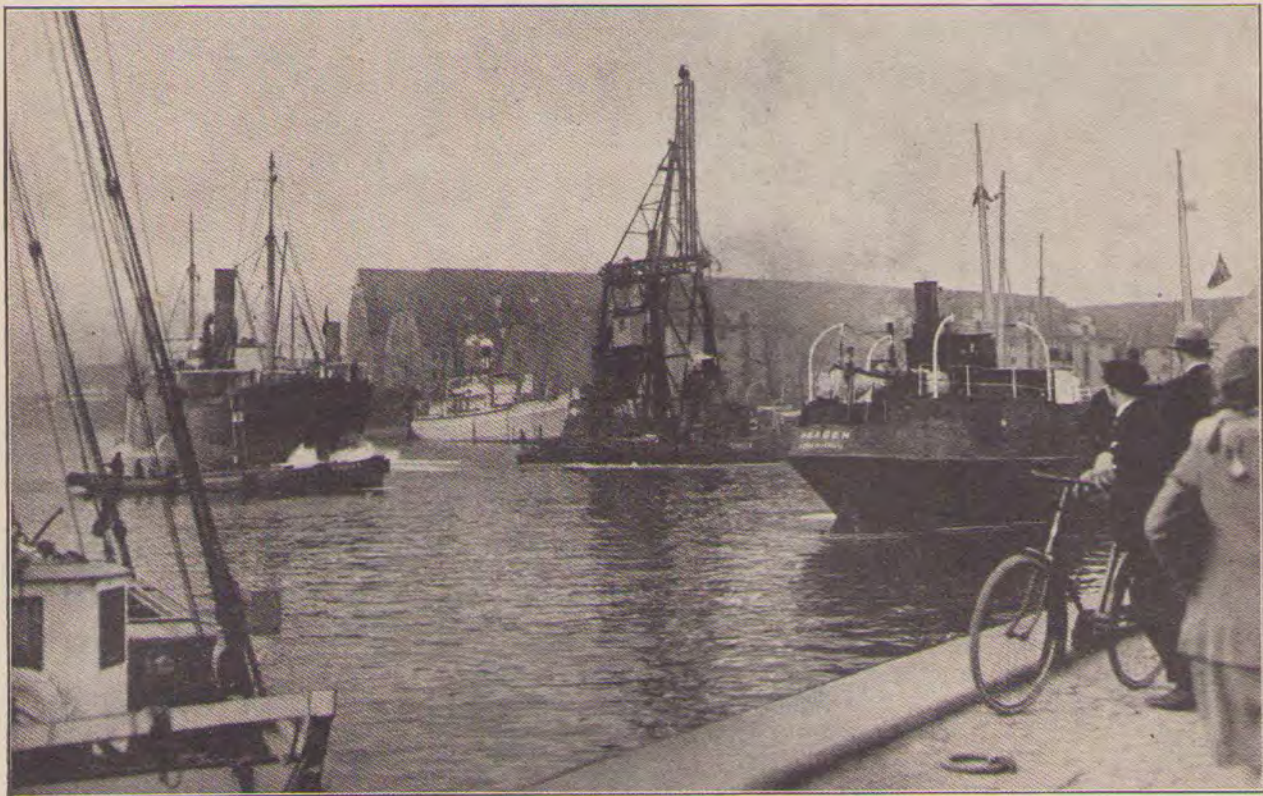
Dampskibsselskabet „Torm“ har 18 Dampere, ca. 25.000 B. R. T.

Dansk-Fransk Dampskibsselskab har 7 Dampere og 2 Motorskibe, ca. 17.000 B. R. T.

Desuden er der:

Dampskibsselskabet „Myren“ (Holm & Wonsild); „Vendila“ (Svendsen & Christensen) og „Dania“, hvert med 8—10 Dampere og ca. 15.000 B. R. T.

Dampskibsselskabet „Heimdal“ ejer 7 Skibe med ca. 10.000 B. R. T.



Dagligt Liv i Københavns Havn.

I næste Nummer af „Vikingen“:

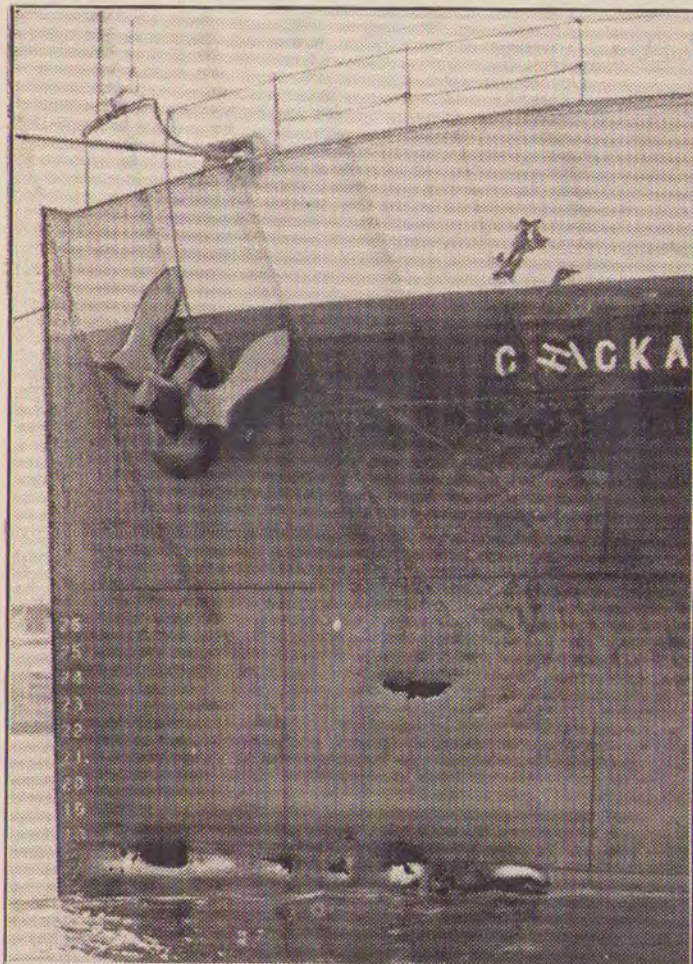
Nu kommer den første faste Ruteflyver over Atlanten. Med Billede.

„Nætter i Land“, en spændende Sømands-Historie.

„Et Spring ud i den evige Glemsel“, en rigtig Kærlighedshistorie fra Havet.



Skibet, der skar en Kuldamper midt over



I Farvandet ud for Skagen skete Mandag Aften den 4. August en Skibs-Kollision, der kostede fire svenske Sømænd Livet. Den amerikanske Damper „Chickasaw“ løb ind i den svenske Kulbaad „Femern“ og skar Skibet midt over, og Forskibet, hvor de fire Mand sov i deres Lukaf, gik straks til Bunds. De andre 11 Mand af Besætningen reddedes om Bord paa det amerikanske Skib.

„Femern“s 1. Styrmand havde Kommandoen i Kollisionsøjeblikket. Man havde, straks efter at Skibet Kl. 9,55 havde passeret Skagens Fyrskib, faaet den fremmede Damper i Sigte. Denne syntes at holde en Kurs ØNØ. „Femern“ fortsatte sin Kurs og viste den imøde-sejlende Damper sin røde Lanterne. Da den amerikanske Damper ikke gjorde Tegn til at vige, og Kollisionen maatte anses for uund-gaaelig, blev der givet Bagbords Signal med Dampfløjten og drejet haardt Bagbord for at komme agter om den fremmede Damper. — Pludselig ændrede denne imidlertid Kurs, og skønt „Femern“ fortsatte sin Bagbordsdrejning med fuld Fart, ramte den fremmede Damper med sin Stævn „Femern“s Styrbordsside og skar sig ind i Fartøjet, hvorved Forskibet helt fyldtes med Vand. Under Sammenstødet var der sydøstlig Vind med høj Søl og Regnbyger.

75 Aar.

Dampskibsinspektør Ødbergesen i Neksø fyldte nylig 75. Han har været knyttet til *Det østbornholmske Dampskibsselskab* siden dets Start 1876. Til at begynde med var han Styrmand paa Selskabets første Damper „Erna“, og i 1885 blev han Fører, først af „Erna“ og senere af S/S „M. Davidsen“ og tilsidst af S/S „Hammershus“. Ved Nytaar 1915 holdt Ødbergesen op med at sejle og overtog



Ledelsen af Selskabets Ekspedition i Neksø.

Flensborg Skibsværft maa lukke.

Siden Grænsedragningen i 1920 har Byen Flensborg økonomisk været ude for en Række store Vanskeligheder. Mange Grene af Byens Erhvervsliv sygner hen, og Arbejdsløsheden er overordentlig stor. For Tiden er Opmærksomheden samlet om det store Skibsværft. Dette foretog allerede for nogen Tid siden betydelige Afskedigelser, og nu ser det ud til, at Værftet helt maa standse til Efteraaret, hvad der vil være en Katastrofe for Byen. Endnu beskæftiger Værftet 400 Mand, men i Løbet af 14 Dage vil Halvdelen af dem blive afskediget, og til Resten har man kun Arbejde indtil Oktober Maaned.

Et Driftstab paa 40 Millioner Kr.

I forrige Finansaar var Driftstabet paa den amerikanske Regerings Handelsflaade 40 Mill. Kr.; men der gøres alvorlige Anstrengelser for at formindske det, det skal ned paa 24 Mill. Kr. i det løbende Finansaar og helt ned til 15 Mill. for Aaret 1931—32. Man kan forstaa, at den Hooverske Regerings Administration af *Shipping Board*-Skibene møder stadig skarp Kritik i amerikanske Rederkredse. — I politiske Kredse i Washington tales der stadig om Skandaler.

Luftskib og Liner.

Et lille amerikansk Luftskib, tilhørende Goodyear, landede den 31. Juli paa den tyske Liner „Bremen“, der var for indgaaende i New Yorks Havn. Det er første Gang, et Luftskib lander paa en Damper under Gang, og Landingsmanøvreren blev udført af særligt Mandskab, som havde bordet „Bremen“ ved Karantænestationen. Alt gik godt, Luftskibet kom glat ned paa Agterdækket, tog tre Passagerer op fra „Bremen“ og startede glat.

Jarlen af Nordsøen.

Overadmiralen over den engelske Højsøflaade, Admiral Beatty, Sejrherr fra Skagerak, har nylig været i København med sin Lystyacht. Han besøgte med sit Følge Marienlyst. I Anledning af Besøget vajede Splitflaget. Admiralen indskrev sit Navn i „Guldbogen“, og da han kørte bort, salutede Kanonerne ved Holger Danskes Statue.



Ene Mand om Bord med den gale Kaptajn

KAPTJAIN ROWE og *Hesperus* havde før i Tiden hørt til de ansete Sejlere; men allerede før mange Aar siden var der sket en pludselig Forandring med Rowe. Det var den Gang, han paa en eller anden Maade havde paadraget sig sin Pukkel. Siden den Tid havde Djævelen haft den før saa stoute Sømand i Nakken. Han blev haard — efterhaanden umenneskelig brutal. Sine Folk behandlede han nærmest som Dyr, og ofte maatte de, efter lange og besværlige Rejser, gaa fra Borde uden en Øre i Lommen. Der var ingen, der vægrede sig ved at gaa uden Hyre — dertil var de altfor glade over at kunne komme klar af den onde Kaptajn.

Den stolte *Hesperus* forfaldt; den blev gammel længe før Tiden. Dens Ladninger blev ringere og ringere — ingen Reder vilde risikere at overlade værdifulde Vare til Bart Rowe og *Hesperus* — og tilsidst var de Laster, han sejlede med, næppe en Fragt værd.

I den lille By, hvor *Hesperus* havde hjemme, blev Kaptajn Rowe efterhaanden en ren Myte. Der blev førtalt de mærkeligste Historier om ham, der blev hyisket, at han stod i Pagt med selve den Lede, og det var da ogsaa saadan, at den, der kun én Gang havde været ude for et Blik af Rowe's mørke, dybtliggende Øjne under de mostætte, sammenvoksede Bryn, tænkte, at der maaske var mere om den Ting, end de overfor andre holdt af at være ved.

Naar *Hesperus* løb ind i Havnen efter en Rejse, var den første Gang, Kaptajn Rowe gjorde sig, op til Posthuset for at afhente den Stabel Aviser, der under hans Rejse var løbet ind til ham. Manglede der saa meget som ét Nummer, løb Raseriet i den Grad af med Søkaptajnen, at det endogsaa en Gang havde været nødvendigt at tilkalde et Par Politibetjente for at frelse Personalet paa Postkontoret for Prygl.

Hvorfor Rowe i Grunden vogtede saa nidkært over disse gamle Aviser, var en Gaade for alle. Det var kun et usselt lille Blad — Nyhedspakken fra en ubetydelig Flække et eller andet Sted, hvis største Sensationer var saadanne som en Konfirmation af den stedlige Konditors Datter Mary — eller om Miss Flythe's Overgang fra en fortjenstfuld Lærerinde-Gerning til Tandtekniken, og lignende. Men Rowe pløjede ikke destomindre hvert Blad igennem fra første til sidste Spalte.

Først naar han havde endt Læsningen af de mange Aviser, begyndte han at tage sig af Skibets Anliggender. Han ordnede de nødvendige Forretninger og fik skrabet et nyt Mandskab sammen — thi ingen var, gennem lange Tider, blevet to Rejser over paa *Hesperus* — og faa Dage efter var han atter ude paa Søen ... Gud ved med hvad og hvorhen?

Rowe havde allerede læst i flere Timer, da han i pludselig

Bevægelse lod Avisen synke. Hans brændende Øjne var rettede stift fremad, og han bandte mumlende. Atter hævede han Avisen og læste den Notits, der havde forvoldt hans pludselige Bevægelse.

„Paul Hurst, eneste Søn af Mrs. Frank. Hurst har nu med Udmærkelse taget sidste Del af Første Styrmands Eksamen. Han vil tilbringe en kort Tid hos sin Moder her i Byen, førend han søger en af de mange Stillinger, som uden Tvivl vil staa ham aabne.“

„Endelig!“ mumlede Rowe. Pludselig fo'r han sammen. Hvor gammel var den Avis. Naa! — han sukkede lettet — kun fire Dage gammel. — „Endelig!“ —

Han sparkede alle Aviserne hen i et Hjørne af Kahytten og gik op paa Dækket for at faa noget varmt Vand hos den ny Kok. Ingen svarede paa hans gentagne Raaben, og han gik rasende hen til Kabysen for at give den tunghøre en Overhaling. Men Kabysen var lige saa tom og kold som det halvmørke Dæk, og Rowe forstod, idet et grimt Smil bredte sig over hans Ansigt, at Kokken, det var lykkedes ham at hyre, ved nærmere Eftersyn havde betænkt sig.

Efter at have ordnet sit Udseende lidt forsvandt han langs Kajen ind mod den indre By.

„Han gav ti Dollars ud paa et Telegram i Aftes!“ gik Sladderer den næste Morgen. „Han skal vel gifte sig? Men saa bliver det da i hvert Fald med en Kvinde, der aldrig har set ham!“

Hvad der nu end har staaet i det Telegram, Kaptajn Rowe afsendte — nok er det, at der paa én Gang kom nyt Liv over *Hesperus*.

Allerede næste Dag kom der ny Folk, som Rowe barsk satte i Gang med Tilrigning og Bemaling af det medtagne Skibsskrog.

Og i Løbet af endnu et Par Dage saa den gamle Skonert helt straalende ud ved første Øjekast. Saa man nærmere efter, var det let at se, at det gode Udseende kun var noget overfladisk.

„Jeg vil vædde paa, at den Gamle skal giftes og fejre sine Hvedebrødsdage her i den gamle Kasse,“ lo en Matros, der var ved at splejse et gammelt Reb sammen.

„Han ligner mere en, der gaar med Mordplaner“, mumlede en anden.

Førend den ydre Istandsættelse endnu helt var tilende, kom en ung Mand, iført et elegant Sæt Sportstøj, ombord. Han konfererede med Rowe nede i Første Styrmandens Kahyt. Da de kom op paa Dækket, opsnappede nogle af Besætningen et Par Ord fra den Fremmede.

„Hvis jeg var Dem, Kaptajn, vilde jeg dog samtidig med,





at Styrmandskahyten bliver gjort saa pænt i Stand, ogsaa tænke lidt paa Mandskabets Lukaf'er. Folk kan godt lide at have det lidt hyggeligt i vore Dage. Men —" tilføjede han hurtigt, da han saa Rowe rynke Brynene, „det bliver jo Deres Sag. I hvert Fald skal jeg faa Styrmandskahyten i Orden allerede i Dag.“

Derpaa forsvandt han hurtigt i Land; men samme Aften kom Kokken færende ind i Mandskabets Spiserum og udbrød, idet han slog Hænderne sammen over Hovedet:

„Hvad er dette dog for et Skib. Styrmandens Lukaf er blevet indrettet lige saa fornemt som paa de store Dampere. Der er en rød Dug paa Bordet og røde Gardiner og Kokosmaatte paa Gulvet, og — og ... Og inde i Skipperens Kahyt er der saa nøgent og bart som i en Celle! Hvad kan det være for en Greve, vi skal have ombord?“

„Det maa være en meget fin Dreng,“ brummede en gammel Hugaf, „ham skal vi kikke lidt paa, naar han kommer.“

Hesperus begyndte at lade. Raat, urensat Salt i store Blokke. Den gamle Kaj havde ikke set saa travl og livlig ud i mange Aar, som den gjorde i disse Dage. Kaptajn Rowe syntes helt nervøs, tilsidst utaalmodig, og stirrede med korte Mellemrum ind mod Land, om der ikke skulde komme nogen. Han gik omkring i sit bedste Sæt Tøj og saa ud, som gik han med et eller andet meget stort og vigtigt i Sinde.

Men saa endelig kom den nye Styrmand ombord, og Kaptajn Rowe's Utaalmodighed forsvandt.

Paul Hurst var en flot Fyr at se paa. Høj, slank og stærk som en ung Ask, med livlige, opvakte Øjne og en udtryksfuld Mund, om hvilken et muntert, optimistisk Smil bedst syntes at passe. Kaptajn Rowe viste ham omkring paa Skibet og satte ham ivrigt, næsten overdreven omhyggeligt ind i alle Forhold. Hvis han saa det rottelignende Glimt, der af og til viste sig i Bart Rowe's Øjne, lod han sig i hvert Fald ikke mærke med noget. Men han saa straks den overfladiske Maade, paa hvilken Skibet var sat i Stand, og undrede sig lidt uden dog at spørge. Endelig fulgte Rowe ham ned i hans lille Kahyt.

„Maaske er det ikke altsammen her som paa store Dampere, Mr. Hurst, men maaske havde De heller ikke faaet fat paa en stor Damper saadan lige med det samme,“ sagde Bart med et Smil, der mere lignede en Grimasse. Hurst lo.

„Det er all right, Sir. Betingelserne passer mig. Og jeg ønsker at gaa som Første Styrmand. Nogen Ordre, Sir?“

„De har i Morgen at kontrollere alt igennem. Mandskabet

er ombord. Sejldag i Overmorgen. Det er alt. Ladningen bestaar af Salt bestemt for Island.“

„Vi gaar til Island, Kaptajn? Hvordan med Paaklædning? Jeg har aldrig sejlet paa Ruter, hvor der var meget koldt. Er det nødvendigt for mig at købe ekstra Tøj?“

„Nej. Jeg har Magasinet i Orden. Der er alt, hvad der kan være Brug for.“ Skipperens Stemme lød irriteret ... Hurst smilede godmodigt og gav sig til at pakke sit Tøj ud.

Da Hesperus stod ud af Havnen, gik Rowe synlig nervøs omkring ude paa Agterdækket og skævede frem mod den ny Styrmands høje, staausatte Skikkelse. To af Folkene arbejdede agter, en var paa Broen, og to hjalp Styrmanden ude i Forstavnen. Det var synligt for enhver, at det ikke

var øvede Sømænd, han havde hyret. — Manden paa Broen styrede godt nok — han havde været paa en lille Kystbaad — men Resten vidste kun ringe Besked med Arbejdet ombord i et Skib, og Skipperen syntes at frygte nærgaaende Spørgsmaal desangaaende fra Styrmanden. Men Hurst smilede og fløjtede muntert, udførte selv de forskellige Job i Stedet for at prøve at lære Folkene dem, og passede samtidig sin Pligt paa Skonnerten saa godt, som man kunde forlange det af nogen Mand.

„Mændene all right, Mister?“ spurgte Skipperen barskt, da Styrmanden kom agter. Sejlene var — paa en eller anden Maade, bleven sat — alt var, som det skulde være. Styrmanden havde ikke en eneste Gang mistet sit muntre Udseende, selv ved Lejligheder, hvor

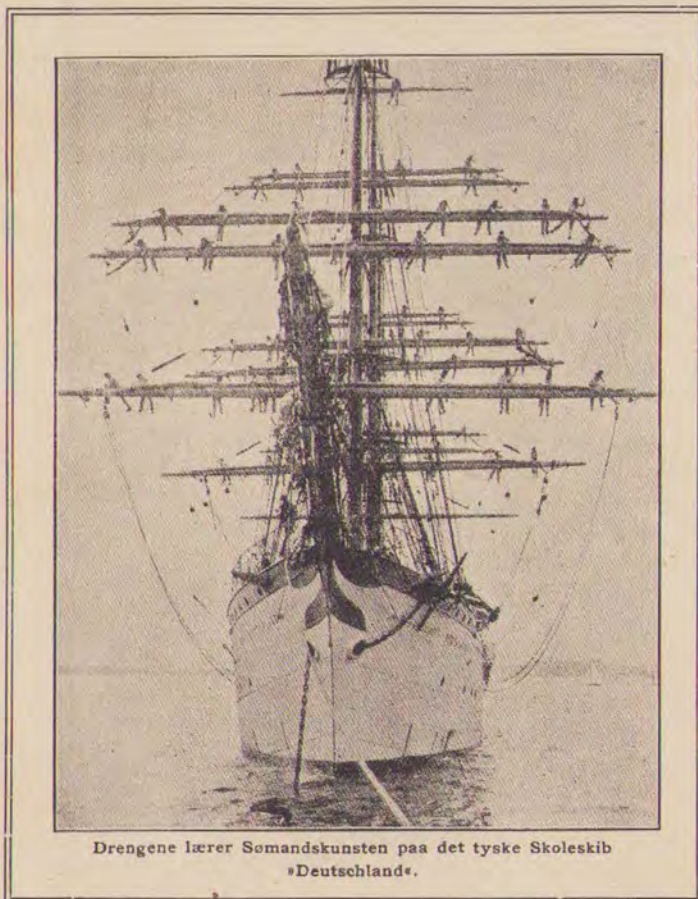
Mandskabet stod med Næverne ned langs Siderne uden at kunne foretage sig noget og overlod det hele til ham.

„Har set bedre,“ smilede han. „Men jeg skal have dem i Form om en Dag eller to, Sir. Det er svært at faa fat i ordentlige Sømænd nu om Stunder. De her skal nok blive til noget. De har to Arme og to Ben hver især. Jeg forlanger ikke mere. To virkelige Sømænd kunde ordne Skuden her.“

„Snak ikke om, at to Mænd kunde ordne mit Skib, Mister!“ afbrød Bart ondsindet. „Jeg betaler fire Sømænd gode Hyrer. Faa dem til at arbejde. Det er det, De er her for.“

„Vær ikke bange — de skal nok komme til at tage fat. For De ønsker vel ikke, at jeg skal traktere dem paa Galej-slave-Facon, haaber jeg?“

„De skal faa dem til at arbejde — paa hvilken Maade er mig ligegyldig. Hvis De ikke kender Tonen paa et rigtigt Skib, saa se at lær den nu med det samme. De er meget for blodløs og svag til at tumle Mænd som disse. Men hvis De ikke kan, saa lad mig vide det — andet var der ikke, Mister.“



Drengene lærer Sømandskunsten paa det tyske Skoleskib
»Deutschland«.



— „Han er ikke saa stolt af den ny Styrmand, som det saa ud til straks,“ bemærkede Kokken spydigt, da Mandskabet var samlet ved Aftensmaden. „Bill sagde —“

„Bill har hørt ingenting, har han,“ afbrød Pete. „Han hørte kun, hvad der blev sagt oppe paa Dækket. Han hørte ikke alt det, Skipperen fortalte, da han var alene nede i Kahytten. Jeg hørte det gennem Skylightet. Sikken en Kaje! Alle Syger! Jeg troede, han knuste Ben mellem Tænderne. Ouh!“

„Jeg vil vædde paa, at den smarte Styrmand ikke er saa kry nu mere, som da han gik ombord i Gaar,“ grinede Bill.

„Han kom springende over Lønningen, som kom han kun for at lære den Gamle forskellige ny Ting, he! — Men der er vist ingen, der skal prøve paa at lære den gamle Djævel noget!“

„Saa længe han ikke faar Kik paa mig, skal jeg være tilfreds,“ mumlede Kokken. „Jeg har aldrig set saadan et Par Øjne. Ligesom en Tigers er de. Jeg tror, han er Fanden selv — det er lige, hvad jeg tror.“

Paul Hurst undrede sig i de følgende Dage over, at Skipperens mørke og fortrædelige Ansigt ikke klarede op. Søen var glat, Vinden frisk og gunstig, og den gamle Skonnert bruste fremad paa sin nordlige Vej i fineste Stil, og Mandskabet havde overhovedet ikke Lejlighed til at vise sin Udygtighed. Men Kaptajn Bart knurrede og murrede. Hans Øjne lyste som glødende Kul under de buskede Øjenbryn, og, naar han talte, var han kort og fjendsk i sine Udtryk.

Hurst gik saa en Dag ned i hans Kahyt, det tegnede til haardere Vejr, og overraskede ham ved den Lejlighed med et Billede i en simpel Ramme holdt saa fast i hans Hænder, at Knoerne lyste hvidt.

„Det blæser op, Sir,“ sagde Hurst. „De har ikke sagt mig, om jeg skal føre Sejl, som jeg selv finder for godt, eller om jeg skal spørge Dem?“

„Gud fordømme mig for en uduelig Karl! snerrede Skipperen, idet han rasende klemte Rammen om Billedet itu mellem sine Hænder. Han kastede Resterne af Billedet ned i en aabentstaaende Skuffe. „Hvis De ikke engang kan haandtere én Stump Skonnert som denne her, vil jeg hive Dem ned i Lasten og gøre Kokken til Første Styrmand!“

Hurst gik, bleg af Vrede. Men han betvang sin Lyst til at svare igen. Mandskabet troede den næste Time, at han var beruset. Men førend den samme Time var gaaet, vidste de i det mindste en lille Smule om at haandtere Sejl. Da den stigende Vind krusede Bølgerne og fik Hesperus til at danse og kastede iskolde Sprøjt indover Dækket, lænede Paul sig mod Hækken og kæmpede sin Vrede ned. Han var

af et muntert og harmløst Sind, dertil ung, og han havde lært, at de unge skulde respektere Alderen, og hvis de ikke kunde respektere den i alle Tilfælde, dog gøre Indrømmelser overfor den. Og derfor knappede han Trøjen tættere om sig, tændte en frisk Pibe og glattede sin saarede Stolthed med en Sang.

Det slog netop fire Glas, og det var Tiden, at Rorgænger og Udkigsmanden blev løst af første Gang, det vil sige, de byttede kun Plads for Vagtens to sidste Timer. Men Hurst fremturede i sin Venlighed — han tog derfor Roret et Par Minutter før Afløsningen og beholdt det til nogle faa Mi-

nutter efter, saa begge Mændene kunde faa Tid til at ryge en Cigaret som en Opstrammer midt i den kolde Vagt. Han tog altsaa Roret og fortsatte sin Sang.

Den afløste Rorgænger traskede fremad og fortalte fnisende sin Kammerat om den syngende Styrmand — en Styrmand, der sang! Og til og med som et Pigebarn! ... Det var dog lidt for meget af det gode. De to Mænd hørte til den Slags, der misbruger alle Venligheder, og de tog fri mange Minutter.

Fem Minutter efter, at Hurst havde stillet sig ved Rattet paa Broen, kom Kaptajn Rowe tumlende op paa Dækket. Hans graa Haar viftede vildt i Vinden. Han var kun halvt paaklædt, og den bidende Blæst fik ham til at skælve af Kulde. Han traadte hen til Hurst og stirrede ham ind i Ansigtet.

„Hvor er Vagten?“ snerrede han.

„Jeg har givet dem fem Minutter til at tage en Cigaret, førend de afløser, Sir,“ smilte Styrmanden og nynnede videre paa sin Sang.

„Stop med den Mumlen!“

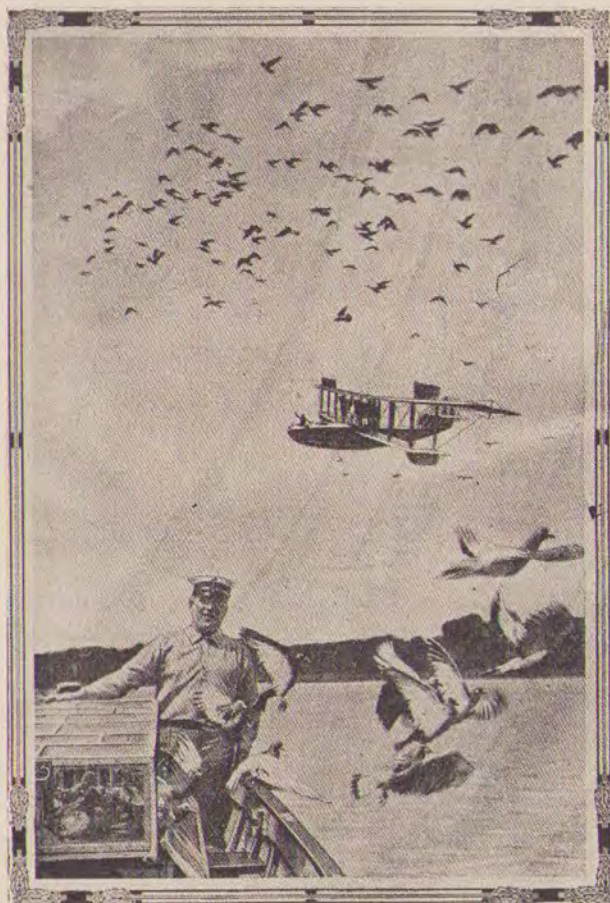
„Jeg sang, Sir.“ Hurst lod sig ikke anfægte.

„Sang? En syngende Styrmand! Mændene løbende omkring ude i Forstavnen og ryge Cigaretter, og en syngende Styrmand ved Rattet! Tror De, jeg betaler Dem en stor Hyre for at staa og dreje paa Rattet?“

Skipperen kæmpede sig mod Blæsten fremad Dækket. Paa Vejen løsnede han den svære, flettede Lædertamp fra Skibsklokken og lod den af al sin Magt suse ned over de to Mænd, som mens de røg havde søgt Læ ude i Forstavnen.

Han sagde ikke et Ord, men slog kun løs i blindt, dyrisk Raseri. Mændene forsøgte rædselslagne at undvige, men Bart Rowe's svære Skikkelse spærrede dem Vejen. Lædertampen faldt tungt paa deres Ryg, deres Arme og Hoveder, og de skreg op, vilde af Angst og Smerte. De to Mænd, der havde Frivagt, var vaagnet op under Larmen og kom nu løbende til uden dog at vove at gribe ind. De saa nu, syge af Skræk, deres virkelige Kaptajn.

Rowe slog og slog, indtil hans lange, abeligende Arm



Brevduer trænes i den amerikanske Flaade til at flyve om Natten, saa de kan bringe Bud, hvis andre Kommunikationsmidler svigter.



blev træt. Hans Ansigt lignede en Djævels. Mændene hylede klagende, blødende og med blindede Øjne, om Naade under den ubarmhertige Mishandling.

„Oh, cap — slaa dem ikke ihjel!“ protesterede nu en af de tilkommende Mænd.

Skipperen drejede sig rasende imod ham, men han og hans Kammerat var udenfor Rækkevidde, og under høje Raab om Mord stormede de nu med mod Styrmanden ved Rattet.

„Tag Rattet, en af jer,“ sagde Hurst skarpt.

Begge Mændene blev agter, mens han hurtigt løb fremad med Læberne presset fast mod hinanden. Endnu førend han naaede helt frem, hørte han den susende Lædertamp og de snærende Slag. Synet, der mødte ham, var mere, end han var forberedt paa.

De to Sømænd laa sammenrullet med Knæene trukket op mod Brystet og Armene over Hovedet, med Blodet dryppende af dem, mens den pukkelryggede Djævel tampede løs med det frygtelige Læderreb.

„Kaptajn! Kaptajn Rowe! De dræber jo Staklerne, Sir! Hold op!“

Hurst fangede den hævede Arm, og Skipperen svingede om mod ham, udstødende en frygtelig Ed. Idet han rev sin Arm ud af Styrmandens Greb, slog han haardt ud efter ham.

„Gør ikke det!“ advarede Hurst skarpt og fangede Slaget midt i Luften. „Prøv aldrig paa det overfor mig, Kaptajn Rowe!“

Skipperen prøvede igen paa at frigøre sin Haand, men denne Gang blev den holdt fast i et dødsens haardt Greb, og Øjnene, der mødte hans afsindige Blik, var rolige og frygtesløse.

„De skal komme til at betale for Deres fordømte Egenraadighed!“ gispede Skipperen og lod Lædertampen falde. „Se efter Deres Mænd og faa dem paa Plads. Jeg vil ikke lade min Vagt udrette Deres Vagts Arbejde!“

„Mine Mænd er ude af Stand til at gaa paa Dækket nu, takket være Dem,“ svarede Styrmanden rolig. „Jeg tager Vagten selv; men De skulde tage en eller anden beroligende Medicin, Kaptajn. Et Anfald til ligesom dette, og De vil komme til at staa som Morder!“

„Pas paa, det ikke bliver Dem, jeg saa faar Ram paa,“ mumlede Bart Rowe og gik tilbage til sin Kahyt.

Hurst tog Rattet igen og sendte de to Mænd af Skipperens Vagt tilbage til deres Køjer, for at de kunde faa lidt Hvile endnu førend deres Tørn. Han var inderlig ophidset; og dog var hans Ydre roligt. Han kæmpede mod sit Raseri. Den kolde Nat og de vaade Skumsprøjt gjorde ham godt. Han mærkede ikke den bitre Kulde, som slog imod ham fra Nord. Det eneste, han tænkte paa, var den røde Scene, han lige havde overværet, og han forsøgte at glemme den. Stormen var steget; det grønne Vand slog ind over Lønningerne i duvende Flager. Hurst prøvede at tvinge det hele bort fra

sig med en Sang. — Men han fik ingen Klang i Sangen, og han holdt op. Det var ham en kær Lyd, da Klokken slog otte, og Afløsningen kom.

Den næste Dag henvendte Hurst sig til Kaptajnen om varmt Tøj. Skipperen førte ham ned og rev den store Kiste op, idet han spurgte ham, hvad han trængte til. Hurst trængte næsten til alt, hvad der hører til Koldtvejrs-Udstyr. Han glemte at svare, da han fik Øje paa Katten, som, dengang han gik ombord, havde været tyk og fed, men som nu kun var Skind og Ben. Den krøb forsigtigt bagom Skipperen og fo'r opad Trappen og ud paa Dækket.

„Uldent Undertøj og Sokker —“ begyndte Hurst.

Kaptajnen lo ondt og pegede ned i den næsten tomme Kiste. — „De, der kommer først til Mølle, faar først malet,“ sagde han. „Mandskabet har allerede været her og faaet det

meste; her er kun et Par Lærredstrøjer tilbage og saa en Vagthætte, men den er ogsaa god!“

Hurst smilede ironisk. Han huskede paa, at Kaptajnen saa at sige havde opfordret ham til intet varmt at anskaffe sig. Ligeledes kendte han Mændenes Udstyr, han havde set dem ryste af Kulde paa Vagterne.

„Naa, lige meget, Kaptajn!“ sagde han med ligegyldig Stemme. „Jeg tænkte kun paa Deres Ord fra dengang, jeg spurgte Dem. Jeg skal nok klare mig. Men det er værre med Mændene; de er syge af Kulde og synes ikke at være tilfreds med det Udstyr, som De siger, de har faaet af Kisten her.“

„Er de ikke tilfredse?“ spurgte Skipperen ivrigt.

Han overhørte fuldstændig den sarkastiske Del af Styrmandens Udbrud og lagde kun Mærke til Vendingen om Folkenes Utilfredshed. Da

Hurst var gaaet, gik han længe frem og tilbage over Gulvet, idet han gned sine Hænder som i en Art ond Fryd.

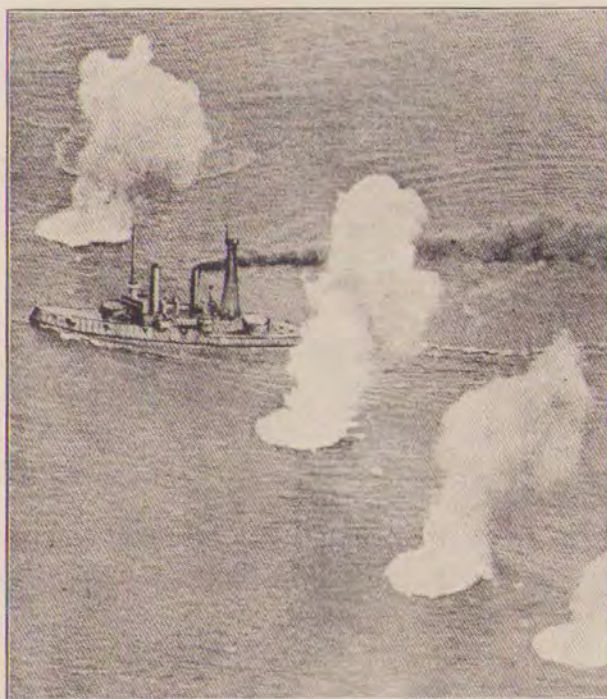
Skipperens Øjne gloede rødt. Hans Mund aabnede sig for at tale, men Hurst kom ham i Forkøbet.

„Jeg kom for at tale et Par Ord alene sammen med Dem, Sir. Folkene talte om en hel Del, der lød underligt. De er meget ængstelige. De spurgte mig, hvor Skibet for Øjeblikket befinder sig, og hvor langt vi er fra de nordlige Dampskibsruiter, og —“

„Fortalte De dem det? Gjorde De, Mister?“ spurgte Skipperen ivrigt.

Hurst betragtede ham maalløs. Den mærkelige, gamle Mand syntes virkelig at være fuldstændig forberedt paa, at hans Styrmand diskuterede den Slags Ting med Folkene.

„Nej, naturligvis sagde jeg dem ingenting,“ svarede han irriteret og tilbød for anden Gang at tage Rattet. Denne Gang lod Skipperen ham faa det, og begav sig, idet han smaalo, ned i Kahytten. Faa Øjeblikke efter vendte han tilbage, medbringende et stort Kort, som han holdt udbredt frem foran sig, saa Folkene ude i Forstavnen kunde se det,



Fotografi fra en Marine-Øvelse i den amerikanske Flaade: Et Krigsskib flygter for en Flyvemaskine, der nedkaster Bomber. Flyvemaskinens Kurs er markeret af Bombernes Eksplosion i Vandet.



hvis de kastede et Blik agter. — Det gjorde de, og nedkæmpende deres Ængstelse nærmede de sig nu alle.

„Naa, I ønsker at vide, hvor I er?“ raabte Skipperen med skærende Stemme. Mændene fo'r sammen af pludselig Rædsel og blev staaende. Men Skipperen smilte, saa venligt, som hans Ansigt var i Stand til at smile, og vinkede dem nærmere.

„Kom her to af jeg og tag fat i hver sit Hjørne,“ befalede han. Saa pegede han med en stor, rød Finger op ad den Linie, Skibet havde sejlet, og standsede saa et lille Stykke længere mod Nord end den sidste Afmærkning. „Her er I, Folkens. I Morgen vil I være omtrent der. Dampskibsruterne? Her gaar de! Hold godt Udkig fra nu af og til i Morgen. Det var vel, hvad I ønskede at vide? Jeg tror, I er brave Sømænd — I vil nok holde god Udkig for jeres gamle Kaptajn, hæ? — Naa, gaa nu frem og tag jer en Cigaret til. Mr. Hurst skal nok passe Skibet for jer.“

Mændene gik ud i Forstaven under trykkende Tavshed. De var bange. Hurst betragtede Skipperen skarpt, da denne gik tilbage med sit Kort. Han begyndte at føle sig sikker paa, at den Gamle var sindssyg, at han selv kunde faa og han ønskede heftigt, Kortet at se. Indtil nu havde kun Skipperen selv ført Bestik, og han laaste altid Kort og Instrumenter ned. Hurst havde en Dag taget sin Sextant op paa Dækket og givet sig til at maale, men saa var Skipperen kommet til og beordret ham kun at passe sit Arbejde paa Skibet og overlade Navigeringen til ham. Men han fik ingen Lejlighed til at se Kortet. Desuden var der ingen Sol til Hjælp for en Observering. Da Skipperen forlod sin Kahyt ved otte Glas for at afløse, laaste han sin Kahytsdør efter sig. Vinden var faldet tættere til; der var nu ikke mere Krusninger paa Bølgerne, de gik i store, brede Dønninger. Det var bitterlig koldt. Paa den nordlige Himmel flammede lange, lysende Glimt op.

„Nu kommer Isen snart!“ sagde Skipperen med tilfreds Mine.

Hurst betragtede atter sin Chef og følte sig nu ganske vis paa, at han var gal. Han lagde sig fuldt paaklædt i sin Køje for hurtigt at være parat, hvis den Gamles Tilstand skulde blive endnu mere forvirret; saa prøvede han paa at faa lidt Søvn, men det vilde ikke rigtig lykkes ham. En uhyggelig, trykkende Følelse havde grebet ham og lod ham

ikke fri. Endelig var han faldet hen i en Halvdøs, foruroliget af stygge Drømme, men nogle pludselige dumpe Stød mod Skibssiden fik ham atter til at fare op. Han stirrede ud af Kosjet og saa, at Skibet var omgivet af store, drivende Isklumper. Ja, saa havde den Gamle altsaa haft Ret — nu var de inde i Isen. Han lagde sig atter ned og døsede hen. Rowe var dog vel ikke saa gal, at han ikke agtede paa Farerne og førte sit Skib lige i den visse Død? —

Men oppe paa Dækket syntes Bart Rowe atter at legemliggøre selve Djævelen. Han sendte atter Mændene til Pumperne og lo klukkende over deres Eder og Forbandelser. Saa

slap han pludselig Rattet og sneg sig ned til Hurst's Dør, som han laasede med sin egen Nøgle, og entrede op paa Dækket igen med en Behændighed, der var forbausende for hans Størrelse og Omfang. — Med dæmpet Stemme kaldte han Mændene fra Pumperne og gav dem Ordre til at gøre Skibets eneste Baad klar. Mændene saa raadvilde paa hinanden. Hvad var Meningen?

Da Baaden gængede nede paa Vandet, raabte Bart: „Gaa nu i Baaden! I maa *tove* Skibet klar af Isen!“

Folkene vovede ikke at protestere. Udmattede som de var af Pumpningen, var ogsaa deres Viljekraft slappet, og de entrede ned i Baaden. Fremme foran Skibet rejste sig de mægtige Konturer af et Isbjerg. Kulden var næsten uudholdelig, og de gyste.

„Tag saa fat,“ raabte Skipperen. „Spar ikke paa Kræfterne. Hvis I fryser dernede, skal I nok bagefter faa Var-

men igen — ved Arbejdet ved Pumperne!“

„Vi gaar den visse Død i Møde!“ hviskede Kokken forfærdet til sine Kammerater.

„Vi er lige paa Dampskibsruterne!“ mumlede en anden og saa sig om med talende Blikke. „Kunde vi kun slippe afsted fra dette forbandede Skib!“

„Hej!“ lød Rowe's Stemme inde fra Skibet — kom tilbage! En af jer maa passe Rattet, mens jeg gaar ned i Kahytten og sætter mit Bestik. Kom du op, Pete!“

Den Tiltalte klatrede op, og Kaptajnen gav ham et haardt Stød henimod Rattet. Saa gik han langsomt ned i Kahytten. Aldrig saa snart var han borte, førend Fyren ved Rattet løb tilbage til Rælingen, hvorunder Baaden med de rystende Mænd laa.

„Hvad mener I, Kammerater?“ spurgte han hæst.

„Kap Tovet! Lad os komme afsted. Vi vil møde en Dam-

Af Bonzos Bedrifter



Bonzo foretrækker Fastland.



per og lade os tage op! Skynd dig, førend den gamle Djævel atter kommer op!"

Manden løsnede hastigt Tovet og entrede ned i Baaden. Klokken manglede nogle Minutter i otte, da Kaptajn Rowe laasede Døren op til Styrmandens Værelse og derpaa bankede haardt paa Træværket. Styrmanden svarede søvndrukken, at han var klar, og den Gamle fjernede sig, sagte klukkende.

Da han kom op paa Dækket, spejdede han ud i den Retning, Baaden havde taget. Den var nu synlig som en lille, sort Plet paa det rygende Vand. Hans Ansigt lyste af Spot og Ondskab, og han lagde slet ingen Skjul paa det, da Hurst traadte hen ved hans Side.

„Der er de alle!“ klukkede han og pegede ud mod den sorte Prik. „Rømmet!“ — Hans lange, knortede Arm tegnede sig grimt mod Horizonen, og hans lukkede Øjne funkede, saa Hurst fo'r tilbage.

„De har skræmmet Mændene bort,“ sagde Hurst endelig. „Hvad agter De nu at gøre, da vi er alene paa Skibet?“

Bart havde stukket Hænderne i Jakkelommerne og betragtede lurende Styrmandens forfærdede Ansigt. Skonnerten rullede tungt i den døde Kulde, og Isen pakkede sig tættere og tættere omkring den. Mod Nord laa det mægtige Isbjerg, som nu var krøbet højere op over Horizonen, og Midnatssolen flammede uhyggeligt som elektriske Udladninger fra en vældig Kortslutning.

„De sagde engang, at to rigtige Sømand var nok til at ordne Hesperus, Mister. Nu vil vi se!“ sagde Skipperen. Han lo infernalsk, og hans Læber var dækket af Skum. „Hvis De da ikke ønsker at følge de andre Rotter?“

„Jeg kan ikke svømme saa langt!“ Hurst lo haardt. „Og yderligere, Kaptajn — jeg underskrev Kontrakt, der lød paa Rejse til Reykjavik og tilbage. Jeg skal tage mine Vagter, hvis De vil tage Deres, var sikker paa det, Sir!“

Skipperen stirrede mistænksomt paa ham for at se Sjælen bag Styrmandens sorgløse Ydre, men Hurst vendte sig bort og gav sig, idet han nynnede, til at betragte Situationen paa sømandsmæssig Facon. Bart trak en Pistol frem af Lommen, saa et Øjeblik tankefuldt paa den og kastede den saa udenbords. Derpaa gik han nedenunder.

Hurst saa efter ham, da han forsvandt, og gik saa frem til Pumperne. Et underligt Udtryk laa over hans Ansigt, men uforstodt gav han sig til at arbejde med den tunge Pumpe-stang. Det er haardt Arbejde for én Mand, tænkte han, men saa spyttede han i Hænderne og fik bedre fat og stemte samtidig i:

*„Fire in the galley, fire in the house,
Fire in the beef hid, scorching the scouse.
Fire! Fire! Fire down below!
Keep the pumps a-pumping;
Fire down below!“*

Uden at tage Hensyn til det uhyggelige Ansigt, der stirrede paa ham fra Kahytstrappens Mørke, pumpede han lystigt løs og fortsatte med hævet Stemme:

*„Fire in the lifeboat, fire in the gig,
Fire in the pigsty roasting the pig.
Fire! Fire! Fire down below!
Keep the pumps a-pumping,
Fire down below!“*

Han holdt op med at synge, mens hans Tanker tog fornyet Flugt. Han kunde ikke tro, at Rowe var fuldstændig sindssyg — paa den anden Side kunde han heller ikke være normal.

Situationen var farlig. Og der forude mod Nord, kom Isbjergert langsomt, men sikkert ned mod Skibet, som nu laa fuldstændig stille.

En Brise vilde være Hesperus' eneste Frelse. Og det var der ingen Tegn til paa Himnen. Maaske havde Folkene alligevel været de klogeste og truffet Valget ud fra den kritiske Situation. De havde erfaret af den Gamle selv, at de var lige ved Dampskibsruterne. Det var kun ham alene, der ingen Lejlighed havde haft til at se paa Kortet, han havde ikke en eneste Gang set Log'en. Hvad var der at gøre? Han saa igen Ansigtet derinde i Trappens Mørke.

Hele Natten igennem huggede Isblokkene mod Skonnertens Sider, og undertiden blev den løftet i Vejret under det voksende Tryk. Sneen faldt og faldt og gjorde det umuligt at se fra For- til Agterstavn. Larmen fra det store, drivende Isbjerg steg til et tordenlignende Spektakel.

Det var ikke faa Ting, der stod i Forbindelse med „Hesperus“ Situation, som Hurst ikke kunde forstaa. For det første havde han aldrig tænkt sig, at en Rejse til Island paa



„Der er de alle!“ klukkede han og pegede ud mod den sorte Prik. „Rømmet!“ — Hans Øjne funkede, saa Hurst fo'r tilbage.

denne Aarstid kunde rumme Fare for at træffe Pakis. For det andet kunde han ikke tro, at de har var paa en Dampskibsrute — de maatte, saa vidt han kunde huske fra den sidste Gang han havde set Kortet, ligge noget vestligere. — Han tændte en Lanterne og gik ned i Lasten. Det var ogsaa næsten utænkeligt, at Skibet kunde trække saa meget Vand i denne rolige Sø — naa, men det var vel dette Salt! Salt — det var ogsaa en mærkelig Last at gaa til Island med! —

Men pludselig stivnede Blodet i Hurst's Aarer. Op over „Hesperus“ taarnede sig en mægtig Mur af Is, og nu saa han, at det var nedstyrtede Sne og Ismasser, der havde faaet Skibet til at krænge over. Storraaen var knækket som en Tændstik, og den afbrækkede Stump hang og svingede i forvitrede Reb over Dækket. Men samtidig mærkede han, at Skibet bevægede sig skurende henad Isbarriærens Rand.

„Hvor er De, Mister?“ lød Skipperens Stemme.

„Her, Sir. Hvor er De?“ raabte Hurst tilbage.

Der var noget underligt foruroligende over den Gamles Udbrud, og Styrmanden famlede sig hurtigt over det glatte, mørke Dæk ned i Retning af Broen. Pludselig snublede han og saa Skipperen ligge udstrakt paa Dækket mellem nedstyrtede Isstykker. Hans tykke Næve greb fat i Hurst's Arm, og han forsøgte at rejse sig. Med et Gisp faldt han atter tilbage.

„Aye, aye, Mister!“ stønnede han. „Pludselig Vind. Førend jeg fik Tag i Rattet, var det sket. Hjælp mig op. Vi maa



se at faa hende klar nu. — Fin Vind til Island, Mister!”

„Jeg vil sætte Dem hen til Rattet, Sir, og gøre, hvad jeg kan,” svarede Styrmanden.

Efter at have hjulpet Kaptajnen tilrette ved Rattet, hvor han uden at anstrenge sig kunde sidde og styre, løb Hurst frem i Førstavnen for at tage Skaden i Øjesyn. Udover den knækkede Raa syntes de at være sluppet naadigt. Skonner-ten havde ogsaa allerede nu rettet sig en Del, og den bevægede sig, ganske vist med mangt et haardt Stød mod de drivende Isblokke, men dog kendeligt fremad. Ligeledes var de nu klar af Isbjerget igen. Da han klavrede tilbage over en stor Dyng Is og Sne, tænkte han med en Gysen paa, hvad den næste Tørru ved Pumperne vel vilde hyde paa, og med en ny og forstærket Gysen mindedes han det sindssygt triumferende Blik, der havde brændt i Kaptajnens Øjne, da han fortalte om Kollisionen. Han standsede ved Pumpen og

„Kaptajn Rowe, — Skonner-ten kan kun sejle, hvis den er i Stand til at flyde ovenpaa. Den tager mere Vand, end jeg er i Stand til at pumpe ud. Hvis De vil sige mig, hvor lang Sejlads, vi har tilbage, vil jeg vide, hvad jeg har at gøre.“

„Mister, jeg skal nok selv Navigere mit Skib,” get barskt. „De har kun svarede Skipperen me- at gøre, hvad De kan ved Pumperne. Vis, at De er en god Styrmand, for det var under den Forudsætning, jeg tog Dem for rigelig Beta-ling.“

„Jeg gør alt, hvad en Styrmand skal gøre,”

svarede Hurst. „De er ikke i Stand til at udrette meget nu efter Deres Uheld. De bør tænke paa Deres Ansvar overfor Deres Redere.“

„Jeg er min egen Reder! Ladningen tilhører mig.“ Atter lød den ondsksfulde Klukken, som fik Hurst til at gys. „Jeg er den eneste, der taber, hvis der skal tabes noget. Men jeg venter ikke at tabe. Jeg føler mig sikker paa, at denne Fart skal blive en stor Succes, Mister.“

Hurst forlod ham efter at have kastet et Blik paa Kom- passet og set, hvilken Kurs Skipperen sejlede. Han saa paa Sejlene, at de ikke var sat til den Kurs og rystede mismodig paa Hovedet. Saa gav han sig til at samle Træstykker, Jern og Lærred sammen, af hvilke Ting han gav sig til at lave en Vindmølle, som han haabede at kunne sætte i Stand til at drive Pumpen.

Da han igen gik agter, fandt han Rowe væltet om paa Dækket. Han laa som en stor livløs Klump; den ene Haand var endnu knyttet om Rattet, en lille Blodstrime var løbet ud af hans Mund og frosset. Over hans Ansigt, dette skæmmedes af et tre Ugers gammelt Skæg, laa endnu dette besynderlige, onde Smil. Den forpjukskede Kat sneg sig omkring den stivnede Skikkelse; men pludselig rejste Haarene sig paa den, og med et Sæt sprang den op paa Hurst's Skulder.

„Der er ikke noget at være bange for endnu, Kitty,” mumlede Hurst. „Men han kan ikke blive liggende her.“

Det tog al hans Kraft at slæbe den store Skikkelse hen til Trappen. Nedad gik det lettere, men det var først efter herkuliske Anstregelser, at han fik ham klædt af og bakset op i Køjen. Da det var overstaaet, gav Styrmanden sig hastigt til at søge efter Nøglerne, men det lykkedes ham ikke at finde dem, førend Skipperen slog Øjnene op og betragtede ham med sit forstyrrede, forstaaende Blik.

„Jeg leder efter Deres Nøgler, Sir,” forklarede Hurst. „De trænger til lidt Brandy eller noget andet til at stimulere. De er syg.“

„Der findes ingen af den Slags Stimulanser. Forøvrigt har jeg faaet al den Hjælp, jeg behøver,” svarede Bart, idet han stirrede skarpt frem for sig. „Se efter med Skuden og bryd Dem ikke om mig. Hold den Kurs, jeg sidst har givet Dem. Det er Deres Ordre.“

Hurst forlod ham uden at svare. Han erkendte, at det, der for Øjeblikket var mest nødvendigt af alt, var at faa den Vindmølle gjort i Stand til at drive Pumperne. Derefter kunde han gaa Skipperen nærmere paa Klingen.

I de følgende Timer arbejdede han, efter at have surret Rattet fast, saa Skibet gik i den Retning, Skipperen havde befalet, saa Sveden drev af ham trods den bidende Kulde. Da han endelig rettede Ryggen efter at have forbundet Vindmøllen med Hovedpumpen smilede han lykkelig. Vandet fossede i en stærk, hurtig Strøm udenbords. Dan friske Brise, der drev Skibet

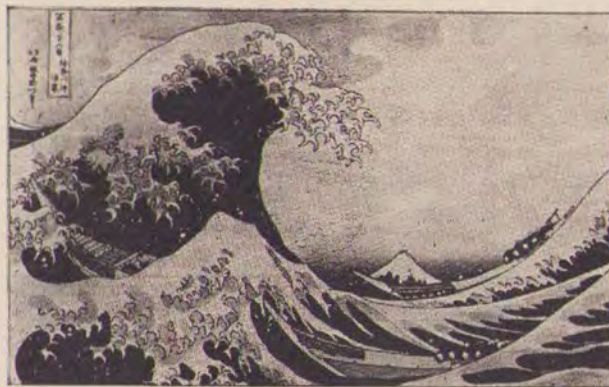
frem, fik det til at pibe i den snurrende Mølle. Det var et godt Stykke Arbejde. Vilde nu kun Vinden være stadig, skulde han nok overvinde Vanskelighederne.

Bart laa med Øjnene lukkede, og hans Ansigt syntes næsten aandeagtigt blegt. Den haarde Mund var tæt lukket, og Vinklerne trukket ned i et spottende Smil. Øjnene aabnede sig langsomt, da Hurst traadte ind, og han saa dem funklerødt.

Hurst havde aabnet Bart's Sextant-Kasse og var ved at tage Instrumentet ud. Med en frygtelig Snerren og Hvæsen forsøgte Skipperen at komme klar af Køjen, mens hans Ansigt blev mørkt af Raseri. En lang Arm naaede Hurst. En kløgnende Haand greb fat i Hurst's Krave, og selv ikke under Opbydelse af al sin Kraft formaade den unge Mand at rive sig løs af dette Greb. Bart sank gispende tilbage i Køjen, men drog samtidig Hurst bagover. Sertanten faldt til Gulvet — og nu fulgte en vild, forfærdelig Kamp. Styrmanden søgte at undgaa at gøre den Gamle Fortræd; han betragtede ham nu som fuldstændig sindssyg, men under alle Omstændigheder havde han i Sinde at sikre sig Sextanten, foruden andre Ting ogsaa. Han maatte have Kortet og Loggen.

Pludselig mærkede han den Gamles Klo glide op om hans Strube, og han lod nu Sextanten ligge i Haabet om, at han ikke skulde søndertræde den, mens han samtidig af al sin Magt borede sine Tænder i den uhyggelig stærke Haand, som

BØLGEN



malet af den moderne japanske Maler Hokusai, udstillet i en japansk Udstilling, som for Tiden vækker Opsigt i Wien, og som ogsaa skal til København.



truede med at tage hans Liv. Dansende Gnister føg over hans Øjne, og han mærkede sit Bryst smerte frygteligt. Under Opbydelsen af al sin Kraft, og idet han ofrede et stort Stykke blodigt Skind i den Gamles Haand, rev han sig løs, greb Sextanten og traadte hastigt ud af den grusomme Gamles Rækkevidde.

Det løb koldt igennem ham, da han betragtede Bart Rowe. Hans Krop og ophavnede Ansigt skælvede af den voldsomme Anstrengelse, men det spottende Smil var ikke vejet fra hans Træk. Og hvad der var endnu mere forbavsende! — Den Gamle famlede ned i sin Lomme og hentede sine Nøgler frem.

„De præsterer slet ikke nogen helt daarlig *match*, Mister,“ pustede han. „Her er Nøglerne. Jeg maa jo hellere give Dem dem godvilligt, ellers gaar De nok hen og myrder mig i min Seng, tror jeg.“ — Bart lukkede Øjnene et Øjeblik, saa aabnede han dem igen og kluklo. — „Hvordan gaar det med Pumperne, Mister? Pas nu paa, at mit Salt ikke bliver vaadt, hører De! Det er lidt haardt for Dem, er det ikke? Tørrede Æbler er ikke saa god Kost at pumpe paa som Flæsk og Ærter, vel?“

„Jeg har lavet en Vindmølle, som besørger det,“ svarede Hurst, som var beskæftiget med at undersøge Instrumentet, der tilsyneladende var ubeskadiget.

„Vindmølle —?“ Bart's Stemme lød som et Ekko.

Han prøvede paa at rejse sig. Nyheden syntes kun at opmuntre ham i ringe Grad.

„Javel,“ vedblev Styrmanden, „den holder Vandet nede ganske udmærket. Men nu er der Problemet med Hensyn til Føden. Jeg tror nok, at de tørrede Æbler kan slaa til for Resten af Turen, men hvis der var lidt kraftigere Kost at faa —“

„Alt, hvad der er, er i Kabysen, Mister. Men der er saamænd rigeligt, rigeligt —!“

Hurst forlod Kahytten, næppe hørende, hvad Bart sagde. Han havde forhen igennem Sneen set et Glimt af blaa Himmel, men Vejret var nu atter blevet mørkere, og Sneen gjorde det umuligt at se. Han tændte Ild i Kabysen, for det var bitterlig koldt, og da han havde faaet det til at brænde godt, gennemgik han Skibet fra Ende til anden efter Levnedsmidler, men han fandt kun lidt muggent Mel og et Par Beskøjter. Han betragtede mismodig den lille Hob Æbler, der var tilbage, og spekulerede paa, hvor længe de kunde slaa til, derpaa bragte han Kaptajnen et Maaltid, og fandt, mens Bart spiste, Kort og Log frem. Hans Ansigt antog et meget forvirret Udtryk. Den sidste Afmærkning af Kortet tilkendegav, at Skibet kun var ca. to Dages Sejlads fra Reykjavik, men Log-Beregningerne stemte ikke. De var galt udført, og det var øjensynligt, at de ikke skulde være rigtige.

Han saa paa Bart. Han laa udstrakt med halvt lukkede Øjne. Af og til lo han forstyrret.

„Kaptajn Rowe, Provianten er næsten sluppet op!“ udbrød Hurst endelig. „Jeg tror, at De af en eller anden Grund fører falskt Bestik. Vil De meddele mig vor nøjagtige Stilling, eller maa jeg vente, til jeg selv er i Stand til at erfare det?“

„Mr. Hurst,“ svarede den gamle Mand formelt, „Deres Ordre lyder paa at holde den Kurs, jeg har nævnet, indtil jeg giver Ordre til Ændring. Jeg forstaar at gøre min Beregning. Maaske forstaar De ikke mine Beregninger, men De skal heller ikke bekymre Dem om dem.“

„Men Deres Kort-Afmærkning lader os være to Dage fra —“

„Naa, hvorfor være bekymret for Proviantens Skyld?“

Om Aftenen blev Vinden stærkere. Sne og Is piskede henover „Hesperus“. Da Hurst ud paa Natten kom ud i For-

stavnen, fandt han Vindmøllen slaaet i Stykker, og han gav sig til at pumpe, indtil han udmattet af Træthed lod sig synke ned inde i Kahytsgangen og faldt i Søvn.

Da han vaagnede et Par Timer efter, tog han atter fat paa Pumpningen og vedblev dermed, indtil han følte sig varm. Derefter gik han igang med forskellige Reparationer, og da det tunge graa Dagslys faldt ned over den isbelagte Skonnert, snurrede Vindmøllen atter lystigt, mens Vandet postede ud i en stadig jævn Strøm.

Et Par Gange havde han set ind til den sindssyge, gamle Mand. Han var vaagen, med aabne Øjne, og Hurst undrede sig over det Had, der af en eller anden Grund maatte rase i det medtagne, udtærede Legeme og faa det til at yde en saa overmenneskelig Kraft.

To Døgn rasede Stormen, og Skonnerten kastedes frem og tilbage paa det grønne, iskolde Hav og rullede svært under den enorme Vægt af Isen og Sneen, som dækkede den. Saa trængte Solen igennem. Hurst foretog en Observation og udarbejdede Længde- og Breddegrad saa godt det var ham muligt. Resultatet var saa forbløffende, at han nægtede at tro det.

Da han bragte Skipperen hans lille Madration, betragtede de hinanden med gennemtrængende, prøvende Øjne. Ingen af dem talte, men Hurst følte, at den Gamles Øjne var rettet mod ham med et saa forbandende Had, som kun Mænd kan nære.

Saa ventede han igen utaalmodig, og da Solen naaede Meridianen, lykkedes det ham at konstatere den nøjagtige Breddegrad. Ved Hjælp af den arbejdede han derpaa sin Længdegrads-Beregning op fra om Formiddagen, og det sammensatte Resultat, „Hesperus“ nøjagtige Stilling drev ham med tumlende Hjerne tilbage til Skipperens Kahyt.

Bart's Øjne mødte hans, og de lyste febevilde. Men han bøjede sig over Kortet med dets Regulatorer og Kompasser og saa ikke paa den Gamle, førend han nøjagtigt havde afmærket det Sted, de var paa. Saa stod han bøjet over Bart's Leje og stirrede ind i de uransagelige Øjne.

„Jeg antager, at De ved, hvor vi befinder os,“ sagde Styrmanden truende. Bart smilte ligegyldigt. Hans Ansigt var fortrukket i Smerte, og hans Hjerne arbejdede uregelmæssigt.

Hurst talte hurtigt — for at naa igennem, hvad han havde at sige, førend Vreden løb af med ham. — „Jeg tænkte mig, at De havde svindlet med Deres Beregning — men hvorfor kan kun Gud vide. Sandsynligvis har De saa godt som myrdet os begge. Vi er ret opad Østgrønlands Kyst og har overhovedet aldrig været i Nærheden af Island! De har hele Tiden vidst det!“

„Hvad maatte jeg vel være for en Navigatør, hvis jeg ikke vidste det, Mister?“

Svaret kom i den mest selvfølgelige Tone. Hurst kunde ikke fatte dette Vanvid og fremstammede:

„Men Baaden? Mændene, som De tvang paa Flugt fra Skibet? De forklarede dem, hvor Skibet var, og de — Ser De ikke, at De sendte disse Mænd afsted med en helt forkert Kurs? Forstaar De ikke, at De har myrdet dem lige saa sikkert, som De nu snart vil have myrdet os? Hvem er De? De er dog omtrent skabt som et Menneske!“

„Ja, jeg sendte dem bort,“ afbrød Bart med skurrende Stemme. „De lagde min Skonnert øde. De fortjente ikke andet end at gaa fortabt og dø. Men de skal nok blive reddede. — Men De ikke! Nej, Sir!“

Bart's Stemme skar som Metal. Han rejste sin tunge Krop op paa Albuen og stirrede ret ind i Hurst's forvirrede Ansigt. Med sin fri Haand søgte han under Pudsen og trak et Billede frem. Han svingede det frem og tilbage foran Styrmanden med et Udtryk, som han derved befriede sig for et



Hjerte fuldt af Bitterhed Med et Blik paa den unge Styrmand raabte han:

„Her! Se paa dette! . . . De ved, hvem det er, kan jeg se!“

Hurst var blevet ligbleg.

„Ja,“ svarede han. „Det er min Moder. Og jeg kender ogsaa Dem. Jeg har kendt Dem fra den Dag, jeg betraadte Deres Skib. Men hvad har alt dette at gøre med Deres Galsskab og Forsøg paa at tage Livet af alle omkring Dem og miste Deres Skib. — Jeg hørte, at De skulde være en Smule forstyrret, men jeg tillagde Deres Pukkel Skylden for dette. Og kun den var Grunden til, at jeg taalte saa meget fra Deres Side. Men hvad stikker der nu under det altsammen?“

„De siger, at det er min Pukkel, der har gjort mig gal,“ snærrede Bart rasende. „De har Ret. Deres Fader var min Første Styrmand og Ven, indtil vi mødte en ung Pige. Jeg spillede ærligt; han ikke. Vi var Søsmænd, og jeg foreslog at ordne det paa Sømands Vis. Vi skulde mødes nede ved Stranden og slaas om hende. Den, der blev liggende, skulde give den anden uforstyrret Lejlighed til at prøve sin Chance hos Pigen. — Jeg holdt min Aftale! Gjorde han? Helvede, gjorde han! — Jeg stod i Mørket og ventede — som en fjoget Nar! Saa kom han, sammen med Mandskabet, bagfra oppe paa Klippen og væltede den Sten ned paa mig, som gav mig denne Pukkel og næsten dræbte mig! Og Deres Moder ægtede ham — i den Tro, at han var en Helt, uden Tvivl. — Jeg ved kun, at jeg tog til Søs, da jeg rejste mig fra Sygelejet, uden noget Ønske om at se hende igen, og da jeg kom tilbage fra en Java-Tur, hørte jeg om Deres Fødsel. Jeg var kommet for at afgøre mit Mellemværende med ham, men nu fik jeg en bedre Idé. Jeg ventede, gennem mange og lange Aar, og fik dig tilsidst — fik jeg ikke? Handlede jeg ikke Ret? Kan du ikke lugte Helvede allerede? Et frossent Helvede? Hungersdødens Helvede? Kan du ikke tale mere? Er du døv? — For hede Helvede! Staar du og griner af mig?“ —

„Jeg fortalte Moder om Deres telegrafiske Tilbud, og hun raadede mig til at tage imod det,“ svarede han roligt. „Moder vil blive overrasket, hvis jeg faar Lejlighed til at fortælle hende om Stillingen hos Dem.“ — Den unge Mand oversaa Gamlingens utaalmodige Gestus. — „Se, jeg kendte Dem godt. Jeg har set Deres Billede i Hundredevis af Gange. Det har altid hængt i Moders Stue. Det har hængt der ved Siden af Faders, lige siden han gik under med „Boreas“ nede ved Filippinerne under en haard Storm.“

„Boreas!“ raabte Bart. „Det var det Skib, jeg mistede, førend jeg byggede denne Skonnert! Og Frank mistede —“

„Forøvrigt, min Fader har aldrig rullet nogen Klippesten ned over Dem. Han har mere end een Gang fortalt mig hele Historien. Han havde hin Aften forsinket sig, fordi det var ham svært at skulle kæmpe med Dem. Men da han endelig kom, laa De halvt knust paa Strandbredden under nogle Steen, som Deres gamle Mandskab havde styrtet ned paa Dem for at hævne sig over daarlig Behandling, eller hvad det nu kunde være. Fader fortalte mig, at De var et godt Menneske overfor dem, der gjorde deres Pligt, men en Djævel overfor dem, der ikke var, som de skulde være, og at De aldrig gjorde det bedre for Dem selv end for Mandskabet. I hvert Fald er der altid blevet talt godt om Dem i vort Hjem, og jeg var glad for at komme med Dem, fordi De altid for mig havde staaet som en virkelig Havets Høvding. Desværre er

jeg nogle Gange paa denne Rejse blevet tvunget til at tænke, at Mændene, der dengang rullede Klippestykkerne ned paa Dem, havde Grund til at gøre det.“

Hurst overlod Skipperen til sine egne Tanker og gik op paa Dækket. Det sneede nu mindre end før, og en bleg Sol skinnede over Vandet. Hurst fik med stort Besvær Sejlene rebet til og Skonnerten sat ind paa den rigtige Kurs.

Da han passerede den snurrende Vindmølle, fik han Øje paa en død Edderfugl paa Dækket, der rimeligvis var fløjet mod Møllens Vinger og saaledes var blevet dræbt. Først tænkte han ikke noget over den Sag, men pludselig skreg det i hans sultne Mave, og idet han greb den store, døde Fugl, løb han lykkeligt smilende ind i Kabyssen og tændte Ild op. Der kunde blive lækker Mad til et Maaltid.

Da han traadte ind i Barts Kabyt med den duftende Mad, laa den Gamle ubevægelig og bleg med det halvt sønderrevne Billede trykket ind mod sit Bryst. Hurst bemærkede, at en mærkelig Forvandling havde fundet Sted med det barske, brutale Ansigt. De tunge Øjenbryn var trukket sammen som i stærk Smerte; hans Haar var næsten helt hvidt, men den Gamles Bryst gik i tunge, rolige Bevægelser, som havde han paa én Gang fundet en ukendt Fred.

I de følgende Dage laa Bart hen i en Døs. Han talte ikke og rettede sig kun lidt op, naar han skulde spise.

Den gunstige Vind holdt sig. „Hesperus“ var forlængst klar af Isen — og endnu to Fugle var blevet lokket til af den snurrende Mølle og havde maattet vandre i Hurst's Gryde.

Styrmanden var kommen til at se mildere og forsonligere paa det hele, og det gode Vejr hjalp ham i hans næsten umenneskelige Anstrengelser paa den ensomme, uafbrudte Vagt. Endelig en Nat sov han udmattet ind. I mange Timer passede Skibet med det fastsurrede Rat sig selv, og Hurst vaagnede først ved Middagstid. Forfærdet saa han efter paa Kompasset, men med et Glædesudbrud fandt han, at „Hesperus“ Forstavn pegede lige mod Reykjavik.

Han klatrede op i Ræerne og satte alt til, hvad Skonnerten bar af Sejl, medens han satte i en Sang med høj Stemme.

„Fordømte syngende Styrmand!“ hørte han pludselig Bart Rowe's Stemme nede paa Dækket. Han saa ned. Der stod den gamle barske Ulk, støttet til en Stok og betragtede ham med en Antydning af et Smil over hans hærgede Ansigt. — „Hvor sejler De mig hen?“

„Hun staaer mod Reykjavik, Sir!“ raabte Bart. Inden Aften er vi i Havn!“ Han klatrede ned. „I Reykjavik skiller vi os af med Resterne af Lasten, faar hyret en ny Besætning, og saa gaar det hjemad igen!“

„Sikken fordømt syngende Styrmand, Maggie,“ mumlede Bart til Katten, da han igen var kommet til Hvile i Kabytten. „Saadan en Fyr er i Stand til alting! Men —“ han tog Fotografiet frem af Lommen — „never mind, han sagde, at Mary havde mit Billede hængende i sin Stue, Maggie, hører du?“ — Han saa tankefuldt paa Kompasset. — „I Dag peger Naalen paa Reykjavik — men snart peger den paa Hjemmet og Mary!“ Bart langede ud med sin store, knortede Haand og fangede Katten i Nakkehuden. — „Naa, ligemeget! Hvor har du været i hele denne lange Tid, gamle Tyveknægt?“ spurgte han og strøg blødt hen over Dyrets forpjuskede Ryg.

Ø. K.s Emigrant-Fart.

Mellem den polske Regering og Østasiatisk Kompagni er der blevet truffet en Overenskomst, hvorefter Kompagniet opretter en regelmæssig Forbindelse mellem Gdynia og Canada

og De forenede Stater. Oprettelsen af Linien gælder særlig Transporten af Emigranter og Stykgods. Man gør Regning paa, at ogsaa Czekoslovakiet vil benytte denne direkte Forbindelse ved Udvandringen til Amerika.



BREMEN konkurrerer voldsomt med Hamborg paa Skibsfariens Omraader i de sidste Aar, for i Bremens myldrende Havnevarter sidder den Mand, der sejrrikt har gennemfört Sammenslutningen mellem Hamburgs og Bremens to største Dampskibsselskaber, saaledes at det gennem ham i Virkeligheden til sidst er blevet Bremen, der er kommet til at dominere over den mægtige moderne nye Dampskibstrust, hvis Flaade kendetegnes af Verdens to hurtigste Dampere, Atlanterhavskæmperne med det blaa Baand: „Europa“ og „Bremen“. Det er saaledes ikke mere Hamburgs Navn, men Bremens Navn, der staar paa Hurtig-Dampere.

Den frie Hansastad med de urgamle Traditioner er præget af ærværdige Huse i middelalderlige Drømmegader, der i det Ydre staar i en forbrøffende Modsætning til det skrigende internationale, kosmopolitiske Hamborg. Men Bremen bærer ikke sin Emsighed til Skue. Bremens Vilje til Penge, Magt og Hæder skjuler sig bag de gamle Ruder i Købmands-

husene og „Faktorierne“, i Skibsfartskontorerne og Lagerbygningerne i Altstadt, en usynlig Kraft ... men mærkbar. Der er Rigdom gemt bag Ruderne ... beslutsom, mægtig, opadstræbende, tysk Vilje, der vil strække sig ud over Verden i store Dampskibslinier og vise Hansastadens Storhed og Magt. Bremen — det er „Lloyd“. I de krogede Gader fra svundne Aarhundreder staar „Norddeutsche Lloyd“s moderne Kæmpebygning, hvorfra det i hele Verden kendte Dampskibsselskab ledes, som Bremen skylder sin nuværende Magt og Storhed. I Havnen pulserer Livet. De helt store Dampere kan dog ikke komme derind. De bliver ude i Bremerhaven. Derude lægger „Bremen“ og „Europa“ til. I Bremens Havn vajer Flag paa Skibe fra alle Lande: Asien, Amerika, Australien, Afrika ... og alle Europas Flag. Men over dem alle vajer Bremens eget Æresflag: to blaa Nøgler i hvidt Felt, — „Norddeutsche Lloyd“s kendte Flag.

Dødsfald.

En kendt og agtet Sømand, Kaptajn C. G. Tværgaard, tidligere Fører i Det forenede Dampskibsselskab, er død, 71 Aar gammel. Kaptajn Tværgaard hørte i sin Tid til Selskabets erfarne indenrigske Førere, og han vil være kendt fra de mange Aar, han var Fører af Dampskibet „Aarhus“ i Ruten København—Aarhus. Han var født den 25. Januar 1859 i Sæbbedund ved Nibe, hvor Faderen var Landmand. Gaarden laa lige op mod Limfjorden, og han elskede Søen. Med en Nykøbing-Skonnert fik han sin første Uddannelse og senere med Sejl-skibe paa længere Farter, indtil han efter sin Styrmandseksamen kom ind i Selskabet som Aspirant.

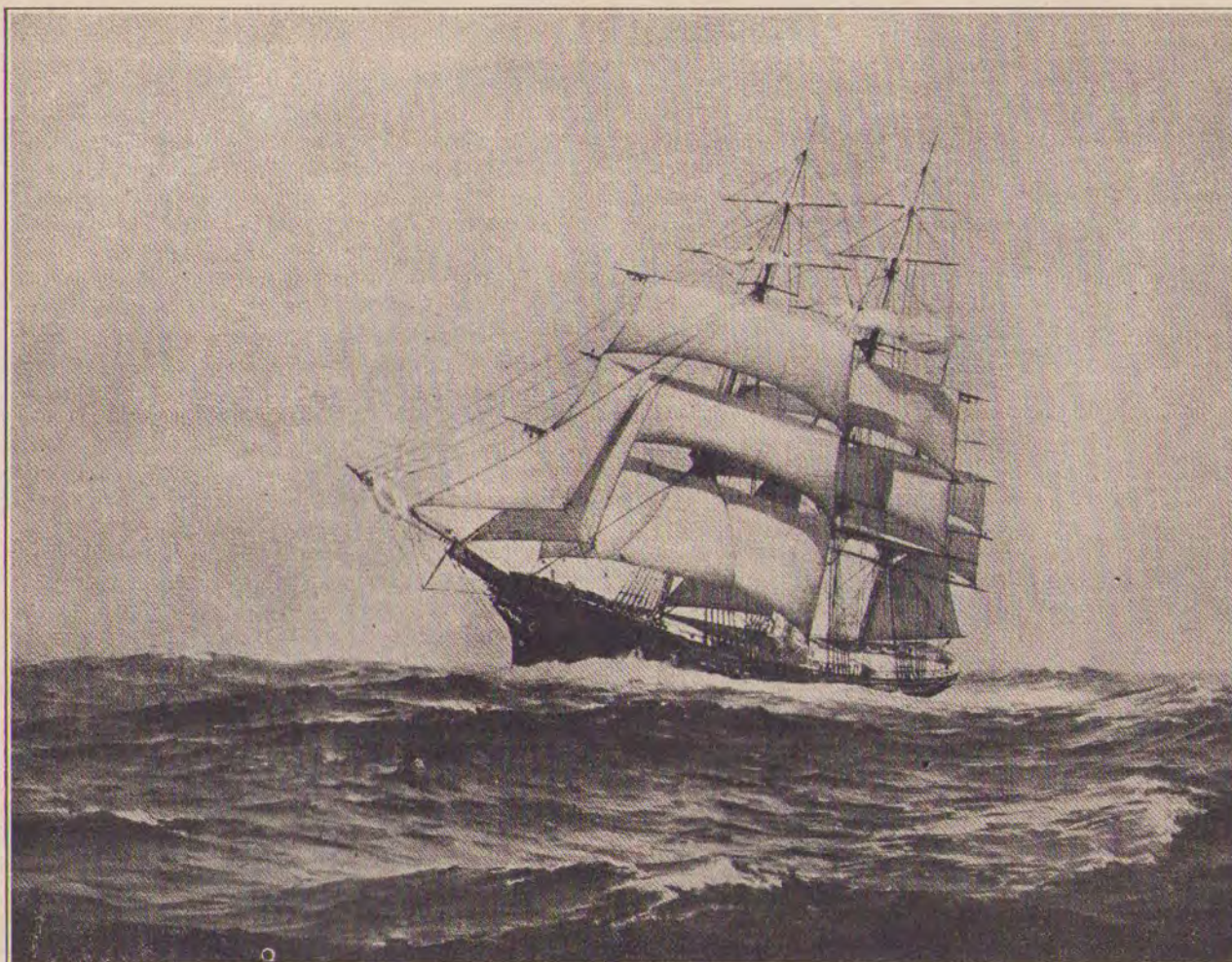


Forfremmelsen til 2. Styrmand kom 1886, og i 1887 fik han Udnævnelse til 1. Styrmand, i hvilken Egenskab han sejlede i

forskellige Skibe. Allerede i 1901 blev han Fører, og gennem de mange Aar, indtil han i 1923 tog sin Afsked, førte han Dampskibene „Falster“, „Sønderjylland“, „Koldinghus“ og „C. P. A. Koch“ og endelig som sidste Skib „Aarhus“. I denne Egenskab kom han i Berøring med det store rejsende Publikum fra hele Midtjylland, og man værdsatte den elskværdige og hensynsfulde Kaptajn baade som Passager-Kaptajn og som dygtig Sømand. Steincke gav ham Bevillingen til det store Biografteater paa Sdr. Boulevard i København.

Indiske Styrmand i britiske Skibe.

Ti Indere er nu antaget som Styrmand i British India Steam Nav. Comp. og to i P. and O. Line. Da det er første Gang i Historien, at indfødte Indere skal gøre Tjeneste som Befalingsmænd til Søs paa britiske Skibe og fuldt ligestillede med de britiske Befalingsmænd, er det naturligt, at Begivenheden har vakt stor Opmærksomhed inden for den britiske Skibsfartsverden. Det britiske Personel ser ikke med blide Øjne paa disse nye Konkurrenter om Befalingsmandsposterne til Søs.



„Glory of the Seas“

Fra et Oliemaleri af Warren Sheppard

En Sømands Liv

Skildret af den unge, danske Digterslægts populæreste Rejse-Forfatter, Digteren

Hans Hartvig Seedorf Petersen

Gennem Suez sejler Drømmen
om Bedrifter i det Blaa.
Fremad med Strømmen, hjem med Strømmen
drog de Store, drev de Smaa.
Der var dem, der klared Vejret.
Der var dem, hvis Blik blev blegt,
da de skød iland paa Skæret
— og blev Drivtang i Port Said.

EN Sømands Brillantine er aldrig af den fineste. Men den glinser. Hans Eau de Cologne er en billig Blanding, — men den lugter!

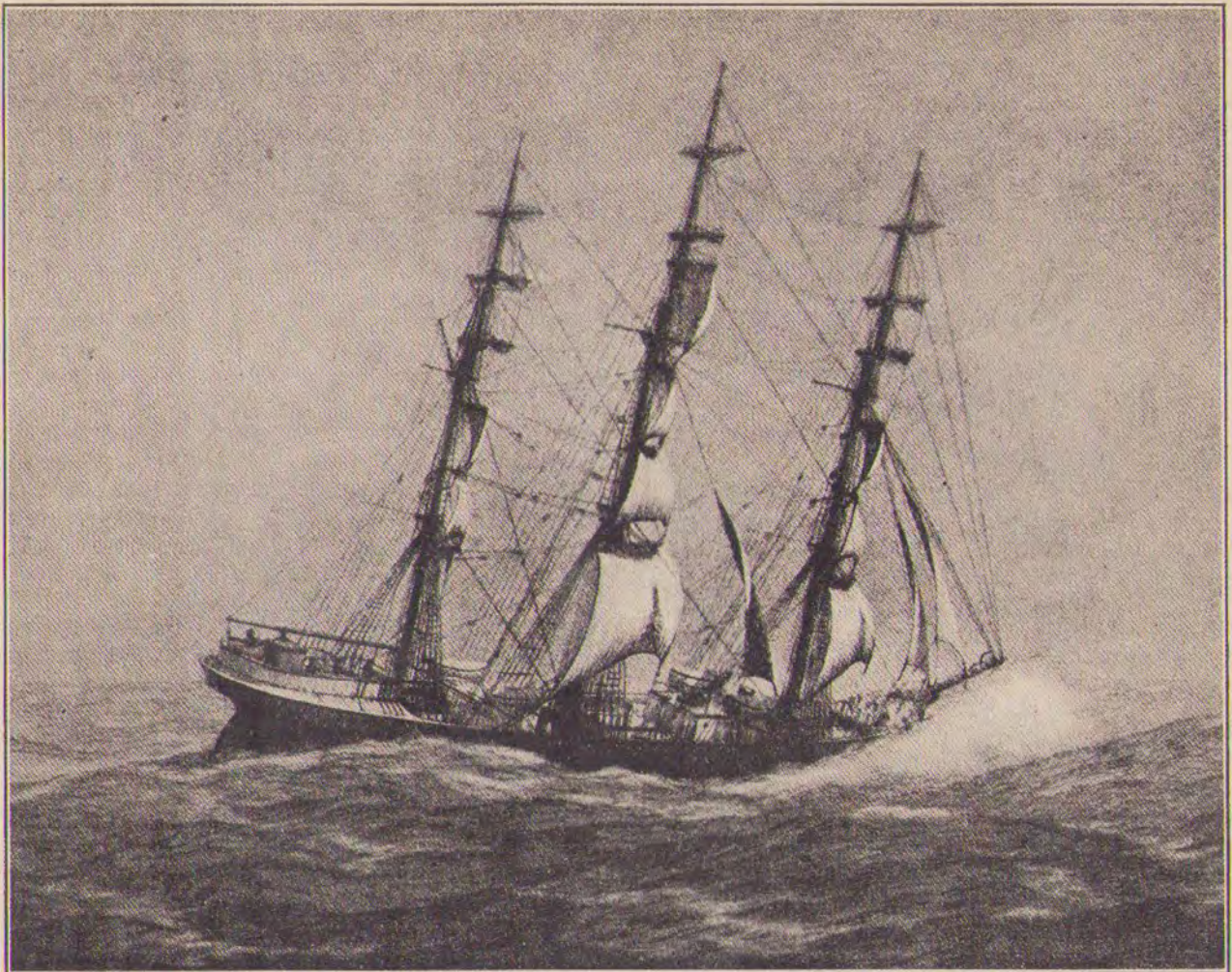
Ned gennem Nyhavn, i Singapores Malay-street, mellem

Glædeshusene i Rio, Lisboa og Shanghai driver en Sky af Floridavand i Luften. Fede, sminkede Tøse stikker de lilla Ansigter ud fra Persienerne paa første Sal. Og i Whisky-shop'en i Stuen staar Fanden i egen Person og lurar paa Bytte.

Naar Fanden er gul, hedder han Keh Huang Sen eller Asakawa. Er han hvid — og det er hans Yndlingsfarve — lyder han mere civiliserede Navne som Simpson, Schultz, Jensen eller Liljebloom. Men alle Vegne er hans Virksomhed den samme. En verdensomspændende Forretning med Hovedkontor i Helvede — og Filialer ved hver eneste Kaj, hvor en Sømand lægger til ...

I de sorte Nætter, naar Kulingen er stiv, og sidste Havn ligger tyve Dage bag Skuden, kommer Fanden ombord og





Engelsk Skib „Bangalore“

Efter Maleri af Poole

glider langsmed Lønningen henimod Bakken, hvor Matroserne sover. Han lister sig ind i deres Drømme og vender Bladene i deres Billedbog. Først de bitre og mørke, og dem er der flest af: Skibsdrengens Tid, da man var søsyg som en Hund ... Aaja, lad være med at blade saa hurtigt! For det er jo mig, ham den lille Fyr, der klammer sig fast til Lønningen i Læ og stirrer — rædselsslagen — henimod Kabyssens Dør, hvor Kokken truer med den knyttede, rødblaå Kæmpenåve ...

Hvor var man lille den Gang, hjælpeløs og hjemsyg. Det graa Tørklæde havde Ens Mor strikket. Og der var ogsaa seks Par Uldstrømper, som Finnen Matti stjal en Aften nede ved Barbados. Han viste En en uhyre lang Barberkniv, som han vilde bruge, hvis man sladrede til Skipperen. Aa, disse Billeder fra en Barndom, hvis Blomster var Skummet og Morilden, hvis Glæder var afhængige af en Kok, der var Alkoholiker: — det er *deres* grumsede og plettede Sider, deres rødt og gult og blaat, som Drømmene helst vender tilbage til. — Men Fanden blader videre, hurtigt og ubønhørligt.

Og Matrosen Ola eller Matrosen Simon kaster sig i Kjøjet: Er *det* mit Liv?

De dukker op som druknede Folk af Dybet, med stive,

blege, glasklare Øjne: Tatovermanden, der prikkede sine sjofle Arabesker ind i Ens unge Kød, Japanerne med deres gemene Postkort. Og Tøse, hvis skidne Kyndighed fik Postkortenes Scener til at blegne ...

Da farer Ola op: „— Det er ikke mig, Matrosen der. *Det var mig, som var Skibsdrengen!*“

Men Fanden smiler: „Vist er det dig, Ola. En rask Matros, der altid har handlet rigtigt. Se engang paa *disse* Billeder og lad saa Angeren fare: Her er Pigen Solvejg, der ikke ventede paa „sin Peer“, men snød dig bravt, medens du blev torpederet i Nordsøen, — kan du huske det, I foer med Props paa South Shields. Her er Styrmanden, der mishandlede dig, og Vennerne, der glemte dig. Og her er endelig — hvis du ønsker at se mere — Festen, som jeg har lavet for dig, Vesle Ola, for dig alene, naar vi kommer til Port-Said.“

Og Fanden viste ham Bogens sidste Side: et Juletræ, hvor Flasker med Gin og Brandy og Whisky tynger Grenene i Stedet for Hjerter og Kræmmerhuse. Psalmerne er et Jazzbands skøre Schlagere. Og rundt om Træet hvirvler Araberpiger, belgiske Havnetøse, franske Skøger i et Snevejr af Pudder, en Duft af „Mille fleurs“ ...

„Øresund“ forøger sin Flaade.

Dampskibsselskabet „Øresund“ har i nogen Tid overvejet en yderligere Forøgelse af sin Flaade for at kunne tage det op med den stigende Godstrafik, særlig paa Helsingborg—København-Turen. Selskabets Ledelse har nu gjort Alvor af Planen og har hos Frederikshavns Skibsværft bestilt et nyt Motorskib paa 135 Tons Lastkapacitet, som formenes at

kunne være klar til at gaa i Fart omkring Nytaarstid. Det nye Fartøj er dog ikke beregnet paa Passagerfart, men kun paa Godsbesørgelse. I øvrigt er Selskabets Ledelse mere end tilfreds med Passagerfarten, der aldrig før har været saa livlig som nu. Antallet af Københavnerne, der tager paa Søndagsudflugter til Skaane, er endog større end det tilsvarende Tal for svenske Passagerer, der tager til København.

VI var fire Dage ude fra Rio til New York, og vi havde naaet en Breddegrad, der mindede om en Bagerovn. Musikken spillede paa Promenadedækket. Alle, der kunde, var søgt op paa Dækket for at indaande den mindste Smule af Aftenens Kølighed, og i Mørket kunde man se Passagerernes Piber og Cigarer lyse som Ildøjne.

Vi havde startet Samtalen med at diskutere Ægteskab, — Kaptajnen, Skibslægen og nogle af Skibets Passagerer, lutter Mandfolk, i Rygekupeen, — ikke Thit Jensen og ikke Tingen i sig selv saa meget som den tossede Maade, unge Mænd bliver forelskede paa, og det underlige Instinkt, der kan skabe Himmel eller Helvede ud af en Mands Liv blot ved en Kvindes Blik eller Klang af en Stemme.

Det var Fernald, som satte Diskussionen i Gang, en Ingeniør fra New York, stærk som en Atlet. Han sagde: „Det er uundgaaeligt og godt, at en ung Mand gifter sig, men dette her med Kærlighed ved første Syn og saa fare hovedkulds ind i et Ægteskab, ... nej, der er ikke noget, der giver mere Arbejde for Skilsmissegjørerne end dette. Hvad er Ægteskab andet end et Kompagniskab? Hvorfor skal en Mand ikke anvende den samme Omhu og Omtanke til det som til ethvert andet vigtigt Foretagende, han giver sig i Lag med?“

„Betragt det som en Slags Pengeanbringelse,“ sagde Kaptajnen tørt.

„Rigtigt,“ svarede Ingeniøren, „den vigtigste i en Mands Liv. Men han skal ikke gøre det, før han er bleven saa klog paa Livet og saa fornuftig, saa han kan gøre det med Sikkerhed. Saa først bør han begynde at se sig om, og naar han saa møder en Pige, der passer, saa skal han gaa til Værks med aabne Øjne og med klar Forstand og ikke fuld af billig Romantik fra Shejk-Romaner og Film. Og jeg snerrer ikke ad Kærlighed for det. Halvdelen af disse Huhej-Hurtigtgift-Ægteskaber er slet ikke Kærlighed overhovedet.“

Skibslægen, som ikke havde sagt et Ord endnu, tændte sin Pibe og saa med et ironisk Glimt i sine kloge, stærke Øjne ned paa den talende. Han havde tilbragt sin Ungdom i Centralafrika og derefter sejlet paa Varmen i mange Aar.

Roligt sagde han:

„Naa, Hr. Ingeniør, saa de mener, at De virkelig kan reducere Ægteskab til noget ligesom Handelskontrakter?“

„Ja, jeg mener,“ svarede Ingeniøren nu lidt usikkert, „at hvis en Mand plumper i ganske blindt uden at se sig for først, bare for det første det bedste kønne Ansigt Skyld, saa gør han en Dumhed. Pigerne vil jo altid

gerne giftes. Det er ham, der skal se sig for, hvad han indlader sig paa. Og han kan kun bebrejde sig det selv.“

„Jeg beundrer Deres Selvtillid,“ sagde Skibslægen. Vi vidste, han var ugift. „Jeg er ganske vist kun en Tilskuere til Spillet, men en Tilskuere kan ofte se mere end Spillerne selv, og jeg har set mange Slags Spil i mit Liv. Efter mit Kendskab til Tingen saa har De udeladt en meget vigtig Ting: selve Livets egen Kraft. Den er kold, ubarmhjertig, uberegnelig og har intet med Forstanden at gøre. Jeg husker en Elefantjæger, jeg kendte i Afrika, ved Navn Doyle. Han minder mig om Dem. Han havde ingen Smag for Kvinder. Han undgik dem. Han troede ogsaa, han kunde bestemme selv og kontrollere den voldsomste Kraft af alle menneskelige Instinkter.“

Der blev et Øjeblik Tavshed. Mændene satte sig til Rette om Skibslægen. De forstod, at nu vilde han fortælle af sine Oplevelsers brogede Kapitler.

„Hvordan gik det da ham?“ spurgte de i Munden paa hverandre.

„Vil De høre det?“

En forventningsfuld Mumlen: „Ja, ja, gerne.“

Og her er Historien, Skibslægen fortalte.

— Fort Ross ligger i britisk Territorium. Det var en Havneby, der var Centrum for Handelen i Distriktet. Den havde et



Larsen stod bag Disken og stirrede halvfuld paa Kampen, lammet af Forfærdelse.

JÆGEREN

Den bedste Fortælling, der
endnu har staaet i »Vikings«

Par Hundrede Hvide, hvoraf de fleste var gifte. Der var rart at være. De lokale Indfødte var fredelige og flittige. Klimaet var godt. Der var megen Selskabelighed mellem de Hvide. Alie var respektable og lykkelige. Og der var ingen Klasse-Snobberi. Doyle, ja, han var Irlænder naturligvis, boede ikke i Fort Ross. Oppe Nord paa, hvor britisk, tysk og portugisisk Territorium mødtes, var der en lille uafhængig Negerstat, der kaldtes Chezas Land. Kongen deroppe, som var en Vild, nærrede store Fordomme mod de Hvide. Doyle var den eneste hvide Mand, som havde overvundet disse Fordomme og havde faaet Lov til at jage Elefanter i hans Skove. Og naar Doyle derfor kom ned til Fort Ross, var det for at sælge sit Elfenben og faa det vekslet til saadanne Varer, som han kunde afsætte i Stedet oppe Nord paa. Dette skete gerne hver anden Maaned, og han plejede at blive her en Uge. Men det var nok til, at han kunde blive Samtaleemnet for hele Byen hele Aaret rundt.

Jeg kunde ikke tro Halvdelen af de Historier, jeg hørte om Doyle, da jeg først kom til Fort Ross. Han havde lige gjort et af sine første Besøg. Og alle var fulde af Indignation. Hvad man havde saa meget imod Doyle? Han var en modig Mand, indrømmede alle. En stærk Mand og en enestaaende Elefantjæger, lovløs og dristig. Men han var saa selvtilidsfuld. Han kom selv ind til mig en varm Eftermiddag, en krølhaaret Kæmpe

og køn som en Gud fra Skovene. Han bar ingen Hat. Skjorten stod aaben, saa man saa hans behaarede Bryst. Han var Ben og Muskler, hærdet i Kampen i Skovene, smidig som en Panther. Men det var ikke alene hans Ydre, som gjorde et stærkt Indtryk, ogsaa hans Væsen imponerede. Han var en i alle Retninger stærk Mand, et rigtigt Mandfolk.

Dette var Indledningen til et løjerligt Bekendtskab, som varede i mange Aar. Adskillige Gange var jeg i Stand til at gøre ham en Tjeneste. Egentlige Venner var vi ganske vist ikke, men han betragtede gerne min Bungalow som sit Hovedkvarter i Byen, drak min Whisky og pralede med sine Æventyr om de Elefanter, han havde skudt, om de lange Marscher, han havde gjort, om hvordan han havde snydt Distriktsinspektørerne, baade de britiske, de tyske og de portugisiske, om det Kendskab, han havde til de Sorte og deres Trolddomskunster, om den Magt, han havde over Kong Cheza, og om det frie Jægerliv, han førte ... for saadan skal et Mandfolk leve, sagde han. Jeg undrede mig ofte over min Taalmodighed overfor ham, men han interesserede mig nu alligevel undertiden. Jeg saa paa ham som et mærkeligt Tilfælde, som en „Romanfigur“.

Mærkeligt nok var det først ved hans tredje Besøg, at jeg lærte, hvor stærkt Doyle var Antifeminist, Modstander af Thit Jensen og hele det skønne Køn. Han havde snerret saa meget og saa længe ad alle Indbyggerne i Fort Ross i al Almindelighed, saa jeg ikke havde lagt Mærke til, om han var særlig gal i Hovedet ogsaa paa den kvindelige Part af Menneskeheden.

Det hændte, at Miss Laurier, en Søster til Distriktsinspektøren, kom paa Besøg en Eftermiddag i min Bungalow. Doyle var der. Han var lige kommen. Men da vi hørte hendes Stemme ude fra Vejen, gik han ind i Værelset ved Siden af og viste sig ikke, før hun var gaaet.

„Hvorfor Pøkker kommer saadan en Skabning i dit Hus?“ spurgte han.

Miss Laurier var ud over den farlige Alder, 48, strengt Medlem af den presbyterianske Menighed og maaske den mest dydsirede Dame i Fort Ross. Hendes Besøg hos mig gjaldt en Koncert, hun vilde organisere til Fordel for fattige Børn i Menigheden. Jeg lo. Men han fo'r op.

„Du skal s'gu ikke gaa i Fælden,“ sagde han ivrigt. „det kan du lade de andre fordømte Fæhoveder om, som ikke længer kan gaa frit omkring, men som er bundet til en Kvindes Skørt.“

Jeg blev ved at le.

„Djæveln tage dem alle,“ fortsatte han, „det er Slut med en Mand, hvis en Kvinde faar ham. Hun vil lænke ham ligesom en Hund. Se paa mig nu og det frie, lykkelige, glade Liv, jeg lever oppe i Kong Chezas Skove, med en Konge som min Ven og en Stamme af sorte Mænd, der behandler



Hendes Udtryk var som en Løvindes, der ser sin Mage dræbt i en Kamp.



mig, som var jeg en Kejser. Kunde du tænke dig at se mig pyntet op til at gøre Haneben for en Dame og hoppe og springe efter hendes Nykker, saa hun skal sige mig, hvad jeg skal gøre hver Dag: ikke sidde i Træk om Aftenen og passe paa, at tage min Kinin i rette Tid. Kunde du lide at se mig som en Hr. Gyldenspjæt, jeg spørger bare? Nej, min Ven, jeg vil blande min Whisky, naar jeg selv vil, og saadan som jeg selv vil, uden at spørge nogen Kone, og jeg vil lægge mig som en fri Mand under Stjernerne til Naturens Musik og sove i Fred uden at høre et Kvindfolk skræppe op, saa at man ikke kan falde i Søvn. De er Djæveler, er de, skal jeg sige dig. Hold dig klar af dem alle, hvis du holder af din Fihed og har nogen Respekt for dig selv!"

Jeg var lige ved at spørge, om han personlig havde haft smertelige Erfaringer, men jeg vidste, at det havde han ikke. Desuden havde han ikke Sans for Ironi, som den absolutte Egoist aldrig har, og Doyle var den topmaalte Egenkærlighed sat i System. Men jeg vidste ogsaa, at dybt i sit Hjerter frygtede han enhver Kvinde, han saa.

Well, det var altsaa den Doyle, jeg først kendte, og man kan da forstaa, jeg blev højlig forbavset ved at se en helt anden Doyle marschere frem ind i Santa Luiz en Dag 6 Maaneder senere med et Dusin Elfenbenstænder til Salg.

Santa Luiz ligger i portugisisk Territorium. Den Gang var den en snavset Handelsplads med kun een Gade, der naturligvis hed Main Street. Indfødte Tropper var stationerede i Fortet. Her boede Kommandanten og en stor Stab af europæiske Officerer og Kontorister.

Larsens Plads var den eneste større Shop, en Butik, hvor man solgte og købte alt. Det var samtidig den vigtigste Beværtning. Larsen var Dansker og havde været Steward paa en af Ø. K.s Baade. Han var ikke behagelig, han var grov i Forretninger, sur i sin Optræden og altid fuld hen ad Aften.

Hvorfor Doyle vilde sælge sit Elfenben i Santa Luiz og ikke i Fort Ross den Dag, fik jeg aldrig at vide. Og han var dog mere upopulær hos Officererne der end i Fort Ross. Kommandanten, Oberst Lopez, nærede en stærk personlig Uvilje imod ham og mistænkte ham vistnok for at være britisk Spion.

Men Doyle marscherede dristigt og ugenert forbi Regeringsfortet, gik over Markedspladsen lige ind i Larsens Butik, og det var ikke førend, Moskitodøren var gaaet i bag ham med et Smeld, og han havde misset med Øjnene gennem det klare Solskin, der trængte ind gennem Vinduerne, at han blev klar over, at det var en Kvinde, der stod bag Disken, hvor han havde ventet at finde Larsen selv.

Hun var Larsens Niece. Hendes Navn var Olga Larsen, Datter af en Skibshandler, som var død af Feberen kort Tid forinden, saa hun stod ganske alene med Larsen som eneste Slægtning i Landet.

Hvad er det, der gør en Kvinde tiltrækkende for en Mand? Det er højst forskelligt. Olga var en høj, kraftig Kvinde, af

straalende Sundhed, solid og kedelig, hun sagde ikke meget, passede sig selv, hun smilte aldrig og pjankede ikke med nogen. Hun ventede paa den, der skulde komme.

Doyle hørte Lyden af Døren, der smækkede sig i bag ham. Det lød som Lyden af en Musefælde, der gik i. Jeg har været hos Larsen mange Gange, saa jeg kender Lyden af hans Dør, der har et haardt Knald.

Der var ingen andre i Butiken end Olga, Doyle og Oberst Lopez. Gamle Larsen var ikke hjemme. Han var gaaet sin Vej netop for at lade Kommandanten have en Chance til at være alene med Niesen, for det var Larsens Tanke at faa hende gift med den almægtige Kommandant.

Doyle blev ikke staaende mere end et Minut i Butiken. Han sagde ikke et Ord, men saas straks efter gaaende forbi Fortet aabenbart paa Vej op mod Højene, seende sig tilbage, som om der var Tordenvejre i Luften.

Han kom tilbage til Larsens inden en Time.

Nu var gamle Larsen kommen. Jeg ved ikke, om han anede Uraad, men Olga var bleven sendt ud i Køkkenet bag i Huset, og Lopez var gaaet hjem. Men jeg ved, at Larsen købte alt Doyle's Elfenben, og at han sikkert har givet en fed Pris bare for at faa „denne skrækelige Mand“ ud af Huset.

Atter saa man Irlænderen paa Vej tilbage over mod Højene. Men igen blev han, ligesom kæmpende forgaves mod en Malstrøm, trukket tilbage til Butikken, og nu — det var ved Solnedgang — var Beværtningen fuld af Officerer, hvorimellem Lopez selv.

Larsens Butik var lukket, og i Stedet var den forvandlet til Larsens „Cervejarias“, en portu-

gisisk Bar, fuld af Vindunster og Tobaksrøg, Larm, Banden og Grammofonmusik.

Doyle tog et lille Bord i Hjørnet ved Baren. Han sad som i Extase med en Flaske Brandy foran sig, uafbrudt stirrende efter Olga Larsen. Og det var ham, der altid ellers taler saa meget, altid praler, altid snerrer ad alle, særlig Officererne. Men i Aften ikke et Ord — ikke tale, kun drikke, drikke, blive ved at drikke, og hele Tiden se paa Senioritaen ... ikke som en Mand ser paa en smuk Kvinde, men som en Mand ser paa en Snog — hypnotiseret. Hun saa ogsaa paa ham, men ikke saa tit. Hun havde travlt bag Disken. En enkelt Gang smilte hun. Lopez saa det, blev meget hed i Ansigtet og trak i sit Overskæg, men sagde ingen Ting.

Der er meget faa Kvinder i Santa Luiz. Larsen havde ganske sikkert ikke talt med Olga om Lopez, men blot foreslaaet ham Forbindelsen som en Forretningssag uden at bryde sig om Olgas Ønsker i den Henseende.

Lokalet blev tæt fyldt. Officererne og de faa civile Borgere, der var til Stede, blev stadig mere hørøstede under Indflydelse af Larsens Vin, og som Aftenen skred frem, hvi-skedes der rundt om fra Bord til Bord: „Hvad Fanden er der i Vejen med Elefantjægeren i Dag?“ Alle lagde Mærke til, at han sad og stirrede og blev ved at drikke uden at mæle et eneste Ord.



Ved det første Øjekast var begge klar over, at Skæbnen havde mødt dem, og Doyle følte sig som fanget i en Musefælde.



Doyle havde endnu ikke talt med Olga, hun ventede maaske, at han skulde gaa hen til Disken og sige noget, for denne vedvarende Stirren var uudholdelig, men inde i hans Sjæl foregik stadig en Kamp, han stred imod af alle Kræfter med hele sin kolossale Egoisme, og han vidste, at gik han op til Disken, var han leveret.

Da han gik hen til Disken, var det ikke for at tale med hende. Hun var gaaet et Øjeblik ud i Køkkenet. Da Doyle skulde have en ny Flaske og saa, at den allerede halvfulde Larsen stod alene ved Disken, rejste han sig op for at gaa hen til ham. Og først i det Øjeblik blev han klar over, at alles Øjne hvilede paa ham. Han hørte en Officer raabe noget til ham om den forsvundne Pige: „Du maa skynde dig, ellers stikker din nye Kæreste af igen.“

Hele Beværtningen brølede i et mægtigt Grin.

Doyle vendte sig om.

Officeren, der havde raabt, var Adjudanten.

Doyle tog et Skridt hen mod ham. Han brugte sin bare Næve, og han maa have lagt alt sit opsparede Raseri fra hele Dagen ind i det Stød, der ramte Adjudanten lige i Kæben. Der lød som et Grynt fra Struben, som om den knækkede over. Officeren faldt død om, fuldstændig død, uden at røre sig mere.

Alle fo'r op. Der lød et Skud. Nogle mener, det kom fra det Bord, hvor Lopez sad.

Irlænderen sank sammen i Knæene — ligesom en Elefant gør, naar man skyder den. En anden Officer trak sin Sabel og stak den gennem hans Skulder. Og i næste Øjeblik var alle Portugiserne over ham som et Kobbelt hysteriske Terrier, der styrter sig over et hadet og saaret Dyr. Lopez var forrest og brugte Pistolen til at slaa ham i Hovedet med.

De fleste af dem var fulde. Doyle var hjælpeløst prisgivet dem. De brugte alle Vaaben, de kunde finde, mod ham, Sabler, Stokke, Vinflasker og Stole. De skreg op som vilde Dyr. Og da Olga, allarmet ved Støjen, kom løbende tilbage til Baren, laa Doyles Legeme udstrakt paa Gulvet ved Siden af den Mand, han havde dræbt.

Hun stod lammet af Forfærdelse. Hendes Udtryk var som en Løvindes, der ser sin Mage dræbt i en Kamp. Saa bed hun Tænderne haardt sammen, løftede Lemmen i Disken og gik frem i Lokalet. Hun havde en tung Vandkøler af Sten i sin højre Haand. Hun saa ud, som om hun vilde dræbe alle i Lokalet. Den første Mand, hun ramte, faldt sammen som død. Derpaa vendte hun sig mod Lopez. Han sprang forfærdet tilbage, faldt over sin Stol, rejste sig op og løb hen til Udgangen. Hun slog til højre og venstre, idet hun raabte: „Ud! Gaa jeres Vej! Gaa ud!“

Den vilde Hun fik sin Vilje. Livets store, blinde Kraft rasede i hende. To eller tre af Mændene kunde have magtet hende, men ingen prøvede derpaa. I mindre end et Minut var Lokalet tomt. Og den Støj, de gjorde udenfor, da de gik ned ad Gaden, var som en slagen Hærs Mumlen.

Hun knælede ned ved Siden af den bevidtløse Doyle. Hun trak sin Bomuldsbluse af, rev den i Strimler og plejede hans Saar. Hendes Rasen var stilnet af, men hele Tiden gav hun en klagende, jamrende Lyd fra sig, saa den sorte Tjener blev bange og stak ud i Køkkenet. Larsen stod endnu som lammet bag Disken, stirrende forfærdet ud af sine Brillen.

Hun kaldte paa Tjeneren og lod ham løbe efter mig, som hurtigt kom til Stede. Saarene var alvorlige. Hun iagttog mig ivrigt.

„Aa, stands Blødningen, Doktor! Tror De, han lever?“

„Han klarer den nok. Han er voldsom stærk,“ sagde jeg, „hvordan er den anden død?“

Larsen fortalte os det.

Hun aandede dybt og sagde saa: „Saa bliver han anklaget for Mord? De putter ham i Fængsel — maaske hænger ham, naar han bliver rask? Lopez hader ham maaske?“

Hun bad mig lægge en god Bandage.

Saa rejste hun sig og gik ovenpaa, hvor hun gjorde en Seng i Stand til sin Patient. Den indfødte Boy sendte hun ud af Huset. Larsen trillede ind under Disken og faldt i Søvn.

„Med god Pleje, god Sygeplejerske og Renlighed i Saaret kan han komme sig paa to, tre Dage,“ havde jeg sagt.

Et Kvarter efter var Doyle forsvunden. Ingen saa ham mere. Nogle sagde, han var død, andre, at han var stukket af.

Først en Time efter kom en Deling Soldater marscherende ned til Larsens Plads, ti sorte *Askaris* med Bajonetter. De havde Ordre til at hente Doyle, død eller levende.

De fik Adjudantens Lig udleveret. Men de fandt ikke Doyles Lig. De fandt heller ikke Olga. Heller ikke den indfødte Tjener.

Hvis de havde set efter i Stalden, vilde de heller ikke have fundet Larsens Muldyr, men de saa ikke efter i Stalden. Det var mørkt, saa nu var det for sent at lede mere den Dag. Men næste Dags Morgen fandt man Sporene af Muldyret paa den lange Vej op mod Chezas Kongerige. Og langs med Muldyrets Spor var der Aftryk af en Kvindes Sko, som om vedkommende havde lænet sig over for at støtte en Byrde paa Dyrrets Ryg.

Ud over disse Spor fik man intet at vide. De maa være gaaet om Natten, for de var ude af portugisisk Territorium, da Dagen kom.

To Maaneder senere blev den indfødte Tjener fundet paa tysk Territorium. Enten han nu er bleven bestukket af hende, eller han har næret Hengivenhed for sin Herskerinde, nægtede han i hvert Fald at fortælle nogetsomhelst.

Lopez havde ladet Grænsen bevogte. Og vi i Fort Ross spurgte ivrigt enhver *Trader* og *Jæger*, der kom ned fra Bjergene.

Men Manden og Kvinden med Muleslet syntes forsvundne af Jordens Overflade. Vi mente tilsidst, de var styrtede i en Afgrund.

Omtrent et Aar efter blev jeg vækket en Nat af en stærk Banken.

„Er det Dem, Doktor?“

Det var Doyle, der hæsblæsende bad mig hurtigst muligt komme op paa Hesten og ride med op i Bjergene.

„Spild ikke et Sekund! For Himlens Skyld! Det gælder Liv eller Død!“

Jeg behøver ikke at sige mere, heller ikke at beskrive Rejsen, der ikke endte før den følgende Eftermiddag oppe i Chezas Kongerige. Sorte Vildmænds Hoveder dukkede op undervejs, men forsvandt, naar de hørte Doyles Stemme.

Nede i en køn Dal standsede vi foran et smukt lille Hus, omgivet af en dejlig Have. Den krøllede Irlænder styrtede ind i Forvejen. Jeg gik efter, hostede genert og lukkede Døren op til det inderste Værelse. Der laa Doyle paa Knæ ved Siden af en stor Seng, hulkende som et lille Barn. I Sengen laa Olga og strakte Haanden ud med Fingrene krammede ind i hans krøllede Haar, knurrende af Glæde som en Kat ved Ilden. Og i hendes anden Arm, kikkende nysgerrigt frem i Verden med to smaa Øjne, laa Hovedet af et lille nyfødt Barn. Min Hjælp var overflødig.



Det har jeg oplevet.

Det mystiske Skib.

En selvoplevet Historie
af A. R.

Denne Serie, som stadig vækker stor Interesse, bringer kun virkelige Oplevelser fra vore Læsere, som de selv staar inde for Sandheden af. Vi modtager med Taknemlighed saadanne Skildringer og offentliggør en ny Selv-Oplevelse i hvert Nr.



En af de mest mærkværdige Sø-Historier fra det virkelige Liv.

KINAKYSTEN og Sydhavsarten er den sidste romantiske Afkrog af den moderne Verden, hvor der endnu er store Æventyr at opleve. Og paa Kinakysten er der endda endnu virkelige haandgribelige Sørovere. Men mærkeligere Skæbne end den, der blev udspillet med Damperen Z, har selv Marryat ikke oplevet. Dens virkelige Navn maa jeg ikke skrive, ligesom de ombordværendes Navne er falske her, men Historien er sand nok. Damperen vakte Opsigt, da den kom til Manilla for to Aar siden, og den har vakt ikke saa lidt Sensation i Konsulaternes Kontorer, og gennem Telegraftraadene bragt nervøs Bevægelse i de forskellige Udenrigsministeriers Departementer.

Skibet selv saa ordinært nok ud — en lille Damper paa knapt to Tusind Tons, saa gammel og rusten, at dens Maskiner, der var beregnet til at kunne præstere 12 Knob, kun kunde køre den 6 Knob. Kaptajnen var en tidligere U-Baads Kommandør, som ved Hjælp af Revolver regerede brutalt over et Mandskab paa tolv unge Labaner, der specielt var shanghaiet til denne Rejse. Hvad der yderligere fik Politi og de forskellige Regeringers Konsulater til at interessere sig for „Z“ var Rygtet om Mytteri om Bord og om en uskyldigt udseende Ladning Kul. Visse Kendsgerninger om „Z“ blev trykt i Aviserne ude i Østen, men det var kun de tamme Nyheder, som var bleven censurerede i Tide af dem, der havde Interesse i Skibet. De virkelige indre Kendsgerninger, den uskrevne Historie, som aldrig er kommen for Lyset før nu, — lad os fortælle den her, nu efter at Skuden er bleven brækket op i Shanghai som gammelt Jern for ikke længe siden, og dens Kaptajn er kommen tilbage til Tyskland, hvor han har trukket sig tilbage med en god Pension.

17 Aar gammel vilde jeg til Søs, ud og se Verden, jeg havde valgt at være Maskinist, og vi var tre Venner af samme Fag, som havde lært lidt, men ikke nær nok. Vi var dumpet ned i Hamburg og ventede paa en Chance til at komme rigtig ud at sejle. Vi havde jo ikke Uddannelse nok og kendte ikke noget til Søen, Grønskollinger som vi var, og vore Forældre i København saa med Bekymring paa vore fjollede Forehavender. Men vi var unge og tossede, og de lod os gøre, som vi vilde, i Haab om, at de haarde Stød, som Verden giver, nok efterhaanden skulde kurere os, saa vi kunde blive fornuftige.

Nede i St. Pauli fik vi saa en Dag et Tilbud gennem en Beværter om at komme med et Skib. Det var en skrækkelig beskidt Beværtning, men Søfolk er tit lige glade med saadan noget. Planen tiltalte os, og vi gik dristigt paa den. Vi fandt ni andre lange Lømler, som boede der i Beværtningen oven paa, og som ogsaa alle var ivrige efter at komme til Søs. Vi dannede et livligt Kompagni, som var enige om, at vi vilde allesammen med samme Damper. Men den Damper, der var Tale om, kunde naturligvis ikke tage os allesammen. Saa var det, at jeg faldt over en Damper, som havde ligget længe i Havnen og ventet paa Ladning. Det var „Z“. Den saa rigtig nok lidt miserabel ud, og jeg syntes, den trængte svært til Maling. Jeg havde set den hver Dag og snakket med Manden om Bord. Der var kun een Mand om Bord, og han holdt Vagt. Jeg fik ingen Ting at vide. Den ventede bare, sagde han. Og han var det eneste Tegn paa Liv om Bord.

Saa en Dag fandt jeg, at „Z“ var bleven Centrum for stor feberagtig Travlhed. En Række smaa Baade kredsede omkring den. Tunge Kasser blev hevet om Bord. Den syntes at have ubegrænset Lasteevne. De blev ved at fylde paa den hele Dagen og langt ud paa Natten. Kasserne saa ud til at indeholde Maskiner eller i al Fald Fabriksvarer. Jeg kunde ikke se, hvad det var, og det interesserede mig heller ikke stort. Men et



mærkeligt Tilfælde var det, at samme Aften kaldte Værten, hvor vi boede, os sammen og sagde, at nu havde han fundet et Skib, hvor vi kunde komme med allesammen, hele Banden. Vi skulde være rede ved Midnat til at gaa ned i Havnen, møde Kaptajnen og tale med ham om Sagerne. Værten vidste ikke mere. Han sagde, der havde været en Mand om Eftermiddagen, der søgte Folk, og han havde foreslaaet os. Vi var henrykte, nu da der pludselig var Hyre til os alle. Vi var blevet saa trætte og saa kede af det monotone Driverliv, at vi alle var glade for et Skib, ligegyldigt hvordan det var, bare det vilde tage os med og give os en Tjans til at se, hvad Livet gemte bag Horizonten.

Den Nat tørnede vi ud. Jeg blev forbauset over at se, at det var „Z“. Ladningen bestod af Kul ... Kul over det hele, raggende op i store Masser over hele Dækket. Kasserne saa jeg ikke noget til paa Dækket. Jeg heftede mig ikke stort ved det, for jeg var saa glad ved at komme af Sted. Nede i Messen stod der Øl i lange Baner til os. Det syntes vi var en svær køn Velkomst. Der var kun een Dør til Rummet, og den var af Træ, beklædt med Zink, saa den faldt i med et Brag hver Gang. Vi drak lidt, saa sagde vor Fører, at han vilde hente Kaptajnen. Kort efter vendte han tilbage med en høj, streng, militært udseende Mand, som han præsenterede som Skibets Kommandør. Vi fik forklaret, at Skibet skulde med en Ladning Kul rundt til Lissabon. Turen kunde tage tre Uger, og vi skulde faa megen Landlov.

„Jeg ved godt, I er grønne allesammen,“ sagde han. „Men I vil snart lære det lidt, der er at gøre her.“

Han syntes at være en veluddannet fin Herre, og Øllet, som han pressede os til at drikke, var udmærket. Vi lod os gerne hyde godt tysk Øl. Jeg har ikke nogen rigtig klar Erindring om, hvad der mere hændte den Nat, men jeg ved bare, at vi allesammen gladeligen var parat til at skrive under paa Papirerne. Jeg husker ogsaa, at Skipperen sagde, vi skulde ikke sejle før den følgende Dag. Saa naar vi havde underskrevet, kunde vi gaa tilbage til Bevartningen og ordue vort Klus, sige Farvel til Pigerne og komme igen næste Morgen. Saa kom nogle fremmede Mænd ind i Rummet og sagde brysk: „Sæt jeres Navne der“, og jeg skrev under uden at læse, hvad der stod. Jeg kan huske, de havde saa travlt med det. Det skulde gaa i en Fart.

Saa knaldede Zinkdøren i efter dem. Vi var alene tilbage, og da vi nogle Minutter efter alle følte os saa underlig søvnige, vilde vi tage os en Skraber paa Bænkene. Snart sov vi alle tungt, og ingen af os kom hjem til Bevartningen.

Næste Morgen havde jeg Hovedpine og en daarlig Smag i Munden, da jeg vaagnede. Der maa have været noget for døgtigt i det Øl. Saadan havde de andre Kammerater det ogsaa. Men nu var det for sent. Og vi tænkte ikke over det, for snart efter var vi ude af Elbmundingen.

Da fik nogle af os en Fornemmelse af noget galt. Vi løb hen til Døren, men kunde ikke faa den op ... vi var indespærrede, „shanghajede“.

Ingen af vor Familie havde vi faaet skrevet til. Vi følte os narrede ... vi bankede rasende paa Døren, men Zinken tog urørlig imod alle vore Spark. Vi raabte, men ingen hørte os. Udenfor Køjerne kunde vi se Bølgerne passere forbi. Vi var i fuld Fart ude paa Havet.

Det forekom os, at der gik Timer, inden Zinkdøren blev lukket op, og Kaptajnen traadte ind fulgt af sine Mænd — nogle store, svære Karle. Før vi kunde sige et Ord, sagde han i en venlig Tone:

„Jeg maa forklare — og undskyldte det Uheld, som forarsagede, at I blev lukkede inde. Denne Dør maa være slaaet i Baglaas i Aftes. Det var et Uheld, forsikrer jeg jer.“

Saa vendte han sig mod en af sine Folk og skældte ham ud, fordi han ikke havde ordnet Dørens Laas i Tide. Den Tiltalte tog roligt mod Skyllen.

Kaptajnen syntes jovial og lod os komme op paa Dækket for at faa frisk Luft. Paa Vejen op forklarede han, at han havde været nødt til at sejle om Natten hovedkulds efter Ordre. Enhver Forsinkelse vilde have givet ham Vrøvl fra Ejerne. Han sagde os, at vi kunde skrive hjem fra Liverpool, som vilde være vort første Stop.

„Jo hurtigere vi kommer af Sted, des før vil vi komme hjem,“ tilføjede han. „Og jeg tænker, I gerne vil have en rask Rejse. Det vil kun blive tre Uger.“

Vi var ikke kommen langt ud i rum Sø, før mærkelige Ting begyndte at ske. Kaptajnen sagde til os, at Fyrbøderne var stukket af i Hamburg, saa vi maatte tage en Tørn med i Fyrrummet, indtil vi naaede England, hvor han kunde faa nye Fyrbødere. Det lød jo rimeligt nok, og hvad vidste vi Drengene om vore Rettigheder og Pligter ... eller om noget andet. Vi var ude for at opleve noget og glade for et Job med en Tjans i. Vi skulde sove samlede i det Rum, hvor vi havde skrevet under, fordi alle andre Steder var besat og fyldt med Ladningen. Kasserne med Maskinerne eller hvad det var, optog al Plads under Dækket, medens Kullet var ovenpaa, saa det tydeligt kunde ses af alle forbi passerende Skibe.

Foruden os tolv var der en traadløs Telegrafist, to Officerer, to Maskinister og en raat udseende Fyr, som altid holdt sig tæt til Kaptajnen, og som blev kaldt „Doktoren“, skønt jeg syntes, han ikke lignede nogen Læge.

Før vi naaede Liverpool, fik jeg min første Mistanke om, at der var noget galt fat med „Z“, dens Ladning og dens Kaptajn.

Kaptajnen gav os nu Ordre til, at vi skulde opholde os i vort Kvarter, naar vi ikke havde noget at gøre. Det var et snævert, uventileret Rum, saa vi syntes ikke om det. Anden Dagen viste han sig med en Revolver paa Dækket. Han rensede den omhyggeligt. Jeg saa det, mens vi var i Færd med at skruppe. Vi var altid under Opsigt af et eller andet vagtsomt Øje, undertiden af Kaptajnen, men ellers af „Doktoren“ eller en af de andre.

Vi stoppede op uden for Liverpool eller hvad det nu har været for en By, for vi kom ikke i Land. Naar jeg nu tænker tilbage, saa tror jeg ikke, det var Liverpool. Det var første Gang, jeg overhovedet saa England, og Kaptajnen passede godt paa os, saa vi ikke fik vekslet et Ord med nogen fra Land. Men jeg husker, det var en beskidt stor Flod med Høje omkring og Millioner af Lys forude, da vi sejlede derind og kastede Anker. Et Par af Kaptajnens egne Mænd tog i Land med en Baad. Men han selv og „Doktoren“, forlod ikke et Øjeblik Kommandobroen.

De to Mænd, der var taget ind til Havnen, kom igen nogle Timer senere med en ny Mand, som saa endnu mere mystisk ud. Han havde et Forbryderfjæs som en værre Kineser. Straks efter at han var kommet om Bord, blev Ankeret hejst, og vi styrede til Søns igen. Vi kom altsaa ikke i Land og fik altsaa ikke Lov til at skrive hjem, saaledes som det var lovet os ... Nu begyndte vi at stikke Hovederne sammen og prøvede paa at regne ud, hvad her kunde ligge under. Hvad var det mon for Folk, vi var falden i Kløerne paa? Og hvad Slags Rejse var „Z“ egentlig ude paa? En af os havde set sit Snit til at kikke lidt nærmere paa Kasserne med dette hersens Maskineri i en Dag, han mente, han ikke blev saa stærkt iagttaget. Det var rigtigt nok, de indeholdt Maskiner, noget der lignede Traktorer, og de var fra en Fabrik i Prag, som han kendte meget godt. Men der var ogsaa nogle, der indeholdt Kul, syntes han.



Efter at Skibet var kommen ud i rum Sø igen, blev vi overvaagede endnu stærkere end før, men alligevel fik vi aftalt en nærmere Sammensværgelse. En Dag gik vi efter Aftale samlede til Kaptajnen og bad om en Forklaring. Som Svar knaldede Kaptajnen vor Ordfører ned i Dækket, Derefter vendte han sig til os andre og raabte rasende:

„I har skrevet under paa Papirene. Jeg har jeres Navne allesammen. Ethvert Forsøg fra jeres Side paa at blande jer ind i Skibets Anliggender, som ikke vedkommer jer det bitterste, vil blive behandlet som Mytteri paa høj Sø, og jeg har tilstrækkeligt med Officerer bag mig til at stoppe det mindste Forsøg paa at gøre Vrøvl.“

Mens han talte, tog han en stor Revolver og holdt den truende frem.

Dette var Begyndelsen.

Vi gik til vort Arbejde igen. Arbejdet var ikke haardt. Og Livet om Bord var ikke slemt, skønt vi ikke fik Lov til at se noget undtagen Maskinrummet og det elendige Rum, vi opholdt os i. Føden var imidlertid daarlig, men vi vidste jo, at Lissabon var ikke saa langt borte, og vi tog Forholdene saa godt vi kunde.

En smuk Morgen øjnedes vi Land i Sigte. Og da vi kom nærmere, saa det ud som et højt Bjerg. Jeg vidste, jeg havde set det før i et Billede, men jeg kunde ikke huske hvor. Saa var der en af os, der var sikker paa, at det var jo Gibraltar. Og saa behøvede vi ikke at tænke længe over, at vi jo maatte have passeret Lissabon. Her var et andet brudt Løfte.

Skibet sejlede videre forbi Gibraltar, og til sidst standsede det foran en Havn et eller andet Sted i Middelhavet. Her tog vi mere Kul ind.

Spørg mig ikke om, hvorfor vi ikke gjorde Oprør og forlangte at komme i Land. Med den daarlige, kraftløse Føde, vi fik, og med det skræppe Opsyn, der daglig var over os, var vore Sjæle bleven undertrykte Slavesjæle. Der hører Kræfter til at gøre Oprør. Og vi var heller ikke andet end opløbne Dreng. Kaptajnen, „Doktoren“ og Doktorvennen, der kom om Bord i Liverpool, iagttog os med lurende Øjne, med en Pistol stikkende ud af hver Lomme.

Vi kom gennem hele Middelhavet, dampede gennem Suezkanalen og ind i det røde Hav, — og saa begyndte der igen at ske noget. — Som Følge af den daarlige Mad og den utaalelige Hede blev flere af os syge. Vi var jo ikke vant til en saadan Tur ... Nybegyndere som vi var. Den gamle Trampdamper styrede Dag efter Dag videre gennem Varmen med Solen evigt brændende ned over svimle Hoveder. Saa ordinerede „Doktoren“ os samme Slags Mad, som Officererne fik, og Resultatet var, at hele Resten af os meldte sig syge.

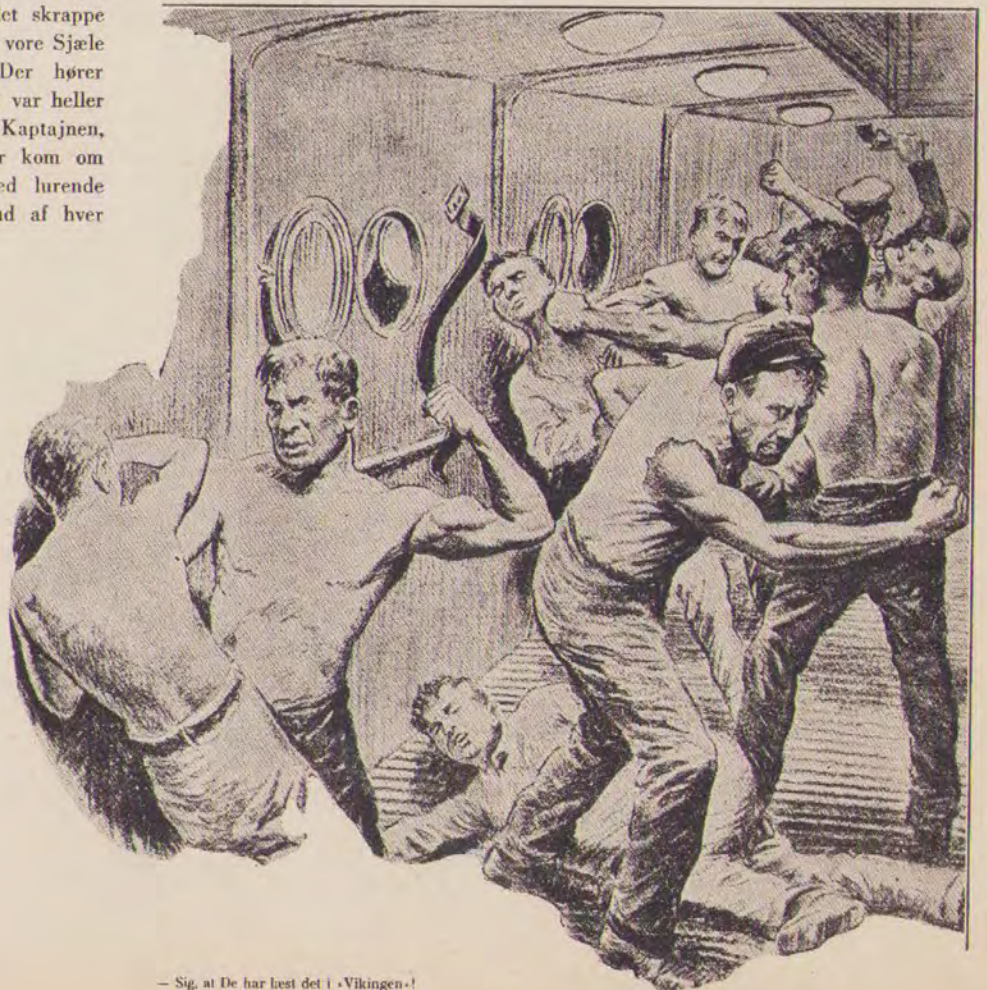
Endelig langt om længe kastede Skibet Anker i en Havn, der var fyldt med

graamaalede Krigsskibe. Da vi saa deres Flag, blev vi overraskede over at se, at det var den opgaaende Sols. Var vi da i Japan, eller hvor var vi?

Vi var glade over at være saa nær Land, skønt vi ikke vidste, hvad det var for et Land. Vi havde haabet, vi kunde være rømmet her. Men hurtigt kom en af Motorbaadene fra Krigsskibene hen mod os. Kaptajnen og „Doktoren“ blev ført over paa, hvad vi syntes var Flagskibet. Efter en Stund kom de tilbage, og Ankeret blev halet op, og vi sejlede af Sted igen. Inden Aften var vi paany langt fra Land.

Da Morgenen brød frem, saa vi Hav og atter Hav om os, men langt bag os skimtede vi en Damper, som blev ved at følge os. Denne Damper syntes at foraarsage Kaptajnen megen Uro. Han var paa Broen hele Dagen og iagttog den ivrigt gennem sin Kikkert. Vi hørte et Ord, der lod os formode, at det var en japansk Krydser.

Da vi hørte det, saa talte vi straks sammen nede i vort Rum om at sænke „Z“ eller gøre noget andet desperat for at bringe det andet Skib langs Siden, saa vi kunde undslippe, men det var hen i Vejret. Det eneste, vi gjorde, var, at vi, da Vagten skiftede, prøvede paa at fare paa Maskinisterne og overmande dem, men de andre var paa deres Post, og i denne Kamp blev vi de smaa, svage som vi var af daarlig Føde. De kraftige Banditter slog os med Lethed ned og smed os ind i vort Bur paany. Jeg mistede to Tænder under Kampen og fik slaaet Baghovedet. Det var kun to Minutter, hele dette Forsøg paa Mytteri varede, men det blev et endnu mere sviende Nederlag for os end første Gang, vi prøvede en samlet Optræden, og derefter opgav vi ethvert Haab. Vi gik fra nu af hver Dag til vort Arbejde rent mekanisk. Denne skrækkelige Rejse maatte dog høre op en





Dag. Imens sejlede det fremmede Skib stadig i Hælene paa os, og det lod tilsidst til, at vor Kaptajn havde besluttet sig til, at der maatte gøres noget for at undgaa det, for han styrede nu mod Land igen, og næsten før vi vidste af det, gled vi ind i en af de smukkeste naturlige Havne, jeg nogen Sinde har set. Vor Forfølger blev udenfor. Inde i Havnen saa jeg, det var amerikanske Flag, der vajede fra de fleste af Skibene. Og da den forrige Havn havde været en japansk Havn, ræsonnerede vi, at denne her saa maatte være Manilla. Da vi kom til Ankers, viste Kaptajnen det første Tegn paa Humanitet, jeg hidtil havde mærket hos ham. Han kaldte mig ind til sig i sin Kahyt og sagde: „En af de unge Mennesker er meget syg; jeg er bange for, at han skal dø. Jeg vil bede dig tage ham med i Land til et Hospital — det bedste, du kan finde — og faa dem til at tage ham. Her er Penge til at betale med.“ Og dermed overrakte han mig nogle Sedler. Jeg tog ivrigt imod denne Chance og tænkte: bare jeg kan komme i Land, saa skal jeg nok stikke af. Jeg skulde aldrig mere sætte min Fod paa „Z“, tænkte jeg.

Nu kommer Slutningen paa Historien.

Edwin Alcorn var Søfartsmedarbejder ved en Manilla Avis. Han skrev alle Shipping-Nyhederne og holdt Øje med alle Skibe, der kom til Havnen. Han lagde godt Mærke til „Z“, men troede først, den var en almindelig Kultramper, før det gik op for ham, at her laa en Sensation.

Han sad i Tom Dixies populære Restauration midt i Januar 1928 ved 1-Tiden om Natten. Han var lige bleven færdig med sit Arbejde paa Bladet. Han sad tæt ved Døren og spiste sin Skinke og Æg, som han plejede, inden han skulde hjem og i Seng. Saa hørte han pludselig en Samtale bag Døren. Det var mig, der skændtes med Opvarteren, som ikke vilde lade mig komme ind og faa noget Mad paa Grund af mit miserable Udseende. Journalisten rejste sig op og lagde sig imellem med det Resultat, at jeg fik Lov til at komme ind og faa noget at spise, udhungret som jeg var. Jeg kom til at sidde ved hans Bord. I Begyndelsen

sagde jeg ikke meget, men bare skovlede i mig, saa sulten var jeg.

Han saa nysgerigt paa mig og paa mine Laser. Opvarteren havde



Kasserne blev aabnede og undersøgt.

næppe bragt een Portion, før jeg havde slugt den. Som jeg dog aad. Bagefter spurgte han mig ud, og jeg fortalte ... hele Historien om, hvordan vi alle tolv var blevet shanghaiede og alt om den mystiske Rejse. Nu vidste Alcorn, at der havde været en japansk Damper paa Udkig efter et eller andet i længere Tid i Farvandet mellem Formosa og Manilla. Den havde tydeligt nok været nervøs og havde sendt Signaler ud. Han tænkte, der maatte være en vis Forbindelse mellem „Z“ og den japanske Damper. Kina var i fuld Gang med sin uendelige Borgerkrig, der nok skal vare to Hundrede Aar endnu. Kanton-Regeringen under Chiang Kai-Shek blev presset af Nord-Hæren under Chiang-Tso-Lin, den gamle Krigsherre fra Manschuriet, baade Japs og Bolscheviker var ude paa Rov. Hele Resten af Verden var neutral, men der gik en Hvisken gennem Østen, at det var Japan, der stod bag med Penge, Krudt og Kanoner. Man sagde, at det var dem, der hjalp Chang-Tso-Ling imod Syd-Hæren. Da Chang kun havde eet Krigsskib, saa var det rimeligt nok, at han spejdede efter Hjælp ude paa Søen fra Japan. Alle vidste, at Chang desuden havde gode Forbindelser i Tyskland og købte Krigsmateriel der til Trods for Folkeforbundsmagternes Vilje, og Japanerne sørgede for, at han fik Ammunition. Men hvis dette var Tilfældet, og „Z“ saaledes skulde bringe Krigsmateriel under japansk Beskyttelse til den kinesiske Nordhær, hvorfor var „Z“ saa flygtet til Manilla, og hvorfor var den bange for den japanske Forfølger?

Nu tog Edwin Alcorn fat paa sin Undersøgelse af Sagen. Sammen med nogle Matroser fra U. S. A. Marine gik han ved Mørkets Frembrud i en Motorbaad og sejlede over til „Z“, hvor han var saa heldig at ankomme, netop som Kaptajnen og hans to Følgesvende var i Land paa Besøg hos den tyske Konsul. Alcorn gik dristigt frem mod den Næstkommanderende, der troede, han kom fra Politiet eller fra Marinen,



Vort svage Forsøg paa Mytteri blev med Lethed slaaet ned.



og lod — om end modvilligt — Skibspapirerne og alting fremvise. Det fremgik heraf, at „Z“ var charteret til Wladiwostok med Kul. Kasserne blev aabnede, og det viste sig, at de ganske rigtigt, som vi havde formodet, indeholdt Maskineri, det vil sige Kanoner, Maskingeværer og Rifler.

Næste Dag offentliggjorde Journalisten hele Historien som en mægtig Sensation i den amerikanske Manilla-Avis.

Kaptajnen paa „Z“ satte sig i Forbindelse med den tyske Konsul og klagede. Men Autoriteterne bestemte imidlertid, at „Z“ skulde forlade Manilla inden 24 Timer.

Imens sad jeg glad og fedede mig paa Hotellet for de Penge, der var blevet til overs, efter at jeg havde betalt paa Hospitalet for den syge Mand. Jeg fulgte spændt med i Begivenhedernes Udvikling, og nu traadte der en ny Mand til.

Det var en mærkelig Æventyrer, en af disse underlige Engelskmænd, som er med overalt i Verden, hvor der foregaar noget, og som maaske er hemmelige Spioner for deres vidtstrakte Fædreland ... en af samme Slags som Araber-Lawrence, der nu igen er i Indien midt i det store Spil oppe ved Peshawar. Vor Mand her hed *Brockton* og havde været lidt af alt, en Guldmine for en Romanforfatter. Han havde været i den kinesiske Hær i Shanghai og var paa Vej hjem fra en Tur i Australien, hvor han havde sat alle sine Penge i sidste Kalkutta-Sweep-Stake ved Derbyløbet, Spiller, som alle den Slags Folk er om en Hals. Han var i Manilla, da „Z“ kom ind. Han læste Historien i Bladet. Derved kom han i Tanke om, at hvis „Z“ virkelig skulde til Wladiwostok, saa skulde den nok til Chang-Tso-Lin med Krigsmateriellet. Det gav ham en Idé, hvorved han kunde tjene en Formue igen. Han satte sig i Forbindelse med Medlemmerne af „Kuomintang“ (det kinesiske Nationalistparti), som har Repræsentanter overalt i Østen. Han lagde sine Planer frem for dem. De telegraferede til Chiang-Kai-Shek, og de fik den Besked tilbage, at de maatte gøre alt, hvad de kunde — lige meget hvad

det kostede — for at dette Krigsmateriel aldrig naaede op til Nordhæren. Englænderen fik travlt. Han maa sikkert yderligere have staaet i stadig Forbindelse med sit eget Lands Hovedkvarter i Pal Mall i London, *foreign office*, som nok har været bange for, at „Z“ havde tysk Krigsmateriel om Bord til Oprørerne i Indien. Det var Formosa, „Z“ havde været i før Manilla, og den japanske Dampers, som forfulgte den, var i Virkeligheden engelsk. — Chang sendte to Krigsskibe ud foran Hongkong for at gribe „Z“, hvis den skulde komme forbi op til Nordhæren. Nu var der altsaa tre—fire Nationers Øjne, der hvilede paa det mystiske Skib. Kaptajnen paa „Z“ var i en vanskelig Situation.

Englænderen gik om Bord til Kaptajnen og søgte først at bestikke ham. Dette mislykkedes. Saa foreslog han ham at løbe ind til Hongkong ved en Fejltagelse. Men dette fandt ogsaa kun døve Øren.

Kuomintang-Folkene presede paa. De vilde sprænge Dampers i Luften eller sænke Skibet i Havnen. Men Englænderen fandt paa en finere Idé. — Dampers indeholdt



Med Englænderen som Anfører forlod vi Manilla i en kinesisk Krigsjunke, alle vel bevæbnede.

et Hundred Tusind Rifler. Med Ammunition og Kanoner anslog han Værdien til en Million engelske Pund, og da første Klasses Mannlicher Rifler for Tiden betaltes med 30 Pund Stykket, var det en pæn Sum. Englænderen vilde have fat i Skibet og Indholdet. Sammen med mig og nogle Kinesere af Kuomintang-Partiet, alle vel bevæbnede, sejlede han ud fra Manilla i en lille Krigsjunke. Vi var 11 Mand ialt om Bord. Jeg var lige saa desperat som Kineserne og parat til at prøve alt. Med det gode eller med det onde ... vi vilde for enhver Pris have Fingre i „Z“. Men den slap fra os. Den havde narret os til at tro, den først vilde til Formosa igen. Men den slap fra alle sine Forfølgere op Nord paa og fik virkelig sin kostbare Ladning afleveret til Nordhæren. Englænderen tabte. Tyskeren vandt. Men jeg glemmer aldrig dette Æventyr, som viser, at der er mere mellem Himmel og Jord, end Romanerne drømmer om ...

3 Millioner Torsk.

De færøiske Skibes Grønlandsfiskeri har haft et glimrende Resultat. Det samlede Udbytte er efter ca. en Maanedes Fiskeri godt 3 Millioner Torsk.

Cunards Kæmpeliner.

Kølen til den første nye Kæmpeliner skal snart strækkes i Glasgow paa John Browns Værft, og der meddeles nu, at det andet Skib skal bestilles ved Tynec. Ved Bygningen af Cunards to nye Skibe skal beskæftiges ca. 20,000 Mand i tre Aar. Disse Bestillinger er af stor Betydning under de nuværende meget vanskelige Tider for den britiske Skibsbygnings-Industri. Skibenes Størrelse bliver 75,000 Tons. Med 30 Knobs Fart kan de slaa „Europa“s og „Bremen“s Rekorder. For den britiske Regering har det spillet en Rolle, at disse Linere er fortrinlig egnede til Hjelpekrydsere under en Krig, da deres Fart praktisk talt er lige saa stor som de fleste

Krydserses. Indretningen bliver saa elegant som vel muligt, med Teater, Biografer, Balsaloner og hele Gader med Butikker, hvor Passagererne kan købe elegante Toiletter.

Oplægningerne.

I Storbritannien mærkes en vis Nervøsitet over for den store Mængde uvirksomme Tonnage. Den 1. Juli var her oplagt ca. 1 Mill. Netto-Tons eller 7,4 pCt. af hele den britiske Handelsflaade. Dette gælder dog kun de i de vigtigste Havne oplagte Skibe, hvorfor Tallene i Virkeligheden er noget større. Af den norske Handelsflaade laa oplagt 303.000 Br. Tons eller 9,4 pCt.; i Italien laa 291.000 Tons eller 8,9 pCt.; i Frankrig ca. 200.000 Tons; i Sverige 97.000 Tons eller 6,4 pCt. og i Danmark 68.000 Tons eller 6,5 pCt. Nu sætter mange deres Haab til, at de daarlige Høstudsigter i Staterne kan foranledige en stigende Import af Korn til Europa, medens Priserne er lave.



Kaptajn Sebastian

DA jeg sejlede paa Varmen
med Barken og Sebastian,
da fik vi bøjet Armen;
men vi drak aldrig Postevand,
næ! vores gamle Skipper
han havde Øl til hver en Mand,
og vi drog rundt paa Kipper,
hvergang vi kom til Land.



Og Kors hvor blev der drukket
paa Varmen med Sebastian,
en Flaske sang og klukked',
hvor Barkens Gutter gik i Land;
den sorte, stærke Porter
og Brændevin af Ris og Majs
er Ting, der Tiden korter
paa Turen undervejs.

Hvergang jeg stod ved Roret
paa Barken, hos Sebastian,
saa sad han selv ved Bordet
og brygged' en Menu i Stand.
Og vi fik Fyld i Glasset,
mens Barken drev for Vejr og Vind,
vi blæste paa Kompasset,
naar vi tog Ballast ind.

Nu er han død og borte,
vi sænkede Sebastian
i ulden Vams og Skjorte
paa fem og tyve Favne Vand.
Og der var splejset sammen
til Vin og hvad nu den Slags kald's,
og Flasken, den med Drammen,
den bandt vi om hans Hals.

Jeg gjorde mange Rejser
med Barken, hos Sebastian,
han var en lille Kejser
paa Skuden og det store Vand. —
Og vi, der tjente Fyrsten,
gik altid lykkelig til Køjs,
vi drak og slukked' Tørsten
fra Java til Sanct Croix.

Han skubde ikke tørste
paa Rejsen hjem, Sebastian,
derfor fik han den største
svøbt ind i Flor og Sørgerand,
de rare, gyldne Draaber
dem skrev vi paa som tvungen Gæld
fra Barkens atten Tuaber
til ham, vi drak ihjel.

Allan Larsen





Havets Eventyrere

En Beretning om nogle af de Mænd, der har gjort lange Rejser i smaa Skibe.



Havfruen snoer sit grønne Legeme gennem Dybet, strækker Armene op til Havets Overflade og leger kælent med Baaden.

LIGE siden den primitive Mand hulede en Træstamme ud og padlede sig selv tværs over en Strøm for at søge Føde paa den anden Side Vandet, har Vandene kaldt paa Æventyr-sindet hos Menneskene. Havene har hvisket om fjerne Hori-sonters skjulte Herligheder. Bølgerne har fortalt Æventyrene om fjerne Øers Dejlighed. Og Menneskene har stadig fulgt det lokkende Kald fra de grønne Havfruer, som ofte saa lunefuldt og troløst har leget med Skibene, som var de blot Legetøj i deres hvide Hænder.

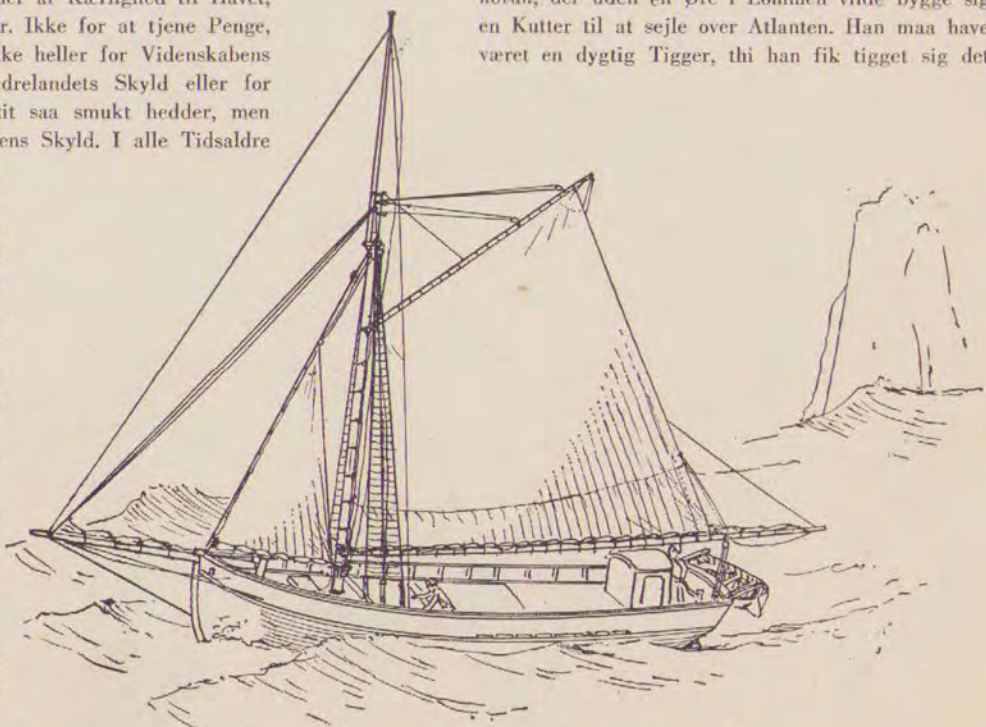
Her skal vi ikke skrive om de Mænd, der har været ude paa store Rejser med mægtige Skibe, vel besat med øvet Mandskab. Her skal vi kun fortælle om de Mænd, der har gjort lange Rejser i smaa Skibe, Æventyrere, der har søgt ud til Jordens Ender af Kærlighed til Havet, til Spænding og til Æventyr. Ikke for at tjene Penge, ikke for Rigdoms Skyld, ikke heller for Videnskabens Skyld, ikke heller for Fædrelandets Skyld eller for Børnens Skyld, som det tit saa smukt hedder, men ene og alene for Spændingens Skyld. I alle Tidsaldr har der været Mænd, der er gaaet ud paa de store Ha-ve alene og i smaa Baade bare fordi det nu en Gang morede dem. Mange af disse Vovehalse er det gaaet galt for, enten fordi deres Ud-styr ikke var tilstrækkeligt, eller fordi Udholdenheden ikke var stor nok, eller for-di Havet tog dem til sidst. Andre blev drevet skam-fuldt tilbage efter faa Da-ges Forsøg, og dem vil vi ikke berette om her. Jo me-re man kender til Søen, des mere Respekt faar man for den. Kun den Uvidende og Uerfarne frygter ikke Spøns Magt, fordi han ved saa lidt.

Vi læser om Vikingernes Færd i gamle Dage og kan knapt tro det muligt, at Leif Eriksen sejlede til Vinland i en aaben Baad. *Santa Maria*, Columbus' Flagskib, var ikke meget større end en moderne Fiskerkutter, der tager ud til Ban-kerne, og sandsynligvis ikke nær saa sødygtig. De fleste af os kan ikke tænke sig at tage over Atlanten i andet end i kæmpestore Dampere og regner dem for godt tossede, der vil tage over i Nøddeskaller. Men det er jo morsomt, at der stadig er nogen tossede til.

At skrive de Tossedes Saga til Søs er ikke saa let, for dels har der været mange flere af dem, end man egentlig skulde tro muligt, og dels er det kun sparsomt, hvad der er noteret op om deres Bedrifter. Man finder en Sætning her og en Sætning hist, men ikke meget andet end Navnet paa en ukendt Baad og saa en Dato. Sømand har aldrig været stærke i at skrive, og gamle Logbøger forsvinder paa nogle faa Aar. Dog er det lykkedes her at faa fremdraget enkelte interessante Fakta om smaa ensomme Baades Skæbner paa de store Have.

1863 nævnes *Skjoldmøen* i amerikanske Aviser og afbildes i et Træsnit, muntert gyngende i høj Sø. Den beskrives som norsk, 55 Tons, forlod Bergen 11. April 1863 og naede Chi-cago paa 99 Dage ... ikke daarligt i Betragtning af den lange Passage op ad Lawrence og langs de store Søer. Den blev sendt ud af Torgar og Oscar Svanoe og blev ført af Kaptajn Rathje Wesenberg. Dens Mandskab var paa 5 Mand, og dens Last bestod af Sild og Salt. Den sagdes at ville til-bage til Norge med Korn og Tobak, men Historien ved intet mere at berette om Turen. Aviserne i Amerika skrev den Gang, at *Skjoldmøen* var den mindste Baad, der nogen Sinde har krydset Oceanet, naar man undtager Kaptajn Shackfords 30 Tons Kutter, hvori han gik fra Bordeaux til Vestindien i 1849. Men om denne Kaptajn Shackford ved vi intet.

1864 var der en driftig Sømand ved Navn *Do-novan*, der uden en Øre i Lommen vilde bygge sig en Kutter til at sejle over Atlanten. Han maa have været en dygtig Tigger, thi han fik tigget sig det



Skjoldmøen sejlede fra Bergen til Chicago i 1863 paa 90 Dage.



hele sammen og fik virkelig Skibet af Stablen. Det fik Navnet *Vision* og vakte stor Opsigt i New York i de Dage. Med to Mand og en Hund sejlede han af Sted til England den 26. Juni 1864, men Skibet maa være gaaet tabt i Atlanterhavet. Man har aldrig siden hørt noget til ham.

I 1860 var der en lille engelsk Kutter *Spray*, der sejlede fra England til Australien paa 100 Dage. Den havde 6 Mands Besætning. To Aar senere gjorde en lidt større Yacht *Chance* den samme Rejse paa 141 Dage.

En tragisk Rejse begyndte i 1884, da Thomas Dudley, der skal have været en første Klasses Sømand, vilde fra England til Australien med en 19 Tons Yawl *Mignonette* med ialt 4 Mand. Den kom ud for frygtelige Storme og sank. De 4 Mand, hvoraf den ene kun var en Dreng, sejlede derefter i Dagevis rundt i Redningsbaaden. Paa den 18de Dag dræbte de Drengen, fordi de ikke kunde holde ud at se hans Lidelser. Efter 24 Dages Forløb blev de samlet op, yderst forkomne, af den tyske Bark *Montezuma*, 1500 miles fra, hvor *Mignonette* var gaaet til Bunds.

De blev bragt til England, hvor de blev sat i Fængsel for Mordet paa Drengen. De dømtes til Døden, men blev benaadede.

31 Tons Yachten „*Alice*“ sejlede ud fra Boston 1866 for at gaa over Atlanterhavet. Den var 53 feet lang. Der findes ingen Billeder af den. Kaptajnen var Arthur Clark, Forfatter til „*Clipper Skibenes Tidsalder*“. Det blev en Rekordrejse paa 19 Dage, 19 Timer og 20 Minutter. Hvor mange Skibe paa denne Længde kan gøre det bedre nutildags? Man siger, „*Alice*“ var den første lille Yacht, der krossede Atlanten. Den havde Ry for Hurtighed. De store Skibe, den mødte paa sin Vej, troede den var blæst ud af sin Vej og trængte til Hjælp. De styrede hen til den og tilbød Hjælp, men fra „*Alice*“ lød stadig det overraskende Svar, at den skulde over, og den trængte ikke til Hjælp: „Tak, vi har det godt.“ To Dage fra den engelske Kyst blev den spurgt: „Hvor længe ude?“ Og da Svaret kom: „17 Dage fra Boston,“ vilde de gamle Sølke ikke tro det. England hilste „*Alice*“ med Begejstring.

Samme Aar gik en Redningsbaad af galvaniseret Jern, den lille „*Red, White and Blue*“ under Sejl over Atlanten. Det var dens Opfinder, der vilde vise Verden, at den var søsterk. Han havde faaet Præmie i Amerika. Dens Tonnage var 2,50, og der var kun 2 Mand og en Hund om Bord, ligesom paa den uheldige „*Vision*“. Skipperen var en Op-

timist, der bar Søfarenavnet Hudson. Efter at være bleven udstillet for det undrende Publikum forlod „*Miniaturskibet*“ New York den 9. Juli 1866. Erfarne Folk rystede paa Hovedet. Anden Dagen kom den op i en høj Sø. Femte Dagen blev den set af en Skonnert. Og saa hørte man ikke noget



Redningsbaaden „*Red, White and Blue*“ paa Udstillingen i London.

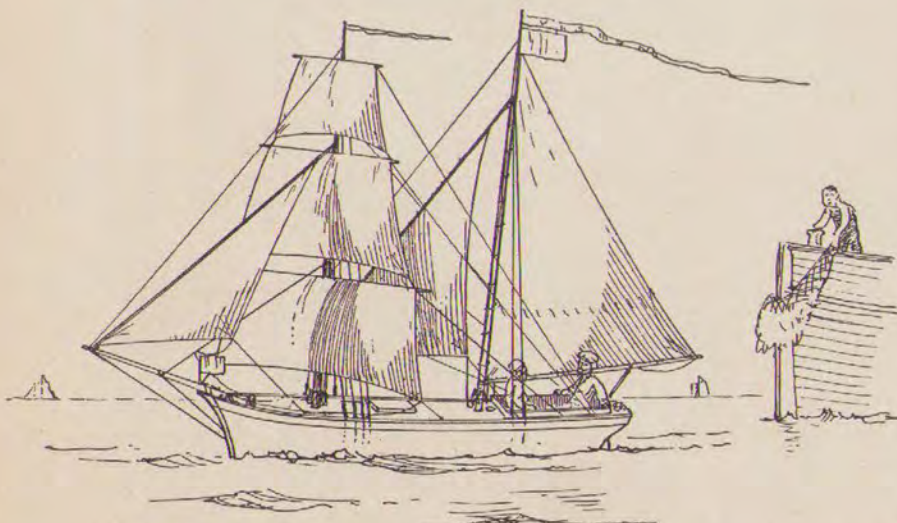
om den ude fra Oceanet. Det første Kabel var lige bleven udlagt, og et Telegram til „*New York Herald*“ meldte fra den anden Side, at den havde passeret Hastings den 15. August paa Vej til London: Alt vel. Den ankom til Bestemmelsesstedet den 16. Den blev udstillet paa Verdensudstillingen i Paris og senere paa Krystalpaladset som god Reklame for Salg af disse Redningsbaade.

Men hur disse Satans Amerikanere! Hør nu Sandheden! Lad Tæppet gaa op for en lille Afsløring til langsom Musik af „*Stars and Stripes*“: En god Borger af disse forenede Stater, Kennedy Childs ved Navn, var i 1866 Andenmester paa Skibet „*Tapscott*“, og han har fortalt af sit ærlige Hjerte, at paa den Dag, da „*Red, White and Blue*“ forlod New York, laa de ude og drev saadan, saa Mandskabet snakkede om, hvad i Alverden den gamle Mand tænkte paa, indtil de

en Dag saa en mærkelig lille Legetøjsbaad med Lommestørklæder til Sejl komme frem over Horizonen. Det lille bitte Skib kom straks op paa Siden af „*Tapscott*“ og blev hejst op paa Dækket, og saa gik Farten rask fremad mod Øst, hvor Lilleputs-kibet et Par Dage før Kanalen blev halet over Bord igen og sat paa Vandet, hvorefter det stolt sejlede videre mod England, og „*Tapscott*“ atter passede sine egne Forretninger.

To Mand og en Hund. I Redningsbaad over Atlanterhavet. Det er gode Overskrifter til en fræk Avis. Og Hunden kom fint over uden at blive vaad. No, Sir, I dont believe it! Der er meget Humbug til i Verden, særlig i Amerika.

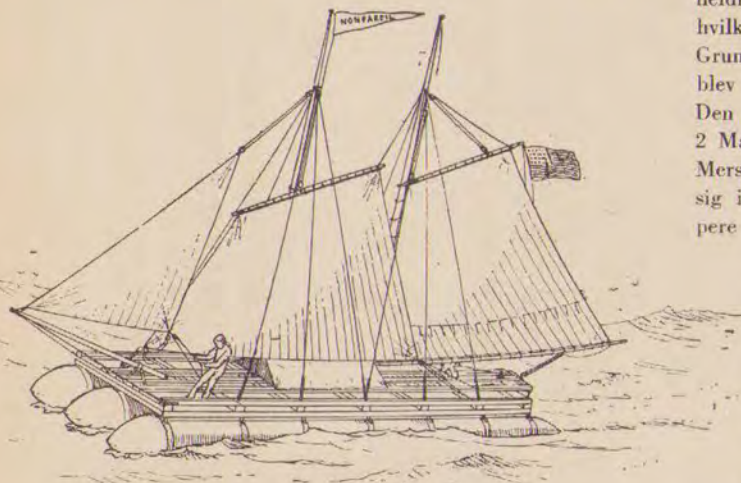
1868 var der atter en Opfinder af en ny Slags Redningsbaade, der vilde bevise, at hans var de bedste, ved at tage over Atlanten. Hans Baad hed „*Nonpareil*“, hvad der betyder: Ikke Mage til. Den bestod af tre



Med 2 Mand og en Hund sejlede „*Vision*“ fra England 1864.



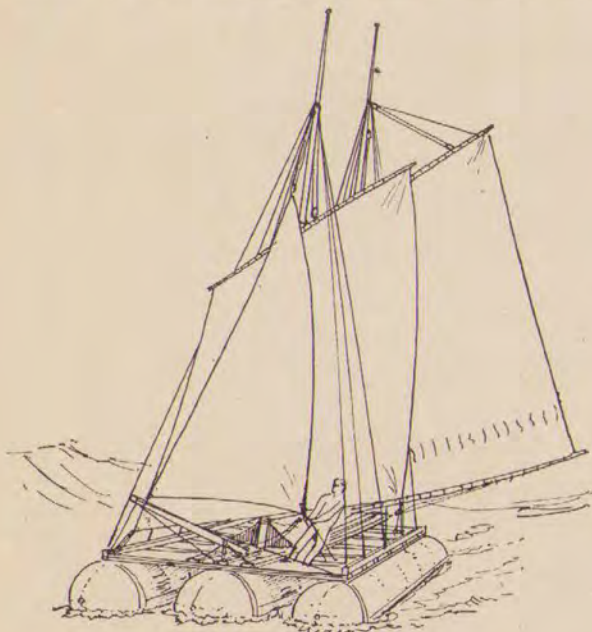
vandsikre Gummicylindre med Planker paa. Den var en Tomaster. Med tre Æventyrere om Bord sejlede den fra New York den 4. Juni, bound for England. I 14 Dage havde den daarligt Vejr undervejs. De havde ingen Hund, men en Fugl om Bord. Den 25. Juli ankom „Nonpareil“ til Southampton



„Nonpareil“, der heldigt kom over Atlanten i 1868.

efter 43 Dages Rejse og blev hyldet af den kongelige Yachtklub. „Illustrated London News“ bragte et Billede af Baaden, det samme, vi her gengiver, og en smuk Hyldest til de dristige Amerikanere.

En Rigmand i Baltimore ved Navn Ford financerede samme Aar en lille Baad, der fik Navnet „Ford“ med en Kaptajn Gould, som pralede af, at han paa 35 Dage kunde komme over Atlanten og netop i en saadan lille Baad vise den gamle Verden, at de amerikanske Sømænd var første Klassen. Det blev en sørgelig Tur. Baaden snurrede Bunden

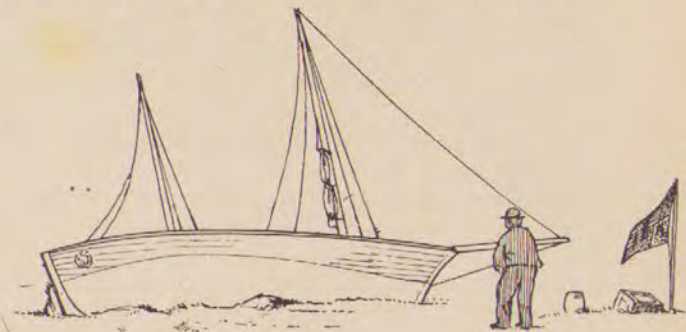


„Nonpareil“ set forfra. Paa 43 Dage kom den over Atlanten.

i Vejret, men kom dog paa ret Køl igen. De tabte derved Olien og Ferskvandsforsyningen, saa de fem Mand om Bord led meget undervejs. Endnu en Gang blev Baaden væltet omkuld i en Storm, og forgæves vinkede de til forbisejlede Skibe, mens de red paa Kølen. Ingen kunde øjne den lille

Baad. Gentagne Gange tog Bølgerne dem og slyngede dem ud. De druknede alle undtagen een, der blev samlet op af et Skib, der kom fra Liverpool. Et Par Maaneder senere drev Baaden i Land paa den engelske Kyst.

Nogle faa Aar senere havde Yawlen „City of Ragusa“ en heldigere Rejse. Den havde været et Skibs Redningsbaad, i hvilken 14 Overlevende fra Skibet „Breeze“, som gik paa Grund i en frygtelig Storm, var naaet ind til Øen Man. Den blev købt af en Amerikaner, dækket over og yawlrigget. Den tog ud fra Liverpool og skulde over Atlanten, 2 Tons, 2 Mand om Bord og ogsaa en Hund. Den 2. Juli forlod den Mersey med tre Maaneders Forsyning om Bord. Den holdt sig i Trafiken fra Kanalen til New York, saa mange Dampere mødte den undervejs. Den naaede Boston om Eftermiddagen den 8. September 1870 paa 99 Dage. Her blev Kaptajnen interviewet af „New York Herald“s Korrespondent, og vi kan ligefrem se ham staa med Tommelfingrene i Ærmegabene og fortælle: „De første 35 Dage var Vejret usædvanlig haardt, og vi var begge vaade hele Tiden. Vandet skyllede hen over Dækket, og hun begyndte at lække. En Mand ad Gangen maatte næsten uafbrudt passe Pumpen, som vi heldigvis havde med. Vandet slog Ilden ud for os, saa i tre Uger maatte vi leve paa raat Kød og haardt Brød. Alligevel tog vi 153 miles pr. Dag. Paa de daarligste Dage var vi paa 11 miles ... Og nær ved Cap Clear mødte



Vraget af „Ford“ paa Kysten, hvor den drev i Land, efter at alle var druknede paa nær een.

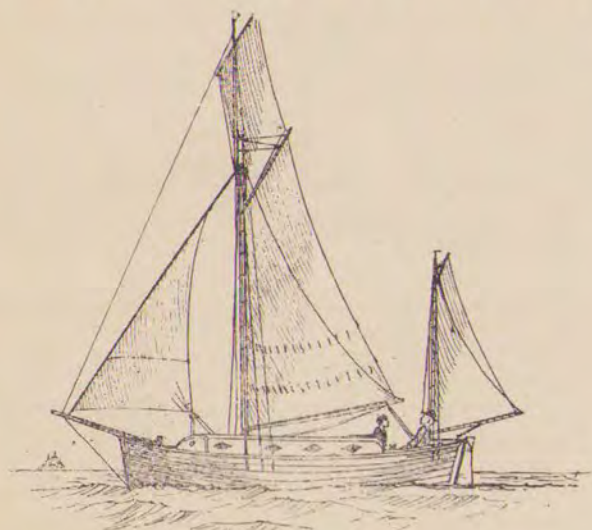
vi en Stime Hvaler, som vi rakte Haanden ud til og klappede en af paa Ryggen ...“

Men Baaden kom godt over og med Mandskabet vel, skønt træt af „en frygtelig snavset og uhyggelig Rejse.“ Mange Skibe talte med dem undervejs og tilbød Hjælp, men kun to Gange blev der taget imod Hjælpen, fordi de trængte til nye Forsyninger. Da de var halvvejs ovre, smed en Cunarder en Pakke „Heralds“ -Aviser ned til dem, hvoraf de saa Nyhederne om den fransk-tyske Krig. Da mange Dampere har bekræftet denne Baads Rejse, synes den at være ægte nok.

1876 holdt De forenede Stater deres 100 Aars Dag, og alle Øjne var vendt mod Filadelfia, hvor der var Fest og Udstilling. Men der manglede en saadan lille Baad, der havde krosset Atlanten, og som havde været saa meget paa Tale de foregaaende Aar. Aarhundredaarets Baad lod ikke vente paa sig. Den blev døbt „Centennial“ og havde kun en Mand om Bord. 15. Juni 1876 sejlede Alfred Johnson fra Gloucester i U. S. A. Efter en Uges Sejlads i Stormvejr mødte han en Bark, der var paa Vej fra Mexiko til Liverpool, og hvis Kaptajn raabte over til ham, at han var villig til at tage ham og Baaden om Bord det værste Stykke og lovede ham ikke at sige noget om det til nogen; men Johnson afslog Tilbudet. Et Par Dage efter mistede han det ene Sejl. Baaden kuldsejlede, og han drev rundt, hængende paa Kølen. En Haj



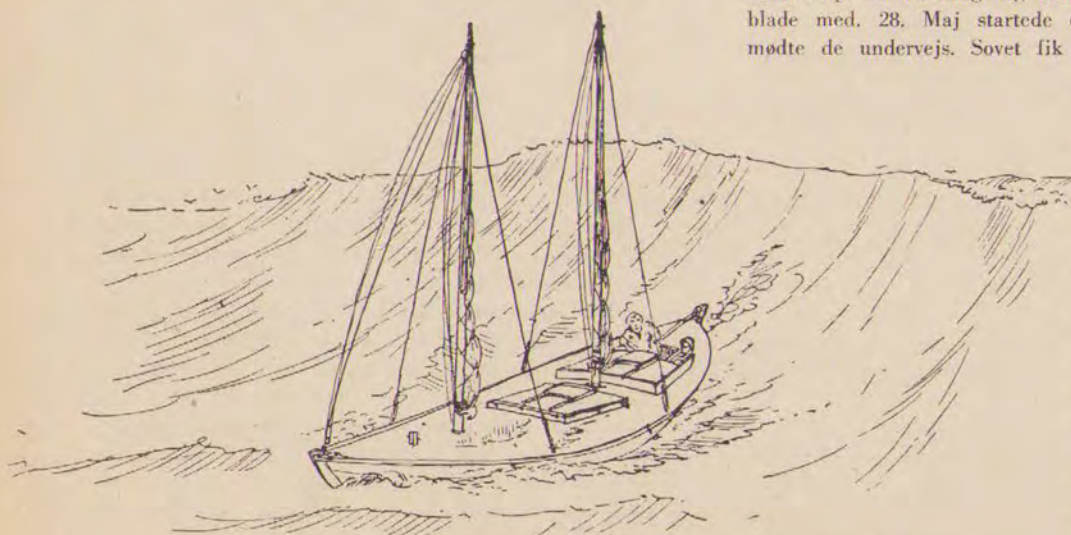
forfulgte ham længe, indtil han fik jaget sin Kniv i den. Tyve Minutter efter lykkedes det ham at komme paa ret Køl igen. Briggen „Alfredon“ kom forbi og gav ham Brød og Vand. Han drev ind til Wales, men den ærgerrige Johnson var ikke tilfreds hermed. han havde startet for Liverpool, og til Liverpool vilde han. Saa styrede han op mod St. Georges



„City of Ragusa“, en anden Redningsbaad, der ogsaa vilde over Atlanten fra Europa til Amerika.

Kanalen, og endelig den 17. August ankom han til sit Maal. Da han blev spurgt, om han kunde tænke sig at gøre den Tur om igen, svarede han, at han havde faaet nok. Han kom for sent tilbage med Damper til Amerika, til at komme med paa Udstillingen, men han fik dog bevist, at det var muligt for en enlig Sømand at tage over Atlanten, idet han stadig faar sin Position opgivet fra andre Skibe undervejs. Dampene „Amerique“, „St. Louis“, „Creece“ og „Mosel“ foruden flere andre har jagtaget hans Baad under Farten og saaledes bekræftet Sandheden.

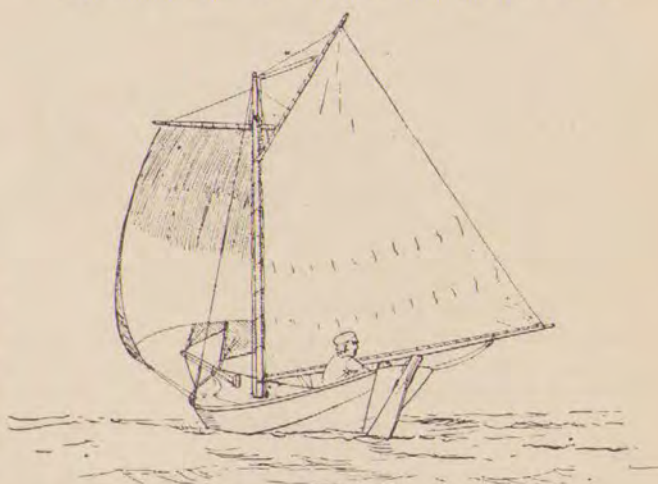
Thomas Crapo stak til Søs i 14-Aars Alderen med en Hvalfanger. Han steg gennem de forskellige Grader til første Mester og blev gift med en skotsk Pige i Marseille 1872, hvorefter Konen sejlede med ham den meste Tid. Hun havde Ben i Næsen, for da Briggen „Kaluma“ blev overskyldet af Bølgerne, saa Lampen gik ud, holdt hun i Vand til Brystet



Kaptajn Crapo alene med sin Kone over Atlanterhavet i sin Hvalbaad „New Bedford“ i 1877.

en anden Lampe op til Kompasset. Til sidst slog han Anker og blev Fiskehandler i New Bedford, gik fallit og fik den Idé, som jo var paa Mode den Gang: at sejle alene over Dammen i en lille Baad. Han fik en Baad, som han kaldte en Skonnert, men som nærmest var en Ketsch, i Stil med en lille Hvalfangerbaad. Den fik Navnet: „New Bedford“. Fru Crapo erklærede, at hun vilde med. „New York Times“ skrev: „Gifte Folk i Land kan altid slippe fra hinanden ved Lejlighed, men i smaa Baade er det umuligt. Hvis Konen er bleven gal over, at Ilden ikke vil brænde under Komfuret, og hun saa begynder at undersøge Mandens Karakter og vise, at han er en brutal Bandit, vil han være tvungen til at lytte. Der er ikke den Krog i Baaden, hvor en alvorlig Kvindes gennemtrængende Røst ikke kan naa hen. Hvis han til Gengæld finder Kaffen for kold, og derpaa i en erfaren Sømands kraftige Sprog udtrykker sin Overbevisning om, at der er ikke den Forbrydelse fra Mord til sveden Vælling, som hun ikke er skyldig i, saa maa hun lystre eller springe over Bord.“

Crapo maatte finde sig i at tage Konen om Bord. De blev



Alfred Johnson havde en eventyrlig Rejse fra Amerika til Liverpool i „Centennial“ 1876.

fotograferede sammen Arm i Arm: første Ægtepar alene over Atlanten. De havde heller ingen Kronometer og skulde have deres Position fra forbisejlede Skibe. Konen tog en Masse Fødevarer med: Biskvit, Kaffe, The, Sukker. Den meste Mad havde hun kogt i Førvejen hjemme, saa den kun behøvede at varmes op. Af Læsning tog hun Bibelen og nogle Missionsblade med. 28. Maj startede de. Taage, Regn og Storme mødte de undervejs. Sovet fik de kun 4 Timer i Døgnet.

Snart kom de forbi Fiskebaadene ved St. Georges. En Børneskole af Hvaler kom de nervøst igennem. 26. Juni blev de inviteret til Middag paa Bremerbarken „Amphitrite“. Det var den eneste Gang, de forlod „New Bedford“ under Rejsen. Natten til den 2. Juli sov de begge og vaagnede forskrækket, idet de var lige ved at blive løbet ned af en Damper. Næste Dag fik de frisk Vand fra Briggen „Ontario“ og havde Taage og Torden. Den 7. Juli kom S/S „Denmark“



langskibs og gav dem mere Vand og noget kogt Mad. Fru Crapo blev syg af den danske Mad, hendes Mand sagde, at hun skulde være bleven ved deres egen Mad, og han havde megen Besvær med hendes Sygdom Resten af Vejen. 16. Juli gik Roret itu. Det lykkedes at reparere det, og fremad gik det igen. Nu nærmede de sig Lands End. De passerede Fyret Kl. 4 Eftermiddag. Fyrmesteren kippede Flaget og lod Klokkerne ringe. Men Ægteparret var saa trætte, saa da de skulde have Kaffe, faldt de begge i Søvn, før Vandet kogte. De fik et begejstret Velkommen i England, og „New Bedford“ blev udstillet i London i 6 Uger, hvorefter Baaden gratis blev shipped tilbage til New York, hvor Crapo lejede sig en Butik paa Broadway og derefter tog paa Tourné gennem Landet som Nummer i en Cirkus. Han tjente aabenbart Penge nu, for Aaret efter købte han sig en 105 Tons Skonnert og gik ind i Kysttrafiken.

Saa kommer vi til et Par Landkrabber, som vilde prøve paa at tage Turen. Alle de andre havde dog været Folk, der var vant til Søen.

Brødrene Andrews var Mekanikere, ansat paa en Piano-fabrik. De var Haandværkere med kun ringe nautisk Kundskab og ingen Søferaring. De havde et godt Kompass og et gammelt Kronometer, Folk syntes de var tøsede: „to Selvmordskandidater“. Men af Sted kom de. Den 12. Juli 1878 sejlede „Nautilus“ fra Beverly i Massachusetts. Gamle Neptun smilte velvilligt i sit Skæg den første Del af Rejsen, men de kom kun langsomt frem. Den første Trediedel tog 26 Dage.

Saa kom de gennem 14 Storme, hvoraf den første varede 4 Dage og den sidste 5. I 18 Dage saa de hverken Sol eller Maane. De led af Mangel paa Søvn og Mangel paa Motion.



De to Landkrabber, Mekanikerne Brødrene Andrews sejlede over Atlanten i »Nautilus« 1878.

De var ofte for trætte til at spise. Hvaler saa de mange af, ogsaa en Søslange, i det mindste dens Hale, sagde de. Den 4. Juli fejrede de ved at drikke deres sidste Øl. Men Heldet var med dem, mere end Forstanden. 1. August naaede de ind til Cornwallkysten. Havre var deres oprindelige Maal, og her til kom de nogle faa Dage senere. Baaden blev bragt til Paris og udstillet. Begge Brødrene var frygteligt udasede, den ene havde faaet en lam Haand af uafbrudt Styring.

Knud Andersens Jordomsejling.

„Monsunen“ har naaet Staten Island ved New York.

Yachten „Monsunen“, der føres af den danske Forfatter Knud Andersen, og hvis Besætning bestaar af Andersens Hustru, hans 3 Børn og 5 danske Sømænd, er ankommet til Staten Island ved New York.

Yachten har tilbagelagt Etapen hertil fra Kapstaden over St. Helena og Barbados paa 80 Dage.

Reddet i Atlanten.

Svensk Motorskib „Oljaren“ reddede paa sin sidste Rejse mellem Amerika og Liverpool to franske Fiskere, som laa i Bunden af en aaben Baad midt i Atlanten. De var begge meget medtagne, da Baaden havde drevet omkring i ti Dage. Drikkevandet var sluppet op flere Dage, før de reddedes, og af Mad havde de kun lidt Torsk. Baaden var fra en fransk Fiskerskonnert, der drev Fiskeri med Baadene, og det kan hælde, at disse Baade, der kun er bemandede med to Fiskere, kan drive bort fra deres Skib i Taage.

„Jylland“ faar sin Rigning.

Det ser ud til, at Fregatten „Jylland“ alligevel vil faa sin Rigning. Der samles i Øjeblikket ind i Marineforeningerne Landet over, og der er kommet ret store Beløb ind. Alene i Marineministeriet har en Komité, for hvilken Admiral *Rechnitzer* er Formand, indsamlet 15,000 Kr., og det samlede Beløb, der nu er tilvejebragt, er oppe paa ca. 70,000 Kroner. Den Dag, da Beløbet har naaet 100,000 Kroner, er Maalet naaet, idet den dansk-amerikanske Millionær, Direktør *Gorm Rasmussen* har stillet i Udsigt, at han i saa Fald vil tilskyde 50,000 Kr., og Udgifterne til Opførelsen af den nye Rigning er kalkuleret til 150,000 Kroner. Saa vil „Jylland“ blive udstyret akkurat som de gamle Fregatter, og Skibet vil derefter faa fast Plads ved Toldboden paa Værftssiden, altsaa lige ved Indsejlingen til Havnen — som et smukt og malerisk Vartegn.

Et Reformarbejde nær sin Afslutning.

Inden længe vil en ny international Signalbog og Kode blive indført og taget i Brug paa alle Nationers Skibe. Den stærkt forøgede Nødvendighed for Signalering mellem Skibe, der opstod med Verdenskrigen, afdækkede forskellige Brist og Mangler ved Signalbogen af 1897. Radio-Konferencen i Washington i 1927 anbefalede forskellige Forandringer, blandt andre en Forøgelse af Signalflagenes Antal med 3 og 10 Tal-Vimpler, og at den nye Kodebog skulde redigeres i syv forskellige Sprog. Morse-Signaleringsmetoderne med Lys og Flag skulde bringes i Overensstemmelse med det ved Radiotelegrafering anvendte System, og Skibenes Kendingsbogstaver i Fremtiden ogsaa gælde som Radio-Kaldesignal.

Dr. Eckener siger.

— At Luftskibsfarten over Atlanten vil begynde som regelmæssig Trafik til næste Efteraar. Det vil tage 3—3½ Dag fra Europa til Amerika og 2—2½ Dag for østgaende.

Fra 11 til 14 Knobs Fart.

American Scantic Line's Damper *Argosy* ankom paa sin sidste Rejse hertil 10 Dage og 7 Timer efter Afgang fra New York. Det giver en Gennemsnitsfart af 14½ Knob, hvad der er Rekord for denne Strækning. Det er Resultatet af den Ombygning, Moore & Mc Cormack lod de ni Dampere, Selskabet for et Par Aar siden overtog fra Shipping Board, undergaa. De 8000 Tons Dampere, som før løb 11 Knob, gør nu 13—14½ Knob i Gennemsnit. Det var Moore & Mc Cormacks Vicepræsident, Mr. Aitken, der foreslog Forbedringerne. Først mødte han megen Modstand fra skibskyndig Side, man mente, det vilde blive uforholdsmæssig kostbart at foretage Forandringerne, men de 9 Ombygninger er nu blevet tilendebragt med moderate Omkostninger. Skibene var før i Klasse 6, som omfatter 10 Knobs Skibe, og modtog som saadanne 2½ Dollars pr. mile fra Postvæsnets; nu er de kommet op i Klasse 5 og faar det dobbelte.



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

GARDNER
RAAOLIE MOTORER.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

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.

Fiskeskipperforeningen, 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.

Søfyrerbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10.
Telf. 8436.

Sømandenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.



40 Aar i D. F. D. S.

Maskinmester *L. Schnipp*, „Dronning Alexandrine“s populære 1. Mester, fejrede nylig sit 40 Aars Jubilæum inden for Det forenede Dampskibsselskab. Mester Schnipp er født i Altona den 28. Maj 1868. Han stod i Lære hos Brødrene Houmøller, Frederikshavns Jernstøberi og Maskinfabrik, og gik til Søs i 1890. Siden har han sejlet i forskellige af Selskabets Baade og blev efterhaanden en betroet Mand, der førte Tilsyn med adskillige Nybygninger.

Skagens Fyrmester gaar.

Skagens Fyrmester, *Edward Peter Sonne*, Dbmd., har efter Ansøgning faaet Afsked paa Grund af Alder fra Udgangen af Oktober i Naade og med Pension.

Den danske Skibshandler i Swansea.

For den danske Sømand er det i Udlandets Havne af Vigtighed at kunne finde en stedkendt Landsmand, til hvem han med Tillid kan støtte sig. I Swansea har vi længe haft en saadan Mand i Skibshandler *Ove Lohmann*, der ved sin altid redebønne Hjælpsomhed har vundet sig paa-lidelige Venner mellem de Søfarende — særlig naturligvis mellem Kaptajner og Hovmestre, som han mest kom i Berøring med; men ogsaa mellem de øvrige Søfolk.



Hr. Lohmann har desuden i mange Aar fungeret som Konsulatssekretær hos den derværende danske Vicekonsul og i denne Egenskab været sine Landsmænd en god Støtte. Nylig fejrede Hr. Lohmann sin 50 Aars Fødselsdag og rundede dette Hjørne hjemme i København.

Skoleskibet „København“.

Justitsministeriet har nylig truffet den Bestemmelse, at en Forsikringssum paa 5000 Kr. efter en af dem, der gik ned med Skoleskibet „København“, ikke skal indgaa i Boet, men indsettes i Overformyndertiet indtil videre. Man har paa dette Grundlag villet formode, at Justitsministeriet vilde tilkendegive et vist Haab om, at der kan være Overlevende fra „København“. Derom er der imidlertid ikke Tale. Baandlæggelsen i Overformyndertiet er sket efter en gammel Forordning om Forsvundne, der altid har været anvendt i Tilfælde, hvor man ikke havde et formelt uomstødeligt Bevis for, at den Paa-gældende er afgaaet ved Døden.

Afskedigelser i Marinen.

Der forestaar omfattende Afskedigelser inden for Marinen og i Marineministeriet. Endnu er der ikke truffet endelig Bestemmelse om, hvor mange og hvem der skal afskediges, men et Forlydende fortæller, at det vil komme til at dreje sig om en halv Snes Kaptajner, 30 Dæksofficers-Aspiranter og ca. 100 af Marinens faste Menige. Officererne vil dog først kunne afskediges til 1. April næste Aar, naar Normeringsloven er vedtaget, medens Officers-Aspiranterne og de Menige antagelig ret snart vil blive opsagt med 3 Maaneders Varsel. Naturligvis har de forestaaende Afskedigelser vakt Nervøsitet inden for Marinen. Det er jo Eksistensen, det gælder, og mange af Marinens Folk er i disse Dage kun optaget af dette ene Spørgsmaal: Mon ogsaa jeg bliver ramt?

En Risiko paa over 100 Mill. Kr.

Cunard Linjen er for Tiden i Færd med at bygge to Kæmpedampere, der skal blive langt større end de største nu eksisterende Skibe. Det ene er allerede paabegyndt. De bliver saa kostbare, at det har vist sig umuligt paa almindelig Maade at tegne Forsikring for dem. Det første Skib skal assureres for over 100 Millioner Kr., og heraf han Søforsikringselskaberne kun villet paatage sig de 50 Mill. Kr. Man har imidlertid opnaaet, at Staten paatager sig Risikoen for de øvrige 50 Mill. Kr.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

Alle Annoncer modtages gennem Vikingens Annoncebureau, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

THORNYCROFT
MOTORER.

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

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

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter

Ingen Udgifter

Hurtig Ekspedition

D'Herrer Hovmestre anbefales vor Leverpostej

(Anbefalet af Læger)

JENS PAULSEN, Svanemosegaardsvej 9

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



Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

STUART
LYSANLÆG.

Chicago Herremagasin, Gothersgade 33

Alle søfarende ekviperes bedst og billigst i

Chicago Herremagasin, Gothersgade 33

10 Minutter fra Nyhavn



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.

Det Danske Petroleums-Aktieselskab

København K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie

TELEFON 2890



Telgr.-Adr. PETROLEUM

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5, København.
Telefoner: 10637-10657.

LION
PAKNINGER.

Marinemalerier

af alle Arter og Størrelser udføres efter gamle Tegninger,
Akvareller eller Fotografier og kan komponeres
over Beretning efter Situationer
paa Havet.

*

Marinemaler *Johan Kock, Årskøbing*

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

Norsk Statsautoriserede Kompassrettere.

Kataloger & Special-
Brochurer sendes por-
tofrit paa Forlangende

Eneste Specialforretn. i
Kompasser & Nautiske
Instrumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejtskiver
Spritkompasser — Kikkerte — Dybvandsmaalere — Radio-Pejtapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN

TELEFON C. 1027

Teknisk
Udefotografering
af enhver Art

Fotografering af
Skibe i Søen
udføres



Clichéer til alle
Tryksager udføres
hurtigt og konkur-
rencedygtigt

Amerikansk
Maskinretouche

Leverandør af Clichémateriale til flere af vore Rederier



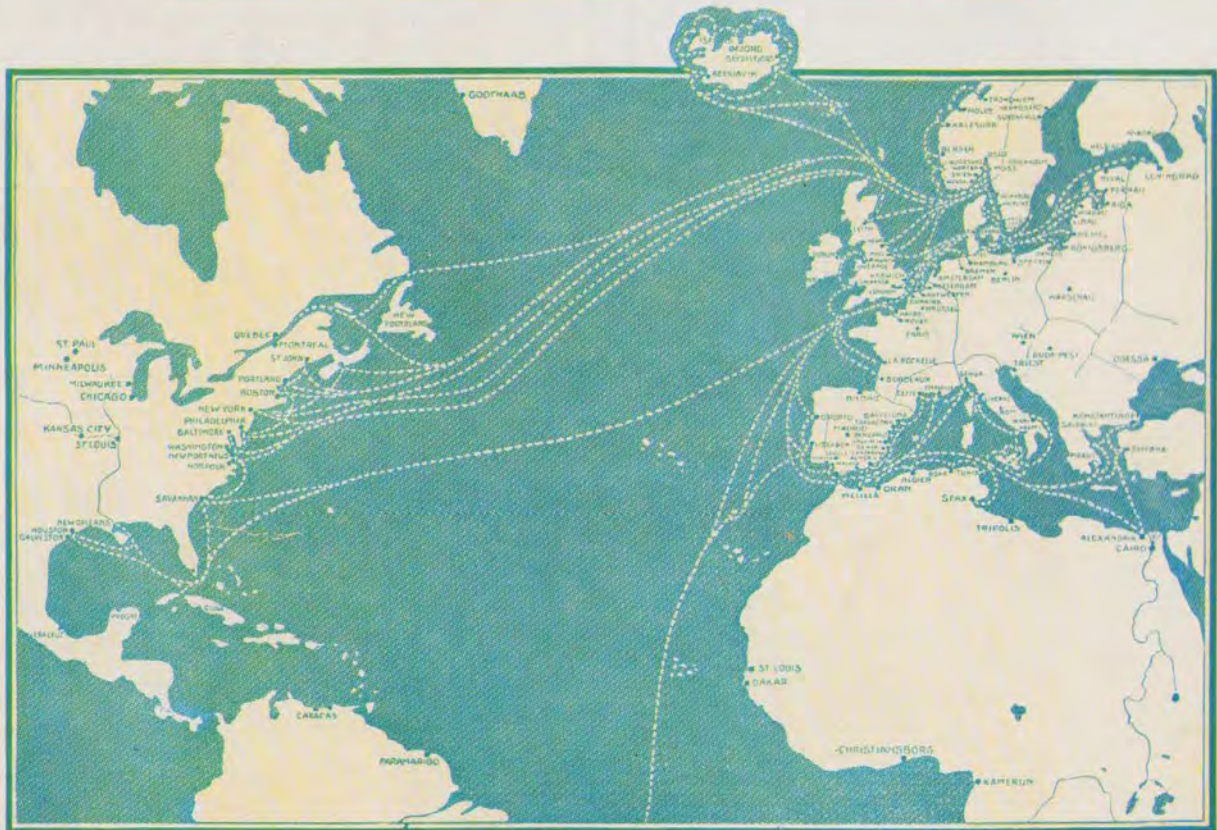
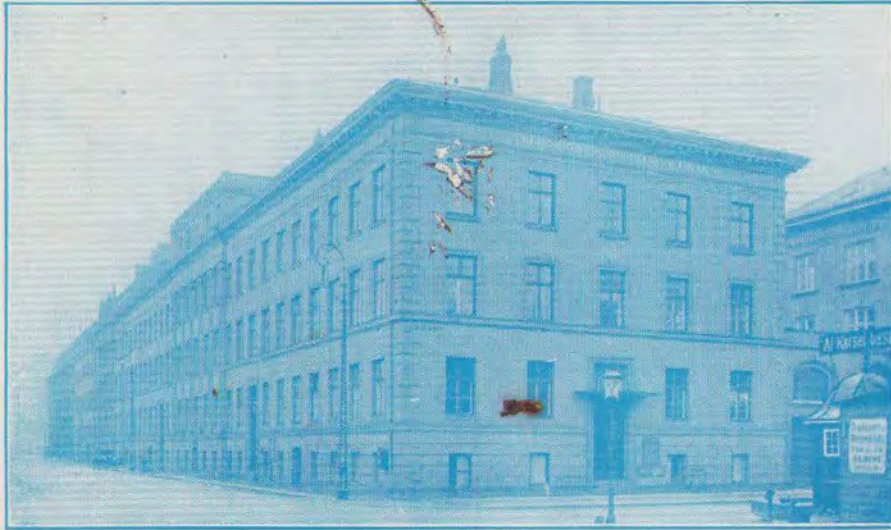


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER; KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS • HAVNENS • HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske 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 ILLUSTREREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN



*Andrée
Minde-Nr.
med alle
Billederne*



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

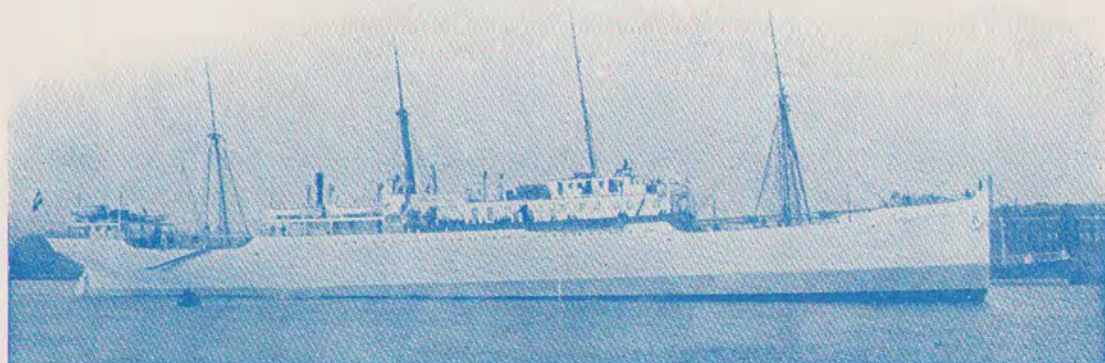
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

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





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

Tshavets Vikinger

Andrée var en nordisk Viking, en Patriot og en Helt, en af disse modige Mænd, som smilende sætter sit Liv ind paa det lille Kort med „Rødt“, hvor „Sort“ har de Tusinde Muligheder. Hans fantastiske Ekspedition maatte mislykkes ... og mislykkes, — og alligevel vil hans Navn leve i Bedrifternes glørgige Historie.

Salomon August Andrée blev født i Aaret 1854 i den lille By Grænna i Sverige og var altsaa 43 Aar, da han gjorde sit Angreb paa Nordpolen. Han blev Ingeniør, beskæftigede sig særlig med Elektroteknik, gjorde ogsaa nogle Opfindelser. Da han fattede sin Plan om at flyve til Nordpolen, var han imidlertid fuldstændig ukendt for Offentligheden.

Tanken om at naa Nordpolen med Ballon var dog ikke ny. Allerede i Aaret 1845, da Franklin brød op fra England for at udforske Nordvestpassagen, forelagde Luftskipperen Dupuis-Delcourt det franske Udenrigsministerium en æventyrlig Plan, hvori han søgte Regeringens Støtte til at bygge en Ballon til Udforskning af Nordpolen. Andre franske Luftskippere havde allerede tidligere beskæftiget sig med saadanne Planer. Meget alvorlig var Planen forberedt af en Videnskabsmand i Kiel, Dr. Meiszel, til en Ballon med 12 Mand. Disse forskellige Projekter vakte den Gang Opsigt, men ved nærmere Undersøgelser slog man dem hen, fordi de aeronautisk saavel som meteorologisk var uigennemførlige. Men stadig dukkede nye Planer op. Det var særlig franske Luftskippere, der arbejdede med Tanken; derfor blev det ogsaa en Franskmænd, den endnu levende *Georges Besancon*, som skabte Planerne for Andrées Ballon og til sidst byggede den for ham.

Andrées Ballon kostede lidt over 30,000 Kr. I det hele har hans Ekspedition kostet 200,000 Kr. Den svenske Ingeniør havde det Held at træffe en Rigmand, som vilde hjælpe ham. Det var en Landsmand af ham, selve Nobelprisens Grundlægger, Dynamitmillionæren, den ædle Særling *Alfred Nobel*.

Penge kunde der aldrig tjenes paa en saadan Bedrift. For Ære og Berømmelse alene, for sit Fædreland kæmpede Andrée. At bære sit Lands Farver frem til Verdenssejr har alle Dage været saadanne Vikingers højeste Drøm.

Kampen om at naa Nordpolen, der varede et Aarhundrede igennem, var i sin dybeste Grund intet andet end en uhyre Verdenssports-Konkurrence. Ganske vist tjente den ogsaa Videnskaben, men kun teoretisk — praktiske Fordele har Menneskeheden indtil videre ikke vundet af Nordpolens Opdagelse.

Men Andrée var for tidlig paa den. Tiden var endnu ikke teknisk moden paa hans Tid, om end Tanken var rigtig nok. Han havde den rigtige Idé, men kunde blot ikke gennemføre den med de tekniske Hjælpemidler, som paa den Tid stod til hans Raadighed. Grev Zeppelin har oplevet, at den samme Tanke senere blev gennemførlig ved Motorenes, Udvikling. Og Svenskerne hvilede med sine to Ledsagere en Menneskealder i Isen, da Australien Wilkens i modsat Retning fløj fra Amerika med Flyvemaskinen, hvis Opfindelse Andrée ikke skulde opleve.

Andrées ledende Tanke, at udnytte Polaromraadets Luftstrømninger til sin Flugt, var lige saa rigtig og lovent, som Fridtjof Nansens

Beslutning var om at overlade sig med sit Skib til Polarhavets Strømninger. Tekniken formaaede den Gang at opfylde de Forudsætninger, hvoraf Nansens Forehavende ahang, idet man evnede at fremstille et Skib, „Fram“, som kunde udholde at indfryse i Is og saaledes drive videre med Isen. Men for Andrées Foretagende var Tekniken altsaa ikke udviklet nok endnu den Gang. Nu bagefter, da vi alle er kloge, undrer man sig over, at hans Ballonfærd blev til Virkelighed. Men i Halvfemserne var det endnu Jules Vernes Fantasi, der inspirerede Tekniken. Den mærkelige Franskmænd fik Ret, da han i sin Roman skabte Undervandsbaaden. Derimod er det ikke sandsynligt, at han faar Ret i sin Rejse til Maanen, der endnu spørges i Opfindernes Hoved i Form af Raketflyvere til Verdenstrafik. Jules Verne levede jo i den gamle Fysik, hvor alt drejede sig om de mekaniske Problemer. Han kom ikke med i den Revolution af Begreberne, der fulgte med Opdagelsen af de bølgende og straalende Kræfter eller de store Hastigheder. Han havde i sin berømte Bog „Fem Uger i Ballon“, givet Forbilledet for en Luftrejse over store Afstande. Det var netop et tilsvarende Tids-



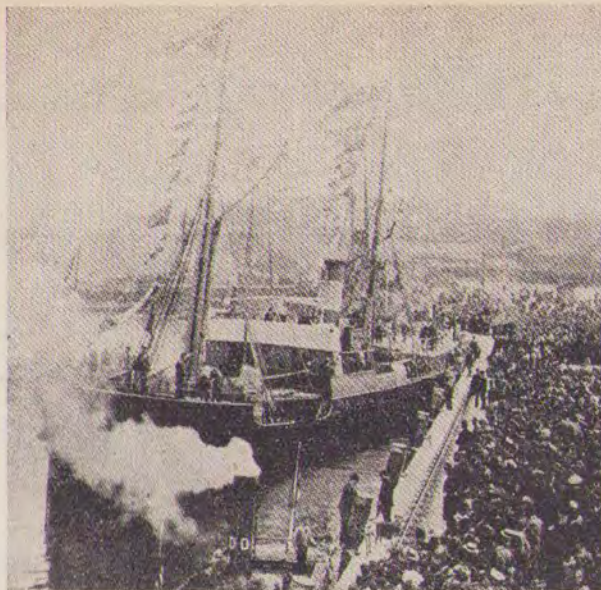
rum Andrée regnede med, at at han kunde holde sig svævende.

Jules Verne havde set Problemet, netop som Andrée saa det. Paa en Luftfart er det nødvendigt at kunne stige og dale, hvis man vil navigere med Vindene, men hver Gang man foretager en Manøvre, mister Ballonen Bevægelsesmuligheden. Man maa enten slippe Gas eller kaste Ballast ud. Og det kan kun gøres ganske faa Gange. Jules Verne havde faaet den Idé, at man ved at opvarme og afkøle Gassen, kunde faa Ballonen til at stige eller synke i Lufthavet. Andrée opfandt Slæbetovet, der skulde gøre Ballonen til det fysiske Paradoks: den bevægelige *Ballon captif!*

Det lykkedes ikke. Vi forstaa nu, at det var en Tanke, der svarede til, om man i en Tønde vilde lade sig drive over et mennesketomt Verdenshav. Det var en Udfordring til Naturkræfterne, og den blev afleveret ved Indgangen til selve Vindenes Hule, thi det er jo netop i disse Egne, at Halvkuglens meteorologiske Skæbne brygges sammen.

Da Slæbetovet brast, var Ekspeditionens Skæbne besejlet.

Slæbetovet var det nye, det uprøvede, og man havde endnu ikke Erfaring for, hvilke Underværker i Ret-



ning af at afbalancere Ballonen, det kunde udrette. Praktisk talt knyttede Andrée alle sine Forhaabninger til denne sin Opfindelse, thi han vidste fuldt saa vel som enhver anden Tekniker, hvilket Galmandsværk det vilde være at foretage en Nordpolsrejse i en ganske almindelig Ballon, der var prisgivet alle de skiftende Paavirkninger i Retning af Temperaturforandringer m. m. med deraf følgende Stigninger og Fald. En Ballon i Luften vil aldrig være i Ligevægt i større Perioder ad Gangen. De stedse forekommende Temperaturændringer faar den snart til at stige, snart til at dale, og alle disse Bevægelser afkorter Ballonens Levetid. Falder den, maa der ofres Ballast, og stiger den mindskes Gasbeholdningen. Begge Dele slider paa den og forringer dens Eksistensmuligheder. Slæbetovets Opgave skulde være automatisk at afbalancere Ballonen. Et stort Stykke af Slæbetovet skulde ligge hen over Vandet under Farten. Det havde til Følge, at Vægten automatisk øgedes, hver Gang Ballonen steg og dermed fik mere Tov at løfte, ligesom omvendt hver Dalen betød en Mindskelse af denne Vægt og dermed at der kunde spares paa Ballasten. Hvordan dette nye System vilde virke, havde man ikke Erfaring for, men denne Nyindretning vak-

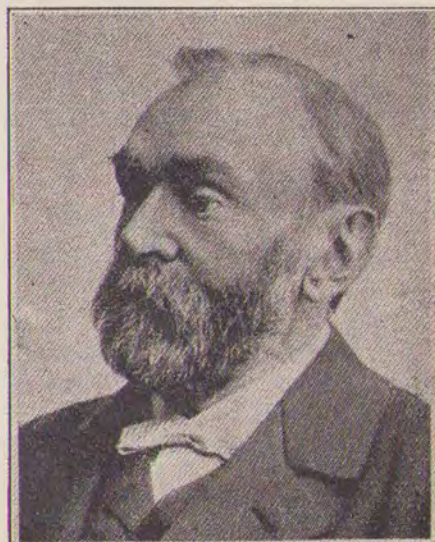


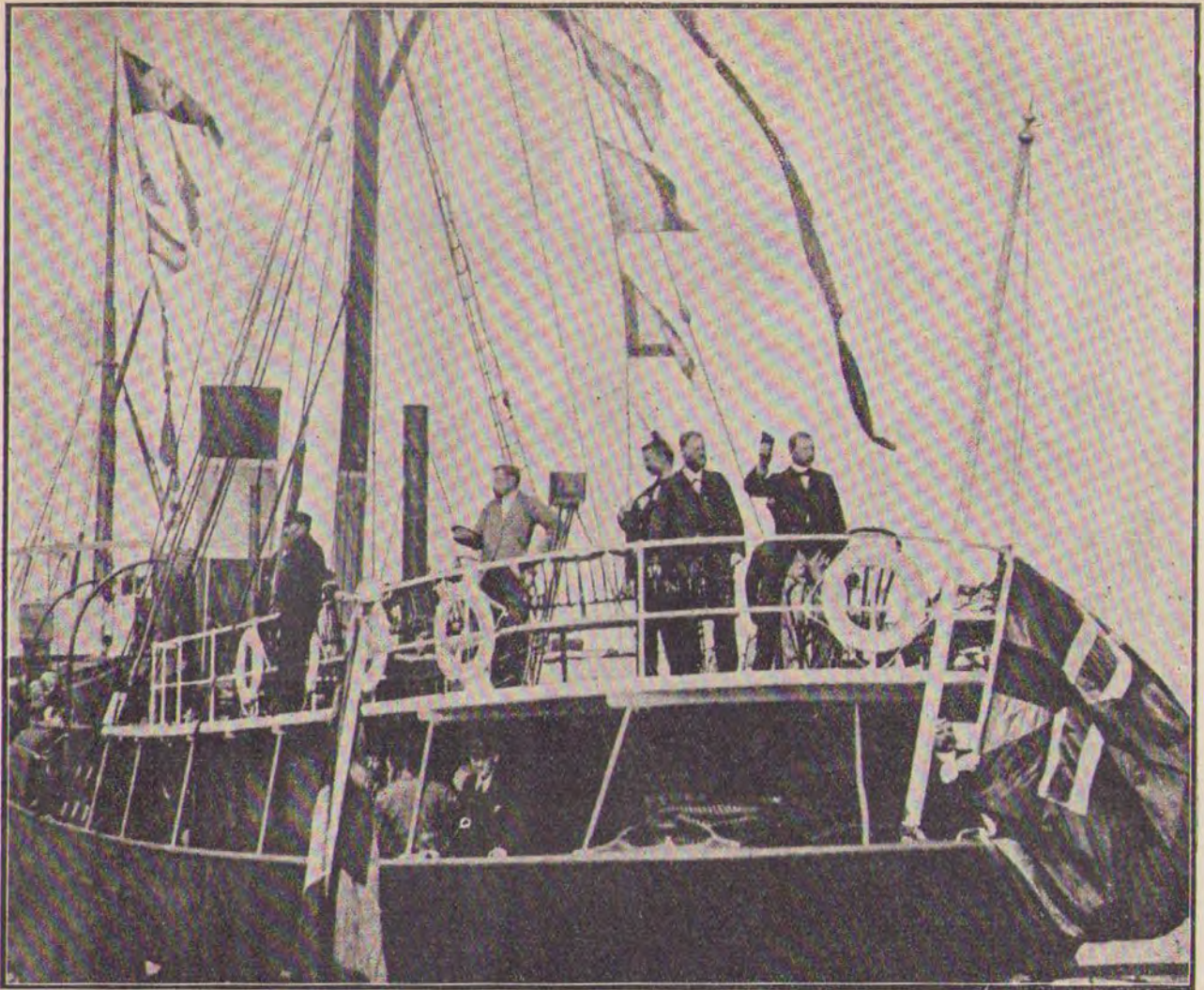
Øverste Billede: Da Andrée rejste fra Göteborg for 33 Aar siden.

Gruppebilledet: Andrée i Midten, Nils Strindberg til højre, Knut Fraenkel til venstre.

Billedet nederst til venstre: Den endnu levende, franske Konstruktor af Ballonen, George Besancon.

Billedet nederst til højre: Alfred Nobel, Andrée's berømte Landsmand, Stifteren af Nobelpræmien, financierede Ekspeditionen.





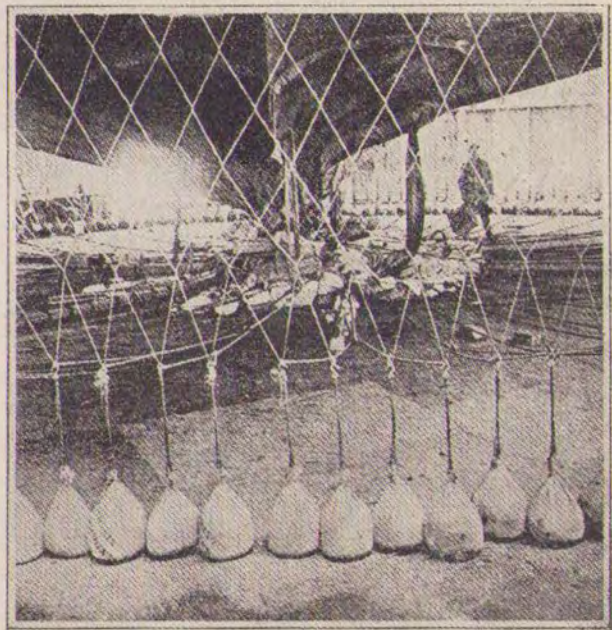
Andrée, Fraenkel og Strindberg hilser i Gøteborgs Havn det sidste Farvel til Sverige.

te en lille Gnist af Forhaabning, at Andrée vilde kunne slippe levende fra det, da Tovet ved Starten, hvor det maatte slæbe et Stykke hen over snedækt, ujævnt Terræn med Kløfter

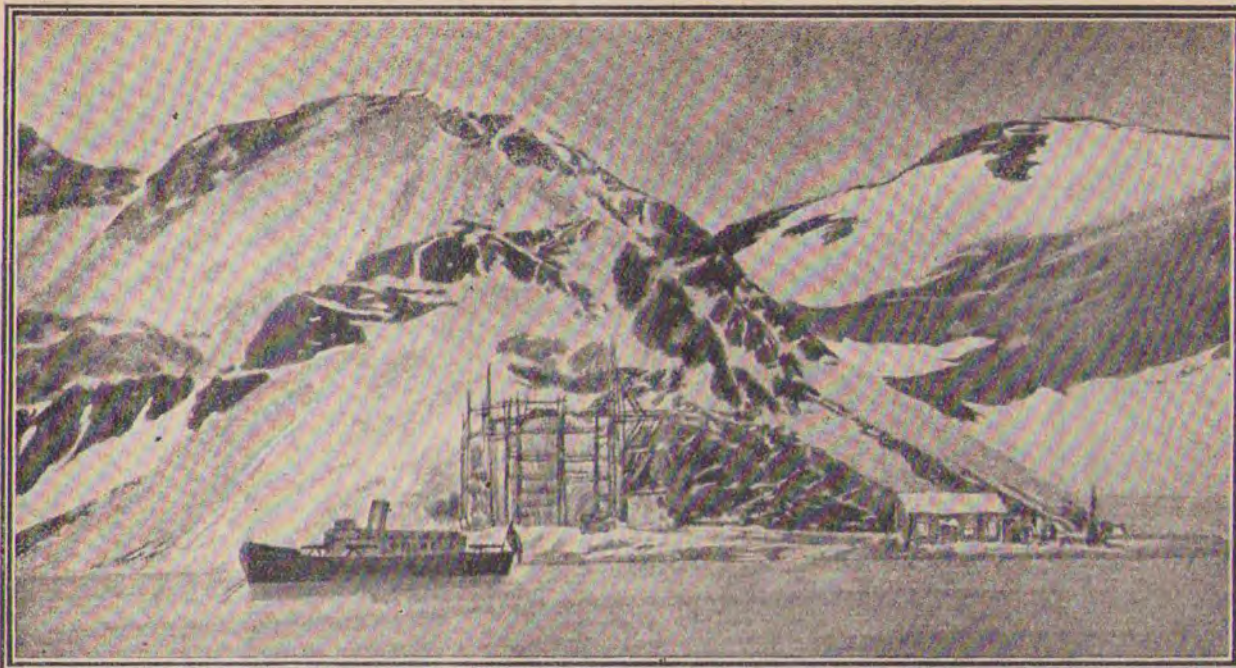
og Isbrokker kom i Klemme, saa det maatte kappes — — og med det Snit brast det sidste Haab om, at Togtet skulde lykkes. Mærkeligt nok havde Andrée i sine Beregninger ladet



Arbejdet paa at tætte Ballonen.



Medens Ballonen blev fyldt.



Ballonhuset paa Danskøen.

ude af Betragtning den Rolle, det vilde komme til at spille, at der lagde sig Rim eller Sne paa Hylsteret, Eventualiteter, der dog i de Himmelstrøg absolut maatte indtræffe, men her som paa saa mange andre Punkter handlede Andrée som Idealist og Drømmer, og først og fremmest som den typiske Opfinder, der sætter Livet ind paa Idéen.

Andrées egne Ord om Ekspeditionens Udsigter

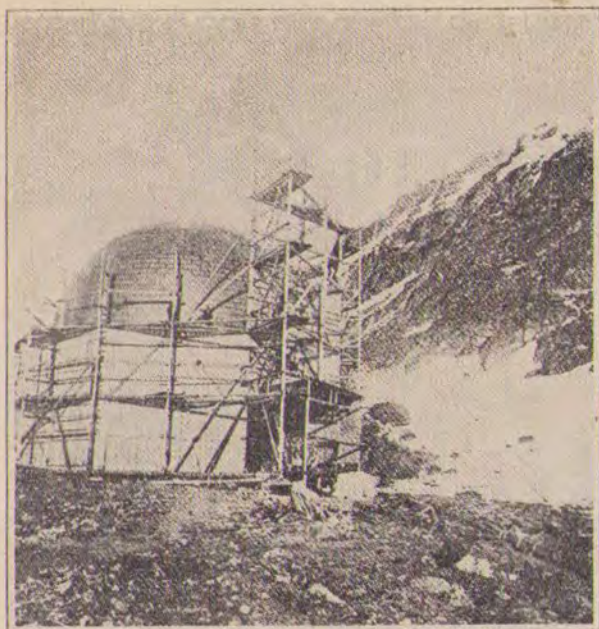
Kort før sin Afrejse udtalte Andrée:

„Selve Polarrejsen vil meget let kunne være tilendebragt i

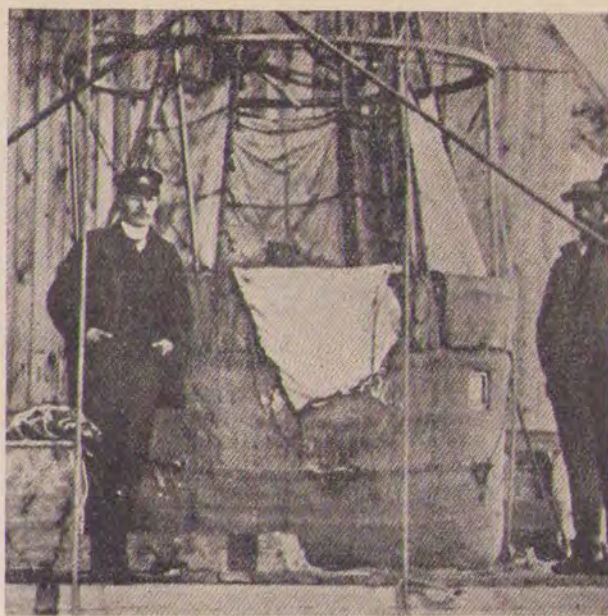
Løbet af en Uges Tid, men det er meget muligt, at der vil gaa Maaneder, ja maaske henimod et Aar, inden man hører Nyt om Ekspeditionen. Man maa nemlig ikke glemme, at dér oppe er Tale om øde Egne af en saadan Udstrækning, at Folk i Almindelighed slet ikke har nogen rigtig klar Forestilling derom, og vi medfører jo ogsaa Proviant for fire Maaneder. Naturligvis vil vi gøre, hvad vi kan for at naa ind til beboede Egne, men det er jo ikke sikkert, at det lykkes os. Det er meget muligt, at vi bliver nødt til at lade Ballonen gaa ned, selv om den kunde holde sig oppe endnu en Uge



Til højre Andrée, Fraenkel i Midten og Strindberg til venstre tilvirker den Slæde, ved hvilken deres Lig nu er fundne.



Ballonen fyldt.



Andrée staar til venstre ved Siden af Gondolen.

eller to. Sæt blot, at en Vindstrøm, der hidtil har været os gunstig, pludselig slaar om og truer med paany at føre os ud i Polarregionen! Det vil vi selvfølgelig ikke risikere.

Et Skibbrud i selve Polarregionen ligger naturligvis inden for Mulighedernes Grænser, men jeg maa tilstaa, at jeg ikke kan tænke mig, hvordan det skulde kunne ske. Og jeg kan slet ikke indse, hvorfor det skulde være ude med Ekspeditionen, selv om en saadan Ulykke indtraf.

Ekspeditionen vilde jo i et saadant Tilfælde ikke være anderledes eller værre stillet, end hvilken som helst anden Slædeekspedition. Hele Forskellen vilde være den, at vi vare komne op under de høje Breddegrader i Ballonen, og at vi maatte vende tilbage i Slæde eller i Baad.

Men vi vil fremfor de almindelige Slædeekspeditioner have den store Fordel, at vi paa Grund af Oprejsens Hurtighed kan medføre lige saa meget Proviant for Hjemrejsen som de andre Ekspeditioner baade for Op- og Nedrejsen, at vi ikke have sat Kræfter til paa Oprejsen, men tiltræder Hjemrejsen i vor fulde Kraft, at vi er i Besiddelse af den moralske Styrke, som ligger deri, at enhver Hindring, som overvindes, ligger definitivt bag os, og at vi igen nærmer os beboede Egne."

Hvordan Starten fandt Sted.

Den 11. Juli 1897 — samme Søndag, som Gentofte-Ulykken fandt Sted, startede Overingeniør Salomon August Andrée og hans to Ledsagere, Fraenkel og Strindberg, den eventyrlige Færd, hvis Maal

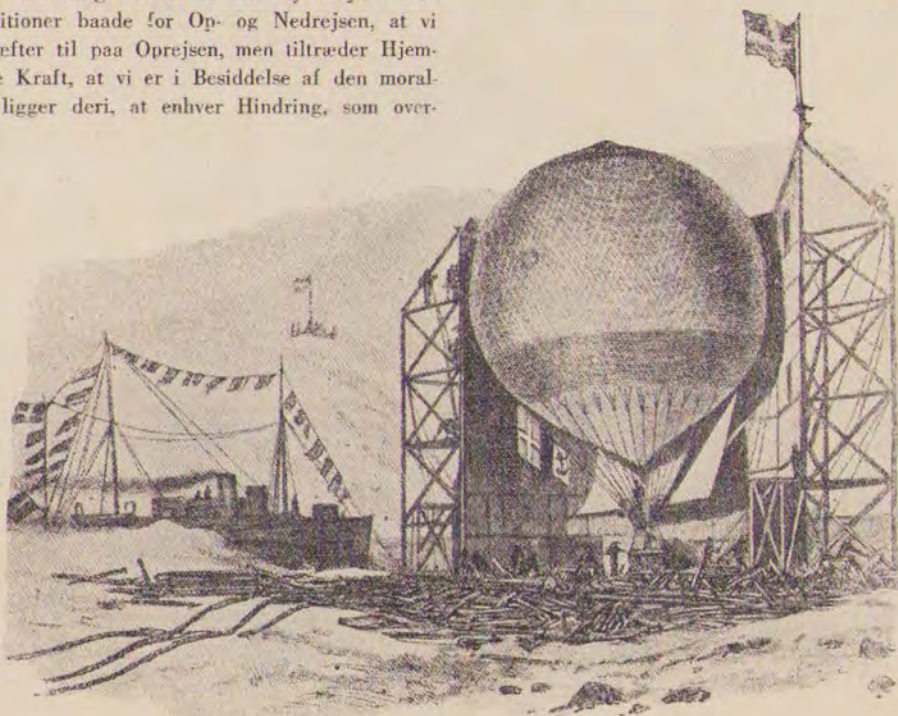
var at passere Nordpolen i Luftballon. — Andrée har været i Besiddelse af en klar og nøgtern Forstand, en jernhaard Vilje og samtidig tillige en ikke ringe Portion Ærgerrighed. Det var netop i de Dage, at Fridtjof Nansen var standset paa sin Færd med „Fram“. Da Andrée i Sommeren 1896 med Ballon tog op til Spitsbergen, var det med et stærkt Haab om at naa Polen forinden Nansen.

Paa Danskøen opførtes et Ballonhus, og der var i det hele truffet alle Forberedelser til Starten. Men det urolige Vejr bevirkede, at Andrée besluttede sig til at tage tilbage til Sverige. Ved Ankomsten til Sverige modtoges han af Efterretningen om, at Nansen ogsaa var vendt tilbage uden at have været ved Polen. Og det skærpede naturligvis Andrées Beslutning om at udføre den Bedrift, han havde foresat sig. Den følgende Sommer drog han da paa ny op til Spitzbergen for at foretage Starten.

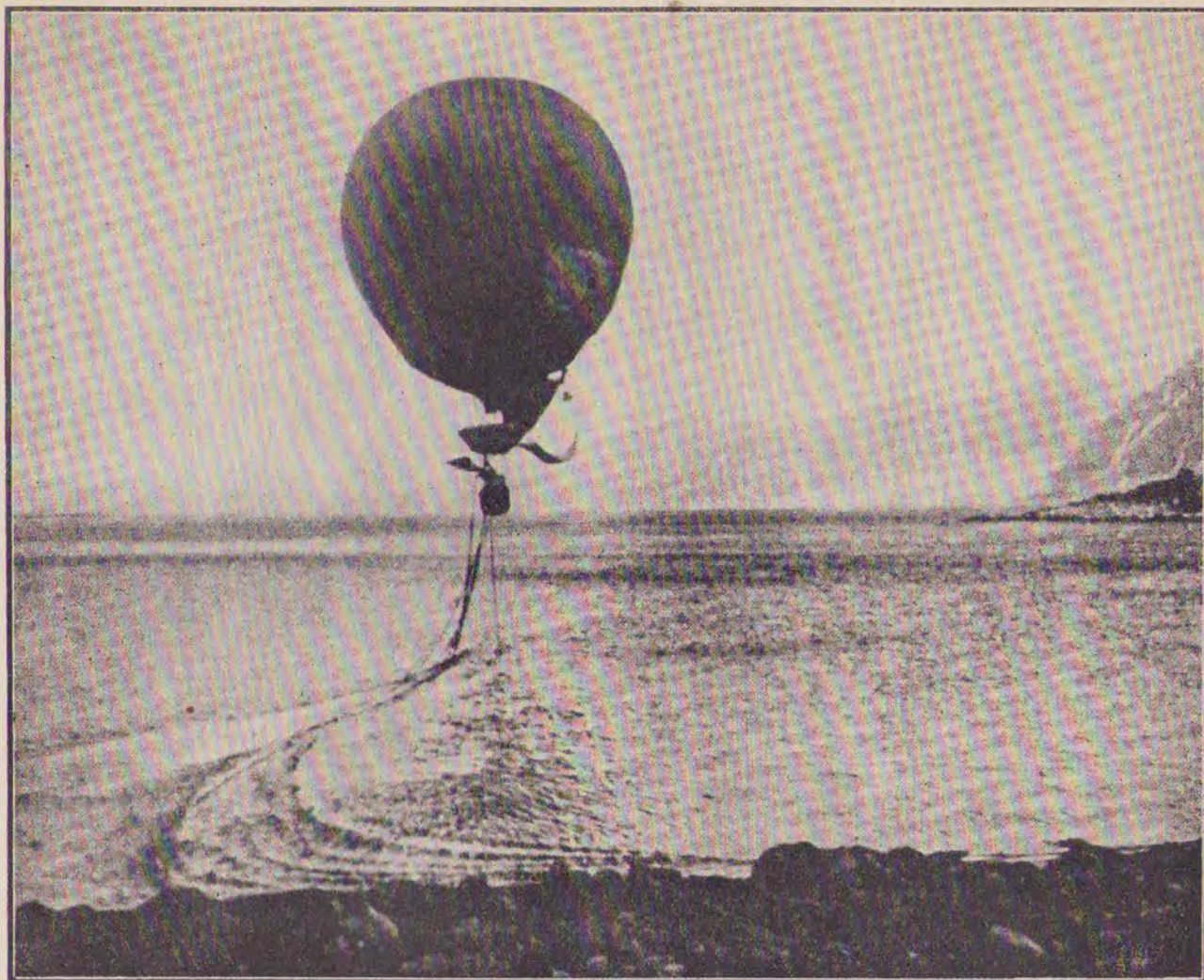
Distancen som Andrée havde regnet med at tilbagelægge, var ca. 150 Mil fra Danskøen til Polen og herfra og til det nærmeste bekendte Fastland ca. 300 Mil. Paa en Forespørgsel havde han udtalt, at han regnede med at kunne naa Polen ca. 50 à 60 Timer efter Starten.

Om Starten fortælles af Øjenvidner:

Vindforholdene havde om



Parat til Start.



Det sidste, man saa af Andrée. Fotografiet taget straks efter Starten.

Morgenen Søndag den 11. Juli vist sig noget gunstigere end de foregaaende Dage, og der blev da Klokken 10,35 givet Ordre til skyndsom Opstigning. Forberedelserne varede til Klokken 2½ om Eftermiddagen. Før man tog fat paa Arbejderne, afholdtes der Gudstjeneste om Bord i „Svensksund“. Ballonen døbttes „Ørnen“. Brædderne blev fjernet fra Ballonhuset. Andrée ledede selv Arbejderne og maatte paa Grund af den stærke Blæst meddele sine Ordre ved Hjælp af Raaber. Han og hans Ledsagere var rejseklædte. To Prøveballoner fyldtes og sendtes til Vejrs. De tog begge den ønskede Retning. Da Ballonen var gjort fri, blev Gondolen fastgjort. Klokken 2½ var Andrée færdig til Afrejsen. Han rettede en Tak til alle dem, der havde hjulpet med til, at Afrejsen kunde gaa for sig,

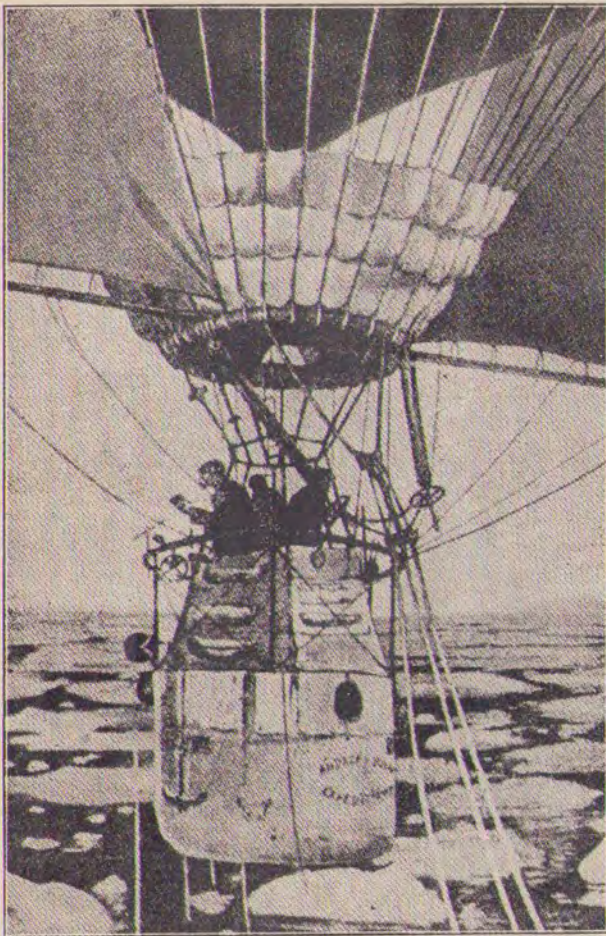


Da Tovene brast. — »Ørnen«s Flugt mod Nord.
Efter Maleri af Prof. Gaber, der var Øjenvidne til Starten.

og vinkede til de Fiskere, som med deres Fartøjer var gaaet ind til Pladsen. Ogsaa Fraenkel og Strindberg trykkede de Tilstedeværende i Haanden til Afsked. Strindberg syntes dybt rørt, og Øjeblikkets højtidelige Alvor gjorde et stærkt Indtryk.

Andrée talte: „En, to, tre!“ I samme Øjeblik, han naaede til tre, blev de sidste Fangeliner skaaret over, og Ballonen steg stolt og majestætisk til Vejrs. Andrée saa med glad og fortrøstningsfuldt Blik paa de Tilstedeværende. Derpaa svingede han og de to Deltagere deres Hatter og raabte: „Hils gamle Sverige!“

Alle Tilstedeværende skyndte sig ned til Stranden og saa Ballonen svæve ca. 200 Meter over Vandet. Der fulgte et Øjeblik af den yderste Spænding. Ballonen drev lige mod Klipperne paa Smeeren-



Farten hen over Ishavet. — Oven over Gondolen ser man Sejlene, der sammen med Tovene skulde gøre Ballonen styrbar.



«Resignation». Dramaets Slutning i Snestorm paa Hvidøen.

bergsunds Østside, og et Sammenstød syntes uundgaeligt. Da gribes „Ørnen“ pludseligt af et fra Sundet kommende sydvestligt Vindstød, som kaster den tilbage over Søen, og Gondolen kom saa nær Vandet, at den dyppedes deri et Par Sekunder. I det samme opdagedes, at tre af de Slæbeliner, som Andrée havde tiltænkt en saa afgørende Rolle ved Stylingen af Ballonen blev liggende paa Strandbredden. Man vidste, at Andrée havde Reserveliner med, og haabede, at han kunde klare sig med dem.

Der udkastedes nogle Ballastsække, og snart styrede Ballonen i den af Andrée ønskede Retning hen over den flade

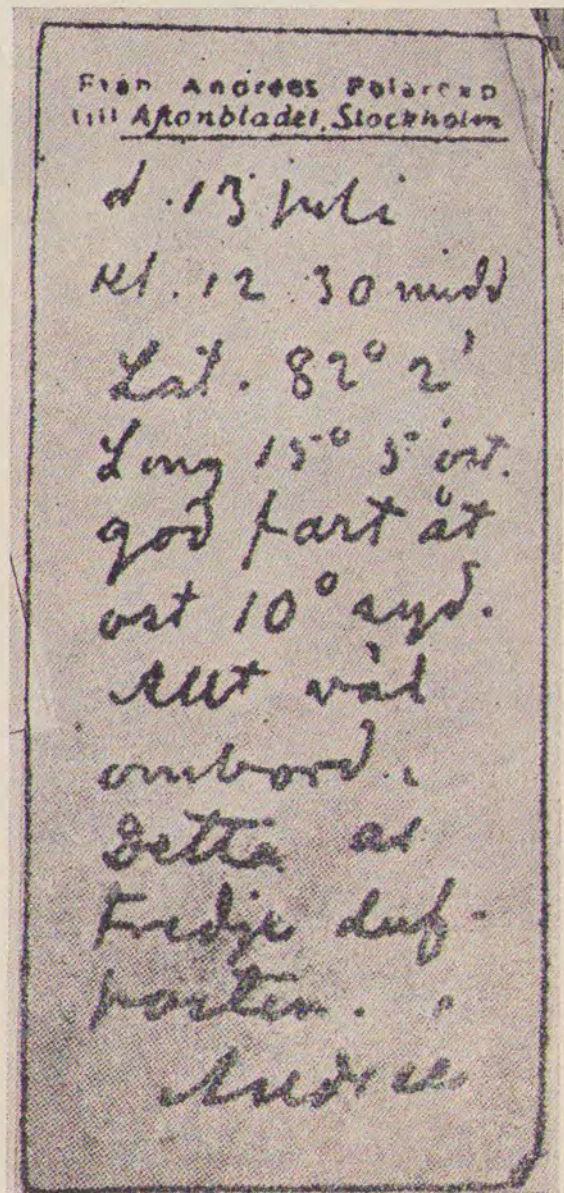
Hollænderø mod Nord. Ganske vist greb et sydvestligt Vindstød endnu en Gang fat i Ballonen ved Nordenden af Smee-renbergsund og tvang den hen imod Vogelsangsklipperne; men Ballonen kom dog heldigt fri heraf og gik mod Nordøst.

Efter en lille Times Forløb forsvandt „Ørnen“ i Horisonten. Den havde da en Fart af mindst 35 Kilometer i Timen.

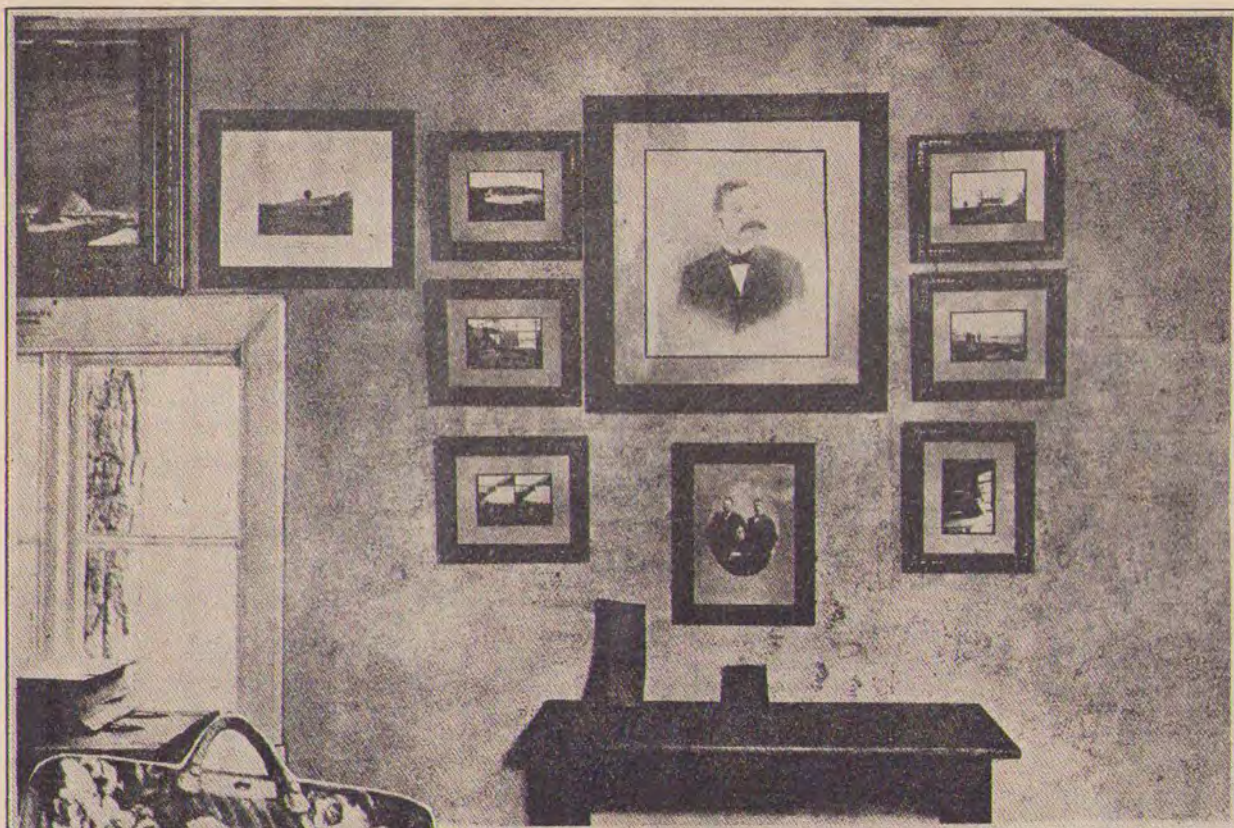
Nogen Tid efter Starten fik man Underretning om den Brevdue-Post, Andrée havde udsendt den 13. Juli. Det var det sidste Budskab, der forelaa om ham, indtil Meddelelsen nu kom om Fundet af hans Lig.

Skibet „Bratvaag“ af Aalesund, der havde „Norges Hvalfangst- og Ishavsundersøgelse“ om Bord under Ledelse af Dr. Horn kom den 6. August i Aar i Land paa Sydvestsiden af Hvidøen. Ca. 150 Meter fra Stranden i Ly af et Fjeld fundt de Andrées Lig. De fandt først en Række Kogekar, der satte dem paa Sporet. Lidt efter fandt de en Baad med en Slæde under. I Baaden var en Del Is. Man fandt ligeledes en Observations- og Dagbog, Instrumenter og andet Udstyr, mærket „Andrées Polarekspedition 1896“.

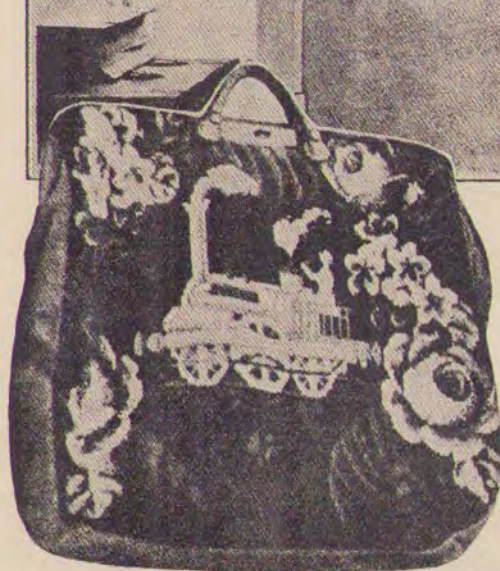
Lejren var en Del hærget af Isbjørne, men der var dog Ting, der var godt bevaret. At man først nu har fundet Andrées Lejrplads er mærkeligt. Denne Sydvestside af Hvid-



Brevdue-Posten, det eneste Budskab man har faaet fra Andrée siden Starten.



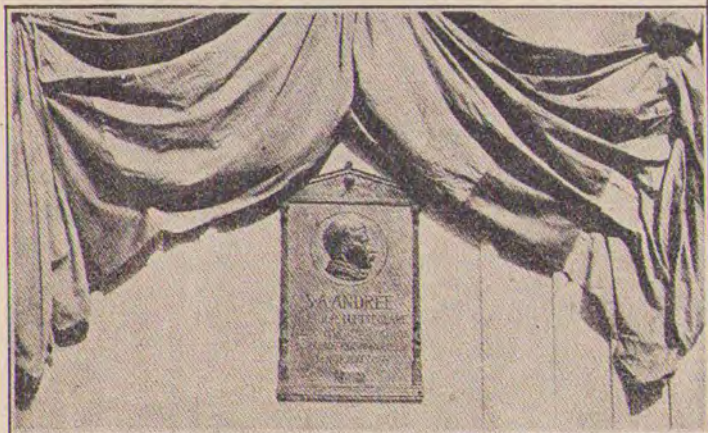
Andrée-Minder i Gränna



I den lille svenske By Gränna, hvor Andrée fødtes, har man samlet en Række Andrée-Minder. Den store, hjemmesyede Vadsæk anvendtes af Andrée ved hans første Rejser paa egen Haand.



Andrée's Fader og Moder ligger begravede her. Til venstre den flagsmykkede Plaquette paa Andrée's Fødehus.



øen er meget søgt af Fangstfolk, det er overhovedet det eneste Sted, man kan komme i Land. Naar Lejrpladsen nu er kommet for Dagen, maa det skyldes den vældige Issmelting. Der er nu aabent Vand saa langt man kunde se, og vældige tykke Isflager langs Kysten smeltede paa nogle Dage. En saadan Issmelting som i Aar kan ingen af Fangstfolkene mindes.

Det var heldigt, at man kom paa Sporet i Aar. Muligvis vilde Isforholdene til næste Aar blive saa vanskelige, at det ikke blev muligt at komme ind til Hvidøen. Den stærke Issmelting i Aar vilde ogsaa have medført, at Ligene vilde være spist op af Isbjørne, inden næste Aar. Skibet kom i rette Tid. En gammel Ishavsmand, der i en Menneskealder har overvintret i Arktik, fortæller, at Vejrforholdene i Aar har væ-



André's Fødehus.



Den djærve Nordpolsfarer André. Til h. hans Fader, Apoteker i Gränna, og hans Moder.



Frøken Lina Grönberg,
»lille August's nu 85-aarige
Barnepige.



Grännas fornemste Gade, fotograferet 1897, da Rygtet om André-Ulykken kom.

ret enestaaende. I Julen var det fire Varmegrader, og senere har det stadig været mildt. I Februar var Temperaturen saa høj, at de almindelige Dyr, der ellers lever ved Stranden, var forsvundne, og en stille Maaneskinsnat blev man overrasket af Besøg af Moskusokser.

Andre Fangstmænd, der i Sommer er kommet tilbage til Norge, fortæller det samme. En Mand, der har overvintret et andet Sted paa Spitsbergen, fortæller, at en Flok paa ti Bisonokser kom vandrende ved Fjorden.

Dr. Horn skyndte sig hjem med sit Fund, men han havde det Uheld at skynde sig saa stærkt, at han glemte at tage

det vigtigste med, og saaledes skete det da, at „Politiken“ i Forbindelse med „Dagens Nyheter“ i Stockholm og „Tidens Tegn“ i Oslo uden at løbe større Risiko kunde udruste en ny Ekspedition til Hvidøen.

Denne Ekspedition fandt ikke blot vigtige Dele af André-Lejren, men ogsaa Strindbergs Skelet, André's Kranium og, hvad der var det vigtigste, Strindbergs Dagbog.

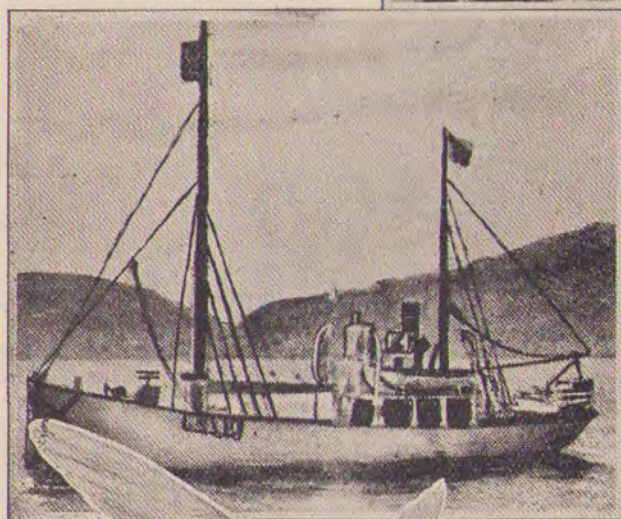
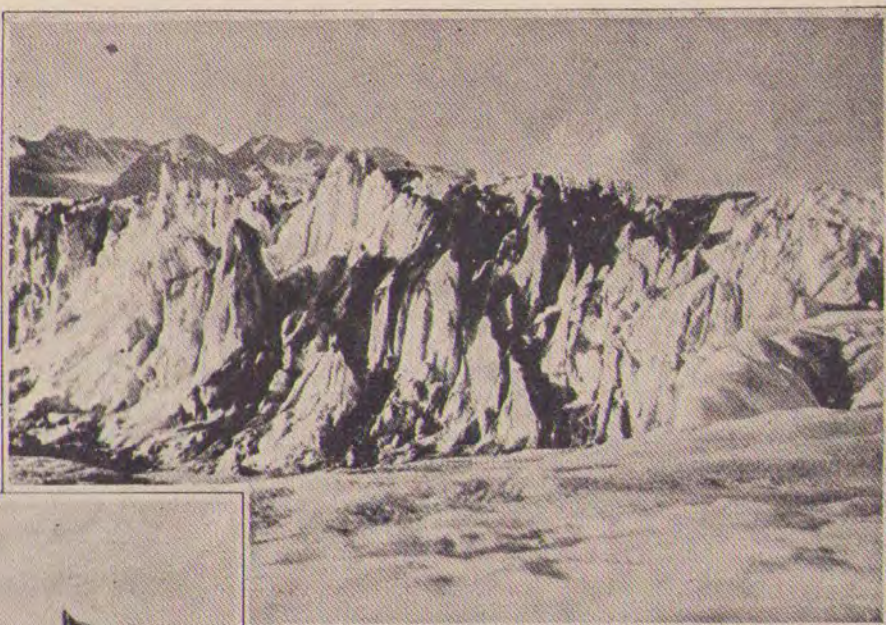
I denne Dagbog kastes der fuldt Lys over den 33 Aar gamle Tragedie.

Dagbogen indledes med en detaljeret Skildring af Ballonfærden fra Starten paa Danskøen den 11. Juni 1897 KL.

Andrées Lejrplads laa ved Randen af stejle Gletschere, som i Aar er smeltet i det usædvanligt blide Vejr. Dette Billede, som er taget ved Franz Josefs Land, giver en Idé om, hvorledes Landskabet er, hvor man fandt ham.



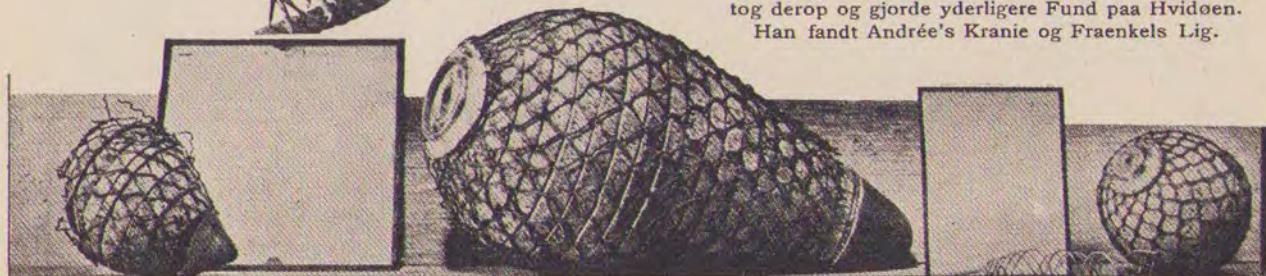
Dr. Gunnar Horn, som fandt Andrées Efterladenskaber.



Ekspeditions-skibet 'Bratvaag'. Nederst: Flydebøjer, som fandtes efter Andrées Afrejse. Til venstre: Duen, som bragte Bud.



Den svenske Journalist Knut Stubbendorff, som tog derop og gjorde yderligere Fund paa Hvidøen. Han fandt Andrées Kranie og Fraenkels Lig.



14,30 og indtil det Øjeblik den 14. Juni, da man var nødt til at forankre Ørnen til en Isflage og gaa ned. Ovenpaa de tre Dages glatte Ballonfærd fulgte de tre Maaneders besværlige March hen over Drivisen.

Strindberg fortæller, at man den 19. Juli traf den første Isbjørn og skød den. Den 22. satte man Kursen mod Syd, og allerede den 27. maatte man efterlade en stor Del af Op-

pakningen, saaledes at hver Slæde nu kun medførte 140 Kilo. Den 1. August havde man gunstigt og plan Is og kom otte Kilometer frem, Dagen efter kun to; den 7. September var de tre Mænd naaet ned paa 81 Breddegrad, og den 12. var Proviantbeholdningen blevet saa knap, at man maatte begynde en skrap Rationering, man havde da kun 69 kg Proviant tilbage, Mad til ca. 3 Uger, men man haabede i Mel-



Tromsø i Sorg. Da Ligene kom ind i Havnen, klædte Byen sig i Sorg med Flagene paa halv Stang.

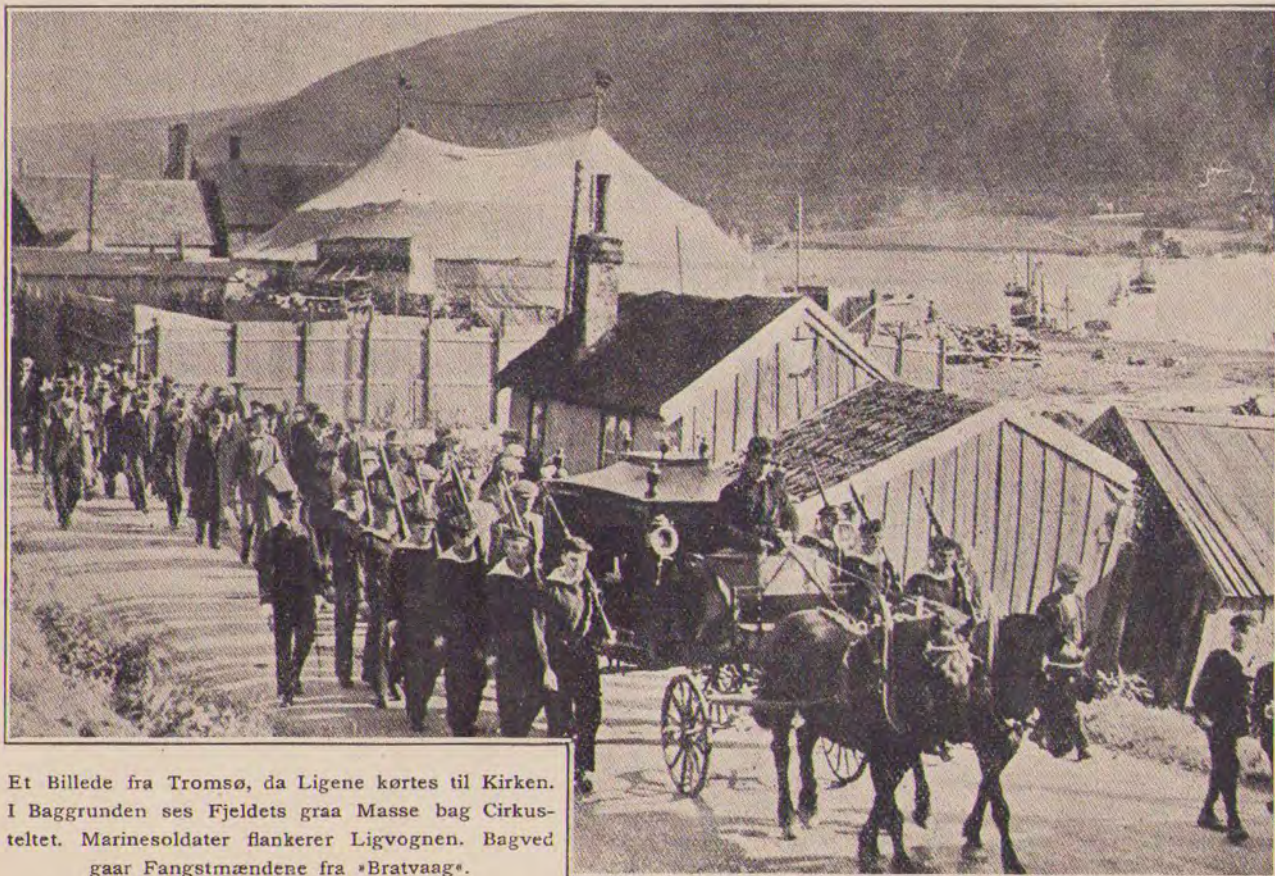
Uden Kommandoord, tyst og stille blev Ligene baaret i Land af Besætningen paa »Bratvaag«, som i Virkeligheden var de første, der fandt André.

lemtiden at kunne træffe paa Vildt. Den 17. September fik man Øje paa de vældige Bræer foran Hvidøen, og Glæden blandt Ekspeditionsdeltagerne var saa stor, at man straks arrangerede et Festmaal paa Isen; det bestod af Sælsteg, Sællever, Sælhjerne, Sælnyre, Smør og Schumacher-Brød, desuden fik man Portvin til Dessert, en fin gammel Vin af Aargang 1836, der var skænket Ekspeditionen af Kongen, og i den udbragte man Kongens Skaal. Kongesange blev afsunget,

Unionsflaget vajede over Lejren og Feststemningen var høj.

Kort efter denne Glædesdag indtraf Katastrofen. Den 2. Oktober brast Isflagen, og i Strindbergs Dagbog finder man de to meget sigende Ord: „Situationen spændende“.

Tre Dage senere maa Mændene gaa i Fangenskab paa Hvidøen, og i Strindbergs Dagbog finder man det ene Ord: „Resignation“. Det er skrevet den 6. Oktober sammen med en kort Meddelelse om, at der er udbrudt Snestorm.



Et Billede fra Tromsø, da Ligene kørtes til Kirken. I Baggrunden ses Fjeldets graa Masse bag Cirkusteltet. Marinesoldater flankerer Ligvognen. Bagved gaar Fangstmændene fra »Bratvaag«.

Hvad Andrée's Dagbog indeholder

Andrée's omhyggeligt førte Dagbog paa ialt 142 Sider er ved sin Rigdom paa Iagttagelser og Reflektioner et overordentlig mærkeligt menneskeligt og videnskabeligt Dokument. Det indeholder yderst vekslende astronomiske Vinkelobservationer og Kronometeraflæsninger, Positionsbestemmelser og meteorologiske Data, Beskrivelser af iagttagne Fugle, Observationer angaaende Isens Drift og indgaaende Skildringer af Drivisen, et Emne til hvilket Forfatteren stadig kommer tilbage med mangesidede og nøjagtige Observationer. Indflettet mellem disse Fakta møder os talrige smaa spøgefulde Bemærkninger, der viser de tre Polafareres urokkelige Mod og Tillid.

Andrée's egen Personlighed faar sin fulde Udformning gennem den modne Mands aarvaagne Omsorg for sine yngre Kammerater, og Ekspeditionslederens lyse Syn selv paa de vanskeligste Situationer er præget af ukuelig Livsvilje.

11.—14. Juli.

Ballonfarten den 11.—14. Juli, som allerede til en vis Grad er blevet belyst gennem Strindbergs Optegnelser, kan ved Hjælp af Andrée's Observationer og Optegnelser rekonstrueres i Detaljer. Antagelig er det Fugtighed, Is og Rimfrost, der har presset Ballonen ned, saa at Resultatet blev, at Gondolen den 12. og 13. Juli Gang paa Gang slæbte over Isen under stadige Stød, hvorved Ballonfarerne fuldstændig udmattedes.

Kl. 19 den 13. noteres en Brand i Gondolen, som dog straks blev slukket.

Grunden til, at Ballonfarerne den 14. Juli om Morgenen sankede Ballonen og landede paa 83. nordlige Bredde og 30 Grader østlig Længde, fremgaar ikke med Klarhed. Dagbogens sidste Optegnelser af Ballonfærden er, at Ballonen hævede sig, men at begge Ventilene blev aabnet som Forberedelse til Landing.

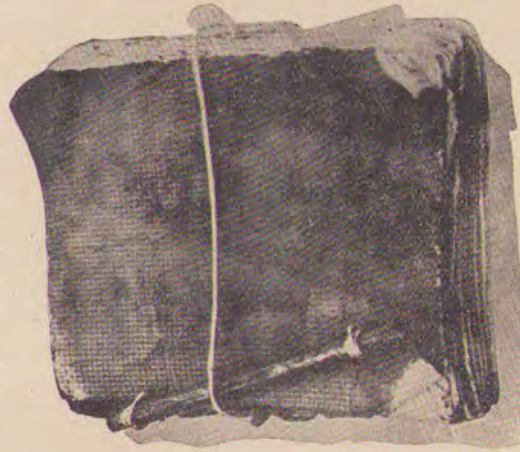
14.—31. Juli.

Den nu følgende Færd paa Drivisen skildres derimod med beundringsværdig Klarhed i Andrée's Dagbog. Tiden fra 14. til 21. Juli anvendtes til at organisere Slædefærden og udvælge den Udrustning, som skulde medtages paa Slæderne. Om Eftermiddagen den 22. tiltraadtes Isvandringen.

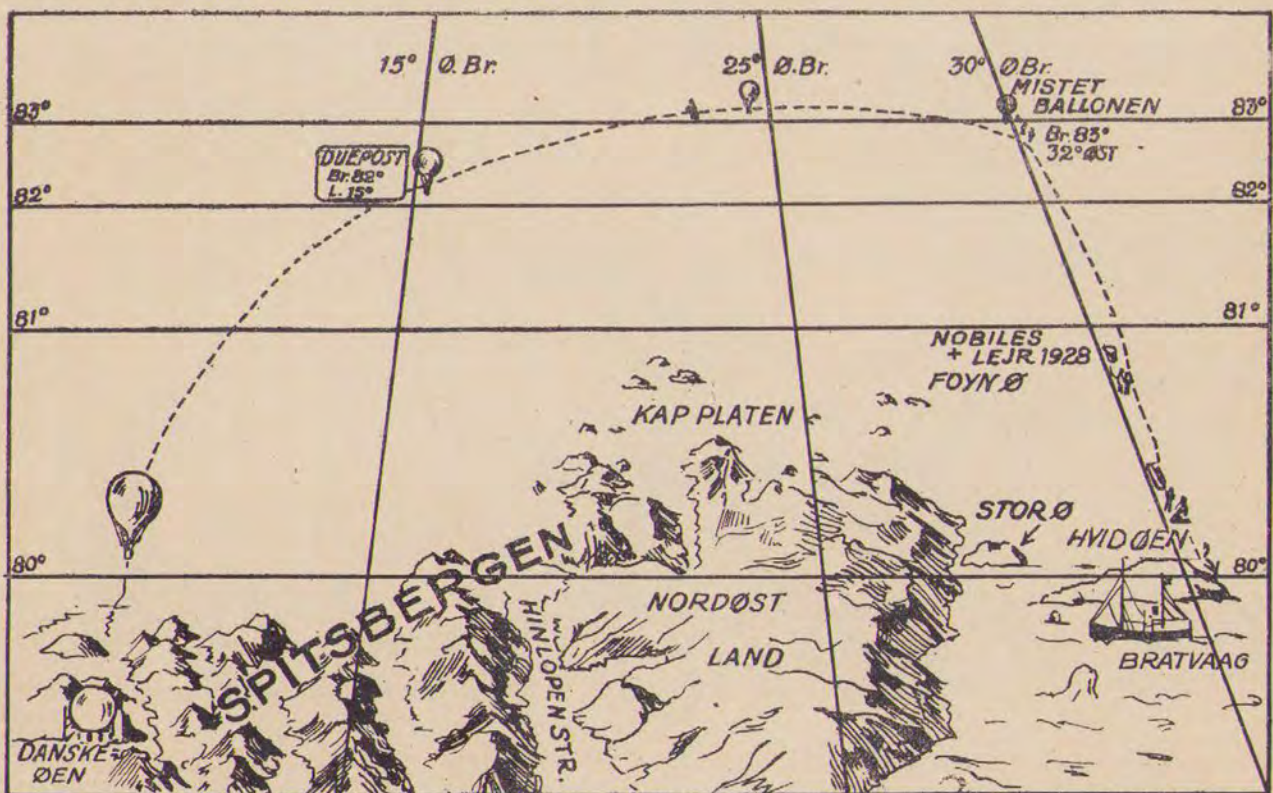
4. August.

Langsomt gaar deres Vandring Dag efter Dag. Østpaa er der stadig Vanskeligheder med Skrueisen og de store dybe Damme af Søvand paa Isen og de aabne Vaager, som de sætter over i

Sejldugsbaaden. Den tilbagelagte Distance pr. Dag blev meget forskellig, højst nogle Kilometer, og de astronomiske Stedsbestemmelser viser, at Polarisens Drift mod Vest bliver dem overmægtig. Derfor tvinges de sluttelig den 4. August omtrent paa 82. Gr. 17. Min. nordlig Bredde og 29. Gr. 13. Min. østlig Længde til at opgive Tanken om en Fremtræ-



Andrée's Dagbog, som Dr. Horn fandt i hans Inderlomme.



Saaledes er Andrée's Ballonfart foregaaet. Kortet er tegnet efter Opgivelserne i Andrée's Dagbog og viser, hvorfra han sendte Dueposten, hvor han mistede Ballonen og begyndte Vandringen, som førte til Dødslejren paa Hvidøen.

gen østpaa og beslutter saa, at de med Isdriftens Hjælp kan gaa mod Sydvest for at naa Syvøerne.

Den fra Ballonen medførte Proviant er langtfra tilstrækkelig. De vandrende Mænds Fremtid er afhængig af, om de træffer Isbjørne, „de vandrende Kødbutiker“, som Andrée kalder dem med bitter Spøg. Hver vellykket Isbjørnejagt gør Fremtiden lysere. Udebliver Storsvildet, maa man stole paa de knappe Rationer.

Isens Beskaffenhed, som snart er relativt god, snart forfærdelig paa Grund af Skruninger, store Vaager og Vanddamme, er bestemmende for Dagsmarchens Længde. Snart falder den ene, snart den anden i Vaagerne. Fraenkel og Strindberg gaar af og til med Diarré og saarede Fødder. Fraenkel er en Tid ilde stedt, men under alle Vanskelighederne er Stemningen for det meste god og munter.

Til Trods for det stadige Slid og Trætheden fylder Andrée Side efter Side i Dagbogen med videnskabelige Iagttagelser af stor Interesse. Han samler tyve Prøver af Ler, Grus, Mos, Blade og Drivtømmer, som findes indesluttet i Isen eller oven paa Isen. En af Prøverne tørrer han paa sit Bryst, og stadig kommer han tilbage til Omsorgen for disse Samlinger, som nu efter en Menneskealders Forløb kommer i Specialisternes Hænder og muligvis bliver vigtige Dokumenter for Studiet af Isens Drift fra den sibiriske Kyst over Polarhavet.

Dag efter Dag skrider det lille Tog nærmere mod Svalbards Nordkyst. Et Par Gange kan de tre Mænd laste hele deres Udrustning paa Sejldugsbaaden og har da nogle lykkelige Timer i Aabningen mellem Isflagerne.

Mere og mere stolede de paa den Mad, som Isverdenen

kunde byde dem. Fraenkel er utrættelig til at lave en Blodpandekager, som erstatter Brød, og Strindberg koger Suppe paa Algerne i Vandet. Men da de kommer ind i det grundede Hav ved Nordøstlandets Nordkyst, forandrer Isdriften sig, saa det bliver umuligt for dem at naa frem til Syvøerne.

17.—28. September.

I Tiden fra 12. til 17. September driver Isen mere end 100 Kilometer i østsydøstlig Retning under tiltagende Kulde, og de beslutter nu at forberede sig paa at overvinde paa en passende Isflage! Alle arbejder de ihærdigt paa at bygge en Ishytte.

Men den 17. faar man Hvidøen i Sigte. I Dagbogen kaldes den New Island, det første Land, Ekspeditionen har set siden 11. Juli. Den 8. September skyder de den første Sæl, den følgende Dag to Sæler og Storkoppe. Den 20. yderligere en Bjørn, og Andrée regner med at have Proviant indtil April Maaned. Den 28. September flytter de ind i Ishytten, som faar Navnet „Hem“.

2. Oktober.

Men om Morgenen den 2. Oktober vækkes de af Brag og Dundren. Isflagen sprækker, og Hytten er ved at revne. Deres Udrustning og Jagtudbytte, som skulde holde dem i Live, driver omkring paa forskellige Isflager. De kastede sig alligevel straks ud i Redningsarbejdet, og midt under Iskatastrofen slutter Dagbogen med Ordene:

— Med slige Kammerater maa man kunne klare sig under snart sagt hvilke som helst Omstændigheder!

Danmarks berømte Grønlandsforsker, Dr. Knud Rasmussen siger:

— Du Andrée gik op med „Ørnen“, den paagældende Julidag, fløj han i nordlig Retning i stærk Fart, man mener, at han havde en Fart af 35 km, og hvis den Fart har været konstant, vilde Polen være naaet paa lidt mere end et Døgn, og han vilde være kommet frem til Beringsstrædet paa 80 Timer. Dette er Anledningen til, at der i Tidernes Løb er dukket saa mangfoldige Rygter op om hans Færd. Vi har været ude for adskilligt i den Retning paa den 5. Thule- Ekspedition, hvilket jeg ogsaa har omtalt i min Skildring herom, dog uden at lægge større Vægt paa, hvad der fortælles. De Indfødtes Beretninger gik ud paa, at man havde set tre hvide Mænd, der kom sejlene i et stort Telt, hvilket var deres Betegnelse for en Ballon, og ejendommeligt er det, at vi dengang fik dette Rygte bekræftet baade af en katolsk Missionær og af en dansk Pelsjæger, der hed Jensen. De havde begge ad anden Vej faaet tilsvarende Efterretning, hvad jeg dog ikke tog overdrevent højtideligt. Andrée medførte paa sin Ekspedition 32 Brevduer. Samme Aar som han havde forladt Spitzbergen i Juli, fandt en norsk Skipper paa 80. Breddegrad en udmattet Brevdue, som medførte et Brev, der var afsendt af Andrée Tredjedagen efter, at han havde

forladt Spitzbergen. Brevet er dateret den 13. Juli og angiver, at de ved Middagstid denne Dag befandt sig paa 82 Grader nordlig Bredde og 15 Grader østlig Længde, og gik med god Fart mod Øst. Det kan godt passe med, at han er drevet over Franz Josephs Land til. Jeg synes, der er Grund til her at fastslaa, at Andrée var Luftens allerførste Pioner inden for Nordpolforskningen. Kun var han 30 Aar forud for sin Tid, og forsøgte Luftvejen i Polarlandene paa et Tidspunkt, hvor Teknikken ikke holdt Maal med hans Planer.

Da Fritjof Nansen kom hjem fra „Fram“-Ekspeditionen, hvilket som bekendt skete ret kort før Andrée begav sig ud paa Togt, havde han faaet Brev fra Andrée med Anmodning om Oplysninger vedrørende Vindforholdene i Polarbassinet og om de Udsigter, Nansen mente, Andrée havde for at kunne gennemføre sin Polarfærd. Nansen svarede tilbage, at alle hans „Fram“-Erfaringer tydede paa, at Vindforholdene var saadan, at det vilde være umuligt at naa Polen i Ballon, og Nansen fraraadede Starten. Andrée var dog paa det Tidspunkt saa langt ude i sine Forberedelser, at han ikke kunde trække sig tilbage.

Hjem fra Islandsfiskeri.

Skibsreder P. Ladegaards Damper „Else L.“ kom i August hjem til København efter et interessant og vellykket Fiskeritogt til Island, hvor den har drevet Sildefiskeri paa Kysten uden for Tremilegrænsen. Den havde halvtredje Tusind — eller helt nøjagtigt 2462 — Tønder Sild om Bord, og Fangsten, der er af fin Kvalitet, blev hurtigt solgt.

— „Else L.“s Ekspedition er mit første Forsøg af denne

Art, udtaler Skibsreder Ladegaard. Der er endnu en dansk Damper deroppe — „Fulton“ tilhørende Sternow — Schierbæks Eftf., og det gaar vist ogsaa godt med dens Fangst. Særlig i August Maaned var Fangsten udmærket, og til 16. August havde „Else L.“ faaet 2200 Tønder om Bord. Derefter blev det sparsommere. Sildestimerne blev ødelagte af Blæksprutterne. Der var Millioner af smaa Blæksprutter, som aad enorme Mængder af Sildene.



En ny Redningsmetode.

Man har i Amerika nylig ved en Stranding forsøgt en ny Redningsmetode, idet man har gydt Olie paa de oprørte Bølger, saa Redningen kunde foregaa under gunstige Vilkaar.

Columbus og Danskerne.

Efter at Verden i over 400 Aar har troet, at det var Columbus, der opdagede Amerika, eller i alt Fald var den første hvide Mand, der førte et Skib til de mere centrale Dele af den amerikanske Verdensdel, træder den spanske Professor Ulloa nu frem og hævder, at det i Virkeligheden er Danskerne, der har udført denne Bedrift. Professor Ulloa, der er Spanier af Herkomst, og nu Direktør for Nationalbiblioteket i Lima, har for et Par Dage siden været i Hamborg, indbudt som Foredragsholder paa en Kongres af Amerikanere. Det var i denne Forbindelse, at Professorens traadte frem og tildelte Danskerne Æren som de virkelige Opdagere af Amerika.

Professor Ulloa har i Aarevis beskæftiget sig med Studier af Columbus' Liv og Bedrifter og mener med Sikkerhed at kunne sige, at Columbus allerede før den historiske Opdagelse af Søvejen til Amerika har været i Land i Florida, ikke som den spanske Konges Udsending, men som „Mand om Bord“ hos danske Søfarere, der paa deres Vej over Grønland, Labrador og Newfoundland har gjort Landgang i Florida. Amerika er opdaget adskillige Aar inden Columbus' historiske Rejse, selv om de modige Opdagelsesrejsende ikke har forstaaet, hvilken Opdagelse de har gjort. Columbus har været en katalonisk Sørover, der har kæmpet med i Oprørene mod Kong Juan II af Aragonien. Først efter denne bevægede Sørovertid er han traadt i spansk Tjeneste for at føre de spanske Skibe paa den officielle Opdagelsesrejse til Amerika, til det nye Land, som var ham bekendt fra den Tid, han havde faret med Danskerne.

Den „Polske Korridor“.

Versaillestraktaten skabte den bekendte „polske Korridor“, og Polakkerne har med store Ofre bygget Gdynias Havn til Eksport og Import for 30 Millioner Sjæles Behov. Men ved dette Kunstprodukt skiltes Østprøjsen fra det tyske Rige, og Danzig fik en særdeles vanskelig Position. Tyskland har da ogsaa med stigende Harme vendt sig imod dette Versailles-traktatens Resultat, og det polske Spørgsmaal er derfor blevet et af de farligste i europæisk Udenrigspolitik. I den bitre Valgkamp, der nu er afsluttet i Tyskland, genlød Navnet Polen og den polske Korridor med stigende Styrke.

En „Forbisejler“.

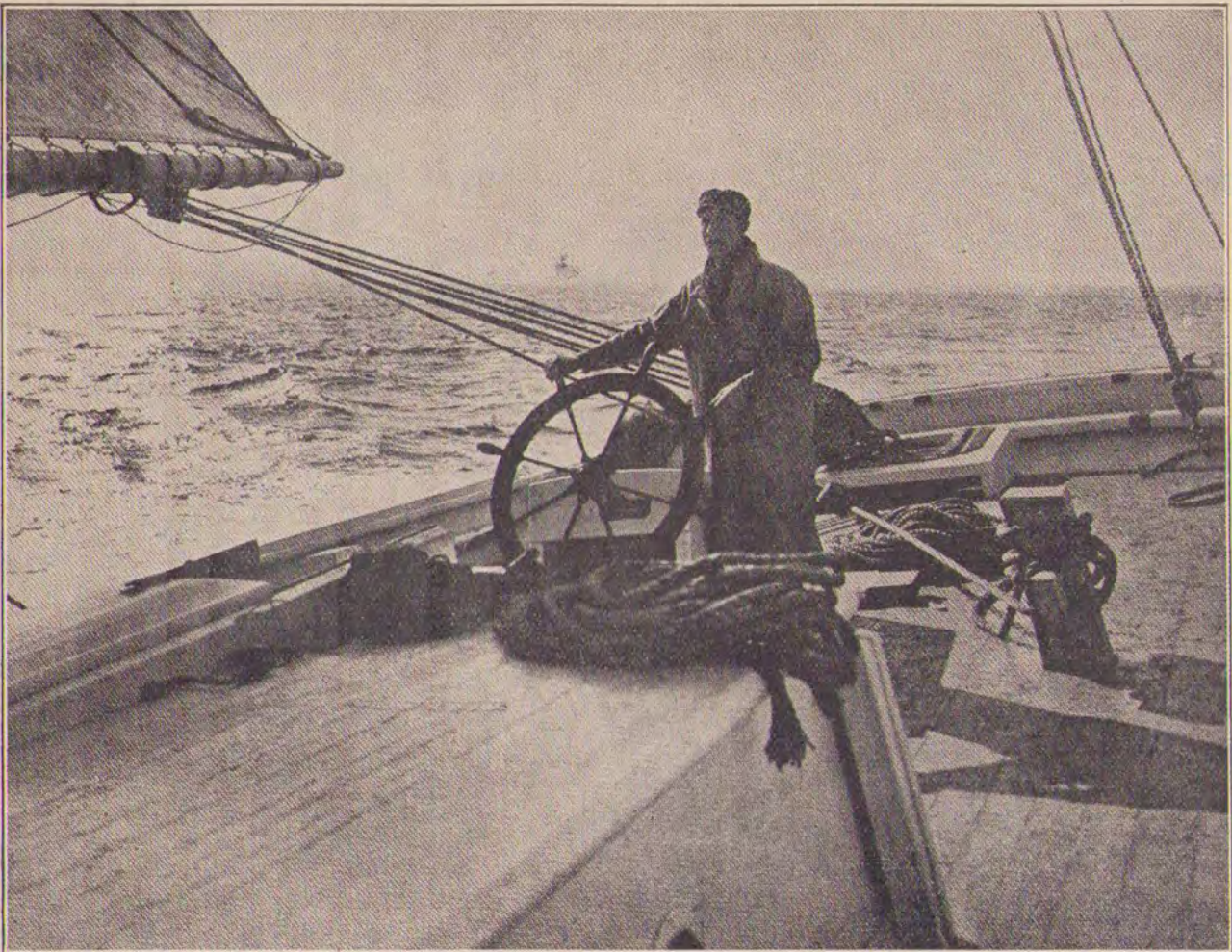
„Elsinore for order“, „Falmouth for order“ var i gamle Dage kendte Klausuler i det for Sejlskibe — altid paa Engelsk affattede Certeparti. Nu staar kun den sidste ved Magt, og Søfarts-Kredse i Helsingør maa leve paa Minderne af Fortidsbilledet, „Sejlskibenes Guldalder“, og nøjes med at faa et



Glimt af den sidste Rest af Verdens stolte Storsejlere, naar denne — som nu ejes af Kaptajn Ericsson i Mariehamn — for Hjemgaaende stryger forbi for i sin Hjemstavn at udruste paa ny og for atter derfra at pløje „The seven seas“. En „Forbisejler“ af den gamle Clippertype regnes nu i Helsingør for en Begivenhed, særlig af de faa gamle Sølke der, som kan tale med om deres Bys Søfarts-Stortid. En Begivenhed af denne Art havde de for faa Dage siden, da det Skib, som nu regnes for Verdens flotteste Storsejler — Kaptajn Ericssons Firemaster „Archibald Russel“ — stod sydover for en laber vestlig Kuling for i Finland — efter sin 112 Dages Rekordrejse fra Australien til London — at laste paa ny. I disse Dage har en af disse „Forbisejlere“ maaske gjort sit sidste Kryds gennem vore Vande, idet Ejeren — ogsaa Kaptajn Ericsson — af Firemasteren „Herzogin Cecilie“, ligger i Underhandling om at sælge denne stolte Sejler til et i England nydannet Foretagende, kaldet „The Sea Lion Training Ship Society“. I England fordres ikke Sejlskibsuddannelse for Erhvervelse af Bevis som Dampskibsfører, men der findes — ligesom i andre Lande — nogle faa konservative Mennesker, som nu en Gang mener, at Træning om Bord i det nu foreldede Befordringsmiddel „Sejleren“ er en vigtig Faktor for at indpode den rette Sømandsånd i den vordende Koffardinavigatør.

„Europa“s Skorstene.

De to Skorstene i Norddeutscher Lloyds Liner „Europa“ er nu forlænget 4 Meter for at forhindre Røgplagen paa Dækket. Samtidig er der foretaget Forandringer paa Dækket for at give Plads til en Catapult til Startning af et Aëroplan, som „Europa“ i Lighed med „Bremen“ fremtidig skal forsynes med.



Ved Roret

Fotografisk Studie af Rosenfeld

ENGLANDS FYRTAARNE

Af Rudyard Kipling

VORE Bryn blev graa af Skumsprøjt, vi fik
 Brystet fuldt af Tang,
 Vi fik Lændegigt og Knæværk af at staa, hvor
 Bølgen sprang.
 Men fra Skær, fra Rev og Reule, over Forbjerg,
 Næs og Fjord
 Holdt Englands Fyr støt Udkig, hvor Englands
 Skibe fo'r.

I de lyse Nætters Havbleg under Himlens Rosen-
 baal,
 I den rygende Kanal-Storm med Sireners hule
 Skraal —
 Blot de kipper et Kontorflag, blot de fuser en
 Raket —
 Som de Faar, der græsser bag os, er hver enkelt
 genkendt let.

Midt i Mørket faar den Baadsmand ved sit Rat
 et lynsnart Vink,
 Og saa vækker vi hans Viv iland til Bøn med
 samme Blink.
 Ja, vi slynger fra vort Stormbo vore Flammers
 stærke Baand
 Om Matros og Landsby-Pige, saa de staar som
 Haand i Haand.

En lystig Klipper-Kapsejlds op sydfra, plat for
 Gat,
 Et søvnigt Krævl af Tank og Tramp, der slæber
 Røgen mat;
 Vi har et Blink, et Venneraad til hver, der gaar
 forbi —
 Krigsmand i snebvid Rustning eller Trandunk fra
 Dundee.

Stamp op og ind fra Østerled, fra Morgenrødens
 Øer!
 Dans op og ind, Landstrygersker fra Kap med
 spraglet Slør!
 Rend, tapre Skytler, knyt og slaa Imperiets Pur-
 purbræm
 Fra Verdensdel til Verdensdel, og saa — Velkom-
 men hjem!

Op med Jer i Kanalen, vis de Skrub, som Farten
 gav;
 Op med Jer, ind til London, og los Lastens Byr-
 der af!
 Nu drøfter de Imperium dèr; saa skynd Jer og
 forklar,
 At Englands Fyr har sendt Jer, og i Tavshed bor
 Jert Svar!

Et haardt Job



»1000 Dollars for Buddhafiguren,« sagde Kineseren.

Da Al Barney i den stegende Tropesol vandrede tilbage til Wuffy's Logi- hus var hans Humør sortere end Beg. I over fjorten Dage havde han nu forgæves forsøgt at faa et Job paa et af Skibene, der stod ud af Honolulu Havn. Alle havde Mandskab nok, og man grinte snart af ham paa Kajerne. I Logihuset havde han Gæld, sine Værdigenstande havde han pantsat, ingen Udsigter til Penge — det var til at fortvivle over!

Da han traadte ind i Logihuset, kaldte Wuffy ham tilside, og Al gjore sig klart, at nu vilde den Gamle enten have Penge eller kaste ham paa Døren. Til hans Forundring tog Logiværten ham venskabelig i Knap- hullet og sagde:

— Jeg har et Job til dig, Al!

— Hvad er det? udbrød Sømanden spændt.

— Du kender Ah Lee — den kinesiske Købmand — han har spurgt mig, om jeg ikke vidste en Gut, der var Karl for sin Hat og havde Lyst til at tjene en god Skilling

— Vil du have, at jeg, en hvid Mand, skal give mig til at arbejde for en af de gule Djævle? busede det ud af Sømanden.

— Vil du tjene Penge, eller vil du ikke? afbrød Wuffy gnavent. Hvis du vil, saa gaa hen til Ah Lee — og glem ikke, hvad du skylder mig!

Efter at have sundet sig lidt, marcherede Al hen til Kineserens Forretning. Ah Lee, der var klædt paa efter europæisk Mode og forresten kendt som en hæderlig Kineser, sad ved Skrivebordet. Da Al traadte ind, hævdede han Blikket og betragtede ham gennemtrængende.

— Wuffy har sagt mig, at De har Brug for en Mand

— sagde Al uden at skjule sin Antipati for den Indfødte. Ah Lee smilte.

— Sæt Dem ned, Sir, sagde han. — Jeg vil forklare Dem Sagen. Kender De noget til den Stranding, der for kort Tid siden fandt Sted nede paa Hermes-Revnet?

— Naturligvis!

— Godt. Ved De, at Kaptajn Bartt paa Blue-Bird imorgen sejler derved for at hente Ladningen, den strandede Brig medførte. ... Naa, ikke? ... Godt. Det, jeg ønsker, er, at De sejler med. Ombord paa det strandede Skib var en Kineser, der bragte en lille Pakke med fra Hongkong. Kineseren blev reddet iland, hvor han døde, men Pakken var ikke med. Pakken er blevet ude paa Skibet. Det er den, De skal bringe mig.

— Hvad er der i Pakken? spurgte Al mistænksom.

— En lille Buddha-Figur! svarede Kineseren uden at se op. — En Buddha-Figur, som jeg ønsker. Bringer De mig den, udbetaler jeg Dem 1000 Dollars kontant.

— Saa er jeg deres Mand! udbrød Al. — Men hvordan komme ombord paa „Blue Bird“. Jeg er allerede blevet afvist dér.

— Det sørger jeg for! svarede Kineseren rolig. — Vær blot nede ved Havnen imorgen tidlig. En af de hyrede Mænd vil ikke indfinde sig.

— Jeg forstaar! nikkede Al med et barskt Smil. — Jeg skal være der.

— Men der er én Ting endnu! mumlede Kineseren og saa sig forsigtig om. — Tal ikke om Deres Hverv til noget Menneske. Der er flere, der ved om Buddha-Figuren paa Strandings- skibet. Kender De Kaptajn Rowel? Ikke? Well, han var Kaptajn paa det strandede Skib. Og ham vil De træffe som Styrmand paa Blue-Bird. Pas paa ham!

— De mener — —

— Ja, jeg mener, at han er ude efter det samme som vi. Han er en farlig Mand. Det vil blive et vanskeligt Job for Dem — men derfor betaler jeg ogsaa 1000 Dollars, hvis det lykkes

Den næste Formiddag stod Blue-Bird, en smuk, engelsk Skonnert, ud af Havnen. Al var om Bord. Foruden Kaptajnen og de to Styrmand bestod Mandskabet, Al iberegnet, af ti Mand af alle mulige Nationaliteter. Al havde straks taget Maal af Styrmand Rowel. En grim Modstander i en Kamp maatte



for en Sømand

En Fortælling om en Sømand, der
trængte til Penge — og tjente
dem — med Livet som Indsats

han være, stor og firskaaren, med smidige Bevægelser. At det var en hensynsløs Mand, fik han mange Beviser paa i de tre Døgn, Sejladsen varede. Det syntes ligefrem, som var Rowel besat af en djævelsk Lyst til at mishandle og forulempe Mandskabet, og kun ved yderste Agtpaa-givenhed lykkedes det Al at holde sig klar af ham. Men hans Instinkt sagde ham, at han maatte undgaa et Sammenstød med ham indtil det sidste. At det ikke vilde komme til at gaa af uden en Styrkeprøve, det stod ham klart, eftersom Rowel var ude for det samme som han.

Solen var ved at gaa ned, da man ankrede op en Snes Meter fra Skibsvraget, og Arbejdet med at overføre Ladningen skulde først tage sin Begyndelse næste Morgen.

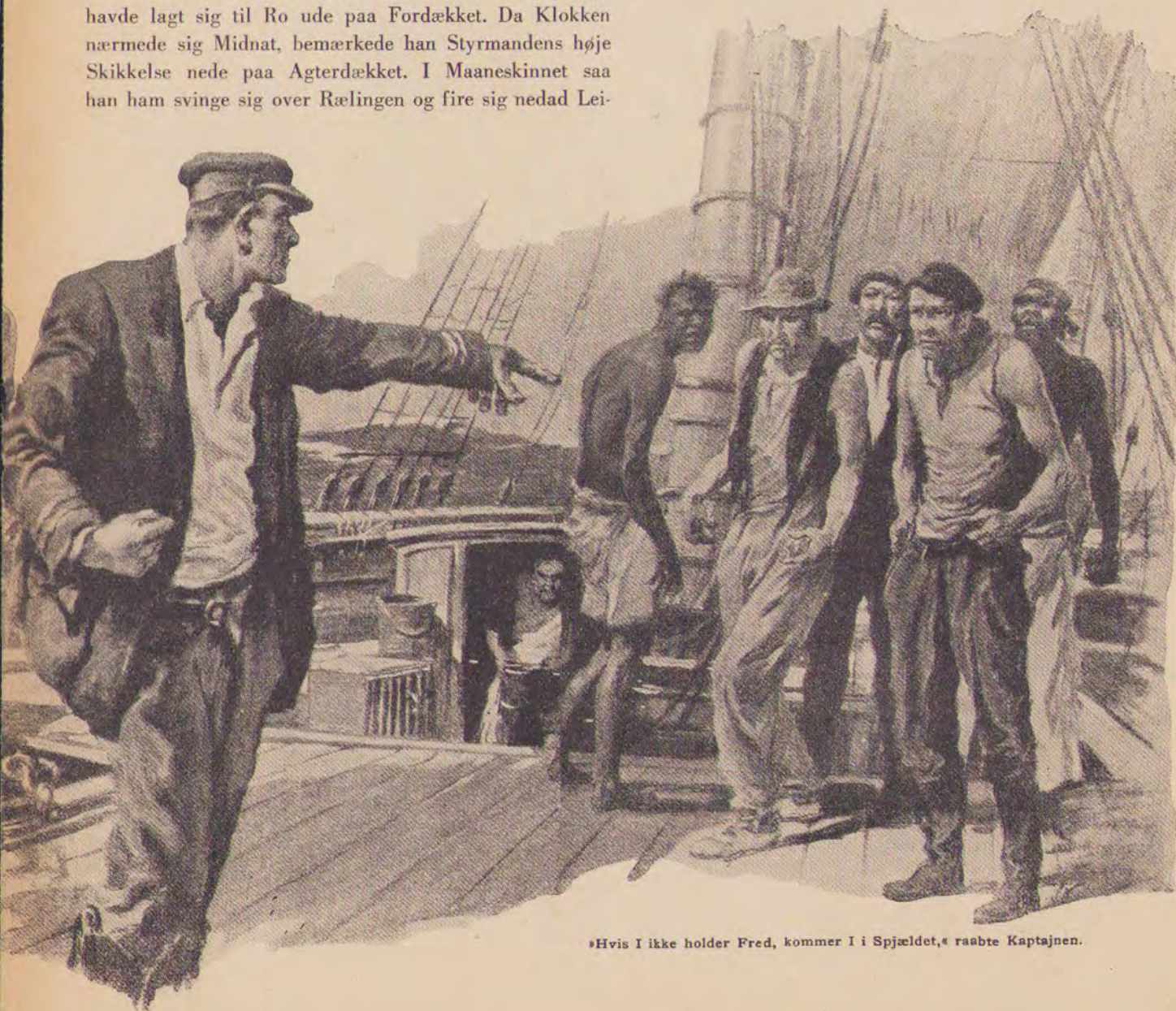
Men Al sov ikke, da han sammen med de øvrige havde lagt sig til Ro ude paa Fordækket. Da Klokken nærmede sig Midnat, bemærkede han Styrmandens høje Skikkelse nede paa Agterdækket. I Maaneskinnet saa han ham svinge sig over Rælingen og fire sig nedad Lei-

teren til den lille Baad, i hvilken Rowel og Kaptajnen allerede tidligere paa Aftenen var roet over til Vraget.

Han rejste sig sagte, og da han havde set Rowel vel ombord ovre i Vraget, gled han udover Rælingen.

Al vidste, der var Hager, men han havde ingen anden Chance. Saa hurtigt han kunde, svømmede han over mod Vraget, og faa Øjeblikke efter var han ombord i det strandede Skib. Idet han skjulte sig i Skyggen holdt han Øje med Rowel, der var forsvundet ned i Skibets Indre. Fra Kahyt til Kahyt gik han, gennem-søgte alt, hvor han kom frem. Men tilsyneladende fandt han ikke det, han søgte, og da Morgenen begyndte at bryde frem begav han sig tilbage til Skibet.

Lidt efter løsnede Al Vragets Skibsbaad og roede



«Hvis I ikke holder Fred, kommer I i Spjældet,» raabte Kaptajnen.



forsigtig tilbage til „Blue Bird“. Ingen havde set ham. — Overflytningen af Vragets Ladning blev ikke fuldført helt den følgende Dag, og da alt var roligt om Aftenen, saa Al atter Rowel snige sig fraborde og ro over til Vraget.

Denne Gang benyttede Al sig ogsaa af en Baad. Hajerne var strømmet til Stedet, og det vilde have været Galmandsværk at forsøge at svømme over. —

Ogsaa denne Nat søgte og søgte Rowel paa alle tænkelige Steder, i det skjulte jagttaget af Al.

Endelig — det var allerede begyndt at lysne — hørte Al ham udstøde et dæmpet Triumfraab. Han sneg sig nærmere. Bag Stormasten, ved hvilken der laa to smaa Vandankere, stod Rowel med en Sejldugspakke i Haanden, som han hurtigt var i Færd med at aabne. Al saa Hovedet af en Buddhafigur — han nikkede tilfreds — nu kunde det komme!

Sagte gik han et Par Skridt frem og standsede afventende. — Nu vendte Rowel sig. Da han saa den tavse Skikkelse udstødte han et Gisp og tumlede et Par Skridt tilbage.

— Hvad Djæveln vil du her, din fordømte Laban? tænderskar han.

— Det samme som du! svarede Al kort.

Et Øjeblik tog de to Mænd Maal af hinanden. Saa lod Rowel Pakken glide ned bag sig og sprang frem mod Al, idet han svingede Armen til et knusende Slag.

Al dukkede sig og jog samtidig sin knyttede Næve op mod Styrmandens Underkæbe. Den hang nøjagtig, hvor den skulde, og med en smertefuld Stønnen væltede han et Par Skridt bagover. Men der skulde mere til at slaa en Okse som Rowel i Dækket. I Brøkdelen af et Sekund var han tilbage, idet han lod det regne nedover Al med frygtelige Slag.

Al dækkede sig saa godt, han kunde, men han var nødt til at vige tilbage mod Rælingen og forudsaa allerede det Øjeblik, da han maatte standse og saa — —

Det var Rowels Letsindighed, der gjorde Udslaget. Han troede allerede Sejren vundet og vilde give sit Offer det sidste afgørende Slag, førend han lod ham forsvinde udover Rælingen. Som en rasende Tyr sprang han frem, idet han samtidig

lod sin vældige Højrelab suse gennem Luften. Men Al havde forudset det Brøkdelen af et Sekund før. Han greb fat i Rælingen med sin venstre Haand, dukkede lynsnart ned — og lige saa lynsnart rettede han sig atter op — med Rowel væltende indover sin Ryg

Det var kun et Greb med den fri Højrehaand — og Styrmanden forsvandt udover Skibssiden med Benene og Armene fægtende vildt i Luften.

Et Skrig — et Plask — rundt om kom Vandet i Bevægelse. Det var Hajerne, der saa Bytte. — Ovre paa Blue-Bird kom der Liv. Søvndrukne stimlede Matroserne til Rælingen og kiggede ned.

„Hjælp — Hjælp!“ lød det hæst nede fra det mørke Vand. Saa blev der stille.

Kun et Øjeblik tøvede Al. Saa krøb han, paa alle fire, for at ingen ovre paa Skibet skulde faa Øje paa ham, hen og hentede Pakken med Buddha-Figuren, løb videre over i Skyggesiden, hvor hans Baad laa, og kravlede ned i den.

Det var bælgmørkt, og ved at ro en lille Omvej og kravle ombord i Blue Bird fra den Side, der laa længst fra Vraget, kom han ubemærket ombord.

Baade Kaptajn, Anden Styrmand og hele Mandskabet var nu paa Benene. Man havde hørt Raabene om Hjælp, som kun kunde være kommet fra en af Skibets Folk.

Al forstod, at han ikke kunde vise sig saa blodig og for-

slaact, som han var, uden at blive sat i Forbindelse med Rowels Forsvinden, der snart vilde være opdaget.

Han skjulte sin Pakke under et Stykke Sejldug og krøb sammen. Han havde fattet sin Plan, men hvis den ikke hurtigt kunde bringes til Udførelse, vilde den intet være værd.

Men Lykken var med ham.

Et Par Sekunder efter kom en af Matroserne, en stor Hollænder, løbende henover Dækket. Netop som han var ud for Al, stak denne Benene frem, saa den anden snublede over dem.

— Kan du ikke se dig for, din forbandede Lømmel! raabte Al larmende, sprang op og langede et Sving mod Hollænderens Ansigt, dog ikke saa haardt, at denne kunde blive blot svimmel af det. — I næste Nu fik Al en tilbage — en Fuldræffer — og saa regnede Slagene fra begge Sider, mens Al, der sørgede for ikke at blive altfor slemt truffet, lo i sit Indre.



De sloges vildt i Mørket.



Hollænderen trak en Kniv frem ... men med en rask Haandbevægelse vristede Al den fra ham og kastede den over Bord.

— Hvad er her los? raabte Kaptajnen. — Skal I to fordømte Slubberter staa her og slaas, mens en Mand er gaaet overbord? Hvad er der ivejen? —

— Jeg laa og sov, og saa tramper den Hund mig over Benene, Sir! raabte Al opbragt.

I det samme kom Anden Styrmanden løbende. Da han saa Al, udrød han:

— Naa, der er han jo — saa kan det kun være Rowel, Sir! — Det nytter ikke at søge, Vandet er fuldt af Hajer. Dem maatte vi sprætte op, hvis vi vilde finde Førstestyrmand!

Kaptajnen trak paa Skuldrene. Idet han gik tilbage til sin Kahyt, sagde han til Al og Hollænderen:

— Hvis I to Slagsbrødre ikke kan holde Fred, bliver I lagt i Jern! Forstaaet?

— Javel, Sir! mumlede Al og tørrede Blodet af Ansigtet.

Han var reddet!

Da Al tre Dage senere kom gaaende ind i Ah Lee's Butik med en Pakke under den ene Arm, stirrede Kineseren som saa han et Aandesyn.

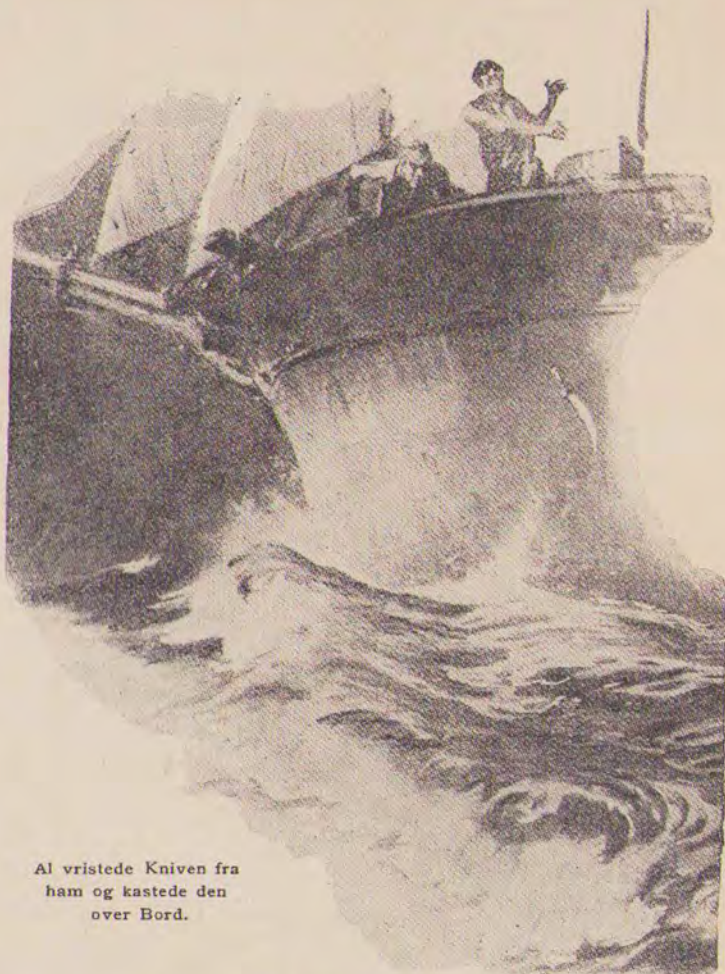
— Her! sagde Al og rakte ham Pakken.

Med skælvende Hænder aabnede Ah Lee for Sejlduget og betragtede med henrykte Øjne Buddha-Figuren, som han vejede og vuggede i sine Hænder.

— Hvordan kan den være 1000 Dollars værd? spurgte Al rolig.

— Det forstaa De ikke, svarede den lille Kineser højtidelig. — Men denne lille Figur er mere værd for mig end alt Verdens Guld! Jeg takker Dem, Sir — her — — Han aabnede en Skuffe i Bordet og tog et Bundt Sedler frem. — Her er 1000 Dollars — de har ligget og ventet paa Dem, imens De har været borte.

Al stak Sedlerne — ti flunkende ny 100-Dollarsedler — i Lommen.



Al vristede Kniven fra ham og kastede den over Bord.

— De er ærlig fortjent! sagde han og tændte sig en Cigaret. — Bød De mig 10,000 Dollars for at udføre det samme Job engang til, sagde jeg Nej Tak!

En Sømandshistorie

Det var, efter at Barken „Faithless“ af Aberdeen var forlist i en frygtelig Orkan, at vi i 10 Døgn drev om i aaben Baad. Provianten var forlængst sluppet op, og flere af Mandskabet var paa Vanviddets Rand af Sult og Tørst, da vi endelig øjnede en øde Ø, hvor vi gik i Land i Haab om at finde noget spiseligt. Nogle af Søfolkene tændte Ild op af Vraggods, de fandt i Strandkanten, medens andre samlede Muslinger og Skaldyr, som sad i Tangplanterne. Øen var ganske lille, nærmest en kæmpemæssig hvælvet Klippe, saa der var intet Haab om at blive boende der. Udmattede og skuffede samlede vi os om Baalet, der sydede og udbredte den lifligste Stegeduft. Vi pudsede Næserne for bedre at



kunne nyde Duften, og Tænderne løb i Vand ved Minderne om stegt Flæsk og Spæk. Medens vi saaledes sad og drømte om lækre Spiser, hævdede der sig pludselig to vældige Dampstraaler i Vejret, og hele Øen begyndte at skælve. Vi styrtede i vild Rædsel til Baaden og naaede velbeholdne ombord lige tidsnok til at se Øen forsvinde i Havet for et Øjeblik efter at dukke op igen, og først nu opdagede vi, at det, vi havde antaget for en kæmpemæssig Klippe, ikke havde været andet end en gammel Hval, der havde ligget og sovet i Havstokken. Dyret var vaagnet ved, at vi havde tændt Ild paa Ryggen af det!

Arbejdsløsheden i England.

Af rundt regnet 192,500 Værftsarbejdere i den britiske Skibsbygnings-Industri er for Tiden 42,800 Mand arbejdsløse, eller 22,3 pCt., heri indbefattet Statsværfternes Arbejdere. Udsigterne for Skibsbygningen bliver overalt i England betegnet som særlig ugunstige, og nye Bestillinger er næsten forsvundet.

Aarhus nye Lystbaadehavn.

Inden for Kystværnet ud for Aarhus Østbanegaard er en Lystbaadehavn under Bygning, den skal beskyttes af to Dækmoler.



Sommerens bedste Præmiebillede.

»Scottie«, ejes af Dansk-Amerikaneren Irving Hyllested.

Arbejdet i Archangel.

Der laa for et Par Uger siden omtrent Hundrede Skibe i Archangel, hvoraf en Del lastede Træ, og de fleste ventede paa Tørn. Det var fortrinsvis britiske Skibe paa indtil 8000 à 10000 Dødvægt Tons. Af norske Skibe var der en halv Snes. Ca. 30000 Fanger arbejdede ved Savbrugene og ved Trælastarbejde. Hele Terrænet omkring Savbrugene og de store Lagerpladser med Kajerne er indhegnet, og uden for patrouillerer Soldater for at passe paa, at ingen uden Tilladelse kommer uden for Indhegningen.

B. & W. bygger et amerikansk Havundersøgelses-Skib.

Det nystiftede oceanografiske Institut i De forenede Stater har hos Burmeister & Wains Skibsværft bestilt *et nyt Dieselmotorskib til Havundersøgelser*. Skibet skal være af en Type og Størrelse, som tillader det at foretage vidtgaende Togter, og af Hensyn til, at Videnskabsmænd jo ikke altid er søsterke og til Arbejdet om Bord, er det magtpaaliggende, at det bliver et mægtigt Søskib. Det bliver et Sejlfartøj paa

140 Fods Længde, forsynet med en kraftig Dieselmotor paa 300 H. K. og udstyret med de mest moderne Havundersøgelses-Grejer, deriblandt en Maskine, som kan magte en Wire-Line paa 30,000 Fod til Dybvands-Trawling og andet Arbejde paa store Dybder. Skibet skal være færdigt til Aflevering i Juni 1931.

Den amerikanske Handelsflaade.

Amerikanerne har de fornødne Pengemidler og den tekniske Dygtighed til at bygge lige saa mange Skibe, de ønsker, men det kan komme til at knibe for dem at skaffe de fornødne dygtige Sømænd til at bemane Skibene med. Bemandings-Problemet vil være Vanskeligheden i Amerika, fordi Søen ikke tiltaler Amerikanerne paa samme Maade, som den tiltaler unge Mænd i England. Besætningen i den amerikanske Flaade maa forøges betydeligt i Løbet af de næste faa Aar, og dette vil antagelig betyde, at Lønningerne maa sættes yderligere op, og denne Forøgelse vil selvfølgelig virke tilbage paa Handelsflaaden.



NÆTTER I LAND

„DER er ikke mere end fire smaa Esser her!“ sagde „Mickie O'Day nonchalant, og lagde Esserne ned paa det svedende Bambusbord.

Det var en ung Mand, som altid var i godt Humør, og i Øjeblikket var han straalende fornøjet. Hans brede Smil kløvede det fregnede Ansigt, og Øjnene var blaa og glitrede som Søen, naar Brisen kruser Spejlet en Solskinsdag. Hans lange smidige Skikkelse hvilede i den primitive Bambusstol, og hans uregerlige, røde Haar flammede som en Triumfators Fakkell.

Lille Havn — megen Fornøjelse, var hans Trossætning, og den var baseret paa Kendskab til Forholdene. Som Andenstyrmand paa „R. R. Feldt“ var han en Autoritet paa Omraadet: Nætter i Land. Den gamle Trampbaad krøb langs Jordens Sider og stak Snuden ind i alle Afkroge, som Søens hovmodige Dampere gled forbi — ind i de Havne, hvor et hedt Kys og et Stød af isuende Staal blev givet lige ekspedit og i samme Aand. Mickie O'Day, den flittige Forsker paa Kærlighedens og de gale Stregers Gebet, fulgte Trampen og havde sin fulde Hyre.

Den gudsforladte, ostindiske Havn Surajassa var ingen Undtagelse fra den Regel, han havde lært sig. Skønt den var saa lille, som den kunde blive, kunde man ikke klage paa den Moro, man kunde skaffe sig der.

Van Roon, den hollandske Paradisfugle-Opkøber, og Valdez, i hvis Traktørsted de sad og spillede Kort, skød Pengene over til ham. Portuguese Jo havde tabt Interessen, samtidig med sine sidste Penge, for en halv Time siden. Saunders, den amerikanske Trediestyrmand, kendte sit Nationalspil for godt til at være med i Øjeblikket. Han havde hverken vundet eller tabt og syntes, at han var sluppet billigt.

Der blev en Pause, Atmosfæren var som Luften under Laaget paa en Dampkedel. Den var fugtig og hed og usund. Ansigterne skinnede i Skæret fra Hængelampen, som en Sky af stinkende Insekter sloges med paa Livet løs. En gennemtrængende Duft af røget Fisk kom fra Basaren. Gennem Husets aabne Forside saa man Palmerne staa urørlige mod Stjernehimlen. Malayerne og Kineserne, som drev gennem Lyskeglen, saa ud som Lig. Hinsides Vejen vaskede Søen mod en Mur, og langt ude i Mørket skimtedes „R. R. Feldt“'s døsiges Lanterner.

Van Roon's bløde Haand, som fo'r frem og tilbage over hans Hovede, frembragte en knitrende Lyd fra det strittende, kortklippede Haar, og da Valdez bandte, lyste det hvidt under hans skinnende mørke Moustache, og der var en Klang som af Staal i hans Stemme. Portuguese Jo stirrede paa Vinderen med sine underlige, straalende Øjne.

„Du sidder i en ren Grisetur!“ sagde M'Pherson, Maskinisten, fra sin Plads bag O'Day's Stol, og Heather, Baadsmanden, sluttede sig brummende til den foregaaende Taler. Deres skarpe Øjne havde haft fuldt op at gøre med at passe paa, at Spillet gik rigtigt for sig, for Kvartetten vidste, at de var Duer blandt Høge — velfødte, erfarne Duer heldigvis.

„I Valdez Hus,“ lo O'Day, „er det altid Dyden, der faar sin Belønning!“

„Dyden?“ knurrede Van Roon. „De har et Satans Held, yes — no?“

Valdez forsøgte at sige noget, men Nattens Hede og hans kogende Vrede havde taget Strubetag paa ham, saa han holdt paa at kvæles.

Mickie O'Day havde oplevet det Held, som kommer én Gang i en Mands Liv. Han havde vundet aafbrudt; han havde høje Kort, naar det tiltrængtes; han havde bluffet; han havde væltet de andre, naar de var ude at forsøge sig. Han var lidt svimmel, for det havde været svimlende. Paa et Tegn fra ham bragte Boy'erne en ny Omgang Drikkevarer, og de, der sad i Tab, drak deres Genever i indædt Tavshed, medens Sømændene holdt sig til Øllet.

Van Roon rettede sig op med en Anstrengelse.

„Jeg har ikke flere Kontanter,“ sagde han, „men jeg har de Fjer. Jeg vil spille med Dem om de Fjer!“

Tanken om, at hans gode Penge var stuvet ned i Sømændens Lommer, gnavede ham til Desperation. Der var Sved paa hans Pande; Sved dryppede fra hans Dobbeltbuge. Hans fede Hænder knyttede sig, og Øjnene var i Færd med at flyde ud af Hovedet paa ham.

„Jeg spiller gerne om hvad De vil,“ sagde O'Day muntert. „Kom med Fjerene De, saa faar vi kigge paa dem!“

Hollænderen ruskede en Malay, gav ham en hvas Ordre, der med Lynets Fart sendte ham ind paa et Værelse indenfor, hvorfra han vendte tilbage med en svær Kamfertræskuffert.

„Stymperen er gaaet rent fra Forstanden!“

hviskede M'Pherson til O'Day. Valdez og Portuguese Jo sad stille, sortøjede og tankefulde. — Med en Anstrengelse, der udspilede hans hvide Dress som et velfyldt Sejl, laaste van Roon Kufferten op. Da han rettede sig, var hans Hænder belæsset med Kaskader af Vidundere — orange, smaragd, blodrødt, snehvidt. Fjere glødede og gnistrede i Lampelyset og slog over i tusind Farver og Schatteringer af den herligste Art, lette som en Drøm, lyse som en Drøm.

„De er smukke, yes — no?“ sagde van Roon med Stolthed, da han varsomt lagde dem fra sig paa Bordet. „Femten Fugle er der. De er værd fem Hundrede Gylden. Vil De spille om dem?“

De omkringsiddende kunde bare i Eder finde Udtryk for deres Beundring.

„Sagte nu, Gutten min,“ formanede



Mickie O'Day var en ung Mand, der altid var i godt Humør . . . hans Øjne var blaa og glitrede som Søen . . . og hans uregerlige røde Haar flammede som en Triumfators Fakkell.



M'Pherson. „Sandsynligvis snyder han dig! Maaske er de ikke Halvdelen værd. Fem Hundrede Gylden er en høj Sum!“

Men Mickie O'Day følte, at Heldet var med ham, og han blussede af Held og Alkohol.

„Skidt, hvad gør det?“ spurgte han. „De er saa godt som mine alle, det er bombesikkert, og ved alle Helgener, vil ikke Mollie ordentlig kro sig, naar hun spankulerer ud med dem i Hatten!“

Fjerene laa paa Bordet, fristende i al deres fine Ynde. „De er for god til at købe,“ brummede Van Roon uden at tage Øjnene væk fra sine Varer. „Vil De spille med mig — hvordan siger De — uden Køb?“

„Som De vil,“ svarede O'Day ubekymret.

Hollænderen tørrede Sveden af Panden og greb Kortbunken, Valdez og Portuguese Jo bøjede sig frem og vogtede paa hans Bevægelser med Øjne som Gribbe. Sømændene trak sig tættere sammen. Van Roon's Hænder skjaly, da han lagde de blandede Kort paa Bordet for at faa taget af, og den eneste Lyd i Værelset, medens han gav, var Klasket af Kortene mod Bordet og hans sugende Aandedræt.

O'Day slængte Kortene paa Bordet.

„Det er let nok, Dutchie — bare et Par Tiere!“

Dutchie betyder Hollænder.

Van Roon saa paa sine Kort, bandte med en Gutturallyd og slængte et Par Niere i Bordet.

„De er Djævelen selv!“ brølte han. „Mennesker kan ikke spille mod Dem. *Gott in Himmel*, De er alt for heldig for menneskelige Ting!“

Han hev Fjerene over og sank tilbage i Stolen; den svære Krop rystede af Indignation. Et Øjeblik betænkte han sig, saa ivrede han:

„Jeg spiller ikke mere med Dem — det er den rene Galskab!“

Men Valdez bankede i Bordet med en mager, gul Finger.

„Hør, Sømand,“ sagde han med Besvær, for Ordene sad fast i Halsen paa ham, „jeg vil spille med Dem et Spil om de højeste Indsatser, hvis De tør.“

„Hvilke Indsatser?“ spurgte Manden, som ikke kunde tabe.

„Hvor meget sætter De mod min Datter, eh?“

„Fa'n,“ sukkede Baadsmænd. „Gaar dette godt, saa gaar alting godt!“

Og M'Pherson advarede: „Du véd, hvordan det gaar, min Gut, naar der kommer Kvindfolk med i Spillet!“

Men Mickie O'Day, den vindende Irlænder, smilte sit bredeste Smil og sagde: „Kom bare med Pigebarnet, Valdez, saa kan vi kikke paa hende!“

Hun havde en Opals Skønhed — dyb, ildfuld, uudgrundelig. Den smidige Ungpigeskikkelse var svøbt i Skarlagen, Lyset skinnede i hendes glatte, sorte Haar, Læberne var et Orgie i Rødt. Øjnene et forjættende Dyb. Hun var en Engel og en Djævel; hun var Valmue og Rose.

En Stund stod hun i Positur og mødte de stirrende Mænds Blikke. Saa kom hun med lette Trin og vuggende Hofter tværs over Gulvet og smilte ind i Mickie O'Day's Fregnefjæs.

Andenstyrmanden rejste sig som en, der gaar i Søvine. Hans Mund var aaben, hans Øjne store. Han opfyldtes, dog ikke første Gang, af en betagende Fornemmelse af, at han omsider havde fundet den eneste Rette — fundet hende i denne junglevilde, utæmmede Datter af Huset Valdez. Uden Øje for andre end ham gik hun over mod ham med Hænderne fremstrakt til Hilsen. Hans svære, solbrændte Næver lukkede sig over dem, og saa talte han med Blikket sænket i hendes Øjnes uudgrundelige Dyb.

„Senorita!“ sagde Mickie O'Day, „Senorita Paradisfugl!“



Hendes Læber var et Orgie i Rødt. Øjnene et forjættende Dyb. Hun var en Engel og en Djævel; hun var Valmue og Rose.

Fordi han var Irlænder, var han Poet; fordi han var Sømand, var han Romantiker; fordi han var drukken, var det Syn, han saa gennem Bambusværelsets røgmattede Luft, en Realitet, en Mulighed. Det fordrey enhver Tanke paa Mollie, al Fornuft, al Dømmekraft.

M'Pherson fik ved behændige Spark varskoet Saunders og Baadsmænd.

De lod sig ikke mærke med noget, men de forstod. Dette endte aldrig godt. De havde frygtet for det, men nu, da Valdez havde spillet denne Trumf ud, var O'Day slaaet ud. De kunde ikke se paa hvilken Maade, men de vidste, at for ham var der intet Haab. Naar Andenstyrmanden var ude paa den Vis, og der var et vakkert Skørt i Nærheden, plejede det at blive livligt. De gjorde sig i deres stille Sind klar til Kamp.

Van Roon's Øjne gik fra Pigen til hans kostelige Fjer og tilbage til Pigen igen, rullende som Øjnene paa en Fisk. Valdez tyggede paa sit Skæg og rensede den ene Negl med den anden. Portuguese Jo sad og kedede Livet af sig med sin ubarberede Hage hvilende paa Brystet, hvor hans skidne Skjorte var aaben. Udenfor lød en Malay's høje Sangtoner. „Fin Mand, eh?“ sukkede Senorita Valdez blødt som en nyfødt Brise.

Og Mickie O'Day frydede sine Øjne ved Synet af hende og følte sig troldbunden.

„Hvor meget vil De sætte mod, eh?“ spurgte Valdez pludselig med rapmundet Paagaahed. „Hvor meget, eh?“

O'Day hørte ham gennem en Taage af Undren. Hvor meget vilde han sætte mod? Han slap den Skønnes Hænder og svingede rundt.

„Sætte? — hun er min allerede! Jeg sætter alt dette!“

Han drog den svulmende Seddelbunke frem og kastede den paa Bordet. Saa trak han paa det og blev rød under sine Fregner og den solbrændte Hud. „Jeg sætter alt dette, hvis Senoritaen er enig!“



Saa kom hun med lette Trin og vuggende Hofter tværs over Gulvet og smilte ind i Mickie O'Day's Fregnefjes.

„Kom hid!“ kommanderede Valdez, og Pigen gik hen og tog Opstilling ved Siden af sin Fader.

„Den Gentleman har vundet mange, mange Penge denne Nat,“ oplyste han, „flere Penge end din Fader kan tabe. Du skal være hans, hvis Kortene vil det, og hvis ikke, skal jeg have alle Pengene tilbage!“

„Mand for mig!“ var Pigenes eneste Svar, idet hun nikkede med Hovedet. Hendes ildnende Blik dvælede ved O'Day.

M'Pherson og de andre to studerede omhyggeligt Udgangene.

„Det er ikke nok, imidlertid!“ kom det hvast fra Valdez; hans gridske Øjne hvilede paa Fuglene.

„Og Fjerene!“ sagde Mickie O'Day uden Tøven. Van Roon gav sin Væmmelse Luft i en Mellemtung mellem et Grynt og et Suk.

„Du er ikke ved dine fulde fem — du faar ikke Betalingen!“ fremholdt M'Pherson i en skurrende Hvisken, men han nærede intet Haab om, at Mickie O'Day vilde høre ham.

„Det er Pigenes Ønske,“ fremførte Valdez roligt. „Hun er ikke som andre Piger, nej, slet ikke. Hun vælger, som hun vil!“

„Rask!“ sagde O'Day og rakte Kortene til Van Roon uden at tage Øjnene fra Pigen. Saunders tog af og flyttede Stolen lidt tilbage, saa han kunde slippe ud i en Fart. M'Pherson og Baadsmanden havde staaet uden at tage sig noget til fra det Øjeblik, da Fjerene skiftede Ejere. Alles Øjne var rettet mod Valdez, da han greb Kortbunken.

Da det første Kort faldt ned foran Mickie O'Day med Ryggen opad, blev han igen grebet af Spillelidenskab. Han huskede, at han aldrig havde været saa opsat paa at vinde et Spil før. Spillet tog alle hans Tanker. Valdez gav langsomt og paapasseligt, hans skarpe, sorte Øjne fulgte hvert et Kort, idet det faldt. Han gav O'Day Hjerterdame og sig selv Spardame. Kortene flagrede ned. En Sekser i Hjerter til O'Day og en Sparto til Valdez. Som Bladene om Høsten dalede de ned.

Gruppen rundt om Bordet glemte alt andet, medens de holdt Øje med Tilfældets forbløffende Lunefuldhed.

Der var fire Kort paa hver Haand med Damen højest, og O'Day havde bare Hjerter og Valdez bare Sparere. Der kom et sidste Kort til O'Day, og det var Nieren i Hjerter. Der kom et sidste Kort til Valdez, og det var Nieren — i Klør.

„Fa'n!“ sagde M'Pherson veltalende. En Svedperle faldt med et Plask fra van Roon's Ansigt ned paa Bordet.

I det Moment indførte Senor Valdez en sindrig Anordning af eget Fabrikat. Han trak i en Snor under Bordet, og Lampen gik ud, som om Natten havde sat sin Fløjels Slukker over Flammen. Mørket bredte sig hurtigt i Bambusværelset.

I samme Øjeblik, Bordet tog sig en Overhaling, sprang O'Day's Fornuft ind i Hovedet paa ham igen, bare saa meget klarere paa Grund af sin midlertidige Omflakken, saa hans Hænder var først ude af alle dem, som greb, gramsende efter Seddelbunken. Han havde Pengene i Lommen og var paa Benene.

„Løb!“ hylede Baadsmanden. „Løb!“

Raadet var overflødig. Huset Valdez var den visse Død for Søfolk, som havde tilladt sig at vinde for meget. De tumlede over det glatte Gulv for at redde sig ud under Natens skærmende Kaabe. En Kniv sang gennem Luften. En Haand fik Tag i Kraven paa O'Day's hvide Jakke, men han smuttede ud af Jakken og stormede videre. De var raadsnare under saadanne pludselige Opbrud — der havde hændt saa galt før. Fire Malayere sprang op i Døraabningen, men de fo'r gennem denne Hindring som Blæsten gennem en Kornager, holdt sig paa Benene som de mest støtte Goodtemplare og væltede som en Lavine ud paa Gaden.

De blev ikke forfulgt uden for Husets Port, for nedover Gaden kom en Peloton indfødte Soldater under Kommando af en hollandsk Officer, og Myndighederne i Surajassa, som satte Pris paa Byens gode Navn og Rygte, saa ikke alt for blidt til Huset Valdez til Trods for Datterens overstrømmende Elskværdighed.

Farten slog om til en usikker Gang med noget forpustet over sig. Maanen kom op over Aasryggen og formede Skyggen af Palmer og Træer og lave Huse som nette Ibenholtsmønstre paa en Vej af Sølv. Aber svang sig fra Gren til Gren over Hovederne paa dem og spøjte sammen med skratende Stemmer.

Mændene pustede endnu efter den pludselige Kraftanstrengelse oven paa saa mange Timers Drikken og Rygen, men Pulsen slog ligesom i Takt med en munter Melodi.

„For en Aften!“ sagde Baadsmanden, og M'Pherson gned sig i Hænderne af Tilfredshed over, at de var sluppet saa fint fra et urent Farvand.

Mickie O'Day var tavs, stirrede frem for sig i de maanedaglige Træers Allé.

„Er du faldet for det sidste Skørt, Michael?“ spurgte Saunders og borede en knoklet Tømmefinger ind i Ribbenene paa ham.

„Har du nogen Sinde set en Pige, som var som hende?“ svarede O'Day, som om han talte med sig selv. „Senorita Paradisfugl, — det er Navnet paa hende. Hellige Michael! som noget man bravt og uventet faar et Glimt af ude i Junglens solbeskinne Steder. Senorita Paradisfugl!“

Det blev modtaget med en Skoggerlatter.

„Mickie, min Gut,“ sagde M'Pherson, „den Pige traver rundt med dine Paradisfuglefjer i Morgen!“

Og Saunders spottede: „Sludder! Hvis du ikke teede dig paa samme Maade i hver evige Havn, kunde vi endda maaske høre paa dig!“

Deres usikre Ben bar dem mod Betondokken, hvor Sam-



panerne laa. Paa Vejen talte de triumferende om O'Day's Held i Kort, og om hvordan Høgene var blevet plukkede. Endvidere beklagede de det sørgelige Faktum, at de ikke havde faaet Tid til at tage Fjerene med, som kunde have været saa flotte Presenter til Pigebørn i andre Havne. Men alligevel var de tilfredse. Det havde været en dejlig Aften. Kun Mickie, som havde set for dybt i Senorita Paradisfugls mørke Øjne, havde adskillig Grund til Klage.

Vejen til Døkken førte gennem en Løvtunnel, som Maanstraalerne sivede ned igennem som sky og dansende Feer. Mørket var blødt som en Kvindes Kind. Der var tyst og hemmelighedsfuldt mellem Løvvæggene under Løvtaget. Intet Vindpust rørte sig der, og for Enden af Vejen forblødte det røde Lys paa Døkken sig i Natten.

Det raslede i Bladene, og ud fra Mørket talte en Stemme som en søvrig Fugl.

„Min Mand!“ kaldte Stemmen, lavt og sødt.

Tre af de fire vendte sig brat, forberedte paa et nyt Angreb, men Mickie O'Day betænkte sig ikke. Han gik frem med lange Skridt og aabne Arme. Hun gled ind i hans Favntag, lydløst og ivrig, som en lidenskabelig Del af en lidenskabelig Nat.

„Det var som Fa'n!“ sagde Baadsmændene.

„Du har sagt det!“ istemte Saunders.

De stod og kunde næsten ikke fatte O'Day's ubegriplige Held paa hele denne Aften.

Men Styrmanden hørte dem ikke. Han vidste bare, at Senorita Paradisfugl klyngede sig til ham, havde trukket hans Ansigt ned til sit og kysset hans Sjæl frem paa hans Læber. Hendes levende Hænder kærtegnede ham, og saa, medens han stirrede ind i hendes Øjne, talte hun til ham i en dæmpet, indtrængende Hvisken, med ubehjælpssomme, engelske Ord, der lød som en Sang.

„Lyt, hurtigt, min Mand! Lyt nu! Min Far han kan komme. Der er ingen Lejlighed i Nat, men i Morgen bliver du i dit Skib. Jeg skal komme til dig — hurtigt, stille — i min Kano. Du vil vente paa mig? Jeg skal bringe alt, hvad du har vundet, og som de har røvet dig for. Jeg skal bringe Fjerene og mig selv. Gaa nu — hurtigt!“

Hendes bløde, egenraadige Hænder skød ham væk med lempelig Ubønhørighed.

„Jeg venter gerne paa dig, om det skal være til. Søen løber tør!“ lovede den omtaagede Elsker, men Senorita Paradisfugl hørte det ikke, for hun var flagret væk igen i Løvet's Mørke, medens han blev staaende tilbage som en Mand, der har skuet ind i Himmelen og finder, at han er alene i det tomme Rum.

„Hvad er der i Vejen?“ spurgte de andre og flokkede sig om ham.

„Ingenting,“ svarede han, „ingenting! Der er en lille Pige, som kunde faa selv de velsignede Helgener til at danse

paa Line! Der er en lille Pige, som fuldstændig kan faa mig til at glemme — —“

„Hold op med det Vrøvl!“ sagde Saunders brutalt. „Stak Pigebarnet ikke fra dig maaske?“

„Hun kommer om Bord til mig i Morgen Aften, den Skat!“

„Enten er du blevet heldig i Kærlighed temmelig pludselig, eller ogsaa har du ikke opdaget Fælden i det endnu!“ sagde M'Pherson skeptisk.

Men der var ikke Tvivl i Mickie O'Day's Sjæl. Han var glad og lykkelig, og han gav sig til at synge, og de andre stemte i, fordi de var fulde og havde moret sig i Land. Alle sang de i Kor, saa det rungede ud over de drømmende Vande:

*„Her lips were red, her eyes
were brown
(Mark well what I do say!)
Her lips were red, her eyes
were brown,
Her hair like glow-worms fal-
ling down
So I'll go no more a-roving
with you, fair maid!“*

Mickie O'Day troede, at han mente det, og at den sidste Linie gjaldt Mollie Malone i Dublin By. Men da de nærmede sig Skibet, blev han tavs og havde intet at sige til sit Forsvar, ej heller nogen Højsang for sin Eskov. Der gled Skygger over hans Øjne, og Kammeraternes godmodige Stiklerier kunde ikke faa hans Ansigt til at rynke sig i Latter.

„Gutten er forelsket,“ sagde M'Pherson, „og det saa det har alvorlig fat denne Gang!“

Men Mickie O'Day gav intet Svar, for hans Sind var

optaget af et meget forstyrrende Problem.

Det korte Tverdæk paa „R. R. Feldt“ var langt fra rent, og i Skindet fra det elektriske Lys saa det raat og kedeligt ud som Ramme om Mickie O'Day's Møde med den skønne. Men der var saa smukt rundt omkring, at det mere end opvejede Skudens Skiddenfærdighed.

Landets Linie løb mørk mod Stjernerne til det Sted, hvor Lysene i Surajassa stænkede sit Guld. Unge Mænd i passerende Sampaner prajede hverandre. Vandet hviskede rundt om Skibets rustne Sider, og Vinden sukkede gennem Tovværk og Sprækker. Fra Land bares Lys udover, mildnet af Afstanden til en dæmpet Mumlen.

Ulastelig i sit bedste hvide Dress gik Mickie O'Day frem og tilbage paa Dækket. Han havde kæmmet sit Haar, men Brisen havde bragt det i Uorden igen; han havde prøvet paa at stille sit Sind til Ro, men hans Tanker vilde ikke lade ham i Fred; hans Hænder var rastløse, og Gangen hurtig og let, som om Pladerne brændte ham under Fødderne. Han var alene paa Dækket, for de andre var gaaet i Land, efter at de havde givet ham mange gode Raad af usømmelig Art. Han stak Hovedet ind i Bestiklukalet og saa paa Klokken. Den var halvti. Han rystede paa Hovedet og satte et græde-



Et Brev og en Blomst blev stukket Styrmanden i Haanden; og uden et Ord mere svingede Budet Kanoen med et behændigt Aaretag og strøg af Sted.



færdigt Ansigt op, endda han havde svoret, at han vilde vente, til Søen blev tør, om det skulde være.

Han hang over Rælingen og saa en Junke liste sig ud med klodsede Bevægelser; det store Maattesejl løftede Pukelskroget af Sted. Væk listede Kineseren sig, ud i den aabne, pludrende Sø.

Men den ivrige Elsker glemte Junken, da hans spidsede Ører opfangede det bløde Plask af en Padlesare. Næsten i samme Øjeblik lagde en Kano til. Han stormede ned over Faldrebstrappen i en Fart, som rystede den ældre Indretning og nær havde givet ham et ufrivilligt Bad. Men han blev uhyre skuffet, da han saa, at der bare var en Boy i Kanoen.

„Hvad er det,“ spurgte han vredt paa Malayisk.

„En Besked til O'Day, tuan,“ var Svaret. Et Brev og en hvid Blomst blev stukket Styrmanden i Haanden, og uden et Ord mere svingede Budet Kanoen med et behændigt Aaretag og strøg af Sted, som om han var paa det rene med, at det kunde blive farligt at vente for længe.

Mickie fo'r opover Faldrebstrappen, tre Trin ad Gangen, med Brevet i den ene Haand og Blomsten i den anden. Hastigt rev han den simple Konvolut op, tog et enkelt Ark frem og løb det ivrigt igennem. Men medens han gjorde dette, blev hans Ansigt langt, Farven forlod hans Kinder, og Panden slog Rynker.

Spændingen var udløst, og i dens Sted kom det aabnbare Sammenbrud og den bitre Modløshed.

Langt om længe satte et dumt, blegt Smil hans Fregner i Bevægelse, og han krøllede Brevet sammen til en Kugle.

„Ved Syndens Fader — —!“ raabte han ud i den hviskende Nat, midt mellem Vrede, Bestyrtelse og Moro.

Hans Blik faldt paa den hvide Blomst, og det latterlige ved det hele uddrev alle Tanker, og han gav sig Selvspottens Lystighed i Vold.

„Hvilket et trist Liv det er at være Sømand, det skal være baade sikkert og vist!“ sagde han og gik ned i sit Lukaf, men han gik som en slagen Mand. Han slog Borden ned og fremtog Skriveremedier. Blomsten laa ved Siden af dem. Han rejste sig højtideligt og kastede den fra sig ud i den vaade Grav. En lang Stund sad han og bare saa paa Fotografiet af Mollie Malone over Køjen, saa lagde han Hovedet paa Siden og stak Tungen frem, medens han skrev med langsom Skolehaandskrift:

„Mollie, min Skat; som du vil se med dine egne Øjne ligger vi i Surajassa, som er et væmmeligt, sort Hul, fuldt af farvede Folk og varmere end en Bagerovn. Det er et slid-somt Liv, dette Sømandsliv. Aldrig hænder der nogen Ting, og vi keder Livet af os i den ene Havn efter den anden, saa længe vi lever. Der er ingen Oplevelser og ingen Fornøjelser, og det er Sandheden. Mollie, min Skat, jeg skulde ønske, jeg var hjemme hos dig igen og tog dig med i Biografen, der paa Hjørnet, og gav dig et langt Kys, naar jeg fulgte dig hjem, for at vise dig min store Kærlighed og alt. Det er den sorteste Elendighed dette Sømandsliv, og Tanken paa dig er min eneste Trøst. Jeg forstaar ikke, hvorfor jeg ikke

er blevet Landkrabbe, for det er det, som vilde have gjort mig lykkelig; at være i mit eget lille Hus med dig og Grisene og Kyllingerne og den gode faste Grund under vore Fødder. Mollie, min Skat, her paa dette hedenske Sted fortæres jeg af Længsel efter dig, saa gaa ikke ud med den Djævelens Søn Rooney, hvilket vilde være intet mindre end en Forbrydelse ...“

Hans Pen fortsatte at betro Mollie Malone hendes Sømandskærestes sande Tanker med et oprigtigt Hjertes overbevisende Enfoldighed.

Saunders aabnede Døren og kikkede ind.

„Nej, det var da storartet,“ var hans Kommentar. „Saa hun kom ikke alligevel.“ Opmærksom paa Vreden i O'Day's Blik fortsatte han: „Jeg er forfærdelig ked af det, selvfølgelig, men forstaar du, „Fyrsten“ og jeg væddede om det, og nu har jeg vundet.“

Brevskriveren glemte sit Brev og lagde Pennen fra sig, medens han forbandede Seniorita Paradisfugl, flydende, ja utøjlet.

„Maatte alle Ulykker ramme hende,“ fortsatte han efter at have fyldt Lungerne paany, „hun har plyndret mig og let af mig. Hun er saa uforskammet at sende mig et Brev om, at Portuguese Jo og hun er rømmet i en Junke, og at jeg skal have saa mangfoldig Tak for Fjerene og Kontanterne, som giver dem den Start, de tiltrængte — den Satansunge!“

Han nævnede ikke Blomsten, for der er visse Ting om en selv, som man ikke bør fortælle Trediestyrmanden.

„Pengene?“ spurgte Saunders forbløffet.

„Javist, for Pokker, jeg havde holdt tæt med det. Den Bunke Sedler, jeg vandt — jeg fandt, at den ikke var der noget Steds, da vi drog ud i Sampanen. Jeg haabede, at den laa i den Jakke, som de rev af mig, for da skulde jeg endda ikke have sagt noget. Men jeg havde mine Tvivl. Saa holdt jeg tæt, som sagt, til jeg kunde være sikker paa, at jeg ikke havde haft den i Jakkelommen. Men hun lettede mig for Pengene, da hun kyssede mig lige nede ved Dokken. Det var det, hun kom efter mig for, den Seniorita — Høg!“

Saunders havde ingen Medfølelse med ham. Han slog sig paa Laaret og hylede af Grin.

„Din troskyldige Jubelkamel, lad os faa os lidt Gurglevand.“

„Skænk i, medens jeg skriver mit Brev til min Mollie færdig,“ sagde Andenstyrmanden, greb Pennen igen og skrev: „P. S. — Hvis han Rooney farer med noget Plat til dig om, at en Sømand har en Kone i hver Havn, kan du hilse ham fra mig og sige, at det er Løgn, for i Sandhed, din Mickie har ikke Øjne i sit Hoved for andre end dig.“

Saunders havde taget Whiskyen frem og fjernet Tandbørsterne fra Glasset, Mickie O'Day skænkede i til sig selv og drak ud i eet Drag. Saa sukkede han romantisk.

„Den Pige — den Senioritaen,“ sagde han, „hun var yndig som en Engel lige fra Himmelen — den sorte, tyvagtige, Satans Hunkat.“

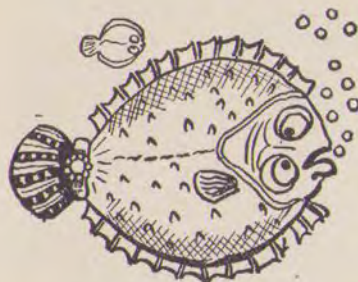
Motorskibene paa Stillehavet.

I de senere Aar har Motordriften gjort store Fremskridt i det stille Ocean, og det er særlig Japan, der har gjort sig gældende. De japanske Skibe konkurrerer paa Stillehavet med de mange britiske og skandinaviske Skibe, der er sat i Fart her, efter at Pacifikystens Marked har udviklet sig saa stærkt. Konkurrencen er derfor særlig levende, Østen fordrer flere og flere amerikanske Varer, alle Nationers Skibe mødes i Pacifikhavnene for at tage dette Gods, og de japanske Redere vil have deres Andel. Distancerne er store, Lasten er

værdifuld og skal bringes hurtigt frem, derfor er den nye japanske Motorskibstonnage udmærket egnet til denne Fart.

Hastighedsrekord.

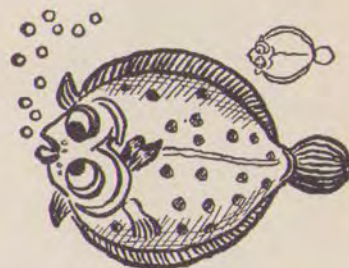
Paa Prøveturen for nylig med den italienske Jager „Nicoloso da Recco“ blev der opnaaet en Maksimumsfart af 41½ Knob. Dette er — afset fra mindre Motorfartøjer — den største Hastighed, som endnu er naaet med et Skib. Selvfølgelig blev denne høje Fart kun holdt i forholdsvis kort Tid, den økonomiske Fart er en Del mindre.



Danmarks Fiskeri

Af H. Blegvad

Dr. phil., Dansk Biologisk Station, København



Foredrag holdt ved det internationale Erhvervs kursus.

Saltvandsfiskeriet. Medens der i Middelalderen fandtes et blomstrende Sildefiskeri i Øresund, Limfjorden o. fl. Steder. kom der i det 17. og 18. Aarhundrede en Nedgangsperiode. Indtil 1850 drevs Fiskeriet væsentligst som en *Bibeskæftigelse*, og det var kun et *Kystfiskeri*. I Perioden 1850—1900 udvikledes et *søgaende Fiskeri* med større Dæksfartøjer og Snurrevaad, og der fremkom en Befolkning af *Erhvervsfiskere*.

I 90'erne begyndte *Maskinkraft* at faa Indpas i Fiskerbaadene, og denne Udvikling fortsattes i Aarene efter 1900, saa at der i 1928 fandtes 5.492 Motorfartøjer, hvoraf 608 paa 15—60 Br. Tons. Erhvervsfiskernes Antal var paa samme Tid ca. 13.000.

Totalfangsten udgjorde i 1928 ca. 94½ Mill. kg til Værdi ca. 36.700.000 Kr. Heraf udgjorde

	Efter Vægt		Efter Værdi	
Rødspætter	ca. 22,4 Mill. kg	eller ca. 23,7 pCt.	ca. 13,6 Mill. Kr.	eller ca. 37,1 pCt.
Torsk	23,8	" " " "	4,6	" " " "
Sild	21,5	" " " "	4,3	" " " "
Kuller	5,7	" " " "	2,1	" " " "
Makrel	5,1	" " " "	0,9	" " " "
Aal	3,9	" " " "	6,7	" " " "

Rødspættefiskeriet drives i alle danske Farvande; Fangsten afsættes fersk og ofte levende. Forskellige Foranstaltninger sigter til at ophjælpe den paa Grund af det intensive Fiskeri aftagende Bestand indenfor Skagen.

Torskefiskeriet foregaar især i September—Maj, Torsken afsættes fersk og ofte levende, forsendes pr. Kvaser eller slagtet og ispakket.

Kullerfiskeriet drives især i Nordsøen; Fiskeriet er et Sæsonfiskeri; Fangsten omsættes slagtet og iset. Hovedmængden eksporteres. — **Sildefiskeriet** er stærkt varierende og udpræget periodisk. Ca. 60 pCt. optages af Hjemmemarkedet, Resten eksporteres, især til Tyskland og Sverige. — **Aalefiskeriet** er et Kystfiskeri; Hovedmængden fanges i Bælthavet. Størstedelen af Fangsten eksporteres pr. Kvaser eller i Hyldekasser.

De mindre Fiskerier omfatter **Makrel** (1928: 5,1 Mill. kg, 973.000 Kr.), **Hornfisk** (1,7 Mill. kg, 398.000 Kr.), **Stenbider** (0,6 Mill. kg, 158.000 Kr.), **Skrubbe** (0,2 Mill. kg, 525.000 Kr.), **Ising** (0,25 Mill. kg, 550.000 Kr.), **Skærising**, **Ridtunge**, **Pig** og **Slethvarre**, **Tunge** (0,13 Mill. kg, 248.000 Kr.), **Hvidling**, **Brisling** (1,4 Mill. kg), **Laks**, **Ørred** samt enkelte andre Fiskearter. Desuden **Hummer**, **Rejer**, **Østers** og **Blaamuslinger**.

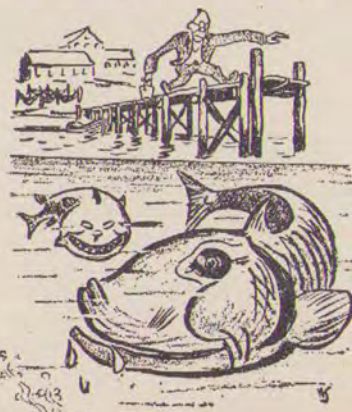
Ferskvandsfiskeriet er ikke saa betyd-



ningsfuldt som **Saltvandsfiskeriet**. Bortset fra Dambrugene produceres der ca. ½ Mill. kg Ferskvandsfisk: **Aal**, **Brasen**, **Skaller**, **Gedder**, **Aborre** o. s. v. En stor Del eksporteres.

Handel, Transport og Omsætning. Ved 11 af vore største Fiskerihavne er der siden 1923 etableret frivillige, offentlige Fiskeauktioner. I 1928 omsattes her 20 Mill. kg. Ellers foregaar en gros Købet ved Landingspladserne, hvor Fiskerne nogle Steder har dannet **Andels-Salgssforeninger**. Fiskehandlere har **Butikker** med **Udsalg** i alle større Byer, i København ca. 250 faste **Udsalg**. Over Land gaar Fiskeriet med **Iltog** i særlige **Pakvogne** med **Is**, til Søen med **Rutebaade**, hovedsagelig over **Esbjerg**. Fiskeforbruget pr. Individ er ca. 15 kg aarlig.

Udførsel og Indførsel. Fiskevarerne udføres næsten udelukkende som ferske, en Del som levende (Aal, Rødspætter, Torsk). Af Totalfangsten udførtes i 1928 ca. 56,6 Mill. kg til Værdi ca. 30,1 Mill. Kr. Hovedmodtagerne er Tyskland og England, dernæst Norge og Sverige. Tilberedte (saltede, røgede) Fiskevarer naar næppe 150.000 kg aarlig. De **importerede** ferske Varer er navnlig **Sild** og **Makrel**, der vistnok alle reeksporteres. Af **Salt-Sild** importeres 3—3,7 Mill. kg aarlig. Endvidere importeres krydrede **Sild** og **Brisling**, **Klipfisk** og **Hermetikvarer**.



Lysholmer Taffelaquavit Nr. 1

En Sømandshistorie fra Tromsø

Aldrig drak han noget andet, og derfor kaldte man ham simpelthen „Nr. 1“.

Han var selv tilfreds med Navnet, men endnu mere tilfreds med Smagen af Lysholmeren. Hans rigtige Navn var Hagensen, dog brugte man aldrig dette, thi „Nr. 1“ passede meget bedre. Var han i særligt godt Humør, underskrev han sig ogsaa som „Nr. 1“.

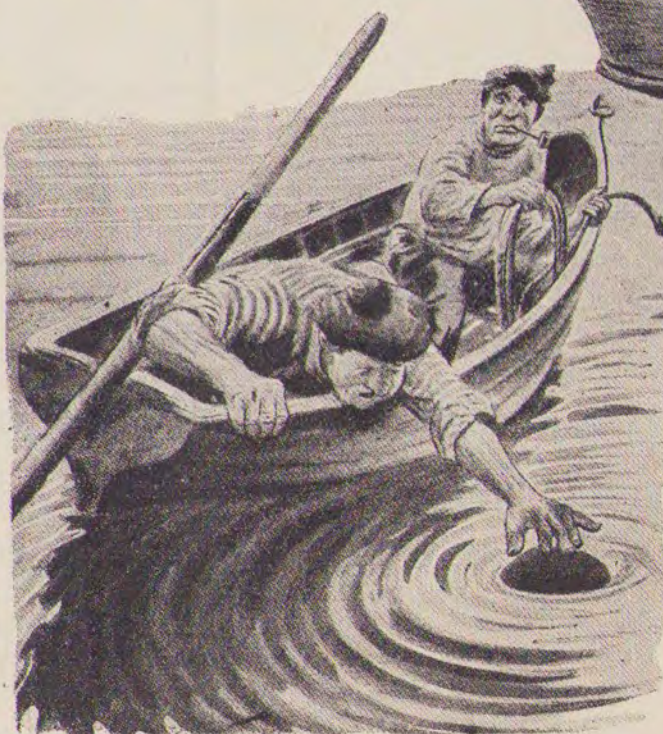
Men en Dag blev der stort Postyr i Toldboden; thi der var kommet en ny Toldkasserer, og denne vilde ikke tage Underskriften „Nr. 1“ for gode Varer. Kassereren bandede,

og den stakkels Skipper stod ganske fortabt og hørte til. Da det endelig gik op for ham, at Toldvæsenet forlangte hans „fulde Navn“, tog han Pennen og skrev:

„Lysholmer Taffelakvavit Nr. 1“.

Saa brød Uvejret for Alvor løs. Tilsidst gik Nr. 1 sin Vej. Men næste Morgen kom to Politimænd ombord til ham og forbød ham at sejle, fordi Toldpapirerne ikke var behørigt underskrevne. Og for første Gang i mange Aar maatte saa Nr. 1 bekvemme sig til at skrive sit virkelige Døbenavn.

Derefter kom 2 Toldembedsmænd og forseglede Varerne, blandt andet 48 Liter Akvavit. Da Øvrighedspersonerne igen forlod Skibet, var de ikke helt sikre paa Benene, thi Skipperen havde ikke sparet paa sin Yndlingsdrik. Nu stod han paa Dækket og vinkede Farvel til dem; men da han bøjede sig over Rælingen, mistede han Ligevægten og faldt over Bord. Svømme kunde han ikke. Hele Mandskabet saa ham synke. De stirrede efter ham og saa ham sparke og slaa ud med Armene, eftersom han kom dybere ned. De var alle otte



mer eller mindre drukne, men endelig gik der et Lys op for en af lem.

„Nu drukner han jo, den gamle Satan!“ Ved Hjælp af en anden fik han Baaden sat i Vandet, og liggende paa Knæ stirrede de begge ned i Dybet. Nogle Minutte efter sagde den ene:

„Her kommer han op!“

Og ganske rigtig saa man en Armslængde fra Baaden Skipperens Bagdel komme tilsyne. Manden greb til og halede Overkroppen ind i Baaden. „Nr. 1“ var øjensynlig død.

Man bandt et Reb om ham for at hejse ham ombord. Da han svævede i Luften lige over Rælingen, styrtede der pludselig et helt Vandfald ud af hans Mund. „Nr. 1“ slog Øjnene op, saa sig forbavset om og sagde: „Saa ædru har jeg ikke været i de sidste tyve Aar.“

Men Manden, der holdt Rebet, blev saa forskrækket, at han gav slip, og „Nr. 1“ faldt tungt ned paa Dækket. Et Øjeblik efter sagde han: „Gaa ned en af jer og hent mig en „Nr. 1“!“

Da han havde tømt den, stod han op og sagde barsk:

„Nu gaar vi til Sø!“

Alle Mand gik i Arbejde. Skipperen gik ned i Kahytten for at faa sig en ny Nr. 1.

En halv Time senere stak han Hovedet op, snappede en Mundfuld Luft og raabte til Harpuneren: „Jeg bliver nu i Kahytten. Naar du er forbi Malangen og har Hekingen Fyr bagbords, saa sæt Kursen lige ud mod rum Sø, det gode Vejr varer bestemt endnu to Dage.“

Harpuneren havde allerede sejlet atten Aar med „Nr. 1“. Han vidste, at enhver Befaling maatte udføres nøjagtigt, og



selvom Skipperen havde befalet ham at sejle direkte til Nord-polen, saa havde han uden Betænkning forsøgt at naa denne.

Nede i Kahytten sad Skipperen med tre Flasker foran sig. Blidt strøg han nedover Rundingen paa dem og sagde smilende:

„Mine kære tre Venner! Nu er I fulde. om lidt er I tomme. Saa er jeg fuld.“

Da han vaagnede næste Morgen, gik han i bar Skjorte ud paa Dækket, hvor han blev modtaget af en regular Snestorm. Han spurgte Rorkarlen: „Hvem har Vagt?“

„Frans Oskar!“

„Jeg skal holde Roret saalænge. Gaa og bed ham komme ned i Kahytten.“

I den bare Skjorte stod nu „Nr. 1“ og styrede sin Skude gennem det skummende Hav i det tætte Snevejr. Frans Oskar kom, og de gik begge ned i Kahytten, løftede forsigtigt Tønden med de 48 Liter Akvavit ud af det forseglede Dække og tappede højtidelig 25 Flasker af. De 23 Flasker blev pakket ned i „Nr. 1“s Køje, 1 Flaske blev drukket af „Nr. 1“ og Frans Oskar. Saa gik Frans Oskar igen paa Dækket og Skipperen krøb i Køjen.

Om Natten kunde han ikke sove — han maatte have sig en Flaske. Han klavrede op af Trappen, satte sig paa Rælingen — i Skjorte — og satte Flasken for Munden. „Fryser du ikke, Skipper?“ spurgte Rorgængereren.

„Dumrian! Har du nogen Sinde hørt, at Brændevin fryser?“

Otte Dage gik. Det blæste stærkere. Skonnerten befandt sig i Nærheden af Drivisen. Skipperen laa stadig i sin Køje. Naar han ikke sov, drak han Lysholmer. Een Gang forsøgte han at staa op og trække Støvler paa. De fløj fra Væg til Væg i den svære Søgang, og Skipperen naede kun at gribe om Ovnen, mens Støvlerne røg forbi ham. Han krøb igen i Køjen, under Madrassen fandt han frem et Stykke sejg, haard Pølse. Han tog en Bid og skyllede den ned med Lysholmer. Derefter sov han som en Sten.

Frans Oskar viste sig i Døren.

„Skipper!“ sagde han. Intet videre.

I samme Øjeblik var „Nr. 1“ vaagen. Vaagen og ædru. Han vidste, det var Livet om at gøre.

I eet Spring var han ude af Døren og oppe af Trappen.



Saasart han var paa Dækket, var han klar over, hvad det gjaldt.

Trossen til Storsejlet var gaaet løs, og Sejlet hang nu kun i en Line. Gik den itu, var Skonnerten ikke i Stand til at manøvrere. Alle Mand holdt med den ene Haand fast i Vanten, medens de med den anden trak stærkt i en Trosse for at hindre Storsejlet i at slaa ud.

Med et Spring stod „Nr. 1“ under Sejlbommen og klatrede langsomt opad Kanten til det overisede Sejl. En stor Søg slog over Dækket, Skibet lagde sig paa Siden, og alt, hvad der ikke var skruet fast, røg over Bord. Ogsaa „Nr. 1“ kom under Vandet, men han holdt krampagtigt fast og skubbede Tomme for Tomme Linen op, til den igen løb gennem Blokken. Øjeblikkelig greb Folkene de nedhængende Ender og surrede dem fast. Skipperen sprang ned. Der var ikke et eneste Snefnug paa hans Skjorte, og han dampede af Sved.

„Du fryser ihjel, Skipper!“

„Sludder! Har du nogen Sinde hørt, at Brændevin fryser?“

Saa gik han ned, spiste en Pølse og drak to Lysholmere. En haly Time senere sov han fredeligt.

Stormen havde raset ud. Skibet laa ganske stille midt i Isen. Der rørte sig intet Liv om Bord. Folkene var efter Sælhundene, der fandtes i tusindvis her.

Skipperen aabnede det ene Øje og lyttede ud i Stilheden. Ingen Lyd. Havde man forladt Skibet? Var det et Vrag? Lynsnart foer hans Arm ud og greb Flasken. Medens han drak, aabnede han ogsaa det andet Øje.

„Frans Oskar maa have haft fordømt travlt, siden han ikke har givet Skipperen Besked, inden han med det andet Krapyl har forladt Skibet!“ tænkte han. Han greb en ny Flaske. „Der staa i Søløven,“ sagde han højt, „at Skipperen paa et havareret Skib som sidste Mand skal forlade Vraget.“ Han drak igen og tænkte: „Her om Bord er „Nr. 1“ den sidste Mand. Alt i Orden!“ Han sukkede dybt, foldede Hænderne og sov ind med et tilfreds Smil om Læberne.

Nu kom Folkene fuldt belæssede om Bord. Man havde ialt nedlagt 428 Sælhundene. I Løbet af tre Dage var Skibet fuldt belastet. Kun een Gang i disse tre Dage vaagnede Skipperen, drak tre Flasker Lysholmer og trak saa Tæppet op over Ørerne igen.

„Ak ja,“ mumlede han, „Livet er kort, men Evigheden er lang!“

Svært lastet gled Skonnerten atter ind i Havnen ved Tromsø. Turen havde taget netop 22 Dage.

Da Ankeret var kastet, gik Frans Oskar agterud til Kahytten.





„Skipper, nu er vi i Tromsø!“ sagde han. Som et Egeru sprang Skipperen ud af Køjen.

„Er vi gaaet under? Er vi havareret?“

„Ingen af Delene, Skipper! Vi er igen i Tromsø med fuld Last.“

Skipperen lod Benklæderne, som han netop var ved at trække paa, falde og udbrød:

„Det er den mærkeligste Tur jeg har været med paa endnu!“

„Hvorfor det?“ spurgte Frans Oskar.

„Jo, ser du, det er dog først tre Dage siden, vi forlod Tromsø, eller højst 5—6 Dage siden, det tør jeg holde mit Hoved paa. Jeg ved bestemt, at Sejlet gik næsten over Bord, og jeg ved ogsaa, at alle Mand forlod Vraget.“

„Det er lige 22 Dage siden, vi sejlede ud.“

Saa trak Skipperen Bukserne op, drejede sig om og trak fire Flasker Lysholmer frem. De to fik Frans Oskar, og de andre to drak de sammen. Der var endnu ti Flasker igen, der skulde drikkes, for ellers skulde der igen betales Told af dem.

„Nr. 1“ greb en Blyant og skrev:

„22 Dage. Derfra trækkes 4, først fire Dage efter Afsejlingen, brød vi Toldsejlet. Altsaa 18 Dage. 48 Liter giver 64 Flasker. 10 er fulde endnu, altsaa 54 tomme. 54 Flasker paa 18 Dage giver et Forbrug af 3 Flasker i Døgnet.“ Han strakte Armene. „Det er netop lige tilpas for en Ishavsskipper.“

To Timer senere roede han i Land og solgte Fangsten.

Da Toldbetjentene kom om Bord, maatte de vente en Stund, thi „Nr. 1“ vilde give dem en Snaps; men der var ikke en Draabe om Bord. Han sendte en Mand i Land for at hente 20 Liter Lysholmer.

Efter en lang Ventetid, maatte Toldbetjentene gaa igen — ædru —; thi den Mand, der skulde hente Lysholmerne, havde truffet et Par gode Venner, og de havde i Fællesskab drukket det hele op. Og medens de nu sad i Politivagten og sov Rusen ud, laa „Nr. 1“ i sin Køje og tørstede som endnu aldrig nogen Sinde før.



Strandvagt.

I den sidste Maaned er de jyske Strandvagter begyndt at gaa deres Vagtture langs Jyllands Vestkyst. Naar Stormene tuder fra Vest, naar Bølgerne slaar mod Skrænter og Klitter, da forlader Strandvagten sit Hjem, gaar ned til Havet og patruljerer langs Stranden igennem den bølgeomrørte Nat.

Mærkelige Sager ruller ind omkring os, naar vi gaar dernede. Store Klumper Kokosfedt skylles ind, og snart løber vi mod en Fustage kulsort Beg, der vejer sine 2800 Pund. Gummiballer ruller foran os, naar vi i Mørket støder Støvlesnuden mod dem; men de frygtede „Miner“ fra Krigens Tid har vi da været forskaanet for i Aar — endnu da.

Skønt den sidste Mine er vel næppe endnu skyllet af Nordspøen.

„Isbjørn“s Kaptajn.

Kaptajn Grue fyldte 50 Aar i August. Han er Første Skibsinspektør under Skibsinspektoratet og i denne Egenskab alene en velkendt Mand mellem Søens Folk; men for den store Offentlighed er han først og fremmest Isbjørns Chef, og skulde vi faa en Isvinter igen i Aar, hvad alle de gamle Søfolk profeleter, vil hans Navn om nogle Maaneder atter være paa alles Læber, som det var, da Bælterne forrige Gang lagde til. Kaptajn Grue gik til Søs i 1895, sejlede først paa Langfart med de store Fanøskibe, kom saa til at sejle med Nordmænd og

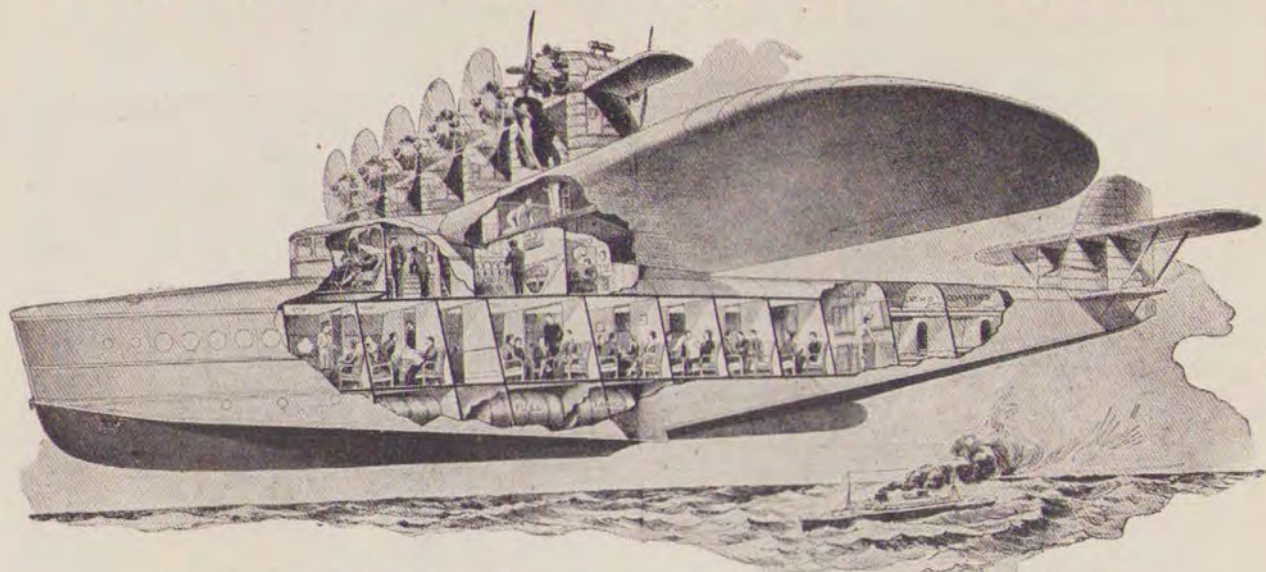
tog norsk Styrmandseksamen, som han i 1904 supplerede med den danske. Derefter blev han Reserveløjtnant i Marinen og — en usædvanlig Afstikker for en Sømand — Elev paa Askov Højskole under Schrøder og Jacob Appel i et Par Aars Tid. Men Søen kaldte for stærkt paa hans Sømandsblod, og han tog atter ud at sejle. I Ø. K.s Tjeneste avancerede han til Fører og blev efterhaanden Skipper paa *Pangan*, *Chile* og *Peru*. Saa blev han sendt til Tyskland for at føre Tilsyn med Bygningen af *Lithuania*, og fra dette Arbejde gled han ind i Statens Skibstilsyn og slog sig til Ro paa Landjorden — for bestandig, mente han dengang. Men det gik dog anderledes, end han havde ventet. Da den sidste Serie strenge Isvintre begyndte, og Staten maatte bygge *Isbjørn*, blev Grue udset til at føre den. Han var selvkrevet. Han havde en heldig Haand. Det har Folk af Kaptajn Grues Kaliber for det meste, thi deres Held bunder i Dygtighed, og fra sin Virksomhed i Skibsinspektoratet kender Grue saa at sige alle danske Skibe og ved paa en Prik, hvad de kan taale, og hvor meget Hjælp de behøver, naar Isflagerne begynder at skruce.

Verdenstonnagen.

I de sidste seks Aar er ialt 2,6 Mill. Tons Skibsrum gaaet tabt ved Skibsulykker, og 4,7 Mill. Tons er hugget op. Paa den anden Side er ikke mindre end 12,9 Mill. Tons Nybygninger sat i Fart. Saaledes er i disse seks Aar næsten en Femtedel af den samlede Verdenstonnage bleven fornyet.



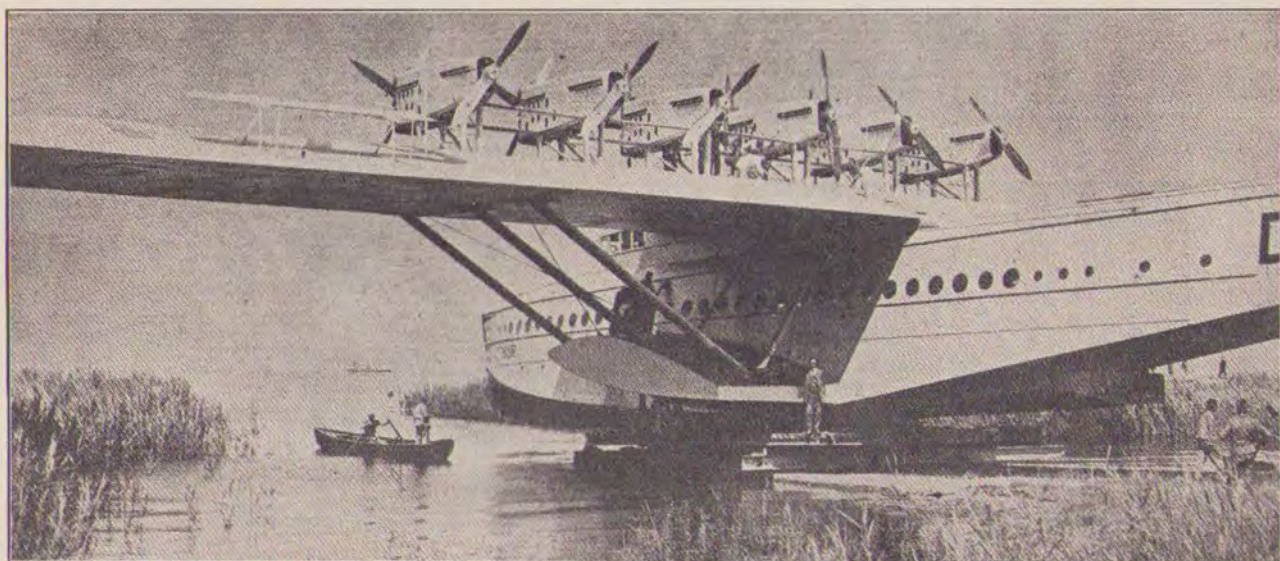
Den første af de vingede Oceanlinere



Verdens største Luftomnibus over Atlanten begynder at konkurrere med Dampnerne og tager nu Passagerer til et transatlantisk Hop paa 40 Timer.

Dette er „Do X“, den første Luftliner, som bebuder den Tid, der snart vil komme, hvor store Flyvere vil krydse Oceanet paa Timer, hvor vi før brugte Dage. Længe har dette Fremskridt været under Forberedelse. To andre er under Bygning i Italien, og Tyskerne forbereder en fjerde i Berlin. Den berømte tyske Ingeniør *Dornier* har tegnet „Do X“. Den vejer 33 Tons, og med sine 169 Passagerer er dens Totalvægt 53 Tons. Han har prøvet den paa Middelhavet i Sommer. Den gaar tre Gange saa hurtigt som Verdens hurtigste Skibe, „Europa“ og „Bremen“. Paa 40 Timer mener han at kunne komme fra

Europa til New York. Passagererne faar de samme Bekvemmeligheder som i en Pullman-Vogn: elektrisk Køkken, Vaske- rum og Styrtebade. Paa Turen over Atlanten kan den dog ikke tage 169 Passagerer men kun 15, da en yderligere Gasolin Beholdning vil tage Pladsen op. Mandskabet er paa 13 Mand. Hvis disse hurtige Luftomnibusser kommer regelmæssigt i Gang, vil de dog ikke kunne afskaffe Skibene, lige saa lidt som Flyveruterne til Lands har udryddet Jernbanerne. De vil kun finde Anvendelse for dyrere Rejse for Millionærer, som har særlig Hast.



Verdens største Flyvemaskine »Do-X«. Et Kæmpe-Hydroplan, bygget i Tyskland, bestemt til Atlanterhavs fart. Den kan rumme 169 Personer. Den er monteret med 12 amerikanske Motorer, hver paa 625 Hestekræfter. Den vejer 53 Tons, indbefattet 20 Tons Gasoline til Starten.

En Dansker fører Verdens største Flyvemaskine over Atlanten.

Do. X, Verdens største Flyvemaskine, Hydroplanet med 12 Motorer og med Plads til 169 Passagerer, som om kort Tid begiver sig ud paa en Amerikaflyvning, har i disse Dage fuldendt en Række velykkede Prøveflyvninger med nye Motorer.

Luftkæmpens Fører paa den store Flyvning bliver den danske fødte Kaptajn Frederik Christiansen med den tyske Flyver Horst Merz, der i Fjor fløj paa Ruten København—Oslo med den 18 Personers Dornier-Vandflyvemaskine, som første Pilot. Den amerikanske Flyver Schildbauer fra Dornierværkerne i U. S. A. bliver Maskinens Chefnavigator.



Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

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.

Fiskeskipperforeningen, Havnegade 149, Telf. 1282,
Esbjerg.

Interesseforeningen for Fiskefartøjsere 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.

Søfjrbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10.
Telf. 8436.

Sømændenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.

200 Millioner paa Havbunden.

I 1922 gik P. & O.-Damperen Egypt til Bunds med en stor Guldbeholdning efter Kollision med en anden Damper i Nærheden af Ushant, og dette Guld vil Italienerne nu søge at bjærge. Hele Skibsfartsverdenen følger for Tiden med Spænding dette Bjærgningsforsøg, som er et af de mest eventyrlige, der endnu er blevet forsøgt, fordi „Egypt“ ligger i en Dybde af 125 Meter og paa et Sted, hvor Havet altid er i Oprør. Ved at klæde Dykkerne i særlig konstruerede harniskagtige Dykkerdragter af Staal, der kan modstaa det uhyre Vandtryk, har man gjort det muligt for dem at gaa ned i den store Dybde, hvorpaa Vraget ligger, og som et første Resultat at bringe Skibets Pengeskab op i Dagens Lys. Det maatte sprænges løs med Dynamit, men kom dog ubeskadiget op, og heri fandtes Diplomatpost og andre vigtige Dokumenter, der var saa velbevaret, at man kunde tyde Poststemplernes Dato — 29. Maj 1922. Dette var den Dag, „Egypt“ afsejlede fra Southampton, og dermed forsvandt den sidste Tvivl om, at det var det rigtige Vrag, man havde fundet. Ligeledes fandt man Nøglen til den pansrede Boks, i hvilken Guldet opbevaredes. Dette Boksrum med sit dyrebare Indhold 288 Millioner Kr. vil man nu forsøge at sprænge helt ud af Skibet for derpaa at løfte det med stærke Kraner og ved Hjælp af Pontoner, fyldt med komprimeret Luft. Vægten af Panserboksen med Indhold anslaaes til 70 Tons.

Viceadmiral Zachariae.

Der er ingen, der den Dag i Dag har noget at indvende mod Rahbeks berømte Ord: Vort Fødeland var altid rigt paa raske Orlogshelte. Og naar vi lige ombytter Heltenavnet med f. Eks. Gutter, vil Viceadmiral Hugo Zachariae, der nylig fyldte 80, vist heller ikke have noget at indvende mod Citatet. Thi denne aldrende, højtfortjente Officer bærer ikke alene ydre Anerkendelsestegn, men er, som han alle Dage var, i sit Hjerte en stout og rask Orlogsgut. Han er, ligesom Broderen, Grosserer F. J. Zachariae, født i København som Søn af Karantænelæge G. J. Zachariae; fjorten Aar gammel blev han Kadet og fik den enestaaende Oplevelse at være ude med Fregatten „Sjælland“ til Suezkanalens Indvielse;

som Premierløjtnant var han med „Jylland“ til Tusindaarsfesten paa Island. Endelig var han Chef for „Hekla“, der i 1895 viste vort Flag ved Indvielsen af Kielerkanalen.

Lord Mayors Kompliment.

Efter sin vellykkede Rejse til Sverrig og Danmark udfaler Lord Mayoren af London:

— Maa jeg complimentere Danskerne for den vidunderlige Esbjerg—Harwich-Rute. Vi rejste paa Hjemturen som Det forenede Dampskibsselskabs Gæster, og intet var sparet for at gøre os Overfarten komfortabel. Jeg forstaaer, at der er en betydelig Godstransport paa denne Rute, men den fortjener i langt højere Grad at kendes af det engelske Publikum.

Sæler i Vesterhavet.

Paa Vestkysten har man i de sidste Dage kunnet iagttage store Sælflokke, der soledede sig paa Stranden, skriver en jysk Korrespondent til os. Særlig paa Rømø har Strandbredden været fyldt med de mærkelige Dyr, man ikke er vant til at se i disse Farvande. Øens Fiskere klager over, at de i Aar usædvanlig mange Sæler skader deres Fiskeri i stærk Grad.

At de arktiske Dyr søger saa langt sydpaa skulde være Tegn paa en meget streng Vinter.

Andrée-Navne.

Som et lille Bevis paa den Interesse, hvormed Andrées Ballonfærd ogsaa omfattes i Danmark, kan nævnes, at adskillige Børn, der fødtes i Juli 1897 fik Fornavnet Andrée. Generaldirektør Ole Olsen har f. Eks. en Søn, nu Ingeniør i Østen, der fødtes netop paa „Ørnen“s Startdag den 11 Juli 1897 og derfor i Daaben fik Navnet Andrée Olsen. I det hele taget vandrer der adskillige Andrées om iblandt os.

Golfbane paa Atlanterhavs-Liner.

Paa den franske Liner „Le de France“ er installeret en Golfbane paa 40 × 50 Fod. Den kan monteres paa en Snes Minutter og bestaar af kunstigt Græs besat med imiterede Klipper og andre Hindringer. Banen er omgærdet af et højt Net, for at Bolden ikke skal slaas over Bord.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

Alle Annoncer modtages gennem Vikingens Annoncebureau, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

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

D'Herrer Hovmestre anbefales vor Leverpostej

(Anbefalet af Læger)

JENS PAULSEN, Svanemosegaardsvej 9

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



Hovedoplæg for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Det gamle Køge Værft.

I mere end en halv Snes Aar har det store Skibsværft, som Konsul Lauritzen under Krigen anlagde ved Køge Havn, henligget ganske ubenyttet. Hele Historien, der oprindeligt repræsenterede en Anlægssum paa 15 Mill. Kr., blev for nogle Aar siden solgt til Flydedokken og overgik sammen med dette Selskab til Burmeister & Wain. Alt rørligt Inventar blev flyttet til København, og de nøgne Bygninger staaer til ingen Nytte. For nogen Tid siden skete der en Forandring heri. Det døde Værft fik Liv igen; der blev antaget nogle Haandværkere, der ankom Teknikere og Funktionærer, og i nogle Maaneder var der nogen Virksomhed at spore. Det var Meningen, at der skulde startes en kemisk Industrivirksomhed i større Stil paa Basis af en Opfindelse. Men Planen er nu definitivt opgivet, og det gamle Værft er igen henfalden i sin Tornerosesøvn.

Russisk Skoleskib.

Et russisk Skoleskib „Lamonosoff“ har besøgt en nordnorsk Havn for at laste Saltfisk. Chefen oplyste, at Eleverne er fra Sømandsskolen i Leningrad, der har 600 Elever, og hvor Piger og Drengene uddannes til Radiotelegrafister, Maskinister og Skibsførere. Det tager fem Aar at faa Skibsførereksamen. Blandt Eleverne var tre Piger i 20 Aars Alderen, som skal have Søfart til Skibsførereksamen. De kvindelige Elever maa gøre samme Arbejde som de mandlige, og viser de sig uanvendelige, maa de slaa ind paa et af Skolens andre Fag.

2700 Tons Staalbjælker

skal der ialt anvendes til Københavns nye Kæmpebygning „Vesterport“, som Englænderne rejser paa Vesterbrogade. — Bjælkerne sejles til København med rhinske Floddampere. Der er gaaet 9 Skibsladninger af denne Art ind i Gasværkshavnen.

Det Danske Petroleums-Aktieselskab

København K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

Telgr.-Adr. PETROLEUM

Marinemalerier

af alle Arter og Størrelser udføres efter gamle Tegninger,
Akvareller eller Fotografier og kan komponeres
over Beretning efter Situationer
paa Havet.

*

Marinemaler Johan Kock, Årskøbing

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.

Kataloger & Special-
Brochurer sendes por-
tofrigt paa Forlangende

SØLVER & SVARRER

Norsk Statsautoriserede Kompassetfere.

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

Teknisk
Udefotografering
af enhver Art

Fotografering af
Skibe i Søn
udføres



Clichéer til alle
Tryksager udføres
hurtigt og konkur-
rencedygtigt

Amerikansk
Maskinretouche

Leverandør af Clichémateriale til flere af vore Rederier



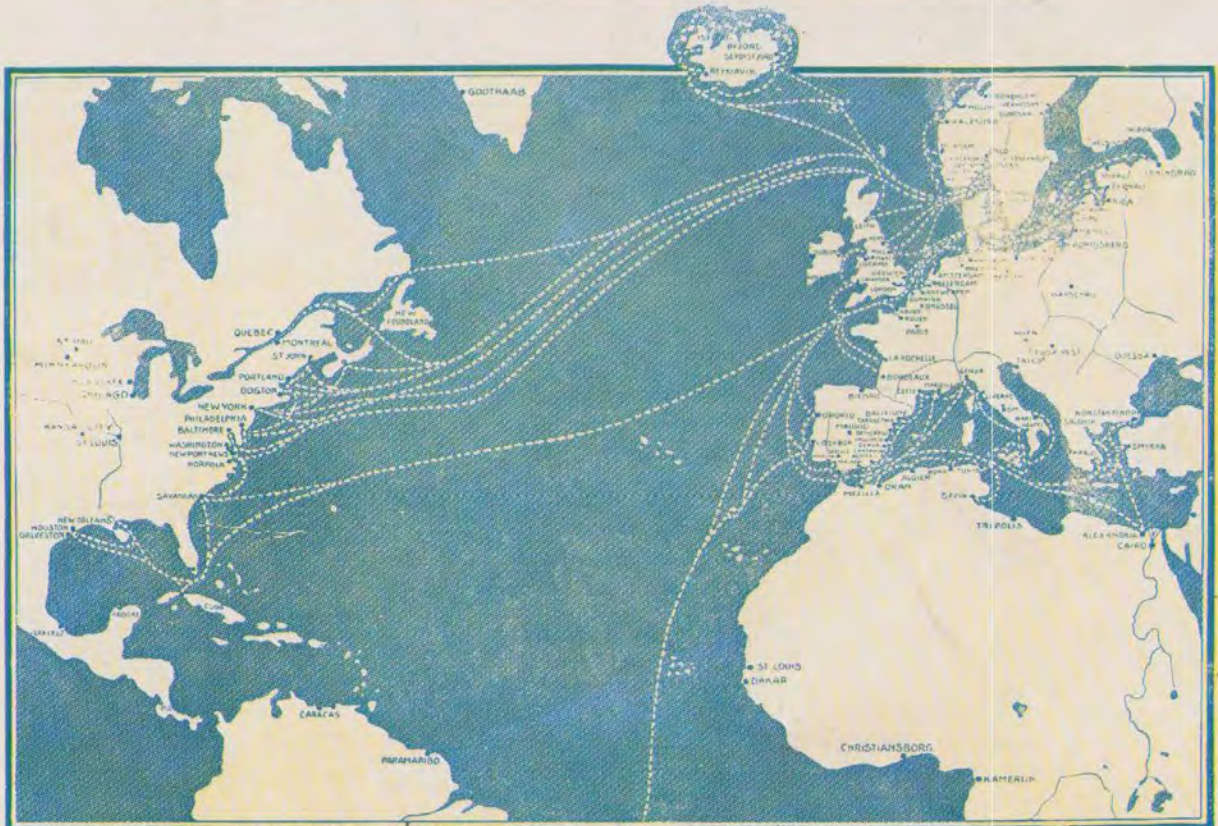
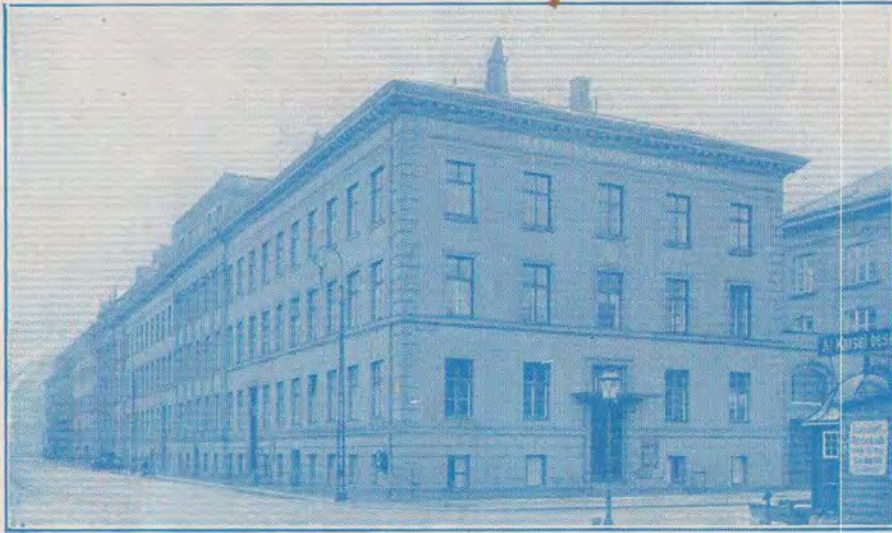


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

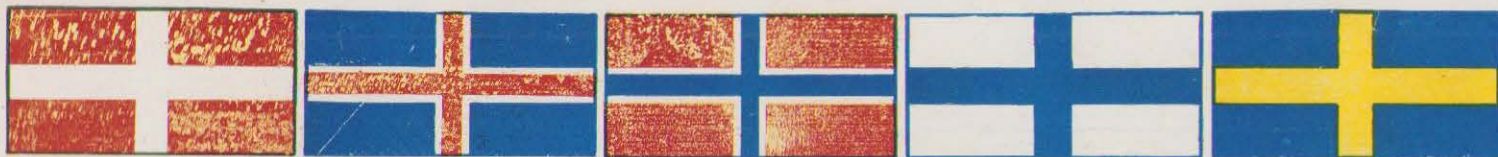
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

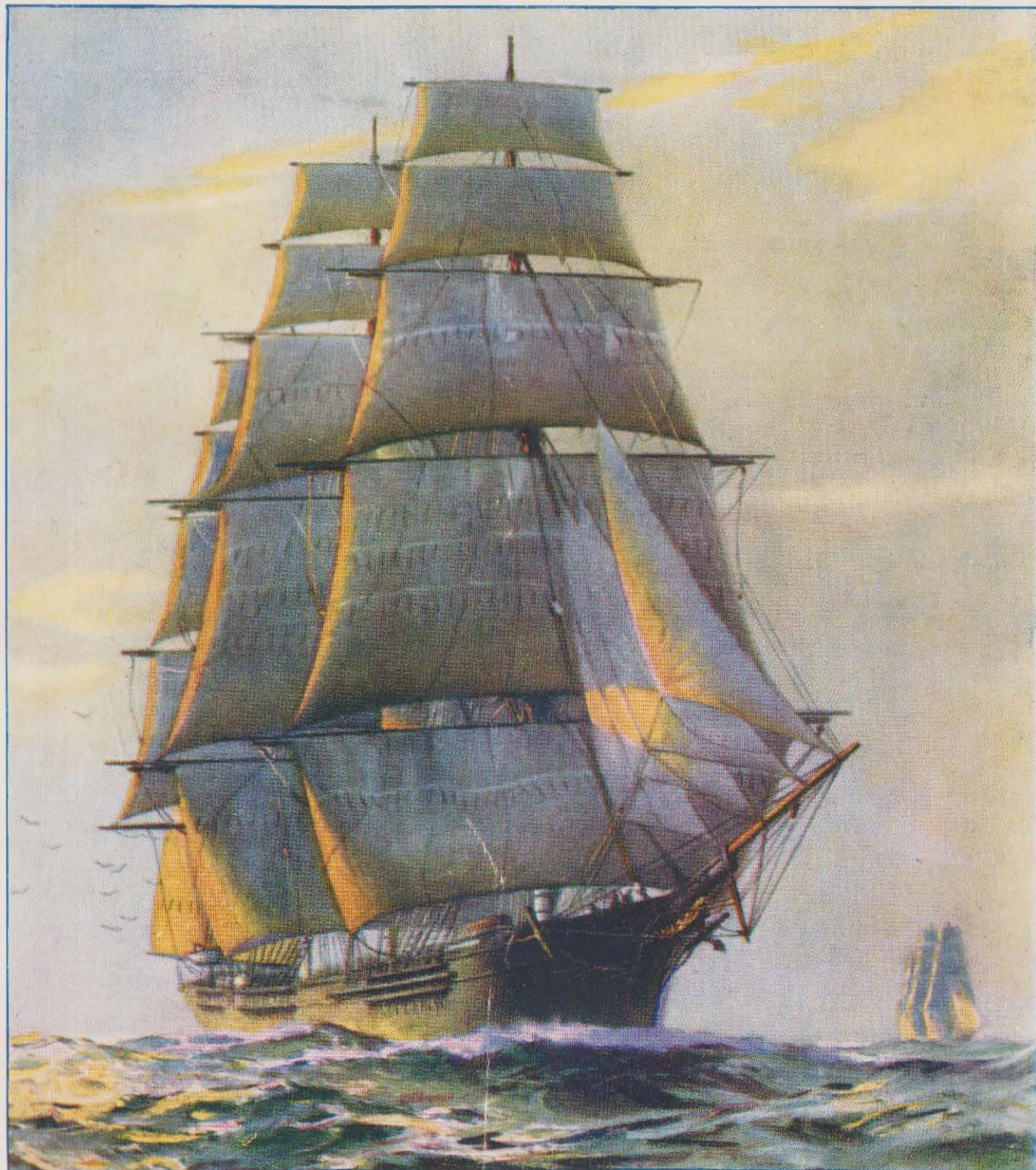
HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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



NOV.
1930

36 Sider

Windjammerens stolte Saga

50 Øre

7. AARG.
No. 11



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

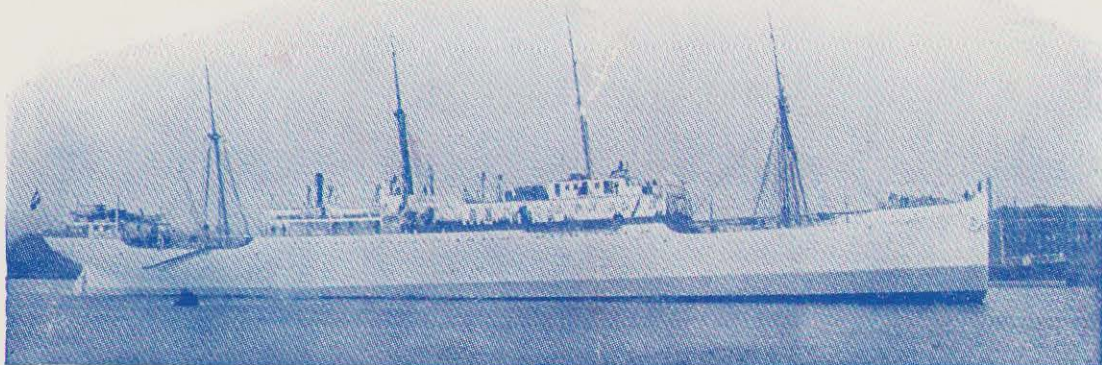
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

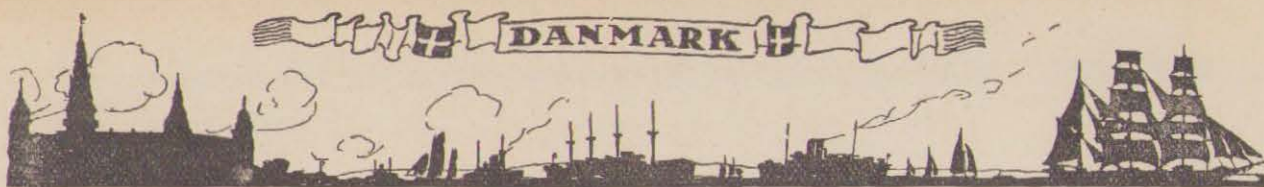
Egne Agenturer:

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





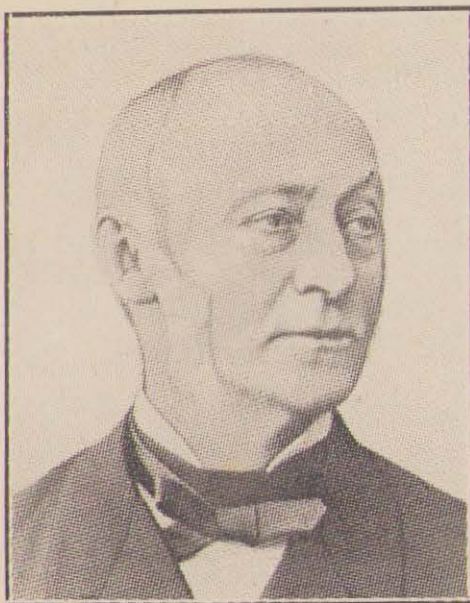
VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR
OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT * REDAKTION OG EKSPEDITION:
GAMMEL MØNT 39 * TELEFON 9822

Hvordan „Forenede“ begyndte

TILFÆLDIGHEDER, Chancer og Viljer gav de første Stød. Det var en Grosserer i København, der i 1845 var blevet Ekspeditør for Dampskibet „Caroline Amalie“ og i 1856 havde dannet et mindre Selskab han kaldte „Det almindelige danske Danpskibs-Selskab“. — Hans Navn mindes endnu, derved at en kendt Damper bærer hans Navn: *C. P. A. Koch*.

Efterhaanden som Landet var blevet dækket med et Net af Jernbaner, aabnede der sig nye Muligheder for vor Eksport og Udenrigshandel i det hele, og der saa *C. P. A. Koch*, at Dampskibsfarten maatte blive den store Formidler. Under Indtrykket af den forventede Fremgang, som kunde blive Samfærdnelsen til Del, søgte han derfor i 1866 at faa dannet et nyt Selskab „The Anglo-Danish Steam-Navigation Company“, der især skulde tage sig af Englandsfarten. Gennem nære Forbindelser i England lykkedes det ham at rejse den fornødne Kapital, og der bestiltes fire Skibe hos Andrew Leslie & Co. i Hebburn. Disse Skibe skulde leveres meget hurtigt, men før end de endnu var færdige, indtraf den aldeles uforudsete økonomiske Londoner-Krise i Maj samme Aar, hvilket blev Indledningen til en vidtomspændende financier Katastrofe. Den deraf opstaaede Uro bevirkede, at *Koch's* engelske Forbindelser trak sig tilbage og efterlod ham i stor Forlegenhed, saaledes at meget tydede paa, at hans Planer vilde strande. Dog, var *C. P. A. Koch* end kommet ud for et Uheld af skæbnsvanger Art, var hans Idéer og Foretagender for sunde til, at de for bedste skulde gaa til Grunde. Alt kunde ændres til det gode,

hvis det lykkedes at skabe det nødvendige Rygstød, der sikrede det økonomiske Grundlag og førte over de første Børnesygdommes Vanskeligheder.



Da Handlekraften i vort Fædreland efter vort Nederlag i 1864 syntes dybt svækket, og de store Bedrifters Tid for stedse syntes endt, fik Danmark i *C. F. Tietgen* den Stormand, som, igennem Aarene der kom, mere end nogen anden blev Grundlæggeren af det nuværende danske Erhvervsliv. Som et Resultat af *C. F. Tietgens* geniale Fremsyn lever den Dag Landets største Bedrifter, og fra ham udgik Kraften, der rejste Landet op fra Nederlagets Pessimisme og gengav Folket dets Tro paa sig selv og dets Tro paa Fremtiden. Dampskibsfarten Jorden over stod i Udviklingens Tegn, og for ham maatte Danmark være med. Den 11. December 1866 blev paa hans Initiativ „Det forenede Dampskibs-Selskab“ stiftet.

skabt en Mulighed for at ophjælpe de indenrigske Produktionsforhold og fremme Handelsomsætningen. Ganske særligt vilde Udenrigsfarten vinde et sikkert Rygstød i Indenrigsfarten, som er lettere at overse og beherske, og som altid vil være mindre afhængig af det almindelige Fragtmarkeds Konjunkturer. Samtidig vilde den indenrigske Fart nyde godt af at komme i Forbindelse med de udenlandske Linier, og ved Tilførslerne udefra vilde man være i Stand til at ophjælpe Provinsernes Handel. Forholdet var nemlig lige til 1866 det, at Købstæderne stadigt maatte lade deres Varer gaa lokalt til København, fordi der savnedes gennemgaaende Takster fra Udlandet til Provinsbyerne. At dette følte som

Det var dette, *Tietgen* saa, og under flere forskellige Forsøg, som fra dansk Side blev gjort for at sikre de fire bestilte Skibe, foreslog han at slutte Landets tre største Rederier sammen til eet. Hans Tanke var at lade „Koch & Henderson“, „H. P. Prior“ og „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“ gaa op i en højere Enhed. En ekstraordinær Udvej maatte nemlig findes, om det under de dengang givne økonomiske Forhold skulde lykkes at erhverve de fire omtalte Skibe. Det vilde ske, hvis Sammenlutningen kunde finde Sted. Men den vilde betyde endnu mere paa et helt andet Omraade.

For *Tietgen* viste der sig her en Mulighed for at forbinde den inden- og udenlandske Dampskibsfart, saaledes at disse Virksomheder, hvis Udvikling er afhængig af forskelligartede økonomiske Vilkaar, kom til at yde gensidig Støtte, saaledes at de i Stedet for paa mange Felter at konkurrere, i et og alt kom til at hjælpe hinanden. Først ved en saadan Forening vilde der være



en stor Gene er givet, og det understregede *Tietgens* Ord, naar han udtalte, at de foreslaede Planers Virkeliggørelse paa en naturlig Maade vilde rette det hidtidige Misforhold.

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

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

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

For at gennemføre disse Planer var det nødvendigt at fremskaffe en samlet Kapital paa 1,500,000 Rigsbankdaler.

Det var paa Basis af dette Forslag, der helt igennem bærer Præg af at være gennemarbejdet, og ikke mindst gennemtænkt, af *Tietgen*, at nedenstaaende Deltagere den 11. December 1866 samledes for at danne det Foretagende, der i Aarenes Løb skulde vinde Verdensry under Navn af „Det forenede Dampskibs-Selskab.“ Tilstede var: Etatsraad C. A. Broberg, Etatsraad O. B. Suhr, Etatsraad L. P. Holmblad, Konsul Edv. J. Hvidt, Grosserer C. A. Erichsen, Grosserer H. Erichsen, Newcastle, Advokat John Morris, London, Baron J. Stjernblad, Marsvinholm, Fabrikanten Burmeister og Wain, Kaptajn, Brygger J. C. Jacobsen, Direktør C. F. Tietgen, Vekselmægler E. D. Lorentzen, Grosserer Em. Z. Svitzer, Grosserer G. Petersen, Etatsraad Linnemann, Etatsraad Nyholm, Kammerherre Simony, Bankdirektør J. Bierfreund,

Grosserer W. Petersen, Grosserer H. P. Prior og Grosserer C. P. A. Koch.

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

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

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

Forhandlingerne med „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“ førte snart til en Overenskomst om, at man fra 1. Januar 1867 overtog dettes tre Skibe, og fra den 31. Maj 1867 overtog man fra Dampskibsinteressentselskabet i Nykøbing F. Skruedamperen „Falster“, og endelig gik „St. Knud“, der ejedes af Dampskibsselskabet i Odense, den 1. April 1867 ind i „Det forenede Dampskibs-Selskab“'s Flaade. Derimod lykkedes det endnu ikke at erhverve „Aarhus“.

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

De første fem Aar havde „Det forenede Dampskibs-Selskab“ sine Kontorer i den Prior'ske Ejendom i Bredgade, hvor Pladsforholdene var meget beskedne, og først efter at Konjunktur-Modgangen i de første Aar var aftaget, kunde man i 1872 tænke paa en meget væsentlig Udvidelse. Men der var da ogsaa foregaaet en brat og glædelig Vending til det bedre, og det var uden Betænkelse, at man erhvervede den store Kvæsthusgades Kaserne og lod den indrette til Selskabets Iremtidige Bolig og med stadige Udvidelser for Øje.

Luftvejen over Atlanten.

Indtil Dato har der været gjort 28 Forsøg paa at flyve med Flyvemaskine over det nordlige Atlanterhav. Af disse 28 Forsøg er der lykkeligt gennemført 10 Rejser fra Vest mod Øst med i alt 24 Personer om Bord og 5 Rejser fra Øst mod Vest med i alt 17 Personer. 6 Flyvemaskiner med i alt 18 Personer er havareret under Forsøget eller nødlandet paa Søen, hvor Besætningen er blevet reddet af forbisejlende Dampere, og endelig er 7 Flyvemaskiner totalt forlist, hvorved 15 Personer er omkommet. Atlanterhavsflyvningernes Sikkerhedsprocent er altsaa, naar Talen er om Flyvemaskiner, kun ca. 54

Procent, idet kun 15 af de 28 Maskiner er blevet ført heldigt igennem. Luftskebnes Sikkerhedsprocent er derimod hidtil rent 100. Efter det engelske Militærluftskib „R. 100“'s sidste Rejse, har der i alt været foretaget 12 Luftskesture over det nordlige Atlanterhav, hvorunder der sammenlagt har været befordret ca. 550 Personer. En væsentlig Del af disse 550 har været „Gengangere“, Luftskestbesætninger, der har gjort Rejsen flere Gange, men man kan vel i Dag regne med, at i alt ca. 400 Mennesker har gjort Turen over Atlanten gennem Luften, og af dem er kun en Tiendedel — eller nøjagtig 41 — blevet befordret pr. Flyvemaskine.



Skibsfarten og Fyrvæsenets Udvikling gennem Tiderne

Oprindelsen til den fønikiske Handel, til Oldtidens Skibsfart og dens Fyrvæsen, er for største Delen indhyllet i Glemself.

Datidens store Historieskriver Herodot (485 f. Kr.) fortæller om Byerne Tyrus og Sidon, Milet og Didynas' mægtige Handelsflaader omkring ved den Tid, da Kong Cheop opførte sin mægtige Pyramide.

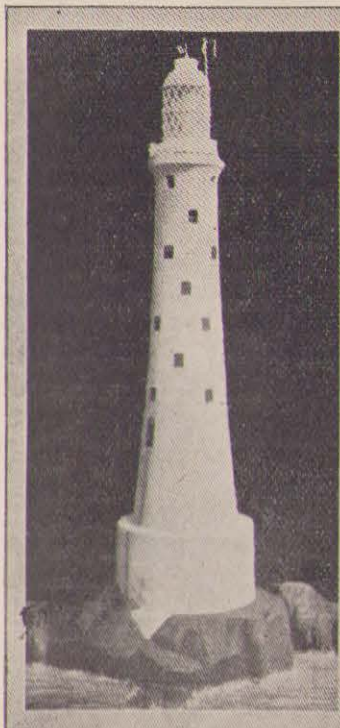
Men alle Enkeltheder fra disse interessante Perioder forsvandt, da Erobrerens Ild og Sværd, Grækeren Alexander den Store (335 f. Kr.) for evigt ødelagde deres Magt, og forvandlede de blomstrende Egne til Grusdynger.

Man ved dog med Sikkerhed, at de koloniserede Sorte Havets Kyster; havde Handelsforbindelse med Syracuse paa Sicilien (Svovlminer), med Toscanas Kyst (Kobber og Sølvminer), og opførte Taarnet „Præstum“ paa en lille Klippe-Ø udfor Neapel. Deres Skibe anløb Malaga i Sydspanien, og styrede 1100 Aar f. Kr. gennem Herkulesstrædet (Gibraltarstrædet), og grundlagde Sevillas Havnestad Sanbucan. De byggede Fyrtaarn ved Cadiz (Agadir), ved Sagres, ved Cap Roca (Tejo Flodens Munding) og ved Coruna i Nordspanien (Herkules Taarnet); opdagede det paa Tin rige Hovedkvarter paa Scilly Øerne i Kanalen. De besøgte Nordsøens Kyster og købte Rav. — Herodot fortæller at fønikiske Søfarende omsejlede hele Afrika 2000 Aar før Vasco di Gama, og under Kong Farao Neco II 610 f. Kr. forlod en Eskadre en Havn i det røde Hav, og kom efter 3 Aars Forløb hjem gennem Herkulesstrædet til Nilens Munding.

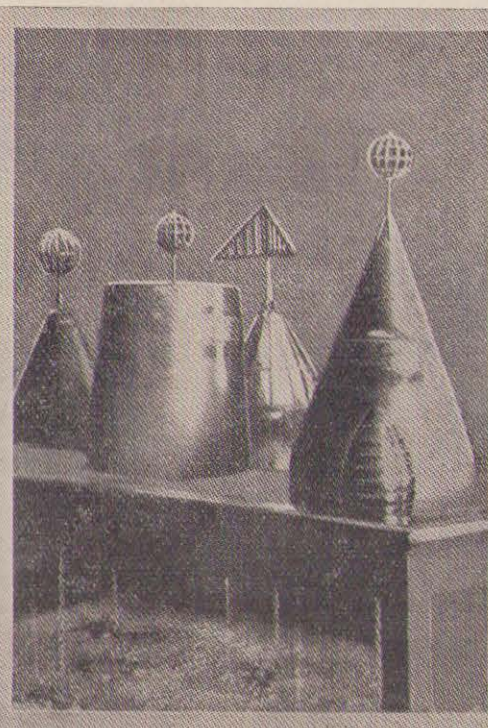
Fønicierne opdagede de Azoriske, de kanariske og de Kapverdiske Øer i Atlanterhavet, og deres Fremtrængning gennem det røde Hav og ud i det Indiske Ocean er en glimrende Sømandsdaad.

De forstod at benytte de vekslende Consosmer og navigerede sikkert gennem det meget vanskelige Ormuz-Strædet, Indløbet til den persiske Havbugt. De lastede Guld, Sølv, Elfenben, Juveler, Sandeltræ, Paafugle og Aber, og sejlede disse værdifulde Laster til Havnene Elath og Ezion-Ceter i den nordlige Del af det røde Hav. Paa Kamelryg befordredes de kostbare Varer til Rhinocolure, den nærmeste Havnestad ved Middelhavet, og derfra med Skib til Tyrus og Sidon, og til Milet og Didynas, hvis Handelshuse forsynede hele den da kendte Verden dermed. — — — Det fønikiske Folks Fremskridt i Teknik, og deres Kundskaber i Matematik og Astronomi var i Sandhed imponerende. De vævede det fineste Linned som for 6000 Aar siden svøbtes om de balsamerede Lig i Sarkofagerne, og forbavser Arkæologerne ved den fuldendt fine Vævning, som vor Tidsalders tekniske Mekanik ikke formaar at opvise Mage til. De kunde farve med prægtige Purpurfarver. De var store Mestre i Metallers Forarbejdning, og kunde fabrikere hvidt og farvet Glas, som deres Karavaner og Skibe byttede med Nordens og Sydens Produkter. — — — De anløb ogsaa Handelspladser paa Malabarkysten (Forindien NW) og Malakkahalvøens rige By Ophir, hvor Transithandeln med Varer fra Canton med store kinesiske Djunker florerede.

Naar vi nu betænker, hvor store Tjenester Oldtidens Søfarende og Handelshuse ydede deres Samtid overalt hvor deres Flag vajede, fra Britannien til Ophir i Malakkastrædet, fra Sorte Havet til Senegal, da maa den Tyruske og den Sidonske, og den paa Milet og paa Didynas hjemmehørende Handelsflaaders Tilintetgørelse af Grækerne 332 f. Kr., og Karthagos Ødelæggelse af Romerne 146 f. Kr. betragtes som katastrofale Begivenheder for den dalevende Menneskeslægt.



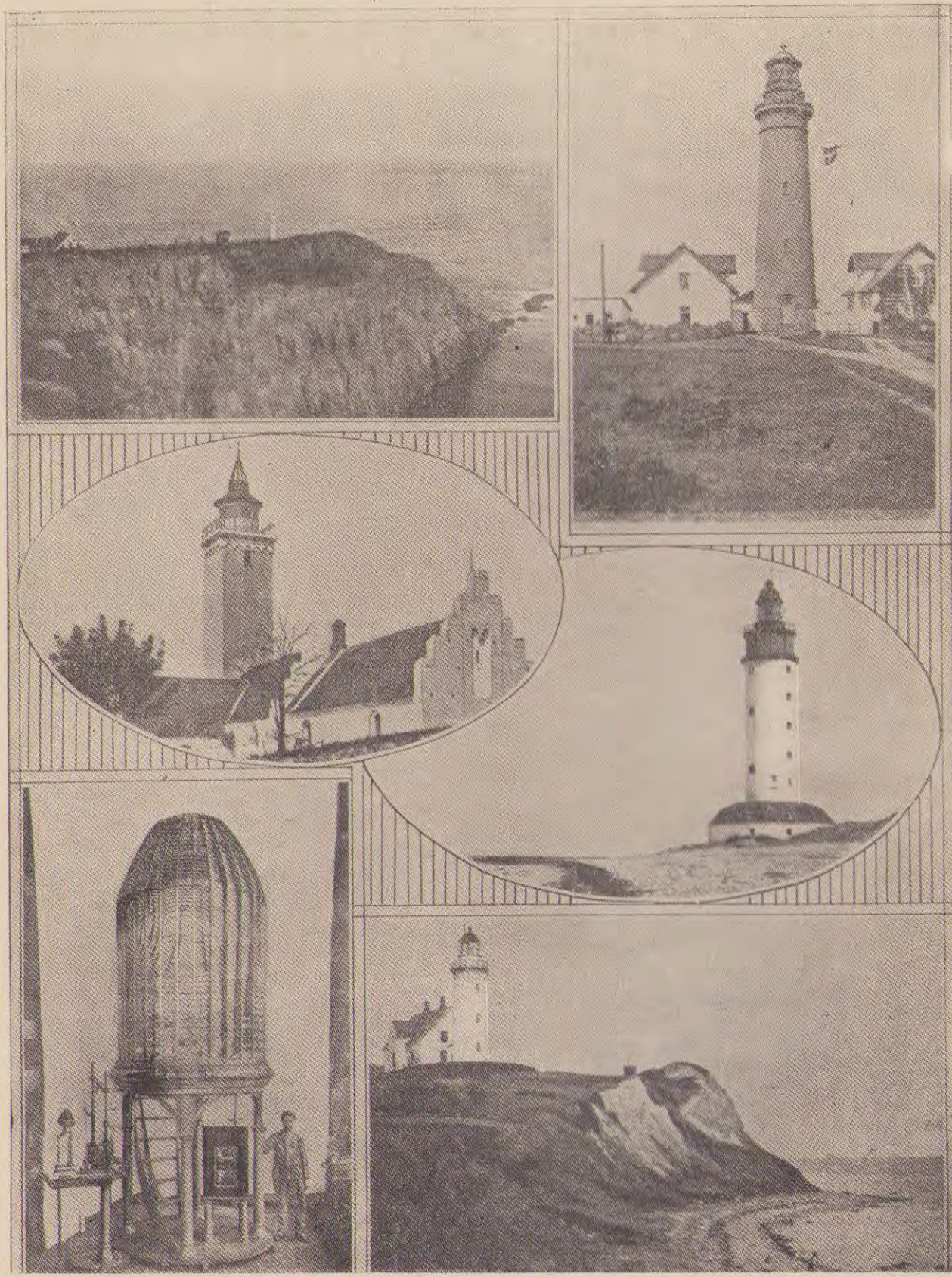
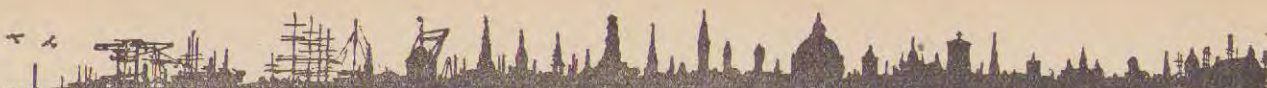
Bishop Rock Fyrtaarn.



Forskellige Typer paa Bøjer.



Det første Eddystone Fyrtaarn 1757.



Øverst tilvenstre: Sumbø Fyr paa Suderø. Det ligger en Milsvej til Søs. Tilhøjre Hirtshals Fyr, der leder alle Skibe fra Nordengland, Skotland eller Sydnorge. I Midten: Tuno Fyr, hvor Præsten var Fyrmester. Til højre: Anholt Fyr, bygget paa en Kasemat, som opførtes af Englænderne, da de i 1807 havde besat Øen. Nederst: Den store Linse paa Hanstholm elektriske Fyr, fotograferet i Paris lige før Afleveringen til Danmark. Efter Inspektionen i 1887 er der ikke ændret ved Linsen. Og endelig har vi tilhøjre et kent Billede af Vestborg Fyr paa Samsø. Det er bygget paa Ruinerne af Marsk Stigs Borg, hvis Voldgrave delvis findes endnu.



Under Grækerherredømmet udvidedes Opdagelsesrejserne. — Saaledes naaede en Flaade Gangesflodens (River Hugli) Munding, og en anden opnaaede Handelsforbindelse med den skønne, rige Ø Ceylon.

Aarhundreder svandt. — Men saa kom den Tid, da det verdensbeherskende Rom plantede sine Legioners Ørne ved det røde Havs Bredder i det fjerne Orient, og ved Kysterne af det atlantiske Ocean og Nordsøen.

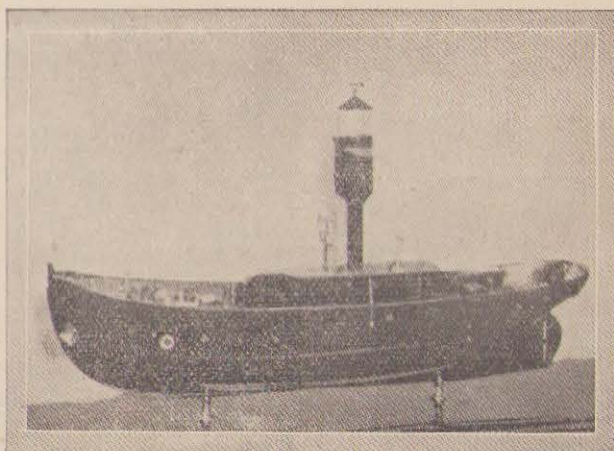
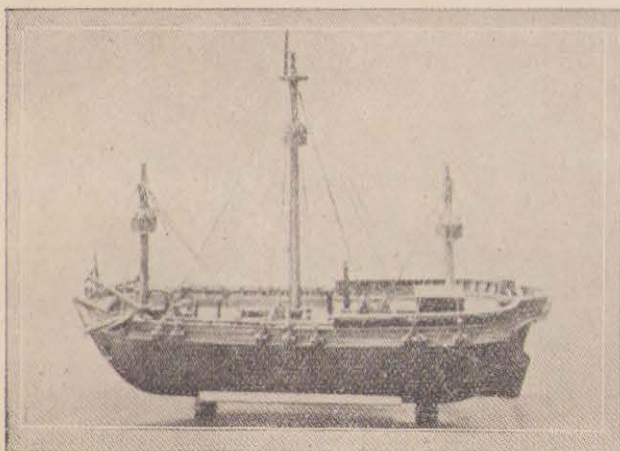
Under Kejser Augustus omsejlede en romersk Flaade Skagen, opdagede Aar 16 efter Kr. Fyen, og naaede ind i Østersøen til Kap Damesness (Riga Bugten). Aar 84 e. Kr. blev Skotland omsejlet af Julius Agricola, Britanniens Erobrer, der ogsaa opdagede Ørkney og Shetlandsøerne.

I Ostindien naaedes Cochín-Chinas sydligste Punkt Cap Cambodia, og ved Menanflodens (Bangkok River) Munding, Paknam foregik en livlig Transithandel med store kinesiske Djunks. — — —

Ved den fønikiske Sømagts totale Ødelæggelse, forsvandt og-

op ved Hjælp af en Kontravægt, og holdtes brændende Natten igennem, Efteraar og Vinter. Arme Fyrpassere!

Disse meget mangelfulde Apparater opretholdtes ved Skagen indtil 1745; ved Anholt til 1788, og ved Kullen og Falsterbo til 1795, da Fyrvipperne afløstes af Taarne med aabent Kulfyrr paa Toppen. I Middelhavslandene anvendtes Olielamper i indesluttede Lanterner. Eddystone Fyrtaarn i Kanalen blev indtil 1834 oplyst ved 34 Tællelys. — — I Slutningen af det 18. Aarhundrede begyndte de fleste store søfarende Nationer at kappes om at præstere den bedste og mest paalidelige Belysning paa Kysterne. — Kulfyrene forbedredes derved, at en Lanterne med tykke Glasruder byggedes uden om Kulilden. Disse Fyr var uøkonomiske, og vanskelige at betjene. Det sidste var Anholt, som 1836 omdannedes til Spejlfyr. — Aar 1842 indførtes Linsefyrene i Danmark. Der benyttedes Niveau-lamper med indtil 5 koncentriske Væger og Petroleumstilførsel. Senere kom den elektriske Lampe, Gaslampen og Pintch-brænderen med Glødenæt. Det første elektriske Fyr i Norden



Billedet til venstre: Det ældste Fyrskib. Modellen findes i Trinity House, der nu er 400 Aar gammelt som Sø-Museum, grundlagt af Henry VIII for at beskytte og regulere Søfarten. — Billedet til højre: Det nyeste engelske Fyrskib.

saa meget værdifulde og fyldige Oplysninger om Kysternes Belysning.

Gennem Skrifter, Medaljer og Mønter har man sikkert Kendskab til 27 Fyr langs Middelhavets og Atlanterhavets Kyster. At der har været virkelig imponerende Bygninger blandt Taarnerne, viser bl. a. 1) Fyret „Pharos“ ved Indsejlingen til Alexandria. Det var bygget paa en undersøisk Klippe 300 Aar f. Kr., og var 56 m højt. Det styrtede sammen i det 12. Aarhundrede e. Kr. som Følge af Klippens Underminering. 2) „Herkulestaarnet“ ved Coruna i Nordspanien opførtes i det 3die Aarhundrede e. Kr., og som var 40 m højt. Dette berømte Taarn staar endnu, omend de gamle Mure nu danner en indre Kærne for det nye Fyr, hvis kraftige, moderne Vinkelfyr viser Vej klar af Finisterre i Vest og Cap Ortegal i Ost; 3) Romerkejseren Caligula's skønne, med Sten i mange Farver udførte Fyrtaarn ved Boulogne sur Mer i Kanalen. Det styrtede sammen i det 16. Aarhundrede ved uforsigtig Stensprængning i Klipperne i Nærheden.

Her i Norden var det smaat bevendt med Sejlskibe. De ideelle Krige og Uroligheder bevirkede, at vore Fædre kun sejlede om Dagen, og, saa vidt mulig langs Kysterne.

En Fyrbaake rejstes ved Falsterbo i det 13. Aarhundrede, og synes at være Oprindelsen til vort Fyrvæsen. Aar 1560 udstedtes kgl. Befaling til Tænding af Fyr paa Skagen, paa Anholt, og paa Kullen. Fyrene var Vippefyr med en Jernkurr, som fyldtes med Træ og Kul som antændtes, vippedes

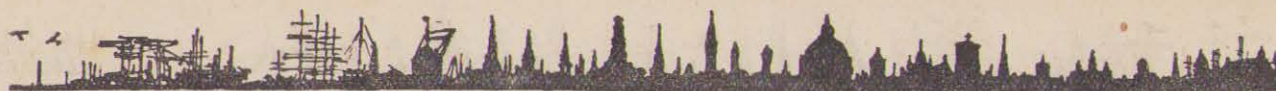
var Hanstholm, der tændtes 1889. Kronborg Fyr blev elektrisk 1925. — — — Det første danske Fyrskib var Læsø Trindel som blev udlagt 1829. I Aaret 1848 havde Danmark 35 Fyr og 3 Fyrskibe. Aar 1897: 350 Fyr, 15 Fyrskibe og 11 Lystønder. I 1926: 722 Fyrenheder af forskellig Art, 20 Taarne med Taagesirener, og nogle med traadløs Telegraf. Paa samme Maade er Fyrskibene indrettede; og et med Undervandsklokkesignal. Vi har 65 Lystønder, Fløite og Klokketønder.

Desuden de mange Ledefyr; f. Eks. 15 søm fører til Københavns Havn; 4 til Holbæk, 4 gennem Grønsund; 5 til Gedser; 6 til Rudkøbing, 14 gennem Svendborgsund, 4 til Nyborg; 3 til Kalundborg; 3 til Aarhus; 4 over Hals Barre; 19 til Aalborg og 4 over Løgstør Bredning.

Siden 1893 er Danmarks Fyrvæsen gaaet saa enormt frem, at det blandt alle søfarende Nationer nævnes blandt de aller-yppeste, og som et af de bedst betjente.

Fra det 16. Aarhundrede og indtil omkring 1885 var det Sejlskibe af Krigs- og Handelsmarinen som i enormt Antal beherskede Havene. Siden da, er de stolte Svaners Tal mindsket i den Grad, at man næsten maa ty til Kinas 10.000 Aar gamle Modeller for at finde en lille Sejler uden Motor.

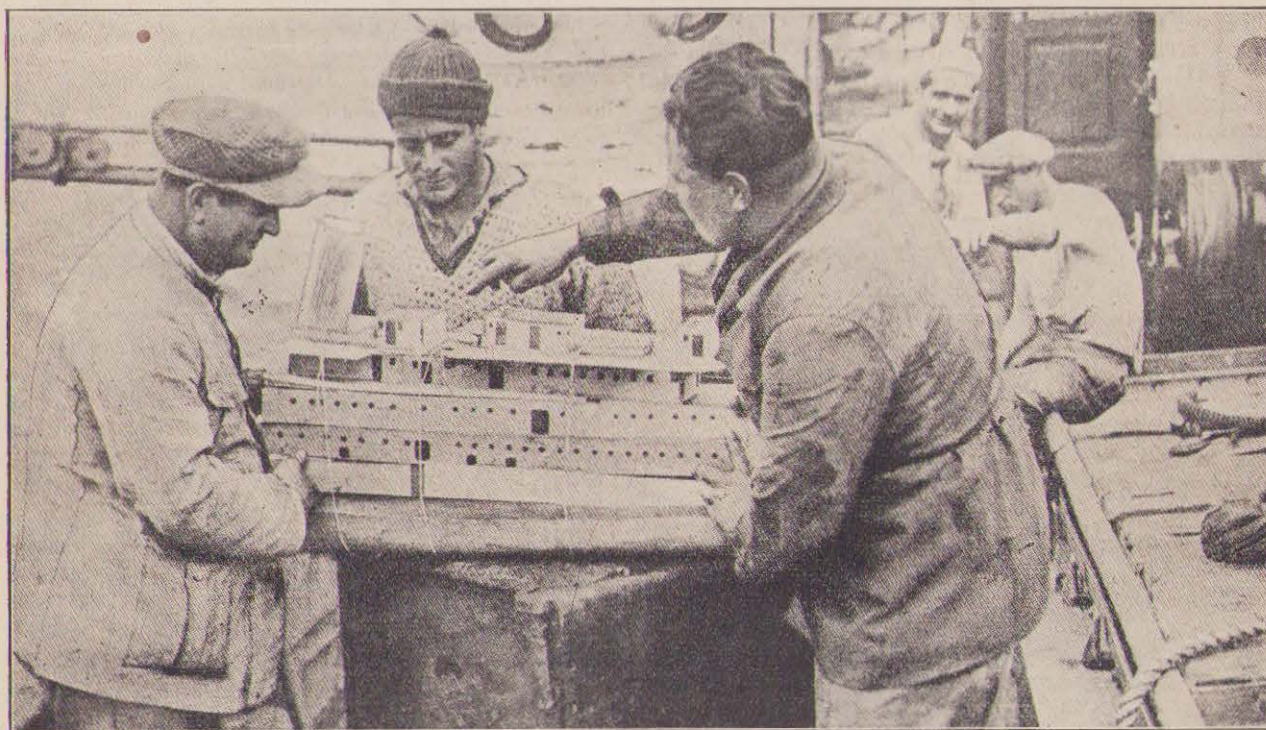
I Firserne var S/S „Britannia“ Englands fornemste Udvandrerbaad; den var paa 5000 Tons. Nu fare Kæmpeekspressdampere og Dieselmotorskibe som „Aquitania“, „Bremen“, „Europa“, „Homer“, „Leviathan“, „Mauritania“, „Olympic“ og „Cité de Paris“ o. fl., og alle mellem 40 og 50.000 Tons, over Atlanterhavet paa ca. 5 Døgn! Capt. George.



Guld paa 125 m Havdybde

1922 sank den engelske Passager- og Postdamper „Egypt“, tilhørende Peninsular og Orient Linien, i Nærheden af Brest efter Kollision med et andet Skib. Katastrofen gik saa hurtigt for sig, at talrige Passagerer og mange af Besætningen fandt Døden i Bølgerne. Da ogsaa hele Ladningen, hvorimellem der fandtes et større Antal Guldbarrer, og al

Stykke af Kommandobroen op til Overfladen. For at udrydde enhver Tvivl om, at det virkelig var „Egypt“, skulde Dykkerne søge at naa ind i Kaptajnens Kahyt for at bjerge Pengeskabet, af hvis Indhold det absolut maatte fremgaa, hvilket Skib det var, der laa dernede. Ved Hjælp af en Model, man lod udfærdige af „Egypt“ efter Værftets Tegn-



Den italienske Dykker studerer Modellen af den sunkne Damper »Egypt«.

Brevposten gik til Bunds, opstod der herved et betydeligt Tab for Forsikringsselskaberne. Man vovede ikke at tænke paa Muligheden af at bjerge Skibet, der laa paa altfor dybt Vand. Det lykkedes ikke en Gang at bestemme Vragets nøjagtige Beliggenhed.

Det er nu otte Aar siden, at Ulykken skete, og i disse otte Aar er Verden gaaet fremad ogsaa med Hensyn til Bjergnings-Materiel og Dykker-Apparater. Derfor har man i Aar genoptaget Tanken om at bjerge Guldet i „Egypt“. Et italiensk Bjergnings-selskab har i de sidste Maaneder været travlt beskæftiget med den vanskelige Ægøve. Efter lang Tids Søgen fandt Selskabets to Bjergningsdampere „Artiglio“ og „Raffio“ endelig i Begyndelsen af September Vraget af en stor Damper paa ca. 125 Meters Dybde. Dykkerne kom op og sagde, at der laa et Skib med tre Dæk og to Skorstene. Det lykkedes dem til Identificering af Vraget at bringe et

ger, forklarede man den italienske Dykker, hvor Kaptajnens Rum laa, og efter Overvindelsen af en Række Vanskeligheder — en Del af Dækket maatte sprænges bort — lykkedes det ham at trænge ind i Kaptajnskahytten, hvor han fandt Pengeskabet, som derefter blev løftet op ved Hjælp af en Kran og bragt ind til Brest, hvor det blev aabnet. Det indeholdt det engelske Udenrigsministeriums vigtige diplomatiske Post-sager, bestemt til det fjerne Østen. Man kunde tydeligt læse Poststempelen „20. Maj 1922“ paa Brevene, skønt Vandet havde beskadiget Posten en Del. Postsagerne blev overgivet til det engelske Udenrigsministerium. Man fandt yderligere den vigtige Nøgle til Staalkammeret, hvor Guld- og Sølvbarrerne opbevaredes. Man mener ganske afgjort, at det er „Egypt“, man har fat i, men man har foreløbig paa Grund af det daarlige Vejr udsat at trænge ind i Staalkammeret indtil Foraaret. Vraget har man forankret, for at det ikke skal drive væk.

Rotteplagen i Londons Havn.

Londons Havnelæge, Dr. *White*, meddeler i sin aarlige Indberetning, at der i Havnen i det forløbne Aar blev fanget 3208 Rotter paa Skibe, der blev gennemrøgede, fordi der havde været Sygdom om Bord. Yderligere blev der om Bord i Skibene fanget 5327 Rotter og i Havneanlægget 9370.

Londons Havneautoriteter har udstedt et Reglement, der paabyder alle Skibe at forsyne deres Fortøjningsrosser med

Rotte-Skjolde. Alt tomt Returgods — Pakkasser og lignende — skal undersøges, før det landes, for at ingen Rotter skal komme med, og det er, hedder det, forbudt at landsætte en Rotte, levende eller død, uden skriftlig Tilladelse fra Havnevæsenet. Det er naturligvis særlig Byldepesten, *Bubonic plague*, man ønsker at sikre sig imod, og Beretningen meddeler da ogsaa beroligende, at ingen Pestpatienter i Aarets Løb var kommet i Havnen.



Vi stod rundt Kap Horn med 24 Knobs Fart, da jeg pludselig faar Øje paa Victory og hele den engelske Flaade.

Hvordan Baadsmand Jack afgjorde Slaget ved Trafalgar

Ved Siden af en Baad med Bunden i Vejret sad en gammel Mand paa Strandbredden og slikkede Solskin. Han havde aabenbart vanskeligt ved at afgøre, om han skulde tage sig endnu en Pibe Tobak eller hellere en Skraa, og hans Udtryk var derfor en Smule mellemfornøjet.

„Dejligt Vejr til Morgen!“ sagde jeg.

„Jeg sad netop — nu da De kom,“ sagde han, „jeg sad netop og tænkte paa, at Morgenen før min lille Træfning var Vejret akkurat lige saa dejligt som i Dag!“

„Hvilken lille Træfning?“ spurgte jeg.

„Min lille Træfning,“ gentog han; „Slaget ved Trafalgar — det kender De da?“

„Javist!“ sagde jeg forbavset. „Naa, saa De var med i Slaget ved Trafalgar?“

„Jeg siger bare, havde jeg ikke været med — ja, havde jeg ikke spillet en Hovedrolle i det Slag, saa havde det set sort ud for gamle England, saa meget er sikkert. Jeg var Baadsmand — Baadsmand om Bord paa „Balaclava“, der var sendt ud for at beskytte de Transportskibe, der skulde sætte General Cardigan og „den lette Brigade“ over til Waterloo. Vi havde kun været tre Dage undervejs og stod rundt Kap Horn med 24 Knobs Fart, da jeg pludselig faar Øje paa „Victory“ og hele den engelske Flaade. Den kunde vel være et Par Mil fra os — til Styrbord — og den havde hejst Nødssignal.“

„Hør, gamle Filur!“ raabte jeg saa til Cardigan. „Det er er bedre, vi falder af og ser, hvad der fejler Gutterne!“

Saa giver jeg Ordre til Mandskabet ved den traadløse, som vi naturligvis havde om Bord, at der skulde skaffes Besked om, hvad der var i Vejen.

„Vi er ilde farne,“ lyder Svaret. „Sig til Baadsmand Jack, at han skal komme til Hørerøret.“

„Hvem er det, der ønsker at tale med mig?“ siger jeg saa ind i Tragten, mens gamle Cardigan staar og bliver grøn af Misundelse. „Hallo! Hvem der!“

„Er det Jack?“ spørger en Stemme i en glad Tone. Jeg kunde godt kende den, det var Horatio Nelsons.

„Er det Dig, Orry?“ svarer jeg.

„Det var lige i rette Øjeblik, jeg fik fat i Dig, gamle Ven,“ svarer Nelson. „Jeg vil lade mig hænge, om jeg ikke i Dag har faaet mere om Ørene, end jeg kan overkomme. Din gamle Kammerat Horatio Nelson har Brug for dig, forstaar du! Du maa lade den lette Brigade klare sig, som den kan bedst, saa skal jeg svømme over til jer lige med det samme.“

„Det skal jeg,“ siger jeg. „Hold ud til jeg kommer, Orry.“ Naturligvis var den lette Brigade alt andet end henrykt ved, at jeg vilde lade den i Stikken. „Det er ikke smukt handlet mod Arméen,“ sagde General Cardigan, og hans Tænder rystede i Munden paa ham som et Par Trommestikker.

„Naturligvis er det lige haardt nok for jer, det skal jeg villigt indrømme,“ sagde jeg. „Men naar Orry Nelson giver en Ordre, er der ingen, der har noget at skulle have sagt, husk det!“

Med de Ord sprang jeg ud gennem en Kanonport, og en Time efter klatrede jeg om Bord i „Victory“.

„Her er jeg, mine Herrer!“ sagde jeg og hilste paa Selskabet.

„Det er ikke et Minut for tidligt, kæreste Jack,“ sagde Nelson og rystede hjerteligt min Haand.

„Du burde ellers kunne klare dig,“ sagde jeg let bebrejdende og saa mig om i Flokken. „Du har da Sagkyndige nok i Staben!“ Og det kunde ikke nægtes. Der stod baade Admiral Beresdorf, Christopher Columbus, Tordenskjold og to—tre andre Admiraler, som jeg nu ikke vil nævne, og en lille én, som de kaldte „Alf“.

„Hvem er Alf?“ spurgte jeg.

„Alf er den samme, som paa japanesisk hedder Togo,“ svarede Nelson, og saa præsenterede han os for hinanden: „Min gamle Kammerat Jack, der hjalp mig med at bombardere Alexander — Admiral Alf!“

„Alexander skal ikke vinde mange flere Sejre i dette Liv, efter den Behandling vi to gav ham — ikke, Jack?“ fortsatte Nelson.

„Det lader han no kvære med!“ svarede jeg. „Men hvordan staar Sagerne saa egentlig i Dag?“

Smilet forsvandt paa Nelsons Ansigt. „Ja, det er jo Fransk-mændene, det er galt med,“ sagde han. „Denne her Bonaparte



ligger omkring os med 57 første Klasses Slagskibe og 208 Torpedobaade.“

„Nu har jeg aldrig kendt Mage,“ sagde jeg. „Da var det et svære Held for jer, at jeg svømmede herhen under Vandet!“

„74 første Klasses Slagskibe og 315 Torpedobaade,“ fortsatte Nelson, „mod vore 28 større og mindre Skibe — og vort Mandskab er tilmed halvdød af Sult og Udmattelse! Jeg skal sige dig, at Franskmændene var saa heldige at kunne kapre vore Proviantskibe — og et af dem var endda stuvende fuldt af Plumbudding, som vi skulde have haft til Julefesten. I de sidste fjorten Dage har nu Franskmændene fraadset i Plumbudding, og det er kun en ringe Trøst, at vi har nappet deres eneste Hospitalsskib, for vi kan jo ikke saa godt leve af deres afførende Piller til Gengæld.“

„Men hvorfor stikker I ikke af fra dem, Orry?“

„Folkene har ikke Kræfter nok til at kaste Kul nok paa Ilden, og Franskmændene sørger hele Tiden for at holde Afstanden. De danser Runddans om os.“

„Send dog en Smule Undervandsbaad imod dem, saa bliver de nok kede af de Narrestreger!“

„Ja, vi har jo nok saadan en med,“ svarede Nelson, „men den har vi rigtignok brugt som Flueskab paa det sidste, for der er ikke en levende Sjæl om Bord paa mine 15 Skibe, der er kendt med Indretningen.“

„Ikke en levende Sjæl, Horatio?“ spurgte jeg i en højtidelig Tone, hvoraf han forstod, at jeg følte mig saaret.

„Lad mig faa et Merlespiger i Hovedet, om jeg ikke glemte dig, Jack!“ udbrød han undskyldende.

„Saa taler vi ikke mere om den Ting,“ sagde jeg. „Fyld nu bare Undervandsbaaden med Torpedoer, giv den en rød og en grøn Lanterne og hold jer saa parat til Angreb i Nat. Jeg er hos jer, husk paa det. Naar disse her Franskmænd har sat deres Hospitalskib til, og de har spist Plumbudding i fjorten Dage, saa trænger de til Besøg af en Lægebaad i Øjeblikket. Saadan en kan denne her Undervandsbaad laves om til, og din gamle Messekammerat, Nelson, er en udmærket Doktor, det kan du stole paa!“



Da Klokkeren var halvni paa det Guldur, Nelson havde foræret mig, opdagede den franske Admiral, Helten fra Lady-smith, gamle Champs Hebesy, at en Baad, der for ham tog sig ud som et Hav-Apotek, kastede Anker et Stykke til Bagbord for Admiralskibet. Jeg havde lavet den til paa det nydeligste med Krukker og Glas og havde anbragt nogle store Lygter saadan, at selv en Sherlock Holmes maatte kunne lade sig narre. Og saa havde jeg ellers taget en forsvarlig Beholdning af amerikansk Olie og Rottemikstur om Bord. Jeg havde fyldt et Par smaa Torpedoer med den storartede Medicin.

„Alle Skibe bakker, til Lægebaaden kommer!“ signaliserede han, og saa styrede han hen imod mig.

„Halløj, Doktor — læg bi!“ raabte han, saa snart han var naaet indenfor Hørevidde.

„Javel, jeg skal komme!“ skraalede jeg tilbage, og saa begyndte vi at tappe løs. Inden en Time befandt hele Mandskabet sig i den ynkeligste Tilstand, og en halv Time efter kunde jeg dampe tilbage til Nelson med omtrent 300 erobrede Skibe paa Slæbetov.

„Du er en Knop, Jack,“ raabte han ind i sin Raaber. „Er der levnet noget af Plumbuddingen?“

„Saa vidt jeg kan skønne, er der til en Omgang rundt!“ svarede jeg.

„Saa venter jeg, at hver Mand i Dag vil gøre sin Pligt til det yderste,“ svarede han og gav det berømte Signal, der er gaaet over i Historien. — Ja, min Herre, saadan gik det i Virkeligheden til, dengang jeg vandt Slaget ved Trafalgar, og det er sandt, hver evige Ord.“

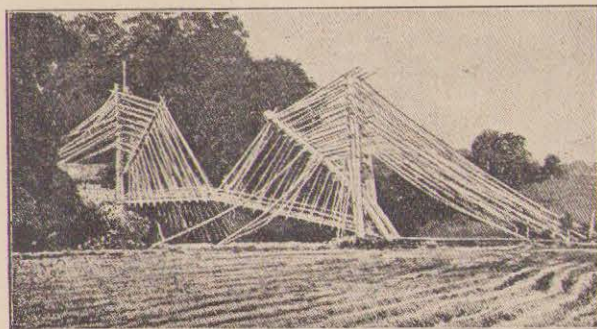
Den gamle Sømand sendte mig et udfordrende Blik.

„Men jeg har altid troet, at Nelson blev saaret i det Slag,“ bemærkede jeg. „Var det ikke ved Trafalgar, han døde med de Ord: „Kys mig, Hardy!“ — eller husker jeg galt?“

Og med et dybt Suk tilføjede den gamle Herre endnu en Oplysning til sin sandfærdige Fortælling:

„Stakkels Orry døde desværre af Latter i Løbet af Natten — jeg hedder Hardy, skal jeg sige Dem.“

Jeg forlod den gamle Sømand, idet jeg takkede ham for hans Fortælling, og nu kender mine Læsere ogsaa Historien.



En Bro over en rivende Strøm i Japan, bygget udelukkende af Bambusstokke, der er holdt sammen med Læderremme.

Panama-Kanalen.

6185 Skibe har sidste Aar gaaet gennem Panama-Kanalen (eller 17 pr. Dag) mod 6413 Skibe i det foregaaende Aar og 6456 Skibe i Rekordaaret 1927—28. Den samlede Kanalafgift var 27,1 Mill. Dollars, hvilket var 50,000 Dollars mindre end i det foregaaende Aar.

D. F. D. S. udvider sine Eksportruiter.

Det Forenede Dampskibsselskab har besluttet at udvide sin Eksportflaade med en stor ny Baad, som skal være færdig til Februar næste Aar. Beslutningen om denne Nybygning er en direkte Følge af den stadig stigende Svineproduktion og dermed følgende Eksport af Bacon. Det menes, at denne i en nær Fremtid vil nødvendiggøre en Udvidelse og Nyordning af Tonnageplaceringen i D. F. D. S.s forskellige Eksportruiter.



En af vore Læsere har i denne varme Sommer set Søslangen ved Vancouver og tegnet den af saaledes: „Første Stilling, anden Stilling, tredie Stilling, og saa forsvandt den.“



11,004 Menneskeliv reddet af det danske Redningsvæsen

Hvad Aarsberetningen i Aar fortæller

Det danske Redningsvæsen har udsendt Beretning om sin Virksomhed i Aaret fra den 1. April 1929 til den 31. Marts 1930, hvoraf det fremgaar, at der den 31. Marts i Aar under Redningsvæsenet ialt fandtes 62 Redningsstationer og 10 Stationer med 51 Røredningsbaade og 16 Motorredningsbaade.

I Finansaarets Løb er der ialt forefaldet 9 Redningsforetagender, hvorved Menneskeliv blev reddet, nemlig 7 ved indtrufne Strandinger (med Redningsbaad) og 2 i Anledning af nødstedte Fiskerbaade (med Raketapparat). Ialt er der af Redningsvæsenet i det forløbne Aar reddet 38 Menneskeliv ved de danske Kyster, heraf er 18 reddede ved Redningsbaad og 20 ved Raketapparat. Foruden de ovennævnte Tilfælde, i hvilke Menneskeliv er blevet frelst ved Redningsvæsenets Hjælp, har Redningsapparaterne i 76 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger eller for at hjælpe Fiskerbaade. Der har i det forløbne Aar været afholdt 307 Øvelser, deraf 61 ved Raketstationer og 246 ved Baad- og Raketstationer.

I Tidsrummet fra 1. Januar 1852 til 31. Marts 1930 har Redningsvæsenet i 1539 Tilfælde benyttet Redningsbaad, i 521 Tilfælde Raketapparat og i 14 Tilfælde begge Dele i Forening. Ved disse 1539 Redningsforetagender er der ialt reddet 10,774 Menneskeliv, 6974 med Redningsbaad, 3886 med Raketapparat og 114 med begge Dele i Forening.

Foruden de i ovennævnte Tidsrum reddede 10,974 Menneskeliv er der i Aarene 1850—51, medens Redningsvæsenet organiseredes, reddede 30 Mennesker, saaledes at det samlede Antal Menneskeliv, der ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater er blevet reddet til Udgangen af Marts Maaned i Aar, altsaa i 80 Aar, beløber sig til 11,004.

Beretninger fra selve Livet

Den 30. April 1929 Kl. 17,30 modtog Opsynsmanden ved Redningsstationen Nørre-Tornby Meddelelse om, at en Fiskekutter laa for Anker med Nødfalg til omtrent ud for Tornby Pakhus. Vinden var NNE. med stiv Kuling og Brodsø paa alle Revler. Redningsmandskabet og Transporthestene alarmeredes straks og mødte hurtigt ved Stationen. Redningsbaaden blev gjort klar og kørt til Stranden, sat i Søen og roet ud over 2. Revle til det nødstedte Fartøj. Besætningen, ialt 3 Mand, bjergedes om Bord i Redningsbaaden, som derefter søgte Land. Her blev de skibbrudne landsat og Redningsbaaden læsset paa Transportvognen og bragt i Hus. Det nødstedte Fartøj, der havde faaet Maskinskade, var Fiskekutteren „Molly“ af Hirtshals, kommende fra Fiskeri.

Den 9. Juni 1929 ca. Kl. 6 tog saa godt som alle Fiskerbaade fra Løkken paa Havet. Vinden var SW. med fint Vejr, og der var kun Brod paa inderste Revle. I Løbet af Formiddagen begyndte det at blæse op, og over Middag var det en Storm med stærk tiltagende Sø. Den ene efter den anden af Fiskerbaadene søgte nu Land, og Kl. 14,30 manglede kun to. Kl. 15,30 blev Redningsstationens Opsynsmand og Baadformand enige om at sætte Redningsbaaden ud, da Vinden stadig tiltog i Styrke, og der nu var Brod paa alle 3 Revler. Kl. 16 blev

Redningsbaaden kørt til Stranden, sat i Søen og roet ud over 1. og 2. Revle, her blev den opankret i Læ af 3. Revle for at afvente de to Fiskerbaades Ankomst. Kort efter kom den ene af disse ind over Revlerne og landede heldigt ved egen Hjælp. Den anden kom først til Syne for indgaaende Kl. 18. Opsynsmanden gik nu hjem et Øjeblik, idet han dog først havde bedt en Mand paa Stranden om at varsko, saa snart Fiskerbaaden kom i Nærheden af Land, hvilket erfaringsmæssigt vilde vare ca. $\frac{3}{4}$ Time. Ca. 5 Minutter efter kom førnævnte Mand imidlertid løbende og meldte, at Redningsbaaden var kængret. Opsynsmanden, der havde sin Fiskerbaad staaende paa Stranden, gav straks Ordre til at gøre denne klar til at sætte i Søen for at bringe de nødstedte Redningsmænd Hjælp. Samtidig telefonerede Opsynsmanden fra Lønstrup Redningsstation — der tilfældig var i Løkken — hjem og gav Ordre til hurtigst muligt at sætte den derværende Motorredningsbaad i Søen og komme til Løkken med den. Paa Vejen Syd paa skulde den gaa mellem Revlerne for at se efter Redningsmænd, der muligt var skyllet bort fra den kængrede Baad og drev Nord efter paa deres Redningsbælter. Da Opsynsmanden kom til Stranden, laa Redningsbaaden for sit Anker med Bunden i Vejret ude ved 3. Revle, og en Del af Mandskabet — hvor mange kunde ikke afgøres fra Stranden — klyngede sig til den. En Del Fiskere var nu klar til at sætte Opsynsmandens Baad i Søen; men saa meldte Fisker Oscar Damgaard sig og mente, at det var bedre at tage hans Baad, der var noget større. Dette Forslag blev bifaldet, og de tilstedeværende Fiskere gik i Gang med at hjælpe Oscar Damgaard ud, hvilket ogsaa lykkedes efter store Anstrengelser. Damgaard stod derefter med sin Baad ud over Revlerne. Efter mange og dygtigt udførte Manøvrer lykkedes det ham at bjerge de Redningsmænd, der holdt sig fast i den kængrede Redningsbaad, ialt 9 Mand. Da der oprindelig var 12 Mand i Redningsbaaden, var altsaa 3 Mand skyllet bort fra Baaden og drevet Nord paa med Strømmen. Imidlertid forsøgte man fra Land at bringe 2 andre Fiskerbaade flot. Den ene Baads Motor vilde dog ikke gaa, men den anden Baad kom efter mange Genvordigheder flot og stod ud over 1. Revle. Man blev nu paa det rene med, at Damgaard ikke havde hele det nødstedte Redningsmandskab om Bord i sin Baad, thi da denne kom ind over 2. Revle, stod den Nord efter. Den sidst søsatte Fiskerbaad stod derfor ogsaa Nord efter for at søge efter de resterende Redningsmænd. Den sidste af de Fiskerbaade, for hvis Skyld Redningsbaaden var gaaet ud, var nu kommet til Stede for indgaaende. Da man fra den saa Redningsbaaden ligge med Bunden i Vejret, stod ogsaa denne Fiskerbaad Nord efter. Man kunde nu fra Baadene se, at Folk fra Land var i Færd med at bjerge de forulykkede Redningsmænd op paa Stranden og besluttede derfor at lande. Alle tre Baade kom heldigt i Land.

Klokken var nu 19,30. Opsynsmanden begav sig nu Nord paa med Ambulancen, der var bleven rekvireret fra Aalborg. Man var dog ikke kommen ret langt, før et Nord kommende Automobil, der havde Baadmændene Frederik Thomsen og Valdemar Ottosen med, forlangte Assistance af Ambulancen. Paa Vejen nordfra havde en Fisker og en Sygeplejerske foretaget Oplivningsforsøg paa de to Baadmænd; de blev nu bragt



over i Ambulancen, hvor der en lang Tid blev fortsat med Oplivningsforsøg, men uden Resultat. Der var nu ogsaa kommet Læger til Stede, og disse overtog Behandlingen af de Forulykked. Fisker Otto Ottosen var stadig ikke kommet i Land, hvilket formentlig skyldtes, at han lige i det Øjeblik Baaden kæntrade, havde løsnat sit Redningsbælte for at tage noget i sin Lomme. Bæltet er derfor gledet af ham i Søen, saa han er gaaet til Bunds. Opsynsmanden gik derefter hjem og telefonerede til Strandfogderne i Furreby og Lyngby om at afsøge Stranden til Kl. 1 for det Tilfælde, at Otto Ottosen skulde drive i Land der. Kl. 1 den 10. Juni gik Opsynsmanden selv ned paa Stranden og forblev der, til det blev Dag, men der var stadig intet at se til Otto Ottosen. Kl. 6 drev Redningsbaaden i Land stadig med Bunden i Vejret. Redningsmandskabet blev straks sammenkaldt for at bjerge den, inden den led for megen Skade ved at ligge i Havstokken. Det viste sig, at Baaden ingen nævneværdig Skade havde lidt; den blev læsset paa Transportvognen og kørt hjem til Stationen.

Den 16. Juni 1929 Kl. 2,30 blev Opsynsmanden ved Redningsstationen Vester-Agger vækket af to svenske Fiskere, som meddelte, at de med deres Kutter „Helga“ of Hönö (Bohuslen) var strandet paa Kysten 1 km Syd for Agger, ca. 40 m fra Land. Strandingen skete Kl. 1 i diset Vej. Fiskerne ønskede at faa tilkaldt Redningsdamperen „Vestkysten“ og en svensk Kutter fra Thyborøn Havn for at hjælpe dem med at faa Kutteren bragt flot. — Kl. 16,30 meddelte Baadformanden, at Redningsdamperen havde været ved Strandingstedet, men var gaaet igen. Kaptajnen turde ikke risikere at sende en Baad ind til Havaristen, fordi han havde set, at Kutterens Jolle to Gange var gaaet rundt, sidste Gang med en Mand om Bord, som dog blev bjerget fra Kutteren. Vinden var SSW., og da det havde frisket en Del i Morgentimerne, var Kutteren sat endnu længere ind mod Land, tildels omgivet af Brod, og om Bord befandt sig endnu 3 Mand af den seks Mand store Besætning. Redningsmandskabet blev nu alarmeret, og Raketapparaterne transporteredes til Strandingstedet. Der oprettedes Forbindelse ved Hjælp af Raketapparaterne, og de 3 Mand blev reddet i Land i Redningsstolen. Trossen blev derefter kappet, og Mandskabet kørte tilbage til Stationen, hvortil det ankom Kl. 9. Det brugte Materiel blev derefter bragt i Hus, klar til Brug.

Den 9. August 1929 Kl. 20,45 blev det meldt til Opsynsmanden ved Redningsstationen Gjedser, at et Fartøj var strandet paa Rødsand, og at det signalerede efter Hjælp. Opsynsmanden løb straks til Stranden og saa, at der blev blusset ca. 2 Kvartmil fra Gjedser i Retning af Rødsand. Baadformanden og 2 Baadmænd blev hurtig tilsagt til Møde ved Stationen. Redningsprammen blev sat i Vandet og roet ud til Rødsand, hvor det viste sig, at en tysk Lystkutter var strandet. De ombordværende, Føreren og 1 Mand, blev taget om Bord i Redningsprammen og bragt ind til Gjedser Havn, hvor man ankom Kl. 22,30. Redningsprammen blev derefter rengjort og sat i Hus. Vinden var NNW., Vindstyrke 3. Den strandede Lystkutter hed „Sigmarië“ af Kiel, Førerens Navn Schmarje. Grunden til Strandingen angives at være Ukendskab til Farvandet.

Den 8. Oktober 1929 Kl. 12,05 modtog Opsynsmanden ved Redningsstationen Esbjerg radiotelegrafisk Meddelelse fra Fyrtransportskibet „Nordsøen“ om, at Fiskekutteren A. 95 drev mod Land og trængte til hurtig Assistance. Vinden var SW. let

Brise, og dertil svarende Sø. Redningsmandskabet blev straks alarmeret og Motorredningsbaaden sat ud i Havnen, som den forlod Kl. 12,23 paa Slæb af Redningsdamperen „Vesterhavet“, der ogsaa var blevet alarmeret. Ankommen til Skallingen kastede Redningsbaaden los og stod ved egen Kraft uden om „Tørre Bjælke“ ind til den nødstedte Kutter, der var strandet $\frac{1}{2}$ Sømil Nord for Skallingen. Da Redningsbaaden kom hen til Kutteren, sprang dennes Besætning, ialt 2 Mand, over i Redningsbaaden, som derefter stod ind til Esbjerg, hvortil den ankom Kl. 14,10. Her blev de Skibbrudne landsat og Redningsbaaden sat i Hus. Kutterens Navn var „Gudrun“ af Grenaa, Fører Chr. Schumacher. Aarsagen til Strandingen var, at Kutteren — der Dagen før havde mistet sine Ankergrejer — nu havde faaet Havari paa Roret.

Den 20. December 1929 Kl. 22 modtog Opsynsmanden ved Redningsstationen Hanstholm Melding om, at der udfør Hansted Landingsplads laa en Baad til Ankers og blussede, og da en af Stedets Motorfiskerbaade endnu ikke var landet, formentes det, at det var denne Baad, der blussede efter Hjælp. Vindens Retning var SE. t. S. med stiv Kuling, Brod paa Revlerne og stærk østgaaende Strøm. Redningsmandskabet blev straks alarmeret og mødte hurtigt ved Stationen. Kl. 23 blev Motorredningsbaaden sat i Søen og stod ud til det nødstedte Fartøj, der viste sig at være den fra Hansted savnede Motorfiskerbaad med 4 Mands Besætning. Den havde faaet Motor-skade og var saaledes ude af Stand til at lande ved egen Hjælp. 2 Mand af den nødstedte Besætning blev optaget i Redningsbaaden, der derefter med Fiskerbaaden paa Slæb stod ind til Stranden, hvor begge Baade landede heldigt. Redningsbaaden blev derefter bragt i Hus, klar til Brug paany.

Den 1. Februar 1930 Kl. ca. 8 observerede Opsynsmanden ved Redningsstationen Vesterø, at en Galease var strandet paa Østsiden af Knuderne, der ligger paa et Stenrev mellem Læsø og Nordre Rønner. Vinden var Øst med stiv Kuling og høj Sø paa Revet. Stationens Mandskab alarmeredes og mødte hurtigt. Motorredningsbaaden blev sat i Vandet efter en Del Besvær grundet paa det herskende Lavvande. Kl. 9 stod Baaden ud af Havnen og ankom til Strandingstedet Kl. 11. Da de Skibbrudne ikke vilde forlade Skibet straks, blev Redningsbaaden liggende i Nærheden for at afvente, hvad der vilde ske. Lige over Middag blev Forholdene saaledes, at det skibbrudne Mandskab ønskede Hjælp fra Redningsbaaden. Arbejdet med at faa de 4 Mand bjerget over i denne vanskeliggjordes meget af den høje Sø, men det lykkedes dog ved dygtigt udførte Manøvrer med Redningsbaaden at faa alle velbeholdne om Bord. Baaden stod nu ind til Vesterø Havn, hvor de 4 reddede Søfolk blev landsat Kl. ca. 15. Den strandede Galease var „Zitadella“ af Hamborg, 59,15 Netto Tons, Captajn Haase, paa Rejse fra Sparsborg til Horsens med Carbid i Tromler. Strandingaarsag ubekendt.

Den 7. Marts 1930 Kl. 14 modtog Opsynsmanden ved Redningsstationen Stenbjerg Melding om, at et Skib var strandet udfør Stenbjerg søndre Strand. Vinden var SW. med flov Kuling, tæt Taage og urolig Sø. Stationens Mandskab blev straks alarmeret og mødte i Løbet af et Kvarter. Redningsbaaden og Raketapparaterne transporteredes til Strandingstedet 5 km Syd for Stenbjerg, hvor Skibet stod ca. 300 m fra Land. Her blev Redningsbaaden bragt flot og roet ud til det strandede Skib. Dettes Besætning ønskede dog ikke at gaa fra Borde,



Redningsstationerne i Danmark.

men vilde afvente Ankomsten af Bjergningsdamperen, der blev tilkaldt fra Frederikshavn pr. Telegram. Vinden begyndte nu at friske, og det blæste snart en stiv Kuling med høj Søgang, der førte Havaristen nærmere ind mod Land, hvor den lagde sig over paa Styrbords Side med Dækket ud mod Havet. Inden Mørket faldt paa, blev der etableret Forbindelse ved Hjælp af Raketapparaterne, og Redningsbaaden blev landsat. Søen brød nu stadig over Skibet. Kl. 21 ønskede de ombordværende Bjergere, ialt 3 Mand, at komme i Land og bjergedes ved Hjælp af Redningsstolen. Vind og Sø tiltog i Styrke, og Skibet krængede mere og mere over mod Styrbord, saa Søen stadig overskyllede det og slog Redningsbaadene over Bord. Den 8. Marts Kl. 2 gav Besætningen Tegn til, at de ønskede at gaa fra Borde. Redningsstolen blev sat i Virksomhed, og 9 Mand bjergedes i Land. Kaptajnen og 4 Mand vilde vente lidt endnu, men Kl. 4,30 raabte de om Hjælp og blev derefter hjerget paa samme Maade som de øvrige. Redningsmateriellet kørtes der-

efter tilbage til Stationen, hvor det blev rengjort og bragt i Hus, klar til Brug paany. Det strandede Skib var S/S „Manfred“, Kapt. Ingvarson, af Värkebak, Sverige, paa Rejse fra Sunderland til Memel med Kul. Besætningen bestod af 14 Mand. Grunden til Strandingen var Taage og uformodet Strøm-sætning.

Den 31. Marts 1930 var 1 Motorbaad med 3 Mand og 1 Robaad med 2 Mand fra Hansted taget paa Fiskeri. Kl. 8,30 fik Opsynsmanden ved Redningsstationen Hanstholm Meddelelse om, at Havet var kommet i saa stærkt Oprør, at de to Fiskerbaade ikke kunde lande ved egen Hjælp. Vinden var sydlig med flov Kuling, men svær Brodsø paa Revlerne, Strømmen østgaaende. Stationens Mandskab blev straks alarmeret, og Motorredningsbaaden sat i Søen, hvorefter den stod ud over Revlerne og videre 2 Sømil Vest paa. Her laa Robaadens, hvis Besætning, 2 Mand, blev hjerget over i Redningsbaaden, som



derefter slæbte Fiskerbaaden op i Læ af Molen, hvor den blev opankret. Redningsbaaden holdt nu gaaende ud for Landingspladsen, til Motorfiskerbaaden kom. De tre ombordværende Fiskere fik overladt hver et Redningsbælte fra Redningsbaaden, som derefter ledsagede Fiskerbaaden over Revlerne ind til Kysten, hvor den landede heldigt omtrent Kl. 12. Derefter blev Redningsbaaden landsat og bragt i Hus, klar til Brug paany.

Den 21. Marts 1930 Kl. 6,45 telefonerede Fyrmesteren ved Anholt Fyr til Opsynsmanden ved Anholt Redningsstation, at et Fiskerfartøj var strandet paa Østrevet, og at det havde hejst Nødflag. Vinden var vestlig med stiv Kulning og haarde Snebyger, høj Sø og nordgaaende Strøm. Redningsmandskabet blev straks tilsagt til Møde ved Havnen, hvor Motorredningsbaaden blev sat i Søen. Kl. 8,30 styrede den ud af Havnen og videre over Nordvest-Revete om til Strandingsstedet, der først naaedes Kl. 10, da Motoren havde svigtet et Par Gange. paa Vejen. Vinden var drejet til WNW. og Søen tiltaget. Un-

der Forsøget paa at komme hen til det strandede Fartøj huggede Redningsbaaden saa haardt i Grunden, at det maatte opgives. Det besluttedes nu at prøve Syd fra. Redningsbaaden stod ca. 1 km Øst efter og fandt en Sluse over Revet; der løb man igennem og stod op til Strandingsstedet og ankrede tæt Syd for. Da Strømmen var nordgaaende svajede Baaden op saaledes, at den — skønt den gentagne Gange huggede haardt i Grunden — ved Hjælp af Skruen kunde manøvreres saa nær til Havaristen, at Besætningen, der bestod af 2 Mand, kunde bjerges. Da de Skibbrudne var vel om Bord i Redningsbaaden, lettedes Ankeret, hvorefter man stod ind i Havnen, der naaedes Kl. 13,45. Her blev de Skibbrudne sat i Land og Redningsbaaden rensat og bragt i Hus, klar til Brug paany. Det strandede Fartøj var Fiskekutteren „Havlitten“ af Frederikshavn, 12 Tons, ført af Skipper C. Thomsen. Strandingen var sket under Udsætning af Fiskereds-kaber Dagen før. Man havde blusset den 20. mellem Kl. 21,30 og 22,30, men det var ikke blevet observeret fra Land.

Rednings-Stolen i Brug over faa Meters Afstand



Mandskabet maatte sættes i Land ved Hjælp af Rednings-Stolen.

Ud for Amble Harbour vilde „Raymond“ lægge til ved den frelsende Mole, men stødte og fik Bundskade. Faa Meter fra Molen maatte det blive liggende. Mandskabet maatte i Land ved Hjælp af Redningsstol, som ved et rigtigt Forlis

paa en utilgængelig Kyst — og denne ejendommelige Situation blev foreviget af en af de alle Steds nærværende Pressefotografer.

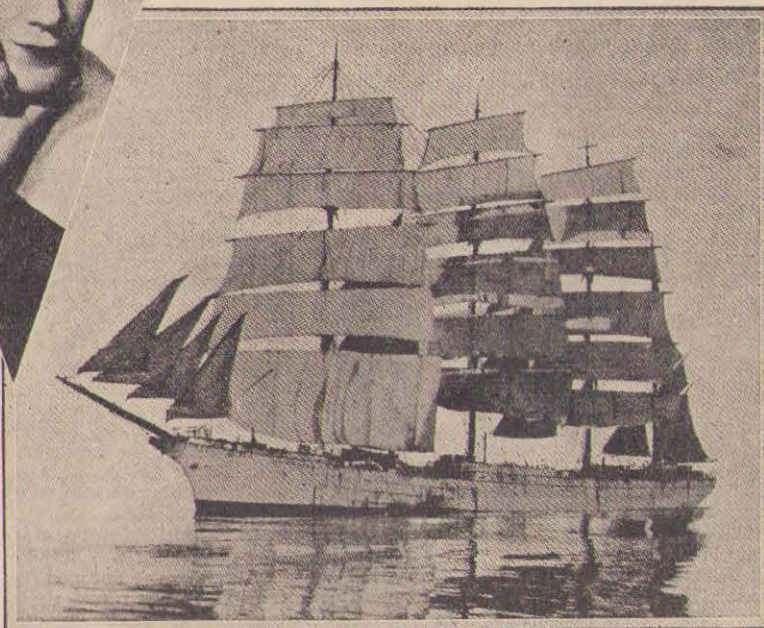


„Herzogin Cecilie“ havde om Bord en

Kvindelig blind Passager



Jeanne Day, den kvindelige blinde Passager.



„Herzogin Cecilie“, Østersøens stolteste Sejlskib, hjemmehørende i Helsingfors.

Hun fortæller her, hvordan hun bar sig ad med at faa sit
Ønske om en Sørejse opfyldt.

Allerede da jeg var en lille Pige, lokkede og drog Skibet mig, og naar jeg saa Billeder af Sejlskibe, kunde jeg blive paa een Gang henrykt og sørgmodigt længselsfuld. Jeg var saa ked af, at min Sjæl, som længtes saadan mod Søen, ikke var født i en Drengeskrog. Sidste Sommer tilbragte jeg en Ferie i Port Lincoln, en lille Havneby paa Australiens Syd-kyst. Der traf jeg sammen med Officererne fra den firema-stede Bark „Herzogin Cecilie“. Jeg blev gode Venner med dem og blev haabløst forelsket i Barken. Fra det Sekund, da jeg kastede mit Blik paa dette vidunderlige Fartøj med dets slanke, rene Linier, høje Master og snehvide Sejl, sagde jeg til mig selv, at dette i Sandhed var mine Drømmes Skib. Jeg gik omkring i Skibet og gjorde mig fortrolig med hele dets Indretning, lige til de mindste Detailler, og denne Viden drog jeg senere Nytte af. Da Skibet sejlede, fik jeg sammen med nogle af Byens Indbyggere Lov til at sejle med til Forbjerget udenfor Havnen, og derfra skulde vi tage hjem med en Baad. Jeg sad højt paa Skibets Bovspryd, da Kaptajnen sagde til mig:

„Unge Dame, jeg tror virkelig, at De havde Lyst til at rejse med os.“

Om jeg havde Lyst? Du godeste. Jeg var syg ved Tanken om, at det var umuligt. Jeg havde saamænd allerede den Gang gemt mig et eller andet Sted om Bord, hvis det ikke havde været umuligt, fordi jeg hurtigt vilde blive savnet i Selskabet. Dette Aar bredte „Cecilie“ derfor sine hvide Vinger ud og sejlede bort, medens jeg blev tilbage, bedrøvet og længselsfuld. Gennem de lange Uger og Maaneder, som kom, voksede min Længsel efter Søfartens Eventyr, og min Beslutning modnedes om, at jeg vilde ud at sejle med min „Cecilie“. Jeg vilde. Men hvordan? Det gik ikke an at rejse som Pige, for saa

vilde Officererne, naar de opdagede mig, sende mig tilbage mindst dobbelt saa hurtigt som ellers. Jeg maatte derfor forklæde mig som ung Mand. det vilde blive temmelig svært, og dersom det faldt uheldigt ud, vilde det sikkert kun forøge mine Besværigheder; men jeg vilde. — Derfor tænkte jeg slet ikke den Tanke igennem, at det i det hele taget kunde slaa fejl. Hvor er den Kvinde, som gider tænke paa de Sten, der muligvis kan ligge paa hendes Vej til Sejr. At faa fat i noget Drengestøj var allerede en Besværighed for mig, som var en ung Musiklærerinde uden noget Kendskab til den Slags Ting. Jeg gik ind i en Søkviperingsforretning og bad om et Par af de ældste Bukser, de havde. Jeg skulde lære at ride, sagde jeg, og idet jeg tog mod Pakken, sagde jeg skødesløst: „Jeg maa vist hellere faa en Kasket med det samme.“ Og saa Skjorte og Sweaters!

I den næste Herreekviperingsforretning købte jeg disse Ting „til min Broder“. Sko fik jeg et tredje Sted og med det samme et Par Læder-Slippers — „en Gave“ sagde jeg. Ingen blev mistænksomme. For at gøre det hele mere realistisk købte jeg en Pakke Cigaretter og nogle Tændstikker. Netop da sendte min gode Lykke et Pige-barn ind paa min Vej. Hun kom lige fra Barberen og havde en kort, tæt, slikket Eton-Frisure. „Det er lige noget for mig,“ tænkte jeg, „saadan en Frisure vil jeg ogsaa have.“ Og jeg ind til Barberen, satte mig i Stolen og sagde: „Jeg vilde gerne ha' mit Haar som den Dames, De lige har behandlet.“

„Eton-Frisuren, Frøken. Javel, Frøken!“

Og klip, klip, væk var mine Krøller, og i Stedet havde jeg faaet et Drengehoved.

Senere, da „Cecilie“ igen var i Havnen, gik jeg ud til et øde Sted mellem Klipperne og skiftede Klæder. Jeg havde en Badedragt under mine Kvindeklæder, og uden paa den iførte jeg mig Mandstøjet. Men ak, hvor forekom jeg mig selv latterlig. Skjortebrystet var for snævert, Bukserne strammede paa de mest ubehagelige Steder. Naa, jeg tændte mig en Cigaret i den Tanke, at den vilde faa mig til at føle mig mere vel tilpas. Men jeg havde aldrig røget før, og den stinkende Tingest kvalmede mig, saa jeg meget hurtigt opgav Forsøget. Medens jeg laa gispende i Sandet, kom en af mine bedste Veninder spadserende. Jeg opdagede hende ikke, før hun var saa nær, at det vilde være mig komplet umuligt at trække mig tilbage. Genkendte hun mig, vilde det være forbi med mine Planer. Je gtrak derfor Huen ned over Øjnene, støttede Hagen i Haanden og dækkede med Fingrene mit Underansigt, og samtidig gav jeg mig til at fløjte indsmigrende, hvilket fik min Veninde til at gøre nøjagtigt, som jeg vilde have, hun skulde gøre. Hun havede Næsen adskillige Tommer i Vejret og skred forbi mig med en Mine som en krænket Dronnings.



Samme Aften skulde „Cecilie“ afsejle. Den skulde forhale fra Havnen klokken 5 om Eftermiddagen, og klokken 4 forsøgte jeg at snige mig om Bord. Men ak! I det Øjeblik, jeg stod paa Dækket, dukkede den vagthavende Skibsofficer op, stor og bred foran mig.

„Hvad gør du?“ sagde han barsk. „Hvad skal du her? Lad være med den, Dreng. For halvtreds Aar siden skete det, at Drengene løb hjemmefra og stak til Sø. Men saadan noget kan ikke lade sig gøre nutildags, og du, du ... du er tilmed en Pige.“

Aldrig havde jeg følt mig mindre som Dreng end i dette Øjeblik. Jeg prøvede paa at stikke Næsen i Vejret og se fornærmet ud, som min Veninde havde gjort. Men det var haabløst. Et Øjeblik efter stod der rundt om mig en grinende Flok Sømand, og jeg luskede skamfuld i Land. Jeg ilede tilbage til mit øde Sted og kastede mig under en fredelig Busk og tudede af Ærgrelse, Skuffelse, Sorg og Skam, og tilsidst faldt jeg i Søvn.

Jeg vaagnede først om Aftenen og saa da „Cecilie“ ligge for Anker uden for Havnen. Det var allerede ved at mørkne, men i mit Hoved tændtes en lys Idé. Der var i Bugten en Baad, som jeg vidste ejedes af en gammel Fisker, der havde voksne Børn, som sejlede paa Langfart. Jeg krøb ned i den lille Baad og skjulte mig under Nettene, og der blev jeg liggende, medens Mørket sænkede sig over Havet. Aftenen blev til Nat. Solen var forlængst borte og havde givet Plads for de bløge Stjerner, da Fiskeren endelig gik om Bord i sin Baad og sejlede ud. Jeg laa spændt. Vilde han flytte sine Net og opdage mig? — Nej! Han roede rask ud af Bugten. Da vi var naaet et godt Stykke ud, lod jeg, som jeg snorkede og gjorde ogsaa nogle Bevægelser som i Søvn. Den gamle holdt op med at ro og kom hen til mig.

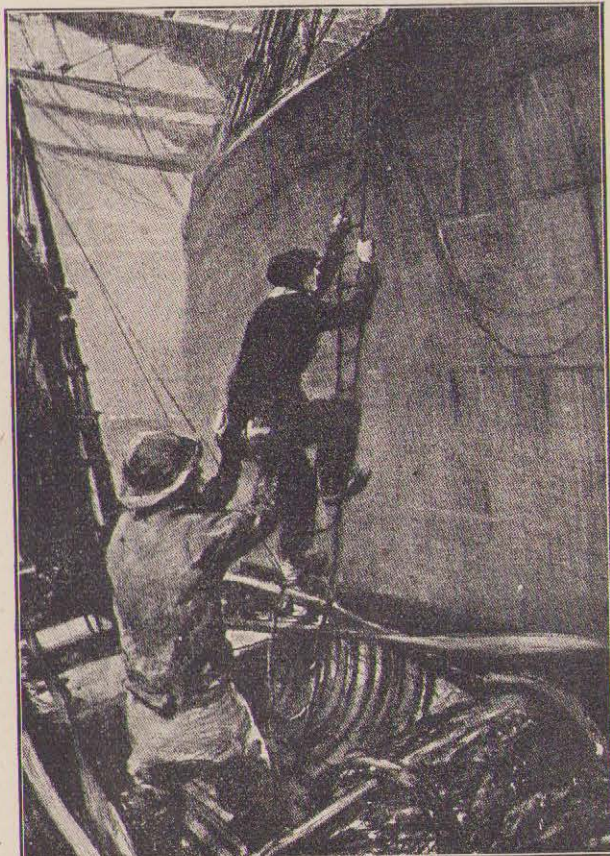
„Hvem er du?“ spurgte han og lettede paa Nettene.

„Herzogin Cecilie,“ sagde jeg med min tykkeste og mest søvndrukne Stemme, og til alt, hvad han sagde, gentog jeg disse to Ord.

Fiskeren gik nok saa nydeligt paa den. Eftersom han selv var gammel Sømand og var fortrolig med Søfolks Maade at leve paa, drog han den Slutning, at jeg hørte til „Herzogin Cecilie“s Besætning, og eftersom jeg gjorde det, kunde jeg ikke tale Engelsk. Naturligvis tænkte han, at jeg havde benyttet den sidste Dag til at drikke mig en ordentlig Rus. Godmodigt satte han Kursen mod det forankrede Skib, og da vi naaede det, lagde han til ved en Rebstige paa Skibssiden. Jeg kravlede op ad den, og Fiskeren gav mig et venligt Skub bagi og sejlede bort. Lykkeligvis var der ingen paa Dækket, og jeg luskede ned i Lasten og gemte mig mellem

nogle Hvedesække, og der faldt jeg i Søvn. Men Skibrotterne sov ikke. Jeg vaagnede pludseligt ved, at en af dem løb hen over mit Ansigt. Næste Morgen kravlede jeg endnu dybere ned i Lasten og fandt et Sted mellem Hvedesækkene, et Tomrum, lige stort nok til, at jeg kunde gemme mig der. Jeg vidste, at Skibet skulde afsejle ved 12-Tiden, og jeg afventede spændt dette Tidspunkt. Endelig hørte jeg en Lyd som af rindende Vand. Det lød som den sødeste Musik i mine Øren, for det betød, at Skibet var ved at afsejle.

Som sædvanlig var der et Selskab med om Bord et lille Stykke Vej; men denne Gang hørte jeg til mit eget Selskab, og jeg skulde adskilligt længere end de andre. Da de gik fra Borde, lo jeg stille hen for mig. Jeg maatte endnu i nogen Tid holde mig skjult. Jeg turde ikke komme frem, før Kænguruøerne var passeret. Ellers vilde Kaptejnen utvivlsomt sætte mig i Land. Jeg havde nogle Kiks med mig; men jeg turde længe ikke spise, skønt jeg var skrupsulten. Mine stakkels faa Kiks skulde holde Liv i mig alt for længe til, at jeg allerede turde røre dem. Jeg prøvede at sove, men vaagnede ved, at Skibet huggede haardt i Søen. Pludselig saa jeg to grønne Lys nærme sig i Mørket. Jeg fo'r forskrækket sammen, men med eet var der noget blødt og varmt, der gned sig op ad mig og gav en snurrende Lyd fra sig. Det var en lille Killing, som spandt. Den var aubenhart lige saa glad som jeg ved at møde en Ven. „Her er jeg, og her bliver jeg,“ hviskede jeg halvt grædende til det lille Dyr, og det tilkendegav ved sin Spinden, at jeg havde dets fulde Billigelse. Men Barken rullede og rullede, og



„Han gav mig et venligt Skub bag i.“

jeg blev mere og mere syg. Jeg var ikke alene sulten, men ogsaa tørstig, og jeg havde ikke taget Vand med. Jeg tørstede og tørstede, og til sidst kunde jeg ikke mere. Jeg kravlede op til Lastelugen og stak Hovedet forsigtigt op. Der var ikke et Menneske. Saa sneg jeg mig op paa Dækket og skjulte mig mellem to Kahytter. Der stod jeg saa og stirrede mod Horisonten, og, o Rædsel! jeg øjnede Land. Øjensynligt havde vi ikke passeret Kænguruøerne, saa jeg maatte udholde min frygtelige Post et Stykke Tid endnu. Saa træt og kold og sulten og tørstig jeg var, fyldte Tanken mig med Gru. Men alligevel kravlede jeg ned, og jeg syntes, der var gaaet Aar, før jeg vovede mig op igen. Jeg havde næppe været et Sekund paa Dækket, før Kokken kom gaende og nær var faldet over Bord af Overraskelse over at se mig.

„Oh! Hr. Kock inte sæg det til non,“ sagde jeg paa det Svensk, jeg havde pludret sammen i Havnebyen, „give me something at æte.“

Det lod aldeles ikke til, at Manden forstod mig, men et Øjeblik efter dukkede en af Skibsdrengene op. Han grinede



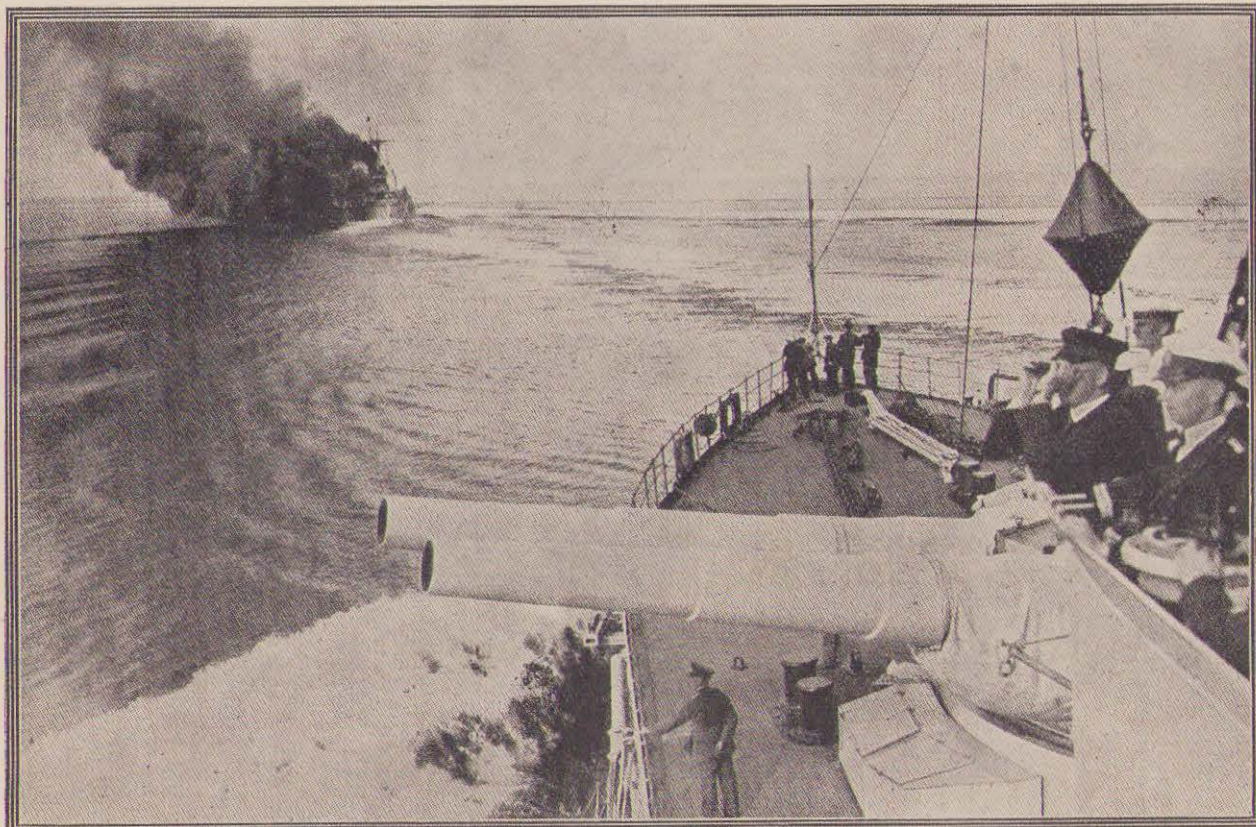
over hele Hovedet, da han saa mig. Han genkendte mig vel fra mit første Forsøg paa at komme om Bord, da Skibet laa i Havnen. Han forsvandt og kom et Øjeblik efter tilbage med Kaptajnen foran sig. Skibschefens Ansigt var som en Torden-sky, og den Strøm af Skældord, han væltede ud over mig, var som en Orkan. Han fortalte mig en hel Mængde Ting om Nutidens Kvinder i Almindelighed og om mig selv i Særdeleshed, og jeg var alt for udmattet og kold og tørstig og sulten til i det hele taget at kunne svare ham. Endelig holdt Orkanen op. Kaptajnen vendte mig Ryggen og sagde over Skulderen: „Følg med!“ Saa førte han mig til Hovmesteren og sagde: „De kan gøre den Kahyt derovre i Stand til Dem selv, Frøken, og saa kan De forøvrigt hjælpe Hovmesteren der.“ Derefter kaldte han paa tredje Styrmand og befalede ham at flytte sine Sager ud af den Kahyt, jeg skulde have. Øjensynligt jagede jeg den stakkels Fyr ud af hans Hjem, ikke underligt, at han saa noget gnaven ud. Men næppe var

de to vrede Officerer forsvundet, før Hovmesteren brast i Latter og dansede af Sted efter en svingende Tallerken brændende varm Suppe og noget Smørrebrød, og medens jeg spiste og spiste, stod han lænet til Dørkarmen og saa nysgerrigt paa mig.

Senere blev jeg ført for en formelig Søret, hvor jeg meget højtideligt blev forhørt, og min Bekendelse blev ført til Bogs, inden jeg igen fik Lov at slippe ud til min Hovmester, der var en forfærdelig flink Fyr, som desværre bare ikke kunde tale Engelsk. Han var en lille elskværdig, ganske køn og yderst godmodig Finne, som aldrig i sit Liv havde kommanderet en Kvinde, og som næppe heller nogen Sinde lærer at gøre det. Ham og Kaptajnen blev jeg efterhaanden udmærkede Venner med, og det var med Sorg, jeg skiltes fra dem, da den Sørejse, jeg med saa meget Besvær var kommet ud paa, var forbi, og jeg derfor maatte tage Afsked med „Herzogin Cecilie“.

Jeanne Day.

KLAR TIL KAMP



Tyske Linieskibe har nylig været paa Skydeøvelser i Østersøen.

Tysk Krydser i København.

For første Gang i 25 Aar kom nylig en tysk Krydser paa officiel Visit til København. Ældre Københavnerne vil endnu huske de sagnomstraaede Dage i 1905, da Kejser Wilhelm besøgte os i Spidsen for den tyske Højsøflaade og spredte Glans og Herlighed omkring sig. Meget Vand er løbet i Stranden siden den Tid, men trods Krig og Revolution og Versailles-Traktat er Tyskland endnu i Stand til at bygge

Krigsskibe, der kan forbavse Verden. Den splinternye tyske Krydser „Köln“, som stod Havnen ind, er i enhver Henseende et Unikum indenfor moderne Krigsskibs-Bygning, og megen Spidsfindighed er anvendt paa at udnytte den forholdsvis ringe Tonnage til det yderste. Med sine 6000 Tons, der betegner Grænsen for, hvad Tyskland ifølge Versailles-Traktaten kan tillade sig, har Krydseren „Köln“ en Kampevne, der faar den til at rangere nogenlunde lige med Krydsere paa 10—12,000

Statsstøtte til Ophugning.

I England vil man nu forsøge det diamentralt modsatte af Statsstøtte til Skibsbygning, nemlig Tilskud til de Rederier, der lader deres gamle Tonnage hugge op. Man omgaas med

Planer om at hjælpe de Rederier, der bygger nye Skibe, mod at de til Gengæld ophugger gammel tilsvarende Tonnage, idet Staten skal være villig til at betale en Subvention paa 1 Million Pund Sterling for hver to Millioner Tons, der ophugges.



„Søfolkenes Hus“

Sømænd og Søfyrbødere indvier eget Hus i Esbjerg

Det, der længe har været en Drøm, er blevet til Virkelighed, idet Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund i Fællesskab har rejst deres egen Bygning i Esbjerg. Igennem flere Aar har Tanken været den at skabe en værdig Foreningsbygning for Forbundets Funktionærer i København og supplere dens Indretning med nødvendige Lokalteter for Medlemmerne, saaledes at der blev Adgang til gode, sunde og hyggelige Opholdslokaler, hvor den ledige Sømænd og Fyrbøder kunde tilbringe Tiden, naar han var i Land, ligesom det ogsaa var Tanken at gøre noget godt for saadanne Medlemmer, der efter et Livs anstrengende Gerning ikke kunde mere, og som der skulde nyde sit velfortjente Otium paa rimelige Vilkaar i den Del af Bygningen, der til dette Formaal kunde stilles til Disposition. Denne store Plans Realisation er det stedse Sømændenes Mening at føre igennem, og Sagen holdes saa varm, som Omstændighederne har tilladt, men der kræves selvfølgelig saa store Forarbejder for at naa til Muligheden af at kunne starte et saadant Foretagende, at der endnu vil hengaa nogen Tid, inden Sagen kan fremmes for Rejsningen af et Søfolkenes Hus i København.

Nu er der i Esbjerg By rejst en mindre, men smuk Ejendom, der som Afløsning for de derværende hidtidige Lokalteter maa siges at være en meget stor Forbedring. Selve Huset fremtræder som en smuk To-Etages Bygning af røde, haandstrøgne Sten, holdt i rene, lige Linier. Dets Beliggenhed er paa Hjørnet af Vesterhavsgade og Strandgade, hvorfra er Udsigt over Havnen og Havet med det skønne Fanø i Baggrunden. Husets Indretning er saare tiltalende, og der er sørget for alle rimelige sanitære og praktiske Anlæg. I Stue-Etagen findes et passende stort Opholdslokale for hyresøgende Medlemmer af begge Forbund. Der findes nydelige Egetræsborde med paalagt Linoleum og tilsvarende behagelige Stole. En Ventilator og et Højtaleranlæg sørger for henholdsvis frisk Luft og Underholdning. Hele Udstyret fra Gulv til Loft giver det et hyggeligt Præg, og sammen med den bløde Farvesammensætning, hvor den fornødne praktiske Sans har maattet øve sin Indflydelse, faar man Følelsen af den Velvære, vi gerne vilde skulde være tilstede baade i dette og de øvrige Rum indenfor Husets Mure. Til højre i den brede, af mønstrede Fliser belagte Entre findes Indgangen til Læseværelset, hvis Udstyrelse, der er ofret betydeligt paa. Øjet fanges straks af de nærmest hjemlige Omgivelser med lange Velourgardiner og Stores for Vin-

duerne. Møblerne bestaar af magelige Armstole, betrukket med uopskaaret Mekka, Bordene er beklædt med grønt Filt, og en stor Bogreol fylder hele den ene Væg. Heri er anbragt et Bibliotek af god Litteratur, skrevet af de forskellige anerkendte Forfattere, og der er specielt lagt Vægt paa en S sammensætning af Bøgerne, der sikkert falder i Smag med Medlemmernes Krav paa Lektüre. Midlerne til Anskaffelse

heraf er skænket af Dansk Dampskibsrederiforening.

Længere henne i Entreen ligger et mindre Kontor for Afdelingens Formand. Ogsaa dette er nyt monteret med fornødent Kontorinventar, og paa Væggen over Skrivebordet hænger et stort Billede af Skoleskibet „København“, malet og skænket som en Gave fra Fyrbøder Zacariassen.

Søndag den 28. September stod Bygningen færdig, og den officielle Indvielse blev foretaget Kl. 11 om Formiddagen. Nærværende var Formændene for Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund og sammes Byggeudvalg, Borgmester Mortensen, Kontorchef Larsen og Inspektør Funck Rasmussen fra D. F. D. S., Folketingsmand Bomholt, Arkitekt P. Larsen og samtlige Haandværksmestre, der har haft med Opførelsen af Huset at gøre, samt Pressen.

Formanden for Byggeudvalget, E. Jaobsen, redegjorde for Husets Tilblivelse og takkede hver især, der havde vist

Velvilje for Sagens Gennemførelse og udtrykte sin Tilfredshed med det Arbejde, Haandværkerne og Arbejderne havde udført. Efter en Rundgang i Huset, hvor alle Lokalteter og Enkeltheder blev beset, samledes de tilstedeværende i Opholdsstuen, hvor Formanden ved et Glas Vin erklærede „Søfolkenes Hus“ for indviet. I en lille Tale lykønskede Borgmesteren med Huset, som han fandt var en tiltalende Bygning baade udvendig og indvendig, og vi har den Tro, at hans Ord ikke var Ord alene, men hans oprigtige Mening. Endvidere talte Folketingsmand Bomholdt, der udtrykte Glæde over de nye Maal. Fagforeningerne her havde sat sig, og selv om han ikke vilde Fred og Samarbejde for enhver Pris, var det dog et glædeligt Tidens Tegn, naar Søfolkene til Rejsningen af deres eget Hus havde mødt saa megen Velvilje og Bistand fra andre Kredse.

Husets officielle Indvielse besejledes med et af Borgmesteren udbragt kraftigt Leve for „Søfolkenes Hus“.

Om Eftermiddagen Kl. 2 blev Dørene aabnede for Medlemmerne og deres Paarørende, der i et meget stort Antal indfandt sig for at bese Lokalteterne. Cirka 600 Damer og Herrer blev forevist og forklaret Formaalet med Husets Indretning.



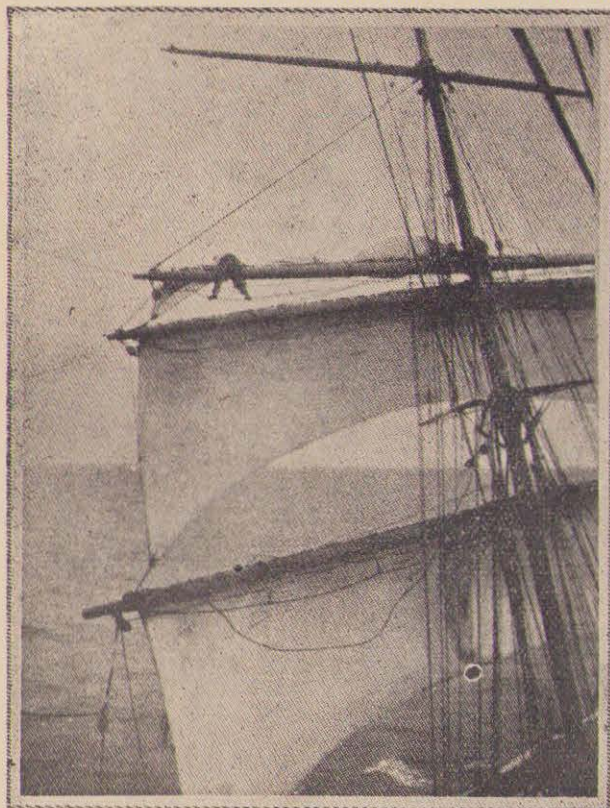
„Søfolkenes Hus“ i Esbjerg.



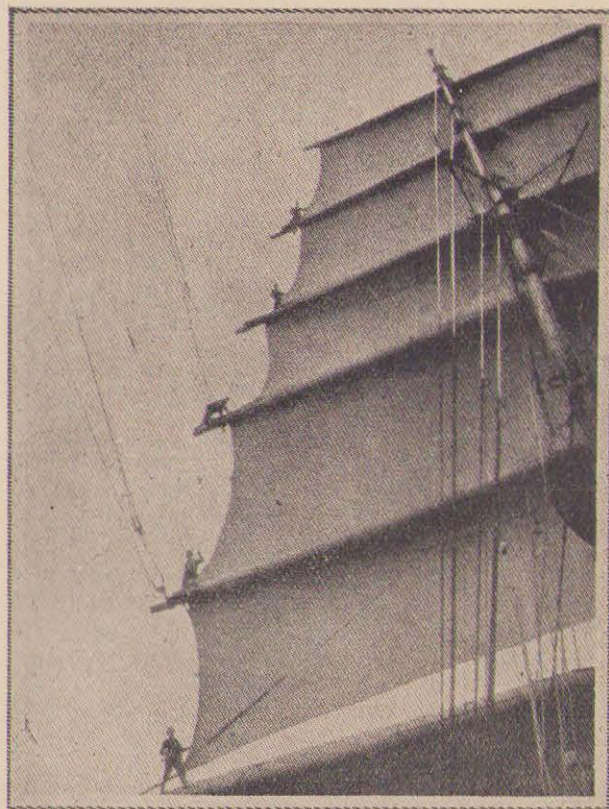
WINDJAMMEREN

Det stolte Drama om Vindjammerne er nu blevet filmet af Englænderne, inden Dampen og Olien fuldstændig udrykker de ædle, gamle Skibe. Filmen er optaget af to unge Journalister om Bord paa den fuldriggede Sejler „Grace Har-

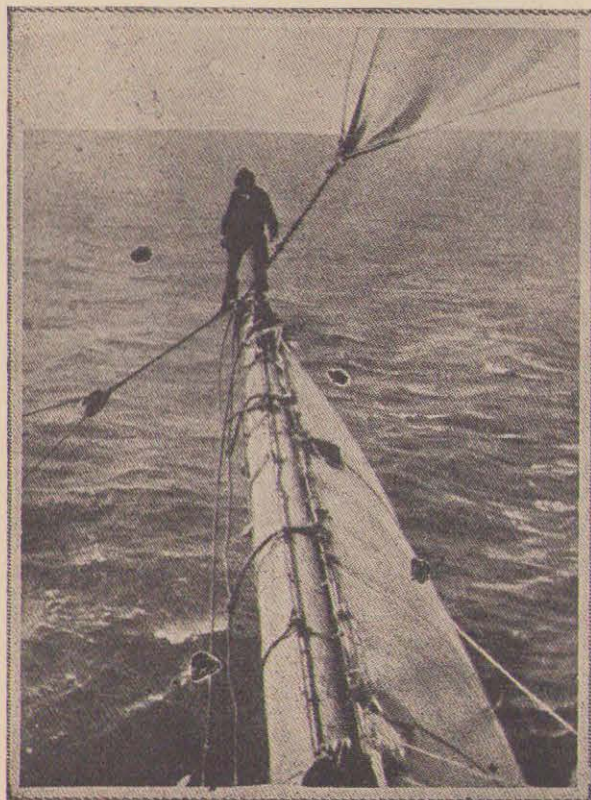
war“ paa en Tur fra England til Queenstown via Cape Horn. Den ene faldt ned undervejs og slog sig ihjel. Den anden fuldførte Filmen, som nu vises i London. Her bringer vi fire Billeder fra den smukke Film om Windjammerens sidste Saga.



Hvad en Landkrabbe aldrig vil kunne gøre.



Alle fem Mand oppe.



En farlig Stilling.



Fotografen var bundet til Masten, da han tog Billedet.

Et Spring ud i den evige Glemsel

PASSAGERDAMPEREN, som John Groom stod paa, sank hurtigt. Dækket skraanede allerede tyve eller tredive Grader, og hans Ben maatte rette sig efter Hældningen. Mænd, der selv følte den knugende Dødsangst, som slapper alle Ledemod, forårsager Mavesmerter og tilsidst lammer Hjernen, forsøgte at hævde, at der ikke var nogen virkelig Fare, og at alle vilde blive reddede. Groom iagttog deres Ansigter, deres Øjne, deres Hænder. Nogle blev vejede og fundne for lette, andre blev vejede og fundne fuldvægtige, alt efter deres Natur. Kvinderne opførte sig enten udmærket eller skrækkeligt og hyklede kun sjældent Ro som Mændene. De var enten tavse, lydige og snarraadige, eller ogsaa skreg de hysterisk op.

Derpaa betragtede han Officererne. Deres Stilling var i Grunden lettere. Det var dem, der gav Ordre. Deres Ansvar var stort, men det gav dem Styrke. De derimod, der hverken skulde adlyde hurtigt og bestemt eller give Ordre lige saa hurtigt og bestemt — ja, det var dem, der kaldte Smilet frem paa Grooms Læber. Han selv var fredløs og forstødt, og de var i den Henseende langt hævet over ham — men dog syntes de ham foragtelige, som han stod der, ubevægelig og ligegyldig, med fast Haand og koldt, haardt Blik.

Skibet sank hurtigt — paa dybt Vand og uden Land i Sigte. Søen var rolig. Allerede var adskillige Baade, fulde af Mennesker, roede bort. For saa vidt som det at komme bort i en aaben Baad kunde kaldes Redning, saa var i hvert Fald alle Kvinderne og Børnene reddede. Mændene derimod var nu ved at gøre den Opdagelse, at der ikke var Redningsbælter nok til dem alle. Næst efter en Plads i en Baad var et Redningsbælte det attraaværdigste. Men hvis man heller ikke fik det, var der for den, der ikke kunde svømme, kun tilbage at synke, fægte med de bare Hænder, anstrenge sig, snappe efter Vejret, sluge Vand — kæmpe en frygtelig Kamp med hver Nerve og hver Muskel spændt, — og saa dø!

Selv den sløveste Aand kan blive opfindsom, naar den stilles over for en saa skrækkelig og truende Fare.

Der sad en Mand paa en Bænk med Ryggen til Groom og Ansigtet mod Havet. Han vedblev at stirre ned paa det skraanende Dæk og holdt en Revolver i de skælvende Hænder. Groom anslog ham til at være en meget velhavende Mand, idet han betragtede hans velnærede Skikkelse og tykke Hals. Ved at kikke over Skulderen paa ham opdagede han,

hvad det var, de rystende Hænder famlede med. — „En Kugle — det er hurtigere!“ mumlede Manden. „En Kugle — det er hurtigere! Saadan en paa det rette Sted, — hvis jeg bare kunde holde min Haand stille og fast og rolig! Jeg maa! Jeg maa! Jeg kan ikke ligge der og kæmpe i Vandet. Jeg maa gøre det — hurtigt! Aa, hvorfor kan jeg dog ikke holde Haanden stille?“ — Den stakkels Mand udtalte sine angst-

fulde Tanker højt. Han blev ved med at snakke ustandseligt og hørte aabenbart ikke sin egen Stemme.

„En Kugle — det er hurtigere — bare en Kugle paa det rette Sted!“

Men hans Hænder vilde ikke adlyde hans Vilje. Han kunde simpelt hen ikke holde dem stille, skønt han forsøgte derpaa. „Det var ligefrem en Slags Lammelse.

„Giv mig den Revolver!“

Groom sagde dette i en bestemt Tone.

Hans Stemme havde en Klang som Staal.

Den anden saa op, idet Dødsangsten et Øjeblik veg for den højeste Overraskelse. Hans Ansigt var ikke ganske ukendt for Groom; dets Farve havde aldrig været særlig frisk, nu var det askegraat.

„De! Hvem er De, som taler til mig i den Tone? De, en Straffefange, en ...“

Han stammede — kunde hverken beherske sin Tunge eller sine Læber.

„Giv mig den — hvis De ikke vil have, at jeg selv skal tage den!“

„Forbandede Slyngel! Hvad v-v-vedkommer mit L-l-liv Dem?“

Men han adlød alligevel.

„Ikke Spor,“ svarede Groom og tog Revolveren ud af den andens skælvende, slappe Haand.

Hans Blik var ikke længer fæstnet paa den Mand, der ikke kunde beslutte sig til at dø, og hvis Revolver kom ham saa udmærket tilpas. Det var rettet mod en uhyggelig Gruppe af fortvivlede Mennesker, som flokkedes om en Baad, der var ved at blive sat i Vandet.

Han løb derhen med Revolveren i Haanden.

„Plads for denne unge Pige!“ raabte han.

Lige i Udkanten af Skaren, der kæmpede, brødes og sloges — idet den stærke brutalt og uden Barmhjertighed skød den svage til Side, medens den listige atter overvandt den stærke, stod nemlig en ung Pige. — Groom løb hen til hende og tog hende paa sine Arme. Han var en stærk Mand, og skønt



Groom løb hen til Baaden med Revolveren i Haanden. „Plads for denne unge Pige,“ raabte han.



hun var en omtrent tyveaarig, fuldvoksen Kvinde, trykkede han hende tæt op til sig med højre Arm uden mindste Besvær, medens han i den anden Haand holdt den hævede Revolver.

„Plads for denne Dame!“ gentog han hurtigt i en kommanderende Tone.

Men ingen lod til at ville flytte sig.

Uden at betænke sig et Øjeblik affyrede han et Skud over Hovederne paa Mængden, og i det samme var alles Blikke rettede mod ham

„Gør Plads!“ raabte han igen.

Denne Gang blev han adlydt.

Lige ved sit Øre hørte han den unge Piges sagte Stemme.

„De!“ hviskede hun. „De — og ingen af de andre!“

„Ja,“ svarede han. „Jeg!“

Og i eet eneste Sekund bøjede han Hovedet og saa hende lige ind i Øjnene — saa saaledes, som det ene Menneske kan se det andet i Øjnene med Besiddelsens Ret.

Og hun gav ham denne Ret. Han vidste det.

„Jeg vil redde Deres Liv,“ sagde han hurtigt. „Forhold Dem ganske stille!“

Han banede sig Vej gennem Mængden, der knurrede, men dog veg til Side, og et Øjeblik efter lykkedes det ham at lange hende ned i Baaden.

Hun slap ham modstræbende.

„Nej!“ sagde hun. „De skal med!“

Med begge Hænder klamrede hun sig til hans Jakke.

„Det er umuligt,“ svarede han. „Farvel!“

Men nu greb hun fat i hans ene Haand, som han med Magt maatte rive løs.

„Tag Hænderne væk!“ sagde han barsk. „Det er *Dem*, jeg vil redde — ikke mig selv. *Jeg* bryder mig ikke om det.“

Alt, hvad de havde oplevet sammen i den korte Tid, de havde kendt hinanden, gik igennem begges Hjernes som et Lyn: hvorledes han, der fik tilstaaet en ubegrænset Frihed om Bord paa Skibet, havde følt sig tiltrukket af hende mellem alle de mange andre Passagerer; hvorledes han havde fortalt hende hele Sandheden om sig selv; men tillige, hvorledes han, i Modsætning til de fleste andre Mænd, aldrig havde følt Kærligheden til hende og aldrig vist hende den svageste Antydning deraf.

„Jeg skal aldrig glemme — aldrig,“ sagde hun, „at jeg skylder Dem mit Liv!“

Det var det hele.

I næste Sekund sad hun i Baaden med det bløge Ansigt ret op imod ham og forsøgte at smile.

Han, der var en god Menneskekender, vidste, at han havde reddet et Menneskeliv, der vilde faa Betydning her i Verden længe efter, at han selv havde forladt dette Liv.

Han vendte hurtigt Blikket bort — han stolede ikke rigtigt paa sig selv. Saa albuede han sig Vej tilbage gennem Mængden, gik atter hen til det stakkels Vrag, hvis Revolver han havde taget, og rakte ham den.

„Nu kan De gøre, som De selv vil,“ sagde han. „Jeg har ikke Brug for Deres Skylder længer.“

Saa vendte han ham Ryggen og søgte hen til et Stykke af Dækket, hvor han kunde være alene.

Det var ikke vanskeligt for ham at finde et saadant Sted. Han skulde bare gaa hen, hvor der ingen Redningsbælter og ingen Redningsbaad var, og hvor de tomme Davider viste, at Baadene allerede var hejsede ned.

Det var altsaa ikke vanskeligt at opnaa sin Hensigt, naar man ønskede at være alene — helt alene — alene for bestandig.

John Groom gik agterud ad det skraanende Dæk, svang

sig over Skanseklædningen og stod der og stirrede ned paa den ene af Skruerne, der nu paa Grund af Skibets Stilling delvis ragede op over Vandet og i rasende Fart piskede Havet til Skum. I nogle Minutter iagttog han dette hensigtsløse Forbrug af Kraft hos det dødsdømte Skib, der nu laa i de sidste Trækninger; derpaa svang han sig igen ind paa det aabne Dæk og gik forsigtigt op ad de skraa Planker til den øverste Del af Skibssiden, der som en stejl, sort Klippe ragede op af Vandet. Dette laa blankt og roligt og plettedes kun af Skummet fra den hvirvlende Skruer.

Pludselig følte han en Haand paa sin Skulder — en fast Haand, der ikke taalte Modsigelse.

„Jeg har set efter Dem. Hvor har De været henne?“

Stemmen var alvorlig — og mere end det. Den var næsten raa og brutal i sin Alvor. Groom lagde Mærke dertil med en vis Fornøjelse. Hans Vogter, Scotland Yard-Manden, der havde modtaget ham fra det sydafrikanske Politi, havde altid været behersket og rolig i sin Optræden. Groom havde lagt Mærke til, at den anden bestræbte sig for at skjule sin sørgelige Profession under en Maske af Høflighed, næsten Servilitet. Men nu viste han sig pludselig i sin sande Skikkelse. Selvfølgelig var han bange; men han gjorde sig Umage for at skjule sin Angst paa samme Maade, som naar han var høflig og behersket for at skjule, at han var Politimand.

„Hvorfor spørger De om det?“ svarede Groom uanfægtet. „Hvad Betydning har det — nu?“

Han pegede paa det synkende Skib.

„Det har Betydning for mig, — fordi jeg har Ansvar for Dem. Jeg er sat til at passe paa Dem. Kom nu med! Jeg har faaet en Plads til Dem i den sidste Baad. Jeg har paa taget mig at overgive Dem til Øvrigheden i England, og det vil jeg ogsaa gøre. Kom nu! Spild ikke Tiden!“

Hans ivrige Tonefald var efterhaanden gaet over til næsten at blive bønligt. Men Groom rørte sig ikke af Pletten.

„Hvad var det, De sagde om en reserveret og nummereret Plads i den sidste Baad?“ spurgte han i en langsom og rolig Tone.

„Vær nu ikke tvær! Gør, som jeg siger — ingen Vrøvl!“

„Tal Sandhed og lyv ikke,“ sagde Groom. „De véd jo meget godt selv, at De ikke har faaet nogen Plads til mig i den sidste Baad. De maa være glad, hvis De kan redde Deres eget Liv — uden at tænke paa mig.“

„Kommer De saa? Husk, at jeg er bevæbnet!“

Politimanden stak Haanden i Lommen.

Det være nu Alvor eller ikke — sandsynligvis var det ikke Alvor —, for Groom kom det ud paa eet.

„Jeg er ganske ligeglad, om jeg bliver skudt eller drukner,“ sagde han med en Skuldertrækning. „Jeg ønsker blot at dø i Ensomhed — derfor kommer jeg ikke. Jeg vil gaa ned med Skibet. Det er en god Maade at dø paa for mig. Jeg har taget min Beslutning. Hvad Deres Revolver angaar, saa vil De faa bedre Brug for den, hvis De vil tilkæmpe Dem en Plads i den sidste Baad. — Aa, lad nu være med at staa og stirre saadan paa mig med aaben Mund! Jeg har jo ingen Ting at leve for. Det véd De lige saa godt som jeg. Red Dem selv og bryd Dem ikke om mig! De har behandlet mig rigtig pænt, siden vi forlod Cap, og jeg er Dem taknemlig for det, maa De vide. Her er mit Ur. Tag det som en Erindring! Det er et rigtig godt Ur — saa godt, som man overhovedet kan købe det for Penge. Nu har jeg ikke mere Brug for det. Jeg gaar nu ind i Evigheden — i den evige Glemsel!“

Groom talte hurtigt, men let og naturligt, saaledes som man gør, naar man har gjort op med sit Liv, uden at Døden, som man staar Ansigt til Ansigt med, indgyder Rædsel.



„De vil altsaa begaa Selvmord?“

„Ja, og det samme gør De, hvis De ikke skynder Dem at redde Deres Liv. Tænk dog paa Dem selv, Mand! De aner ikke, hvor glad jeg er ved at dø. Lad dem, der har noget at leve for, se at redde sig — ikke jeg!“

„Ja, men jeg er ansvarlig for Dem,“ sagde den pligt-opfyldende Politimand.

„Tal nu ikke saa taabeligt! De har Kone og Børn at leve for — jeg har ingen, — husk det! Red Dem selv, hører De! Betragt mig som — som det, jeg snart skal være — en af de druknede. — Naa, spild nu ikke Tiden længere, Mr. Jenkins. Gaa.“

Nu var det Grooms Tur til at kommandere.

„Jeg har ikke Lov til at lade Dem — begaa Selvmord.“

„Ingen Udflugter, Mr. Jenkins! Pas paa! Der er ingen Tid at spille!“

„Hvis jeg bliver reddet, vil jeg rapportere, at De gik ned med Skibet. Og jeg vil omtale Dem godt.“

„Jeg er lige glad.“

„Jeg vil tænke godt om Dem.“

„Det er noget andet — det takker jeg Dem for! — De ser mig altsaa aldrig mere. — Farvel!“

Han nikkede, drejede sig om paa Hælen og gik.

Lidt efter saa han sig tilbage over Skulderen.

Jenkins var borte.

En Følelse af uendelig Lettelse paakom ham. I de sidste Minutter af sit Liv vilde han være fri — absolut fri! Han vidste ikke, hvor længe han havde tilbage. Enden maatte jo komme snart. Det skraa Dæk viste det. Kedlerne vilde eksplodere, og det stolte Skib gaa til Bunds. Det vilde synke pludseligt, danne en stor Malstrøm paa det rolige Hav, som straks igen vilde lukke sig, slugende alt og sugende med sig baade gode og onde, stærke og svage. Den Baad, der endnu ikke var kommet i tilstrækkelig Afstand, vilde komme i Fare ved den frygtelige Hvirvel. Det vilde ske i et Nu. Men for Groom var det ligegyldigt, om det skete langsomt eller hurtigt. Han var alene og fri, han, som var blevet fanget og nu vilde blive foragtet af alle sine Venner og Bekendte uden den fjerneste Udsigt til nogensinde at kunne komme om paa Livets Solside igen.

En jublende Følelse gik igennem ham — en Følelse af fuldstændig Tilfredshed. Han tog sit Cigaretetui frem og tændte sig en Cigaret. Han var alene og fri! Meget snart vilde han blive befriet for Byrden af at leve i en Verden, der ikke længere havde nogen som helst Tillokkelse for ham. Han var ikke bange for at dø — absolut ikke! Han var glad.

Skibet sank forresten ikke saa hurtigt endda efter alt at dømmes. Eller var det snarere saadan, at hvert Minut med Udsigt til den store Katastrofe syntes umaadelig langt? Groom saa paa sin Cigaret. Han stod paa et skjult Sted, som han havde opsøgt sig — ikke for at det skulde beskytte ham mod Elementerne, men fordi han ikke ønskede at se andet end Havet og Himlen foran sig og selv ikke blive set. Cigaretten var næsten hel endnu, kun omtrent en Fjerdedel af den var røget. Det var tydeligt, at han tænkte meget hurtigt, som om hans Hjerne havde tabt al Kontrol med Tiden og arbejdede uhindret af den.

John Grooms Liv havde ikke været en slet, ond og fordærvet Mands Liv. Han havde været et sundt, lykkeligt Barn, en flink Dreng i Skolen, en dygtig Assistent i sin Bank, dygtigere end Gennemsnittet; flink til alle Legemsøvelser, en høj, velvoksen, kraftig Skikkelse. Han havde giftet sig med den smukkeste Pige i hans Forstads-Tennisklub. Han var umaadelig forelsket i hende, og hun gengældte hans Kærlighed. Han havde været i den syvende Himmel.

Hvor havde Mildred dog været bedaarende dengang! Og hvor smuk var hun ikke! Hun ønskede sig det bedste af alt, og han gav hende det. Hun tog det for givet, at hun fortjente det smukkeste og dyreste af alt, hvad der var smukt og dyrt, og det var hans Bestilling at forsyne hende dermed. Han gjorde det — og var altid i dyb Gæld.

Det var derfor, han faldt. Han forgreb sig paa Bankens Penge — for at hun kunde faa de smukkeste og kostbareste Klæder. Hun ønskede at rejse til et Badested. Han rejste til et saadant med hende. Hun ønskede at komme paa mange Baller, og han sørgede for, at hun fik sit Ønske opfyldt. Og paa samme Tid — lige før han nedlod sig til at begaa Forbrydelsen — var hun ham utro. Nu vidste han det.

Han mindedes de Dage, da de begyndte at have Mistanke til ham i Banken. Han mindedes den Aften, da han vidste, at han var opdaget. Han mindedes sin hastige Gang hjem. Han havde kun en Time eller saa at afse. Han fortalte hende det hele. Han bad hende om at flygte med ham — at dele hans Udlændighed.

„Nej,“ sagde hun; „de kan jo ikke gøre mig noget!“

Hendes forfærdelige Egenkærlighed stod pludselig klar for ham. Han havde aldrig faaet Øje paa den før. Han forstod nu — for sent —, at han havde ødelagt sit Liv for en Kvindes Skyld, der var lige saa uværdig, som hun var smuk.

Han havde haft Held med sin Flugt — var lykkeligt naaet Kapstaden og havde opholdt sig der det meste af et Aar, inden han blev opsporet og arresteret.

Nu var han paa Vej hjem til England — til Forbedringshuset.

„Nej, det er jeg ikke!“

Han smilede, medens han stod der, rygende sin Cigaret.

Han havde altid elsket Havet. Det var hans Ven nu — hans gode Ven — den Vej, ad hvilken han skulde forlade Livet — den rette Vej for en Mand, der intet havde at leve for mere.

I et flygtigt Sekund kom han til at tænke paa den unge Pige, hvis Liv han havde reddet, og som aldrig, saa længe hun levede, vilde glemme, at hun skyldte ham sit Liv.

Hun, der vilde have været overladt til sin Skæbne, hvis han ikke havde været — hvor var hun dog forskellig fra den unge Pige, han havde giftet sig med!

Han mindedes nu tydeligt de Gange, han havde mødt hende og talt alene med hende. I Begyndelsen var der kun blevet tilstaaet ham meget lidt Frihed, og han havde aldrig haft Lejlighed til at være alene. Men efterhaanden blev han mere og mere overladt til sig selv, især om Aftenen. Han havde da mødt hende, naar hun ogsaa spadserede ene omkring. Hun var glad ved at have nogen at tale med. De sad saa ved hinandens Side flere Timer eller stod, lænede til Rælingen, og iagttog Havet. De talte om mange forskellige Ting, løst og fast imellem hinanden — ogsaa om sig selv.

Han var glad ved at have fortalt hende om sig selv, den usminkede Sandhed. Det var ogsaa det mest korrekte. Han havde aldrig følt Kærlighed til hende — og dog — —

Og han, som engang troede, at Lykken bestod i at være gift med Mildred!

Han lo — og holdt saa med Magt disse Tanker tilbage. Det er ikke rigtigt at nære bitre Tanker, — især naar man skal til at dø.

Pludselig forlod han sit Tilflugtssted og gik helt ud til Boven af Skibet. Ikke alene hældede Dækket nu mere end før, men han mærkede ogsaa, at han gik op ad Bakke. Altsaa vilde Skibet gaa ned med Agterenden forrest. Enden var nær.

Han stod nu — helt alene — lige ude ved Boven.

Og i dette Øjeblik grebes han af en ganske besynderlig



Idé. Han vilde gaa til sin Død — nøgen. Hurtigt og uden at gøre een eneste overflødig Bevægelse afførte han sig alle sine Klæder.

Nu stod han der, rank, stolt og smilende.

Det friske salte Vand omfavnede ham med sit Skumprøjt. Hans elskede Hav vinkede ad ham. Hans ødelagte og forspildte Liv laa bag ved ham. Ind i den evige Glemsel vilde han gaa, men et eller andet Sted i Evigheden vilde han sikkert finde Gud, og for Gud vilde han ikke være bange, thi aldrig i sit Liv havde han været lav eller simpel, og nu i Døden opførte han sig ogsaa som en brav Mand.

Han strakte begge Armene ud og foldede Hænderne. Hele hans Skikkelse lyste af forventningsfuld Glæde.

Han bøjede sig lidt forover, stødte fra og gled som en Lysstraale ned i Evighedens Bad. En ubetydelig Hvirvel, nogle faa Ringe paa Overfladen, og Havet laa roligt igen som før.

Et Øjeblik efter sank Skibet med Agterenden først ned i det umaadelige Dyb, hvor John Groom var gaaet i Forvejen — og med Skibet næsten hundrede Mennesker, saaledes som det omhyggeligt blev berettet i Alverdens Aviser nogle faa Dage efter.

Fem Aar er gaaede — fem Aar, i hvilke Krigen rasede i Europa, medens Joyce Grierson, den unge Pige, som John Groom reddede fra det synkende Skib, gjorde Tjeneste som Røde-Kors Søster ved Fronten i Flandern og i Frankrig.

De fem Aar var gaaet hurtigt for Joyce, fordi hun havde oplevet saa meget. Hun havde set Menneskene fra deres bedste og fra deres værste Side; men hendes Blik var lige roligt — kun hendes Mund havde maaske faaet en lidt mere bestemt Linie, end den egentlig skulde. Men hun smilede ofte, og hendes Bekendte undrede sig over, at hun afslog flere udmærkede Ægteskabstilbud.

Hun var vendt tilbage til Sydafrika, ikke fordi hun var nødt til det, men af frit Valg. Hun havde ingen Forældre, og med Undtagelse af nogle fjerne Slægtninge i Rhodesia stod hun helt alene i Verden. Men hun kunde tjene sit Brød lige saa godt i Kapstaden som i England, og hun foretrak Livet i Kolonierne frem for det i Moderlandet.

Hun brød sig aldeles ikke om at gifte sig. Det er saaledes med mange Kvinder, at de kun formaar at give deres Hjerte til een Mand, til een eneste Mand, i hele deres Liv. Ingen vidste af det, men Joyce havde givet sit Hjerte bort. Hun havde givet det til John Groom.

Og han var i Live. Hun vidste ikke, hvor han var. Hun vidste i det hele taget ingenting — kun det ene, at han var i Live. Under hele Krigen havde hun ikke tvivlet om, at han

var død. Men umiddelbart efter, at hun var kommet til Kapstaden, havde hun gjort sin store Opdagelse.

En skønne Dag stod der et Avertissement i *Cape Times* saalydende:

„The City and Suburban Bank anerkender Modtagelsen af den Sum femten Hundrede Pund, indbetalt af John Groom. Alle Bankens Fordringer paa bemeldte John Groom annulleres hermed.“

Det var det hele. Men det var nok. Det Instinkt, der havde ladet hende forblive tro mod den Mand, hun skyldte sit Liv, var blevet retfærdiggjort.

Det samme Avertissement stod ogsaa i de londonske Aviser.

Det blev læst i *Times* af Mildred Ponsoby, der engang havde heddet Mildred Groom. Hun sad ved sin Mands Side paa Verandaen i Kurhuset „Casino“ i Ostende, læsende sine Aviser, idet hun skyggede over dem med sin Parasol.

Tiden havde ikke handlet varsomt med Mildred. Hun var blevet meget svar. Men hun var blevet godt gift — med en Mand, hvem hun ydede alt, hvad han forlangte af en Kvinde, og af hvem hun fik det, hun hovedsagelig forlangte af en Mand: en velfyldt Pengepung. Det var et værdigt Ægtepar. Og Ponsoby var ikke gaaet ud af Krigen med Tab — tværtimod.

Pludselig sænkede nu Mildred sin Parasol. Hun slog den sammen med et skarpt Knæk og saa paa sin Mand. Sandsynligvis var han slet ikke hendes Mand længere. Skulde hun



„Jeg véd alting! Det er derfor, jeg er kommet,“ sagde Joyce.

fortælle ham det? Aa jo, han vilde ellers rimeligvis selv opdage det. For Øjeblikket var han optaget af at betragte de badende. Det var Højvande, og de badende var derfor ganske tæt ved Verandaen.

„Min Skat,“ sagde hun; „se her!“

Med en juvelbesat Finger paa den fede Haand pegede hun paa Avertissementet, der var indrykket af the City and Suburban Bank.

Han læste det.

„Saa har han altsaa haft Held med sig,“ sagde han.

„Saa er han altsaa i Live,“ fastslog hun.

„Han er Pokker, er han!“ udbrød Gematen.

„Og vi to er ikke rigtigt gifte!“

„Du mener altsaa, at det er Bigami for dit Vedkommende?“

„Akkurat. Det er yderst kedsommeligt!“

„Vel! Men han var jo paa Listen over dem, der druknede. Du viste mig den.“

„Ja, det gjorde jeg. Men hvad skal vi nu gøre?“

Han kneb de smaa Øjne sammen.



„Ingenting,“ sagde han.

Han var en snu Mand. Hans Hustru var ham tilpas; han havde i Sinde at beholde hende.

„Der er ingen lovformelige Beviser for, at han er i Live,“ sagde han, „hvorimod der er lovformeligt Bevis for, at han er død. Sandsynligvis har Banken modtaget Pengene uden nogen Adresse. Han behøver aldeles ikke at komme tilbage igen.“

„Hvor smart Du dog er!“ sagde Mildred. — „Stakkels John!“

Hun var beroliget og drog et dybt Lettelsens Suk. Hendes komfortable Liv vilde ikke blive forstyrret — saa længe hun passede paa sig selv, hvilket det var hendes bestemte Hensigt at gøre.

„Bestil en Cocktail til mig, min Skat,“ sagde hun, og han adlød.

„Lad os saa se at glemme den Person,“ sagde Ponsonby. Mildred nikkede.

Hun var mere end villig dertil.

Men et eller andet Sted i Verden levede altsaa John Groom — og han havde haft Held med sig og tjent Penge.

Og nede i Sydafrika, i Kapstaden, var der en Kvinde, som vedblev at sige til sig selv, at den Mand, hvem hun skyldte sit Liv, ikke var død. Han havde reddet hendes Liv, og hun vidste med sig selv, at hun, i det Øjeblik hun forlod det synkende Skib, ved sit Blik havde røbet for ham, hvilke Følelser han havde vakt i hende, og at hun for evig var hans.

Imidlertid levede John Groom i Nigeria. Han havde haft Held med sig og var begyndt et nyt Liv. Han var kendt og agtet af alle og fandt ingen Anledning til at skjule, at han var i Live. Hvordan han var kommet op til Overfladen af Havet efter sin uhyre Dukkert, vidste han næppe selv — men det var sket. Han havde fra en sikker Afstand set Skibet gaa til Bunds. Han vidste nu, at han vilde blive indregistreret som død, og der paakom ham i det samme en brændende Lyst til at leve. Der, i Havet, som han elskede saa højt, følte han med ét, at han var fri, nyfødt. Hele hans Fortid var udslettet. Han ejede intet, ikke een eneste materiel Ting, der knyttede ham til hans gamle Liv, — ingen Klæder, ingen Papirer, intet.

Han begyndte at svømme, og han var en god Svømmer. Den stærke Bevægelse gav ham hans Energi tilbage. Naar han blev træt, lagde han sig om paa Ryggen og flød, og han vedblev dermed i Timevis, skiftevis svømmende og flydende.

Til sidst, da Morgenen brød frem, blev han i stærkt udmattet Tilstand optaget af en belgisk Lastdamper paa Vej til Congo.

I mere end et Døgn var han omtrent bevidstløs, og da han var kommet til Kræfter igen, begyndte han at gøre sig nyttig. Dette blev altsaa Begyndelsen paa hans nye Liv, og efter at han havde ombyttet dette Skib med et andet, befandt han sig efter en Maanedes Forløb paa Kysten af Nigeria.

Her havde han straks Lykken med sig.

Og dog var hans Liv tomt.

Han havde begyndt et nyt Liv, men i dette nye Liv savnede han altid én fra det gamle — én, der vidste alt om ham fra gamle Dage.

Efter at han gennem Banken havde betalt sin Æresgæld, begyndte han at indbetale flere Penge i Banken — men uden noget Formaal. Han smilede, naar han gjorde det — hans Penge vilde jo aldrig komme nogen tilgode.

Da han nu ikke havde noget bedre at gøre, begyndte han gennem Sagførere og Agenter at forhøre sig om, hvorvidt Joyce Grierson endnu var i Live. Og samtidig overdrog han et Detektiv-Bureau i London at faa oplyst, hvad der var blevet af Mildred. Han erfarede da, at hun havde giftet sig igen umiddelbart efter hans Død. Dette fik han hurtigt at vide; men med den anden Ting gik det ikke saa let.

Endelig, en sen Aftenstund, skete Miraklet, som gjorde hans nye Liv helt og fuldkomment.

Han sad og røg paa sin Veranda.

Han hørte ikke Joyce Griersons Fodtrin. Hun kom bagfra, stod pludselig ved hans Side og lagde Haanden paa hans Skulder.

Han studsede. Intet menneskeligt Væsen i hele Verden havde Ret til at berøre ham paa denne Maade. Det var næsten som et Kærtegn. Og han havde jo kun Tjenestefolk om sig.

Han sprang op.

„Jeg tænkte, De savnede mig,“ sagde hun ganske ligefremt og naturligt.

„Hvorledes — hvad — —“

Han stammede i det og tav saa.

„De søgte at finde mig — det hele er saa let at forklare. Et Avertissement — et Oplysningsbureau — —“

„Jeg vilde have at vide, om De levede endnu.“

„Det gør jeg,“ svarede hun smilende.

„Og De er fri?“

„Ja. Og De?“

„Min Hustru lever. Hun har giftet sig igen. Men jeg er død — som De véd.“

Hendes Læber bævede.

„Jeg véd alting. Det er derfor, jeg er kommet.“

Her svigtede Stemmen hende, og han tog hende i sine Arme. Nu først begyndte hans nye Liv — helt og fuldt.

Skibsdrengen Lars Peter

Af Eugen Danner

*Lars Petter er Mandfolk blandt Mænd
og raskeste Gut paa et Dæk.
Han slider sig barkedede Hænder,
og tit er han temmelig fræk.*

*Han „skyder“ med Havnens Tøse
og danser saa frygtelig flot.
Paa Skjæftet er Næverne løse,
han bokser umaadelig godt.*

*Og Landkrabbeskaren er Skive
for hele Lars Petters Foragt.
De Fyre, som hjemme kan drive,
mens han i en Stormnat staar Vagt.*

*Men stundom hans Skib kaster Anker
i Petermands By, Helsingør.
Saa gaar han til Hjemmet og banker
saa underligt tyst paa dets Dør.*

*Snart staar han saa atter i Stuen
og føler i Øjet lidt vaadt
og drejer og drejer paa Huen
og glemmer at optræde flot.*

*Han er kun en Dreng derhjemme
og glad for at være i Land,
og ønsker, ej Mor vil glemme
at kysse sin femtenaars „Mand“.*



Den blaa Diamant

Søndag den 14. April 1912.

UDEN at agte paa den graa Taage til venstre og højre gennemskærer Oceankampen de blaa Bølger i Nordatlanten. Uhrværket i Loggen, som danser i det hvirlvende Køl vand, viser 23 Knob. Utrætteligt slaar de store Propeller deres Takt, en let Brise rasler med Tovværket, omkring Skorstenene sukker og skriger Maagerne, det er de druknede Sømænds Sjæle, der er genopstandne, og som hvide Fugle kredser om Damperen. De store Bølger synger den evige vemodige Sang, der er Verdenshavets egen, det Hav, der som en god Moder hver eneste Dag giver Millioner af Mennesker Føden, men somme-tider i vild Bersærker gang skaanselsløst kræver sine Ofre. Trods den allerede varme Foraarsol stiger der Frosttaager op af Havet, for „Titanic“ har naaet det Sted, hvor den kolde, nordlige Labradorstrøm drejer mod Vest. Oceanampere ns Kurs er noget nordligere end den sædvanlige Kurs for Oceankæmperne paa Ruten Liverpool—New York. Grunden er, at man vil benytte Labradorstrømmens Fart til at forøge Skibets Egenhastighed og undgaa den modvirkende Golf.

Det er 65.000-Tonnerens første Oceanflugt, og Kampen mellem Morgans Højsøstrust og Cunard-Linien er paa sit højeste, siden „Mauretania“ har erobret det blaa Baand som den hurtigste Oceanflyver.

Paa Kommandobroen staar White-Stars Generaldirektør Bruce Ismay. Tilfreds indaander han den friske Søluft.

„Denne Gang bliver det,“ erklærer han fornøjet.

Kaptajn Smith har allerede een Gang som Fører af Søsterskibet „Olympic“ hjembragt Hæderstegnet. Selskabet ejer nu Verdens to største Skibe; men den gamle John Pierpont Morgan, Guden med den store Næse, vil have mere. Han vil have det blaa Baand. I den Retning var „Olympic“ en Skuffelse. Med sin Maksimumsfart af 21 Knob var det den umuligt at holde Rekorden.

„Sikkert, Sir! Vi kan vel gøre 25 Knob i Strømmen. Men lønner det nu ogsaa Risikoen?“

„Der spøger da ogsaa altid Isbjerg i Deres Hovede, Kaptajn.“

„Naa ja. Men naar alt kommer til alt, saa er Aprilsolen ogsaa allerede varm nok til at løsne Isbjergene, og den kolde Strøm bringer dem hele herved.“

„Aah, Vejret er da klart og sigtbart.“

„Om Dagen. Jamen om Natten. Det er Fuldmaane, og naar den skinner i vor Kursretning, saa er Reflekserne paa Vandfladen saa stærke, at Isen, som svømmer lige i Nærheden, næsten er usynlig.“

„Paa den ene eller den anden Maade. Baandet maa vi skaffe, Hr. Kaptajn. Derfor har vi udvalgt Dem som vor dygtigste Fører.“

Smith trækker paa Skulderen.

„Naturligvis har jeg gjort, hvad jeg kunde. Om Natten har Udsigtsmanden i Forkastellet paa Masten strenge Ordre til den yderste Agtpaaagivenhed, og hvert Kvarter bliver Vaudets Temperatur maalt. Naar den synker, er det Tegnet paa, at Isbjerge nærmer sig.“

„Og endelig er dette Skib med sit System af vandtætte Skodder det synkefrie Skib,“ svarede Ismay tilfreds.

Generaldirektøren er knap gaaet, før Kaptajnen faar nyt Besøg paa Broen. Det er Mangemillionæren Maclean fra Washington. Han er gammel Ven med Kaptajn Smith, som han har gjort mange Farter tværs over Atlanten med.

„Kan jeg komme til at tale med Dem alene, Kaptajn?“

„Naturligvis!“ — Forekommende fører Kaptajnen sin Gæst ind i Korthusets Kaptajnskahyt.

„April Maaned faar mig til at tænke underlige Tanker,“ siger Maclean, idet han vælger i den aabne Cigarkasse.

Forbavset ser Kaptajnen paa ham. Skulde Fuldmaanen —?

„Jeg er ganske allright,“ ler hans Gæst, men Latteren klinger ikke lystigt. „Det er ikke det, der er i Vejen, men jeg har købt „den blaa Diamant“ovre i gamle Europa. Den er om Bord.“

„Den berømte Hope-Diamant? Men hvad har det med April at gøre?“

„Meget eller slet ingenting. Det er, som man tager det. De ved, at jeg ejer en af Verdens berømteste Ædelstenssamlinger. Naar man giver sig af med de bedaarende, glitrende Smaating, saa faar man saa mange sære Tnker. Tænker De paa, hvilke enorme Kraftudfoldelser, der har været nødvendige for at komprimere det gasagtige Kulstof til Diamanter. Hele den moderne Teknik med alle dens storslaaede Opfindelser kan ikke bringe det saa vidt. Saa stiller man sig uvilkaarligt det Spørgsmaal, om saa store Kræfter kun skulde have sat sig i Bevægelse for at skabe en lille, krystallklar Sten. Der gaar dog ellers ikke noget til Spilde i Naturens store Hus holdning. Hvad om Kræfterne ikke var spildt, men kun bundet i Stenen, og at de kunde virke nogle til Gavn, andre til Ulykke?“

„Hm, omkring denne Teori er vel Sagnene om de forskellige Stene opstaaet. Jeg erindringer mig, at en Kæde af 12 Stene tidligere spillede en vis Rolle i Horoskopernes Dyrekreds billeder. Det skal vel være paa den Maade, at man danner en Teori om en Sammenhæng mellem Hope-Diamanten og April Maaned?“

„Ganske rigtigt. I det mindste har man af en Række Begivenheder sluttet, at en Skiften af Ejendomsret til denne Sten i April Maaned giver Anledning til store Ulykker. Skeptikerne betragter det som en Række af Tilfældigheder, som har affødt dette Sagn. Legenden fortæller, at Stenens Finder, en fattig Hindu, blev forgiven af sin Maharajah, som paa denne bekvemme Maade vilde spare Købesummen. Døende skal den arme Fyr have forhandlet ikke alene sin Morder, men enhver, som i April Maaned deltager i Transaktioner med den fatale Sten. Det er historisk fastslaaet, at en Række Ulykker er overgaaet Folk, som købte eller solgte Stenen i April Maaned. Amsterdammers Juvelerereren Fals var en af det 17de Aarhundredes rigeste Mænd, indtil han en April Maaned købte den blaa Diamant, saa ramte den ene Ulykke efter den anden ham, og han blev bragt til Betlerstaven. Ludvig den 14de købte Stenen og saa sin Magt synke. Marie Antoinette skænker Stenen til Prinsesse Lamballe, begge bliver henrettet, og Stenen stjæles. Den dukker igen op i den berømte Millionær, Thomas Hopes Besiddelse, og den smukke Skuespillerinde May Yohe faar den i Brudegave. Hun ender som Gadepige, og hendes Elsker, Løjtnant Smuts, der er Stenens næste Ejer, findes skudt i sit Værelse. Den persiske Handelsmand Sahib synker som Stenens Ejermænd med et fransk Skib. Fra den selvsamme Katastrofe redder Grækeren Parapoulos sig. Paa ikke opklaret Maade har han Hope-Diamanten paa sig; men snart efter forulykker han med hele sin Familie. Den næste er den russiske Fyrste Koristow-



sky, som myrdes af Nihilister. Og Rækken af Købere slutter med Sultan *Abdul Hamid*, som kort efter Erhvervelsen styrttes fra Tronen.“

„Og De selv, har De ogsaa faaet Stenen i April?“

„Det skulde jeg nok vogte mig for.“

„Altsaa dog. Hvad skulde De saa have at frygte? Har De maaske til Hensigt at sælge Stenen videre?“

„Man kan høre, at De ikke er Samler. Sælge saadan en Sten! Min gamle Rival *Sanderson* vilde hellere end gerne give 200.000 Dollars for den; men heldigvis fik jeg før han Nys om Sagen. I Virkeligheden aner intet Menneske noget om, at jeg har købt den. Jeg opgav et falsk Navn under Salgsforhandlingerne.“

„Saa forstaar jeg ikke Deres Ængstelse. Hvis De lader vor Kasserer opbevare Stenen, er De jo sikker.“

„Aa, det forstaar De ikke. Saadan et Pragtstykke kan man slet ikke erstatte mig med Penge. Jeg har ofte undret mig over, at de Sardindaaser, De har om Bord til Opbevaring af Værdisager, ikke bliver plyndrede af en Røver. Maaske sker det denne Gang, og saa vil jeg ikke have, at min „Hope“ skal være mellem Byttet. Den er meget sikrere i den lille Pose, jeg bærer den i paa mit Bryst.“ — — —

Den engelsk-amerikanske Søndag er i fuldeste Gang. Paa alle Dæk og i alle Saloner hersker fra den tidligste Morgen virkelig Højtidelighed. Mellem det fire Etagers Højsø-Hotels 2500 Gæster er der gejstlige af alle Konfessioner, saaledes at enhver har Adgang til at blive salig paa sin Maade. Af den 1000 Mand stærke Besætning deltager alle de, der har fri, i Gudstjenesterne, og imedens bliver der stegt festligt i alle Køkkener, for at der kan blive sørget ikke alene for den aandelige Føde, men lige saa godt for den timelige. Selv skeptiske Gemytter er tvunget til Altergang, for andre Adspredelser findes der ikke. Der er ingen Handel i de lukkede Butikker. Svømmehallen og Fiskedammen er lukkede, Rulleskøjtebanen, Tennis- og Bordhockeybanen er ude af Virksomhed. I Fest- og Teatersalen er der nu et provisorisk Alter. Og Haverestauranten holder Frelsens Hær under Anførsel af Pacifisten *Shead* besat. Men i Pauserne skyller Strømmen rask i Baren. Her mixes og rystes. Endnu er den 100 pCt. Gurglen ikke forbudt; men den store Tørst kaster allerede sine Skygger fremad — med Undtagelse af Navigation og Maskintjeneste hviler alt Skibsarbejde. „Titanic“ nærmer sig Cape Race og ved et Maskineftersyn har Første-Telegrafisten konstateret et stort Havari paa Telegrafapparatet, hvilket i allerhøjeste Grad forbavser ham.

Fra Dækket betragter et Par, som er indskrevet paa Passagerlisten som Baron og Baronesse *Sennecourse*, Telegrafistens Virksomhed. „Hvad om han faar gjort det i Stand?“ hvisker Margot.

„Det ser ud til det,“ svarer Tom.

„Og det siger du saa roligt. Hvis den gamle Fyr i Morgen opdager Tabet af sin Diamant og slaar Allarm, har vi ved Ankomsten til New York hele Pinkerton Banden paa Landgangsbroen. Saasnaert de ser os, ved de ogsaa, hvad Klokkeren er slaaget.“

„Det kan jeg skam ikke gøre noget ved. Jeg haabede paa

mindre smarte Telegrafister. Helt kunde jeg ikke ødelægge Apparatet. Tiden var for kort. Desuden er der ogsaa Detektiver om Bord.“

„Ja, Tak skal du have; men hvad for Detektiver. For at sige Sandheden i faa Ord, har du igen gjort dine Sager rigtig skidt. Alt maa jeg gøre alene.“

„Hvad nu. Skal vi opgive det?“

„Drømmer du? Landerson betaler 100.000 Dollars for Stenene. De falder med det samme, naar han faar den til sin taabelige Samling.“

„Jeg mente bare, det maaske var bedre: Washington.“

„Helt vildt. Har du maaske ikke set Billederne af Macteans Panserkamre. Nej, I Aften eller aldrig. I Festsalen er der Aftenbanket og i Tatersalen Bal. Saa har alle Stewarderne mere end nok at gøre, og den gamle Snegl gaar i Seng hver Aften Klokkeren 10. Klokkeren 11 vover jeg Kupet.“

„Og ved Ankomsten til New York?“

„Da tør vi under disse Omstændigheder paa ingen Maade have Stenen hos os. Men Første Styrmand har under hele Rejsen sendt mig forelskede Blikke. Jeg indlader mig i en Flirt med ham og finder nok Lejlighed til at gemme Stenen i hans Kahyt, og under det almindelige Opbrud kan jeg nok faa fat i den igen.“

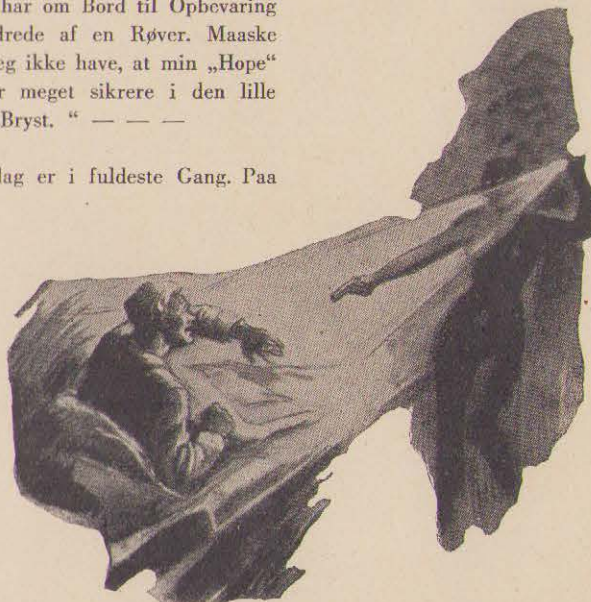
Banketten sorterer under Kommandanten over de 500 1ste Klasses Passagerers Præsidium i den store Festsal, og efter Desserten begynder Ballet i Teatersalen. Udenfor er Temperaturen faldet stærkt lige siden Solnedgang og store Isstykker begynder at knase mod Skibssiden.

Som sædvanligt er Mactean gaaet i Seng Klokkeren 10. Han ligger endnu i den første

Halvslummer, da en blændende Lysstraale kastes over ham. Afværgende hæver han Haanden. Da affyres en Pistol lydløst. En Morfinpatron borer sig gennem hans Pyjamas ind i hans Underarm, og han synker bevidstløs tilbage.

Margot kommer hen til ham. Hun er i mørkeblaat Trikot. Hun trækker Morfinnaalen ud af hans Arm og lader paany sin Pistol, der er et lille Mesterværk indenfor Tyveværktøjsbranchen. Først efter disse Sikkerhedsforanstaltninger bemærker hun sig den blaa Diamant og svinger sig ud af Kahytten. Hun har tyve Skridt at gaa gennem den svagt oplyste Korridor. Hun er imidlertid ikke naaet saa langt, før et Stød ryster Skibsskroget, og rædselsslagen ser Margot, hvordan Væggene skyder sig samme nom hende. Saa synker hun bevidstløs sammen. — — —

— Paa Broen har 1ste Styrmand den første Vagt. Han lader som sædvanligt Vandets Temperatur maale hvert Kvarter, skønt en yderligere Afkøling af Isvandet næppe vil finde Sted, selv om ogsaa en større Isformation nærmer sig. Vejret er klart, og Maanen bliver først generende i det sidste Stadium af dens Bane, naar dens Reflekser straalere i Retning af Skibets Kurs. Mangt og meget tænker Skibsofficeren paa. En interessant Dame har han lært at kende paa denne Rejse. Saadanne Damer er rigtignok ikke hjemme i Devonshire, der har Pigerne Knogler og Gebisser som Heste. Han har skrevet



Et blændende Lysskær ramte ham.



hendes Navn op, for hvem Pokker kan huske disse udenlandske Navne. Han gaar hen til det oplyste Korthus og tager en Lap Papir op af Lommen, og læser det i Lysstrømmen fra Korthuset. „Margot, Baronesse Linn—ni—kors. Det —“

„Isbjerg forude,“ synger det fra Masten.

„Himmel!“ Endnu blændet af det skarpe Lys fra Korthuset ser *Murdoch*, hvorledes en kæmpemæssig Krystalblok sejler frem i Maaneskinnet. Saa nær allerede ved Agterstavnene at et Sammenstød er usandsynligt. „Helt Bagbord!“ med et Panterspring staar Officeren ved Maskintelegrafene for at kommandere fuld Damp paa den venstre Kedel, og saa trykker han paa den Knap, som faar de elektromekaniske Lukkeforanstaltninger til at skyde de vandtætte Skodder for over hele Skibet.

Vel svingede Forstavnene rundt i en mægtig Bue, medens Agterstavnene syntes naglet til Pletten. Snart er Isbjerget Styrbord. *Murdoch* aander ud. Han tror Skibet frelst. Men nej! Isbjerget breder sig vidt under Vandet. Det, man ser af det, er kun en lille Del. *Murdoch* skulde have bakket af fuld Kraft. Nu er Katastrofen. Det undersøiske Isbjerg tørner med vældig Kraft mod Skibet. Et frygteligt Brag! En kolossal Rystelse gennem Skibet, og hele den højre Side skæres op.

Straks aner man ikke Katastrofens Omfang. Skaden er jo sket under Vandoverfladen. Førstetelegrafisten faar kun Bescud paa at holde sig i Forbindelse med Skibe i Nærheden, ikke paa at udsende det allarmende S. O. S. Signal.

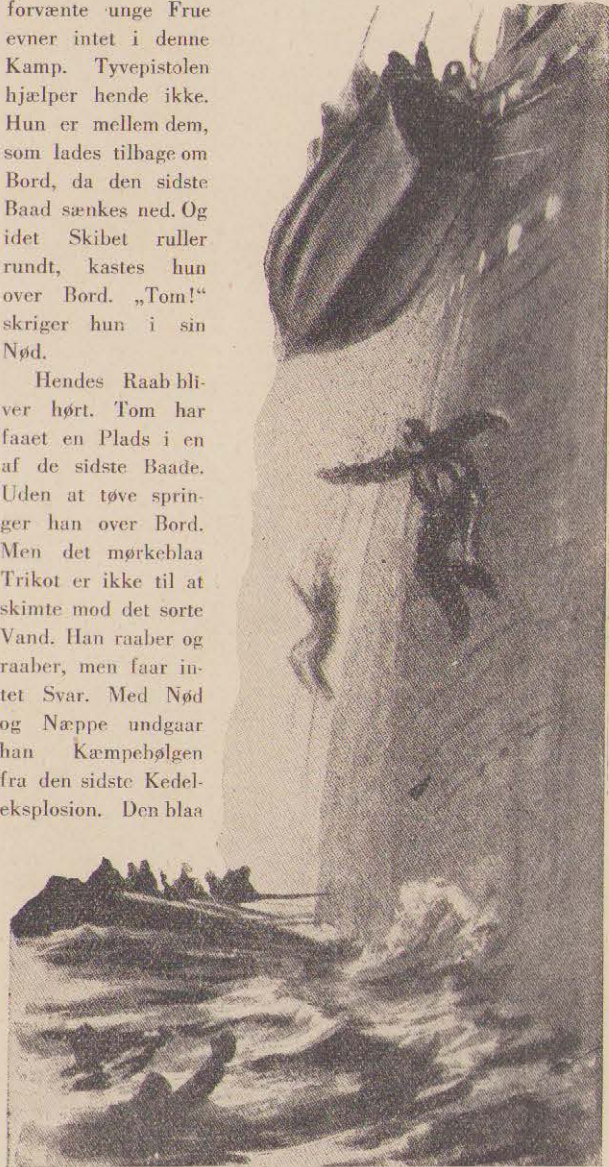
Først da Maskinmesteren melder om Vandets Indtrængen, forstaar man Ulykkens Frygtelighed. Kaptajnen forstaar, at det stolte Skib er tabt og paa Æterens Vinger flyver Signalet ud i S. O. S. *Titanic*. 41° 46' Nord 50° 14' Vest. 50 Dampere fanger Signalet, men ak! de nærmeste er saa langt borte, at de skønt de straks sætter fuld Kraft paa og Kursen mod Ulykkesstedet, først naar dertil i den graa Morgen. Den underlige Skæbne vil, at „California“ ligger kun 15 Sømil borte, men — — med beskadiget Telegraf. Denne Tilfældighed koster 2000 Mennesker Livet. — —

I to Timer stiger Vandstanden i „*Titanic*“s Last. Heltemodigt søger Kedelfolkene at slukke Fyrene for at hindre en Eksplosion, som ellers ingen vil overleve. Det lykkes kun delvis. Nogle Kedler eksploderer, og ved at den opstrømmende Damp slaar Huller i Dækket, forstaar Passagererne Ulykkens Omfang. Indtil nu har mange Kvinder nægtet at adlyde Ordren: „Kvinder og Børn i Baadene!“ De stoler paa „*Titanic*“, som „Skibet, der ikke kan synke“. Saa faa er der, som har mistet Troen paa det synkefrie Skib, at der kun er 13 Mennesker, som gaar om Bord i den første Baad, der er beregnet til 50. — Med jernhaard Selybeherskelse leder Kaptajnen Bemandingen og Nedfiringen af Baadene; men hverken disse eller de smaa Redningsflaader forslaar noget overfor det mægtige Antal Mennesker. For at faa Plads til allehaande Luxus har man sparet paa det nødvendige af alt: Sikkerhedsforanstaltninger. Nu kommer det til den længe ventede Panik.

Revolverskud knalder, medens Musiken spiller „Nærmere Gud til dig.“ *Phillipo* hamrer uafledeligt sit S. O. S. *Murdoch* gaar ind i sin Kahyt og skyder sig en Kugle gennem Hovedet.

Margot vækkes af den iskolde Flodbølge. Hun holder den stjaalne Juvel fast i Haanden og styrter sig ind i Paniken, ud i Kampen for Livet; Kampen om en Plads i Baadene. Det er en Kamp. Alle mod Alle. Skibsofficerer og besindige Passagerer forsøger forgæves at skaffe Orden med deres Revolvere. Den forvante unge Frue evner intet i denne Kamp. Tyvepistolen hjælper hende ikke. Hun er mellem dem, som lades tilbage om Bord, da den sidste Baad sænkes ned. Og idet Skibet ruller rundt, kastes hun over Bord. „Tom!“ skrider hun i sin Nød.

Hendes Raab bliver hørt. Tom har faaet en Plads i en af de sidste Baade. Uden at tøve springer han over Bord. Men det mørkeblaa Trikot er ikke til at skimte mod det sorte Vand. Han raaber og raaber, men faar intet Svar. Med Nød og Næppe undgaar han Kæmpebølgen fra den sidste Kedel-eksplosion. Den blaa



Redningsmateriellet forslog intet.

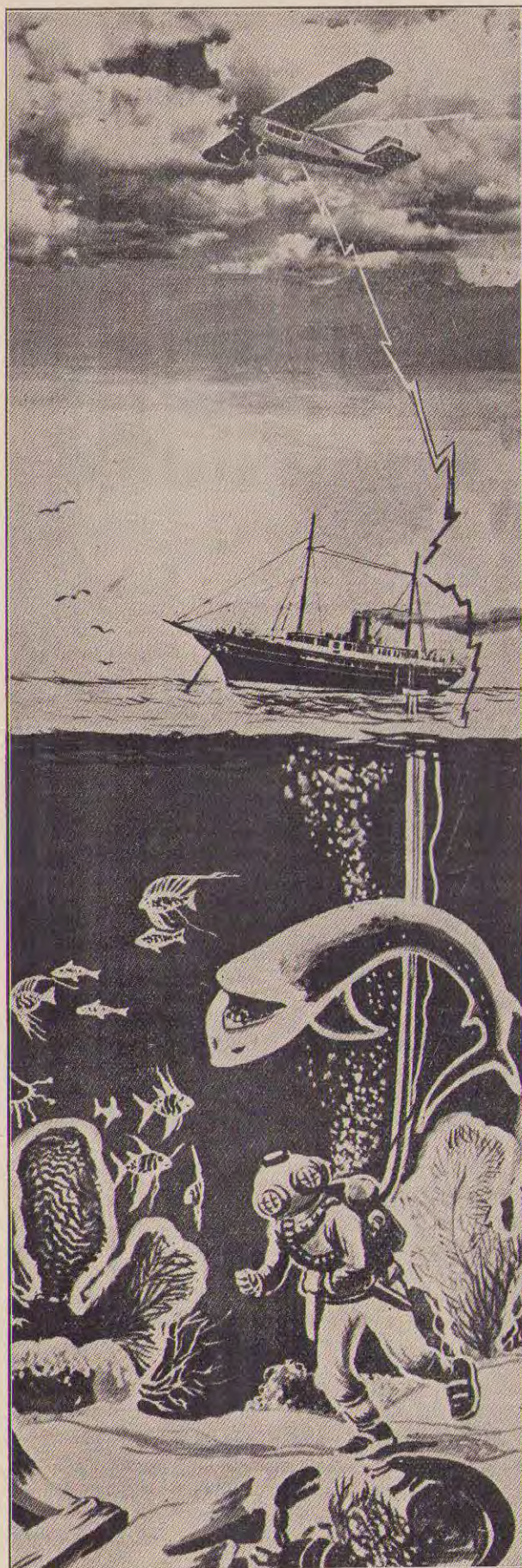
Diamant synker 4000 Meter ned i Havet. Klokkerne to gaar Skibet ned og samtidig synker Maanen bag Horisonten. Sine sidste Straaler sender den gennem det store Krystalisbjerg, der blev det stolte Skibs Skæbne. „Som en stor, blaa Diamant,“ tænker Kaptajnen, før han som den sidste springer over Bord. Han tager en grædende Dreng, som er forladt paa Dækket, i Armen og vover Dødspringet ud i den isfyldte Sø.

Italien paa Havet.

Det moderne Italien er fast besluttet paa at gøre sig gældende paa Havet og gør sig store Anstrengelser for i alle Maader at være konkurrencedygtig. Hertil bidrager i væsentlig Grad De forenede Dampskibsselskaber *Lloyd Sabauda*, *Cosulich*, *Lloyd Triestino*, *Adria* og *Maritima*, der disponerer over

en Flaade paa 100 Skibe med en samlet Tonnage af 625,000 Tons. De enkelte Selskaber administreres særskilt, men de staar i snævert Samarbejde for at kunne møde enhver Konkurrence navnlig m. H. t. Sejladsen paa Amerika og Østen.

Italienske Banker har 50 Repræsentanter i disse Selskabers Direktioner.



En Telefonsamtale oppe fra Skyerne til Bunden af Havet.

En Telefonsamtale mellem en Mand i en Flyvemaskine oppe i Skyerne og en Dykker nede under det stille Hav blev nylig udsendt i Radio fra Los Angeles i Californien og blev hørt af Millioner af Lyttere. Dykkeren beskrev, hvad han saa paa Havets Bund, og Flyveren beskrev sin himmelske Udsigt.

Norsk-Norsk!

Der gaar mange gode Skipperhistorier oppe i Norge — og de er ikke kedelige. De bedste af dem skal efter Sigende sættes i Omløb af Skippere fra Lillesand. I Dag læser jeg i „Tidens Tegn“ en Oslo-Skipperhistorie. Den fortæller om en Skibsreder fra Oslo, som rejste til Japan — hans Adresse dér var Navasaki, men han opholdt sig længe i en anden By. Hans Mor, som kendte hans Svaghed for god Mad, havde sendt ham forskellige lækre Sager under Adressen: Navasaki. En Dag fik Skibsrederen fra Toldvæsenet dér følgende Telegram:

— Hvis de to Gammeloste, der er indleveret her, ikke er afhentet inden tre Dage, vil de blive skudt!

Telefon paa Havet.

Fremtidig kan man fra Land telefonere til en Række af de store Atlanterhavsdampere, som gaar i Tur mellem Southampton og New York. Naar „Homerick“, „Leviathan“, „Majestic“ og „Olympic“ befinder sig paa Atlanten, kan der telefoneres til dem gennem de nye Marconi-Kortbølgetelefoner. Den trætte Rejsende, som har søgt Sørejsens Rekreation, kan ringes op midt om Natten, og den travle Forretningsmand kan faa den sidste Meddelelse pr. Omgaende. Man kan ringe op fra en hvilken som helst Telefon i sin Stue her i København eller bare gaa ned hos Bagerjomfruen i Tappernøje og bede om at laane Telefonen et lille Øjeblik — og for sin egen Skyld skal man ikke gøre Øjeblikket for langt, for en almindelig 3 Minuters Samtale koster 106 Kr. 75 Øre.

Flensborg Skibsværft lukker.

Den sidste Damper, der løb af Stabelen paa Flensborg Skibsværft, hedder „Lipari“, og er bygget til Slomanns Rederi i Hamborg. Dermed er efter alt at dømme det sidste Skib bygget paa „det nye Værft“, som det egentlige Skibsbygningsværft. Det har taget ti Aar for Flensborgværftet at bukke under i Kampen mod den stærke Konkurrence, der siden 1920 er paaført det udefra fra andre tyske Værfter. Rent galt blev det, da ogsaa Marineværfterne satte ind i den almindelige Skibsbygning og gav sig til at bygge Handelsskibe. Endnu nogen Tid efter Afstemningen i 2. Zone kunde Værftet mønstre en Arbejdsstyrke paa 2800 Mand, men Aar for Aar er Tallet gaaet tilbage. Snart var det nede paa Halvdelen for tilsidst at beløbe sig til nogle faa Hundrede Mand.

Umiddelbart før Afstemningen i Flensborg i Marts 1920, kom der en alarmerende Meddelelse fra Ledelsen af Skibsværftet samt fra Direktionen for Kobbermølleværket. Meddelelsen lød kort og godt paa, at hvis Flensborg blev dansk, vilde begge Virksomheder — Byens største og vigtigste — blive flyttet sydpaa. Budskabet undlod ikke at gøre Indtryk paa de stemmeberettigede danske Arbejdere, som havde fast Beskæftigelse paa Værftet og Værket, og der er ingen Tvivl om, at den hidrog til at sætte det danske Stemmetal ned. Iøvrigt skal det dog siges, at Værftets Ledelse efter Afstemningen har været neutral i sin Holdning over for dets mange danske Arbejdere.



Hval! Hval!

Paa Suderø — den store Ø, der afslutter det færøske Arkipelag mod Syd — ligger i Lopra Bugten en Hvalfangerstation som Centrum for et Fremstød for dansk Foretagsomhed i Nordhavet. Tre smaa Hvalfangerdampere med Kanon i Stævnen afpatrouillerer Farvandet om Færøerne efter Hval, og i Spænding staar Stationens Besætning spejdende ud efter dem, naar de vender tilbage. Er det med ufortøjet Sag, eller stønner Maskinerne for at slæbe et stort Hvalskrog gennem Vandet?

„Hval! Hval!“ lyder Raabet.

Der ligger ikke mindre end to Hvaler ude paa Fjorden, da vi stævner ind — de er fortøjede som Skibe ved en Bøje, og medens de venter paa at blive behandlet, svulmer de op af de Luftarter, der udvikles i deres Bug, saa de ligner Balloner. En uhyre Kaskelot — vel nok sine 60 Tons i levende Vægt — ligger med Halen oppe paa Stationens glatte „Slip“. En sindig Færing skærer et firkantet Hul i dens svære Halefinne og hugger en Hage i Hullet — Trossen totner, og Spillet hiver langsomt Kammeraten op. Langs Hvalskroget staar Flænsedne rede med deres haarskarpe, buede Flænsekniive og skærer Spækklaget løst i lange, hvide Strimer, som det allestedsnærværende Dampspil river af, næsten som man river Blade ud af en Bog. I Kogeriet er alt rede til at forvandle den stakkels Kaskelots opsparede Vinterfedt til Tran, og Verden over venter Margarinefabrikerne paa at onsaette Tranen til prima, prima Varer, ja, ogsaa en Kaskelot kan have Grund til at sige „Sic transit“.

Ved Siden af Kaskelotten ligger et afspækket Skrog — det røde Kød, der ligner Oksekød og smager noget der hen ad, bliver skaaret i Stykker paa et Par Kilo, og den nærliggende Bygds Befolkning staar ventende med Kurve paa disse Kødlunser, som for en ringe Betaling bliver deres og vandrer i Saltetønden eller spises varme fra Bradepanden med det samme. Resten af Kødet, Benene og Indvoldene, faar deres Behandling og bliver til Hønsfoder, medens Flænserne spændt ser efter, om Kaskelotten ikke skulde have Ambra i Hovedet til Glæde for Stationen og den parfumetørstende Dameverden i London og Paris. Ambraen er meget mere end sin Vægt værd i Guld, men desværre lige saa sjælden og sparsom i Masse som dette attraaede Metal.

Hvalfangst er ikke noget nyt paa Færøerne — i mange Tiaar har Nordmændene drevet den, og Stationen i Lopra er en gammel norsk Station. Nu er den kommen paa danske Hænder, og dens Besætning er næsten uden Undtagelse Fæ-



Saa stort er Hvalens Gab, at en Mand kan være inde i Munden paa den døde Kæmpe.

ringer. Selv den lille, tætte Skytte, der søger efter Skudhullet i Kaskelotskroget, er Færing. Skyttens Hverv kræver medfødte Evner og Held, som man lør kun søgte hos trænedes norske Skytter, men saadanne har den færøske Skytte aabenbart ogsaa, thi Skuddet er et Pletsud, som har lammet Kaskelottens 60 Tons næsten øjeblikkelig. Rammes Hvalen et Sted, der ikke bringer Døden hurtigt, faar den lille Hvaldamper nok at gøre. Saa kvalmer Røgen tyk og tæt op af Skorstenen, medens Maskinen gaar fuld Kraft bak. I Timevis kan Hvalen slæbe Damperen gennem Vandet, men saa ebber Hvalens Kræfter ud, og nu kommer den paa Slæb af Damperen i Stedet for selv at slæbe.

Det er den velkendte Ishavsfarer, Kaptajn Ejner Mikkelsen, der har ledet — og stadig leder — dette Fremstød for dansk Foretagsomhed, og det er et Arbejde, der har stor Interesse for Øerne. Arbejdslønnen kommer op paa Tal omkring det første Hundrede Tusinde Kroner, Bekymringen for Føden om Vinteren svinder, efterhaanden som Hvalkødet fylder Salte-tønderne, og Velstand breder sig over de omkringliggende Bygder, hvor ellers just ikke Overflødighed før raadede.

Men der skal mange Hvaler til for at bringe Balance i Regnskabet, og Heldet paa Dagens Jagt spiller derfor en stor Rolle. Hertil kommer Spørgsmaalet, om Hvalerne bliver ved Øerne eller vandrer bort til andre Himmelstrøg, og dette kan ingen besvare endnu. Havet er lunefuldt, og de, der søger Vejen frem paa det, lider ofte Skuffelser, men det er dog den, der skal vandre. Da Lopra Stationens danske Flag svinder bag Fjeldkanten, er den en Hilsen til os fra et nyt og glædeligt Forsøg paa at udvide vort Lands Grænser.

— I Rusland er man begyndt at uddanne kvindelige Marinesoldater.

— Det gik ikke her — de eneste Bølger, vore Kvinder interesserer sig for, er de permanente.



Er „Mollerup“ nede?

Den danske Maskinmesters Verdensopfindelse.

Navnet „Mollerup“, som i de ældre Maskinmesters Øren har en saa kendt Klang, det var det Ord, man oftest hørte i et Maskinrum — er „Mollerup“ nede? — siger næppe de Yngre ret meget udover Navnet, og dog er dette knyttet til en Verdensopfindelse.

Lars Christian Mollerup fødtes i Hobro den 11. August 1838, hvor han ogsaa sattes i Lære. Han fik derefter videre Uddannelse og deltog i Krigen 1864 som Maskinist paa et Orlogsskib. Senere sejlede han som Maskinmester i Jydsk-Engelsk Dampskibsselskab, hvis Hjemsted var Aarhus. Paa den Tid var Dampmaskinen den eneste Kraftmaskine af Betydning, man kendte, og ikke alene tilsøs, men ogsaa tillands steg Antallet af Dampmaskiner med rivende Hast. Dog var en af de største Vanskeligheder Maskinens Smøring, thi Smøreteknikken havde ikke holdt Skridt med den øvrige Udvikling. Man kendte praktisk talt kun den gammeltdags Smørekande, og saalænge Maskinen arbejdede, maatte man hyppigt smøre den. Hvis Maskinistens Aarvaagenhed svigtede, kunde det faa meget beklagelige Følger for Maskinen, og uagtet der var fremkommet mange Forslag til en bedre Smøremetode, var det endnu ikke lykkedes at løse Problemet paa en tilfredsstillende Maade.

Disse Vanskeligheder vedrørende Smøringen kendte Mollerup naturligvis til Bunds, og han spekulerede paa at finde et Middel til at afhjælpe dem. Han fik da den Idé at blande Dampen med Olie, saaledes at Dampen samtidig med, at den passerede Glideren og Dampcylindren, smurte de Flader, den kom i Berøring med. Blandingen af Damp og Olie maatte finde Sted umiddelbart forinden Dampen strømmede ind i Gliderkassen, og det var Mollerups Tanke, at hvis han blot med regelmæssige Mellemrum kunde presse en Draabe Olie ind i Dampprøret ovenfor Gliderkassen, vilde Dampen rive Oliien med sig paa sin Vej gennem Maskinen og derved holde alle dennes indvendige Dele smurte.

Gennem Forsøg kom Opfinderen til det nu saa kendte Apparat med det nedadgaaende Stempel bevæget af Snekke og Kamhjul. Formen afveg ikke særlig fra det, man nu anvender, og Mollerup monterede Apparatet paa Maskinen i det Skib, han sejlede med, og Resultatet var ypperlig. Arbejdet med Maskinens Tilsyn var med et Slag blevet betydelig lettere, Maskinen holdt sig selv langt bedre smurt, end det før havde været muligt, og Olieforbruget var under en Tredjedel af, hvad der før havde været Tilfældet.

Det var i 1876, at Mollerup opfandt sit Smøreapparat. Han var glad over, at han havde løst et vanskeligt teknisk Problem paa en saa udmærket Maade, men selve den Tanke at udnytte Opfindelsen økonomisk laa ham fjern, men Aaret efter fik en Forretningsmand Sagen i sin Haand, han saa straks

de økonomiske Muligheder, der laa skjult i Opfindelsen, og de fik saa en mundtlig Aftale istand, saaledes at Mollerup skulde have en Afgift for hvert solgt Apparat. En Ansøgning om Eneret blev indleveret og bevilget for 5 Aar; de udenlandske Patenter gjaldt gennemgaaende i ca. 15 Aar, og overalt, hvor Patentet blev søgt, blev det ogsaa bevilget, fordi den til Grund for Opfindelsen liggende Tanke ubestridelig var ny.

Det vidner om en betydelig teknisk Dygtighed hos Mollerup, at han, allerede før Patentansøgningerne blev indleveret, var i Stand til at give Apparatet netop den Udførelsesform, i hvilken den anvendes endnu *den Dag i Dag*, og i alle de mellemliggende Aar er det ikke lykkedes fremmede Konstrukører at simplificere eller ændre den af Mollerup angivne Konstruktion. — Apparatet fremstilledes under Navnet *Mollerups Smøreapparat*. Det blev overalt modtaget med levende Interesse. Bestillingerne strømmede ind, og Mollerups Navn blev snart *kendt blandt Teknikerne over hele Kloden*. Den ene Dampmaskine efter den anden blev forsynet med Mollerups Smøreapparat, og man maatte bestille en Mængde af disse i Udlandet for overhovedet at være leveringsdygtig. Sjældent før og siden har en dansk Opfindelse faaet en saa eksplosionsagtig Udbredelse paa Verdensmarkedet.



Opfinderen, afdøde Maskinmester Mollerup.

Kort efter — i 1877 — sagde Mollerup Søn Farvel, og samme Aar modtog han en Stilling som Maskinmester ved Dahum Papirfabrik ved Odense, hvorfra han i 1888 tog sin Afsked. Men her lærte han Etatsraad C. Ferslew at kende, som tilbød M. Stillingen som Driftsbestyrer for sin Træmassefabrik. Mollerup, der alle sine Dage havde været en virksom Mand, tog imod Tilbudet, hvorefter han rejste til Udlandet for at sætte sig ind i Fabrikationen. Efter hans Hjemkomst toges der fat paa Bygningen af Katingeværk Cellulosefabrik, der kom til at ligge ca. 1 Mil fra Roskilde ved en Vig i Fjorden. Træet til Fabrikationen, hovedsagelig Gran, blev sejlet fra Norge og Sverige direkte til Fabrikens Havn. Denne Fabrik er den eneste Cellulosefabrik, der nogensinde har været i Danmark. Den forrentede sig godt i mange Aar, men senere maatte den nedlægges, efter Sigende fordi der blev lagt en Toldafgift paa indført Træ, og dermed svandt det økonomiske Grundlag for Fabrikens Virksomhed bort.

Mollerup døde den 29. Maj 1909 og ligger begravet paa Solbjerg Kirkegaard. Han efterlod sig en Søn og en Datter, af hvilke Sønnen har arvet sin Faders Forkærlighed for Søen og er Skibsfører i Dampskibsselskabet Dannebrog.

Mollerup havde den Lykke een Gang i sit Liv at udføre en Storbedrift, og denne har tilført hans Land baade Arbejde, Fortjeneste og Ære.

Næste Nr.:

Vikingens Julenummer

„JUL PAA HAVET“ — saa smukt som aldrig før



Olsen

En Historie om en Mand, som gjorde sin Pligt. — Af Arthur Freet.



»Det var, som om en Død var steget op af Graven.«

„Jeg er den ny Styrmand,“ sagde den rødskæggede Mand. Den anden grinede.

„Jeg er den gamle. Kom nedenunder, Skipperen sagde, du skulde komme. Han er i Land med sin Kone.“

De sad ved Kahyttens Skylight hver med et Glas Rom, hvis Dybde var tre Tommer.

„Held med dig, Olsen,“ sagde han, som skulde forlade Skibet. „Det er et godt Skib, eller det *vilde* være det, dersom ikke Skipperen havde sin Kone med om Bord. Hun er meget flink saadan set; men pas paa; mellem os sagt saa advarer jeg dig.“

Olsen strøg sig med Fingrene gennem det flammerøde Skæg og sagde: „Kvinder hører til i Land. Men jeg trænger til Job'et. Jeg har haft Vanskeligheder, skal jeg sige dig. De fortalte mig paa Hospitalet, at jeg havde været Marinesoldat. Jeg havde glemt mit Navn, men da jeg var Sømand, kaldte de mig Olsen, Ole Olsen. Der var nogen, som tog alt, hvad jeg havde, klædte mig helt af, stjal mine Papirer. Jeg tog Hyre og opdagede, at jeg kunde navigere. De har trepaneret mig, og de siger, at min Hukommelse vil komme tilbage. Og nu er jeg altsaa her. De siger, at Kaptajn Whaley er en god Mand.“

„Det er han. Han vil behandle dig godt.“ — Den anden forlorod Kahytten.

„Disse Planker er snavsede,“ sagde Fru Kaptajn Whaley, da hun kom om Bord.

„Jeg ved det, kære,“ sagde Skipperen venligt, „vi har lastet Skibet, og det er et snavset Arbejde.“

„Det er noget Svineri, hvorfor har den ny Mand ikke faaet spulet?“ spurgte hun og sendte Olsen et ganske flygtigt Blik, idet hun gik nedenunder. Whaley svarede ikke. Han greb ned i Lommen, fiskede en lang Stangskraa op af den og bed en Stump af. — —

— — Det var stormfuldt Vejr, og Kaptajnfruen blev nede. Den ny Styrmand — der var kun een paa Sydhavsfareren „Maloo“ — saa ikke meget til hende. Han spiste sammen med den eneste anden hvide Mand om Bord foruden Kaptajnen, Maskinmesteren *Johnson*.

„Jeg haaber, at Blæsevejret holder sig,“ sagde denne, „det holder *hende* nede, og jeg ka'tte li', at hun er oppe. Hun trækker Whaley i Skægget, du gamle, hun har gjort Kokken til en Kryster og Mændene til Slaver. Vent til hun kommer ind paa dine Gebeter, Mister.“

„Maloo“ havde en Maskine, men det var kun en Hjælpe-maskine, det væsentligste Drivmiddel var Sejlene, og da Kaptajnen en Dag vilde have Maskinen sat i Funktion, sprang Damprøret med det samme, og det var ikke til at tænke paa at faa det erstattet, eftersom man var ude i rum Sø.

— — Det blæste godt, da en Dag tredive Fods Bommen rev sig løs og hængte svingende og drejende over Hovedet paa Besætningen.

Skibet rullede, og Bommen truede med at anrette Ulykker. — Kaptajnen kom paa Dækket og begyndte at give Ordre, som fik den farvede Besætning til at tabe Hovedet. Olsen kom løbende i samme Øjeblik, som Kaptajnen blev ramt af

en svingende Jerntrisse og slynget udenbords. — „Red ham, han kan ikke svømme,“ skreg hans Kone. Olsen betænkte sig ikke et Øjeblik, men gik paa Hovedet i Søen og dykkede ned efter Kaptajnen, fik fat i ham og entrede med ham op ad den Rebstige, Johnson kastede ud. — De lagde den bevidstløse Kaptajn paa Dækket. Olsen stod drivvaad og saa paa ham, medens han lod Fingrene glide gennem Skægget. Der var et nyt Udtryk i hans Øjne. — Kaptajnets Hustru stirrede paa ham, som om hun saa et Spøgelse, som om en Maske var løftet fra Olsens Ansigt, som om et Menneske var steget frem af Gravens Mørke ... Og han stirrede igen; men han sagde ingenting. Hans Hukommelse var kommet igen.

Da de kom til den nærmeste Havn, kaldte Skipperen Olsen til sig.

„Kære Olsen,“ sagde han, „jeg skylder Dem mit Liv. Og jeg vil nødigt behandle Dem daarligt eller uretfærdigt. Men min Kone bliver ved at være urolig, naar De er i Nærheden. Hun siger, at hun bliver uhyggelig til Mode, fordi De ligner hendes afdøde første Mand, Orlogskaptajn Peter Peterson, som blev dræbt under Krigen, skudt ned i Kanalen lige ved Dover.“

Olsen nikkede.

„Jeg forstaaer,“ sagde han, „det er bedre, jeg gaar i Land.“ Kaptajnen trykkede hans Haand.

„Ja; men tro ikke, at jeg er utaknemlig,“ sagde han.

„Nej,“ svarede Olsen, „jeg har selv sejlet under Peter Peterson, og jeg ved, jeg ligner ham paafaldende. Han var en god Sømand.“

Dermed gik Olsen i Land. Ved Rølingen stod Kaptajnets Hustru og saa efter ham. Olsen vendte sig een eneste Gang og saa efter den Kvinde, Peter Peterson havde elsket saa højt.

Siden den Gang drak Olsen ikke saa lidt, for hver Gang Olsen havde faaet sig et Glas, saa maatte Peter Peterson jo dog ogsaa have et.

Dansk Redningsbaad i Belgien.

Paa den store internationale Søfartsudstilling i Antwerpen fik „Det danske Redningsvæsen“s store nye Motor-Redningsbaad tilkendt „Grand Prix“, og Belgierne var saa stærkt interesserede i denne Redningsbaad, at det belgiske Marine-ministerium henvendte sig til Redningsvæsenet for at faa foretaget en Demonstration af Baaden.



Kuriøse Problemer

Naar Baaden lækker.

En Morgen tog 5 Mænd ud i Sundet i en lille Baad for at fiske. Men det blev ikke til meget med Fiskeriet, for da de kom et godt Stykke ud fra Kysten, viste det sig, at Baaden var læk, og for at holde den oven Vand, maatte de alle fem være med til at øse Vandet ud.

Det tog dem otte Timer at tømme Baaden.

Dagen efter var der seks Mand ude med den samme Baad, og den begyndte saa igen at lække.

Dem tog det dog kun 4 Timer at øse Baaden læns. I Morgen skal der 7 Mand ud med den gamle, lække Baad. Og nu er Spørgsmaalet:



Hvor lang Tid behøver de, til at tømme Vandet af Baaden?

Ottendedel af Baadens Vand i en Time. — Efter samme Metode maatte de seks Mand — ved at faa endnu en Mand til Hjælp — have kunnet tømme tre Ottendedele af Baadens Vand i en Time. Altsaa kan de 7 Mand tømme Baaden for Vand i $2\frac{2}{3}$ Time.

De fem Mand tømte i en Time en Ottendedel af Vandet fra Baaden. De seks Mand derimod tømte en Fjerdedel af Vandet i Timen, hvilket jo er det samme som, at ved at faa 1 Mand til Hjælp kunde de 5 Mand have øset endnu en

Naar Baaden lækker.

Sportsfiskerne



langs Vestkysten af U. S. A. har fundet paa at benytte Drager til Hjælp for at holde de store Fisk lidt i Afstand fra Baaden, mens de spræller.

Tysk Glæde over vort Redningsvæsen.

En tysk Lystsejler, der havde været paa en Tur i de norske Fjorde, kom i en Brandstorm paa Hjemrejsen over Vesterhavet. Den 9 Mand store Besætning svævede ofte i Livsfare; men bjærgede sig ind til Esbjerg, og deres Glæde over den danske Redningstjenestes Virksomhed har givet sig Udslag i en Artikel i „Hamburger Nachrichten“, hvor en af Deltagerne, Dr. H. Pflüger, har givet Udtryk for sin Begejstring over det danske Redningsvæsens Agtpaagivenhed.

Hr. Pflüger skriver bl. a. — efter en Beskrivelse af Baaden „Blaue Peter“s Togt gennem det oprørte Vesterhav: „Jo nærmere vi kom ind under Kysten ved Blaa vandshuk, des roligere blev Søen. Da Mørket brød frem, var vi ved Indløbet til Esbjerg. En hurtig Dampet kom os i Møde dansende i den voldsomme Sø. Den ændrer Kurs og kommer ned imod os. Fra Broen bliver der raabt noget lignende som „boksere“, hvad vi, som de Jurister vi er, afslaar i Foruddannelse om Bjærgningsløb og den Slags. Snart kommer en Fiskerkvase tøffende og slæber os ind til Esbjerg. I Havnen bliver vi fortøjet ved Siden af den omtalte Dampet, der ligeledes er løbet i Havnen. Kaptajnen kommer om Bord til os og fortæller os til vor Forbavselse, at han var løbet ud for vor Skyld alene. Vyl Fyrskib havde telegraferet til Marineministeriet i København: „Tysk Kutter med seks Mand om Bord passeret. Maa ske i Havsnød. Bring Hjælp“. Derefter var der omgaaende givet Ordre til Redningsdampet „Vesterhavet“ om at stikke til Sø, og samtlige Redningsstationer langs Kysten var alarmeret.“

Dr. Pflüger slutter sin Beretning med den smukke Anerkendelse: Jeg kan godt lide at tænke paa overstaaede Strabadser, og jeg maa udtale min levende Tak for Danskernes Optraeden; de viste sig som ægte Søfolk og gjorde alt for at hjælpe os paa en Maade, der kan tjene til Forbillede for andre.

„Dana“.

Havundersøggelseskibet „Dana“ har lagt ud fra Holmen og skal paa et 2 Maaneders Undersøggelsestogt i Kattegat, Skagerak og Nordsøen.



Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

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.

Fiskeskipperforeningen, 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.

Da „Tahiti“ sank



Fotograferet i det sidste Minut fra en Redningsbaad.

„Shamrock I“ lossers Salt i Kalkbrænderihavnen.

Ude i Kalkbrænderihavnen ligger for Tiden en gammel Skude, „Vetsera“ af Groeningen, og lossers Salt. Den er ikke meget imponerende at se til, men nogen almindelig Pram er den nu alligevel ikke, skønt Aarene har slidt haardt paa den. Det gamle Skib har sin egen Historie — og den er af ganske særlig Interesse i disse Dage, hvor Verden i Spænding har fulgt Kapløbet mellem England og Amerika om „Amerikakoppen“. „Vetsera“ er nemlig ingen anden end den gamle „Shamrock I“, hvormed den engelske Te-Konge Lipton i 1899 indledede sin Deltagelse i de engelsk-amerikanske Kapsejladser. Det lykkedes ham dog ikke at fravriste Amerikanerne Sej-

ren og „Shamrock I“ deltog kun denne ene Gang — næste Aar byggede Lipton sig en ny og hurtigere Baad „Shamrock II“. Nu er han som bekendt allerede naaet til „Shamrock V“ — uden at han dog endnu har haft Held til at besejre sine Modstandere. Hvad „Shamrock I“ angaar, gled den ret hurtigt ud af Sagaen. Den har i Tidens Løb været paa mange forskellige Hænder og har været Genstand for flere Ombygninger, og nu er den tidligere saa stolte Kapsejler altsaa endt som Fragtskude.

RACE-KATTE

Dersom De er paa Vej hjem til København, beder jeg Dem i Port Sudan eller Port Said skaffe mig 2 nubiske Katte, Han og Hun, helst Killinger eller unge Dyr. En enkelt eller 2 Hanner har ogsaa Interesse. Den nubiske Kat ligner vor egen danske Kat en Del, men er skarpere i Tegningen (Striberne) og absolut fri for hvide Partier. Pelsen har rødbrun Lød. Snuden er noget længere end paa en almindelig Kat; brungule Øjne. Ligeledes er jeg Liebhaber til et Par siamesiske Killinger eller unge Katte; disse dog absolut være Hanner, eventuelt Han og Hun, men en enkelt eller flere Hanner har ikke Interesse. Den siamesiske Kat er nærmest jordfarvet uden Striber; Snudepartiet, Ører, Poter og Hale sortbrun. Bugen er isabellafarvet og Øjnene blaa. Dyrene er meget renlige, naar de til Disposition har en flad lille Trækasse med Sand eller Aske.

Hvis min Anmodning er Dem umulig at efterkomme, da lad den venligst gaa videre til hvem, der muligvis ombord kan tænkes interesseret.

For Modtagelse ved Ankomst og god Ducør garanteres.

Hilsen til gamle Kolleger!

Knud Hansen,
Grosserer, fh. R. T.,
Næstvedgade 16, Kbhvn. Ø.
Telf. C. 14448.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

Alle Annoncer modtages gennem Vikingens Annoncebureau, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

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

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

KØBENHAVN K.

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 Ekspektion

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 Helmsing og Grimm, Riga, Libau, Windau

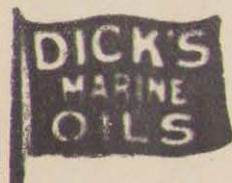
AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Hovedoplæg for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviand, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Dansk Fiskeri under Island.

Islandsfiskeriet er i Stand til at betale sig, men under de nuværende Forhold er det dog ofte en risikabel Forretning, der desuden stiller store Fordringer til det anvendte Materiel og Mandskab. For Tiden er i alt 5 danske Kuttere beskæftigede ved Islandsfiskeriet, Rejsernes Varighed er normalt 3 til 4 Uger og Fangsterne, der hovedsagelig bestaar af Fladfisk, afsættes paa Hulls og Grimsbys Fiskemarkeder. Det maa haabes, at Fiskeri-Inspektionen, der jo overvaager Territoriet meget nøje, maa forstaa de smaa danske Kutteres Vanskeligheder i navigatorisk Henseende, saaledes at svære Bøder ikke yderligere skal virke hindrende for det Initiativ, der her udvises fra dansk Side. Foruden de danske Kuttere har to svenske Kuttere i Aar prøvet Lykken ved Island uden dog at have haft tilstrækkeligt Held med sig.

Tonnage-Oplægningen.

Bord of Trade udsendte for nylig en Statistik over oplagte Skibe saavel i England som i de øvrige europæiske Lande og Amerika. Det fremgaar heraf, at den ledige britiske Tonnagemængde udgør 7,4 pCt. af det totale Antal Skibston under britisk Flag. Norge er dog værre faren, idet der her var

ikke mindre end 9,4 pCt. af den samlede Tonnage oplagt, medens Italien var oppe paa 8,9 pCt. Sverige 6,4 pCt. og Frankrig 6,1 pCt., oplagt.

Tallet fra Amerika overgaar langt, hvad man kender fra europæiske Forhold, idet man er helt oppe paa 20,3 pCt. og dog er der i amerikanske Shipping-Kredse Tale om, at forøge den oplagte Tonnagemængde. Især synes det, som om der i Farten paa Sydamerikas Østkyst er sat et alt for stort Antal Skibe ind, og der er Forslag fremme om, at de her beskæftigede Rederier skal formindske deres Tonnagemængde med ca. 2 pCt.

Dette Forslag omfatter saavel Last- som Passagerskibe, og det begrundes med, at der i alt Fald i de første 6 Maaneder ikke kan forventes nogen som helst Bedring inden for denne Fart.

Trods alle Statssubsidier i Form af Laan, Postgodtgørelse o. lign. synes de amerikanske Rederier saaledes for Tiden at have betydelig Modvind, og man kan kun have ondt af de amerikanske Skatteydere, der jo uundgaelig vil faa de daarlige Tider at mærke i Form af yderligere Skattebyrder. Et statsunderstøttet Herredømme paa Sjen har, i hvert Fald for Amerikanerne, vist sig at være en kostbar Fornøjelse.



STJERNENS
Olje og Mineralvande

Depot for Skibsproviantering
 Heibergsgade 16 :: København K.
 Tlf. Øbro 8191 Tigr.-Adr.: Starbeer
Depot i alle danske Provinshavne



**HOLZAPFEL'S
 INTERNATIONAL
 SKIBSFARVE**

Til Inden- og Udenbords
 Faaes i alle Verdenhavne

Den Internationale
 Skibsfarve-Fabrik A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601



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.

VIKING

landskendte
 Kvalitets
 Harmonikaer

Elegante,
 moderne Udstyrelser
 Populære Priser



Demonstreres hos alle Landets Musikhandlere

C.L.O.C. CACAO
 LIQUEUR.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

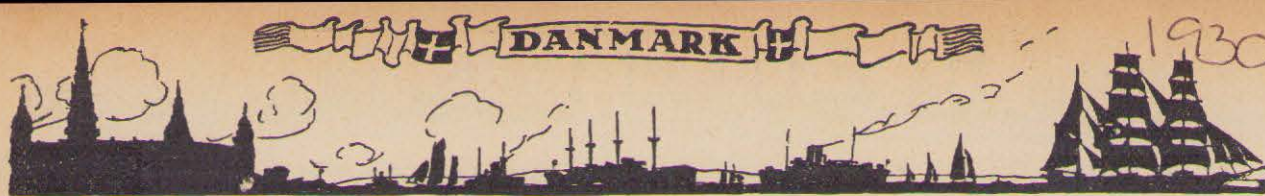
KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Stettin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem København og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .

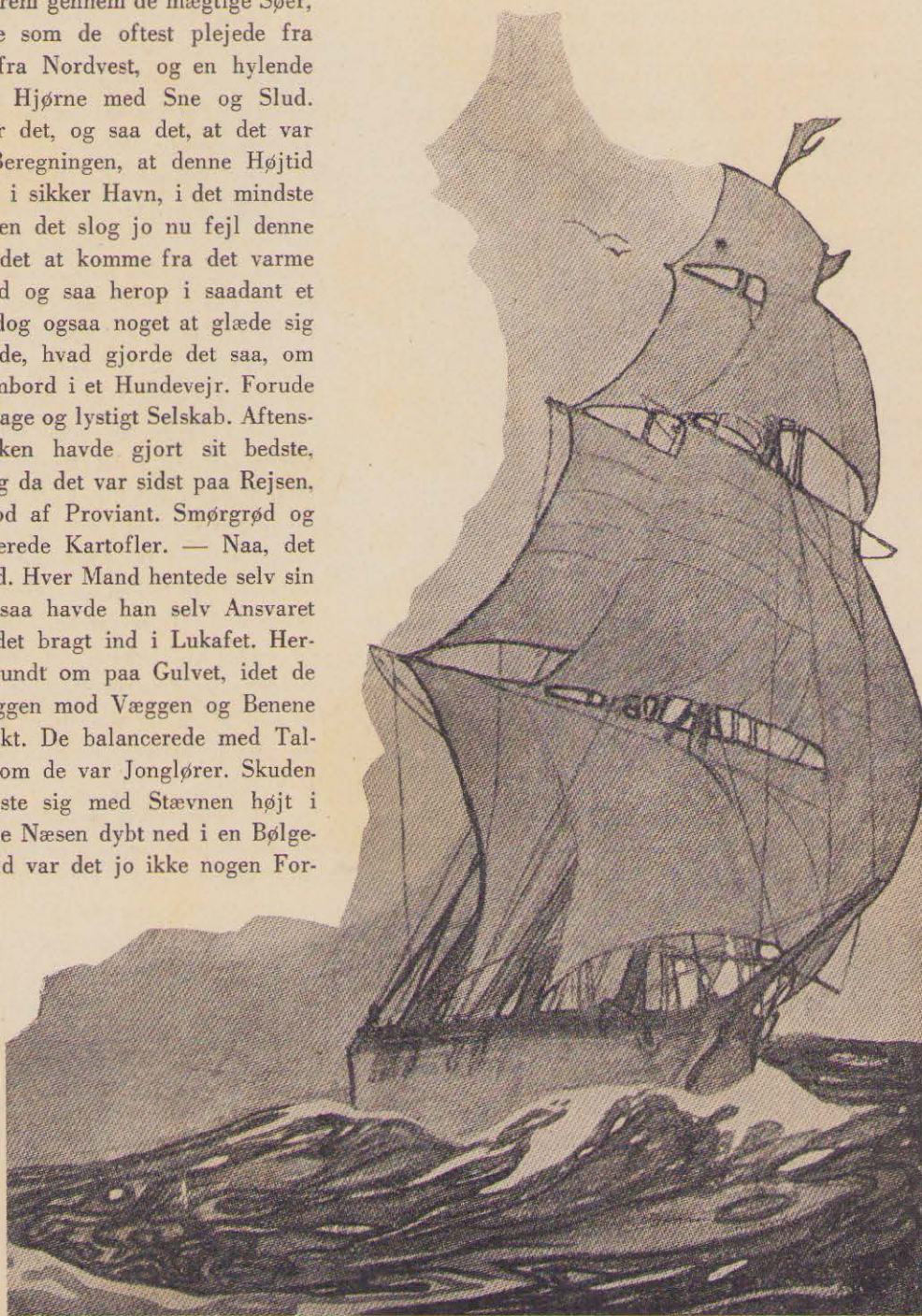


VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR.
OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT * REDAKTION OG EKSPEDITION:
GAMMEL MØNT 39 * TELEFON 9822

En Juleaften i Biscayabugten

BARKEN „Neptun“ laa i Biskayabugten og kæmpede sig langsomt frem gennem de mægtige Søer, der kom væltende, ikke som de oftest plejede fra Sydvest og Vest, men fra Nordvest, og en hylende Storm kom fra samme Hjørne med Sne og Slud. Koldt og uhyggeligt var det, og saa det, at det var Juleaften. Det var jo Beregningen, at denne Højtid skulde have været fejret i sikker Havn, i det mindste paa Falmouth Rhed; men det slog jo nu fejl denne Gang. Ubehageligt var det at komme fra det varme Klima dernede mod Syd og saa herop i saadant et Vejr. Naa, der var jo dog ogsaa noget at glæde sig til. To Aars Hyre tilgode, hvad gjorde det saa, om man skulde fejre Jul ombord i et Hundevæjr. Forude vinkede det med glade Dage og lystigt Selskab. Aftensmæden var parat. Kokken havde gjort sit bedste, skønt det ikke var let, og da det var sidst paa Rejsen, var der jo ikke Overflod af Proviant. Smørgrød og Kød-kager samt præserverede Kartofler. — Naa, det smagte da altid af Højtid. Hver Mand hentede selv sin Ration i Kabyssen, og saa havde han selv Ansvaret for, hvorledes han fik det bragt ind i Lukafet. Herinde sad de 12 Mand rundt om paa Gulvet, idet de stemte sig fast med Ryggen mod Væggen og Benene mod et eller andet Punkt. De balancerede med Tallerkener og Krus, som om de var Jonglører. Skuden slingrede voldsomt, rejste sig med Stævnen højt i Vejret for saa at plumpe Næsen dybt ned i en Bølgedal. Under disse Forhold var det jo ikke nogen Fornøjelse at fejre Juleaften; men Grøden var udmærket, og da saa Stevarden kom med Geneverflasken, steg Humøret ligefrem. Med et „Glædelig Jul“ fik hver Mand en Slat hældt i sit Krus; men saa var den grønne fir-kantede Flaske ogsaa tom.

Nu kom Styrman-





den og stak Hovedet ind af Døren, idet han sagde: „Er I færdige med at skaffe, Gutter, saa skal vi have rebet Stormerssejlet.“ „Faar vi nu ikke en Gang Lov til at være i Fred Juleaften?“ brummede en af Folkene. — „Kom nu, saa snart I er klar,“ vedblev Styrmanden uden at agte paa Folkenes Knurren. Saa iførte de sig atter det kolde og vaade Olietøj, som de havde lagt fra sig under Maaltidet. Snart stod de alle forude i Læ af Ruffen. Det var mørkt, og de hvide Bølgetoppe lyste med en truende Glans, idet de kom rullende og brød ind over Ræling og Dæk. Merseraaen blev firet ned under stort Besvær. Tovværket var trøndet ud under den megen Væde, og det gik kun trægt gennem Blokkene. Braserne blev halet tot, og saa begav Folkene sig til Vejrs ad luv Vant, op over Merset og ud paa Raaen. Det kneb med at faa Tag i „Jacktaget“. Stropper til at tage fat i var der ingen af, og Sejlet stod som en Ballon op over Hovedet paa dem. En kraftig Hagelbyge, som kom i det samme, gjorde det jo ikke bedre. En dejlig Juleaften, begsort Mørke rundt omkring, dybt dernede det oprørte Hav med de lysende Toppe, her den gyngende Raa med det stive, vaade og baskende Sejl, det var et Hundeliv at være Sømand ombord paa en Vindjammer. Det samme tænkte Matrosen „Anders“, der laa yderst paa læ Nokke og arbejdede med „Stikbouden“. Han saa ud over Havet, i Læ langt borte saa han en Dampers Topplanterne. Hvor var det ikke behageligt at være ombord i en saadan Damper, ingen „Frivagtsjob“ med at rebe Sejl, kun Ror- og Udkgistørn. Ved Synet af Lamperne, som han saa komme til Syne der langt borte i Mørket og aabenbarede ham en stor Passagerdamper, gled hans Tanker længere bort. Højt mod Nord, hvor Hjemmet laa i Læ af Klitterne paa Jyllands Vestkyst. Ja, fattigt var der, men det var dog Hjemmet, hvor han havde levet sine lykkelige Barneaar. Hver Aften sov han ind til Lyden af det aldrig hvilende, men altid brummende Vesterhav, og skete det, at han vaagnede om Natten, saa han ud gennem Vinduet de regelmæssige Glimt fra Hirtshals Fyr. Havet blev hans Ven. Fisker vilde han ikke være. Nej, ud til fjerne Lande, og han kom ud, fo'r viden omkring, tjente Penge og brugte dem igen. Nu skulde det være Slut, nu vilde han hjem, købe sig en Baad, fiske som de andre og ligesom de have sig et lille Hus i Læ af Klitterne, og i Huset skulde hun jo være, Karen. En varm Strøm rislede gennem ham ved Tanken om gamle Anders Fiskers Datter, forlængst var det afgjort, at de to skulde have hinanden. De var vokset op sammen derude i den barske Natur, og i Barndomstiden laa de mangan Gang paa Klittens Top mellem

Marehalm og saa ud over Havet, hvor Fiskerbaadene var i travl Virksomhed. Saa talte de om Fremtiden, naar han blev stor og fik egen Baad. „Saa bygger jeg mig et Hus i Nærheden af din Fader, og saa skal du være min Kone,“ sagde Anders. Karen smilte, det faldt hende ikke ind at protestere. Og da saa Barndomstiden var forbi, og før Anders drog ud paa Langfart for at tjene Penge til Huset og Baaden, da gav Karen ham sit Løfte om at vente, indtil han kom igen, og endnu følte han det varme Kys, som hun gav ham hin Gang. Fire Aar var nu gaet siden hin Gang, ofte havde han faaet Brev fra hende, men Omkvædet i hendes Breve var stadig dette: „Kommer du snart hjem?“ Og saa skrev Anders hjem fra Sydamerika: „Til Jul, Karen, saa har du mig hjemme igen.“ Hvor skulde det blive dejligt at komme vandrende ind mellem Klitterne og fra Stranden komme bag paa Karen, der vilde spejde ad Vejen ind mod Købstaden. — „Anders! For Pokker!“ lød det inde fra Raaen. „Hal ud i Stikbouden!“ Anders blev brat revet ud af sine Drømme. Stormen hylede, og Skuden hoppede og dansede. Pludselig tog den en Overhaling, først hev den sig over til Luvart og saa tilbage til Læ med en saadan Voldsomhed, som om den vilde gaa helt rundt. Anders var ikke forberedt paa denne Overhaling. Han rejste sig halvt op, greb saa fat i Toplenten, men slap straks Taget og forsvandt saa ned i det mørke, brusende Dyb dernede. „Mand over Bord!“ lød det uhyggelige Raab. Dobbelt uhyggeligt var det i den mørke, stormsuste Nat. „Ror i Læ!“ lød det fra Kaptajnen, der havde hørt Raabet. Langsomt løb Skibet op i Vinden, og Sejlene slog Bak. „Kom ned fra Merseraaen,“ lød Ordren. Alle skyndte sig ned paa Dækket, og fra Halvdækket blev der spejdet efter den forulykkede, dog alt forgæves. Mørket skjulte alt, og at sætte en Baad ud var uden Nytte. Saa blev de nødvendige Sejl gjort fast og Skibet drejet til Vinden.

Juledagsmorgen fortsattes Rejsen til Falmouth, og ved Ankomsten hertil blev Budskabet om Anders' Død sendt videre

Det var Nytaarsdag, da det sørgelige Budskab naaede ud til Fiskerlejet, og et Menneske saa sin Fremtids gyldne Lykkeslot synke i Grus. Fra den Stund gled Karen ind i Sløvhedens taagede Drømmeverden. Hver Juleaften ser man en ensom Kvinde sidde paa hin Klippetop, hvor hun og Anders sad som Børn. Tavs og uden Klage stirrer hun ud over Havet, det Hav, der tog saa mangan, ogsaa hendes bedste Ven. Naar Folk ser hende sidde der, trækker de medlidende paa Skuldrene, idet de mumler: „Stakkels Karen.“

H. S.

»Vikingen« ønsker sine trofaste Læsere en glædelig Jul.

Skipperens Datter fortæller

Er du Sømand? Mau jeg saa se dig spytte op imod Vinden.

„Sa'e De Vandrotte, lille Frue? Nej, der tager De al-mægtig fejl. Hun er saa ren og skær som en Lilje, er hun; hun er vokset op i Tropernes Drivhus-varme og hærdet af Orkanens Brølen og Regnens Pisk er hun. Og saa har hun lært alt, hvad vi Sømænd har kunnet lære fra os. Alt det bedste, alt-saa; for vi har ikke villet lære hende andet.“

Det var gamle John Henry, en af vore Matroser, der tog mit Parti over for den amerikanske Konsuls Frue. Vi laa i en eller anden australsk Havn, og da Damen havde faaet Øje paa John Henry, som netop havde Vagt ved Landgangen, var hun kommet hen til ham og havde spurgt, hvad Slags Vandrotte Kaptaj-nens Datter var udtart til at blive, naar hun levede saaledes om Bord paa en Skonnert, kun omgivet af grove, upolerede Søfolk. John Henry, som havde følt sig forpligtet til paa een Gang at hævde baade min og Sømandsstandens Ære, havde givet hende Svar paa Tiltale, og det med alle de poetiske Vendinger, han i en Fart kunde opdrive. Alligevel gentog Fruen uanfægtet: „Ja, men det mau dog være græsseligt for en ung Pige at vokse op og leve hele sit Liv om Bord paa et Skib kun med Mandfolk omkring sig.“ Ganske vist kendte hun mig ikke, men hun kendte Søfolks Tale-, Tænke- og Væremaade og mente heraf at kunne slutte sig til, at jeg maatte være op-vokset aandeligt som legemligt i Snavs og Uhumskhed, naar jeg saaledes var ganske unddraget mildnende, kvindelig Paa-virkning. „Græsseligt? Ja, Sludder og Vrøvl,“ brummede John Henry foragte-ligt. „Nej, hun er bare ikke fjottet og fjantet som andre Fruentimmer, og hvis der endelig gik Fjanteri i Hovedet paa hende, saa skulde hendes Gamle nok faa det fordrevet, og det med en god Ende Tov tværs over hendes Agterspejl.“

Jeg laa og dasede i en Fold af Mesansejlet, der var viklet op omkring Bommen. Men hvis det ikke netop havde været, at jeg i Grunden nærede en uovervindelig Sky for Kvind-folk, saa var jeg maaske alligevel entret ned for at se efter, hvor stor Forskel der var paa hende og mig; thi ikke med min bedste Vilje kunde jeg begribe det mærkelige i, at jeg levede om Bord paa et Skib uden andre Kvinder om mig. Kunde det da tænkes, at hun ikke havde faret til Søs fra

ganske lille? Efter mine Begreber kunde da ingen ung Pige begynde sin Livsbane anderledes, og jeg for mit Vedkom-mende kendte i hvert Fald intet andet end Sølivet og med store Mellemrum en Landgangslov paa en eller anden mær-kelig Sydhavnsø. Dagliglivets Fænomener var for min Part Skonnerten og dens Ladning af stinkende Kopra, raadnende Perlemuslinger, rygende Guano, Stabler af Sandeltræ og Dynger af Sække med Taguanødder fra Stævn til Spejl og fra Bunden af Lasten til højt op ad Maste-trærne, og kun en Gang imellem ud-videdes min Horisont ved nærmere Stu-dium af de Steder, hvorfra vi hentede alle disse rare Sager, og af de Menne-sker, som bragte dem om Bord til os. Matrosernes Fortællinger om Havet og dets Vidundere nærede min Fantasi bedre end den bedste Æventyrbog kunde have gjort det, og Tropernes pludselige, ube-regnelige Tyfoner med derpaa følgende maanedlange Vindstille samt de Visdoms-ord, der faldt fra de gamle, barkedede Sø-ulke, som udgjorde Skibets faste Besæt-ning, belærte mig om Livet, dets Om-skiftelighed, dets Ansvar og dets Alvor.

Min Faders Skib, „Minnie A. Caine“, var en firmastet Sejlskonnert, der fo'r med Kopra og Sandeltræ mellem Sydhavs-øerne og Australien, og saa langt jeg kan huske tilbage, var jeg om Bord paa dette Fartøj. Jeg blev født i Birkeley i Kali-fornien, der, hvor alle rigtige Søfolk bli-ver lagt til, og jeg var den ellefte og sid-ste af Børneflokket. Mine fire yngste Sø-skende var døde som ganske smaa, og da jeg kom til Verden, blev jeg kaldt „Det tynde Øl“, dels fordi jeg kom bagefter ligesom dette, dels fordi der hverken var Saft eller Kraft i mig. Det var ogsaa al-mindelig ventet, at jeg skulde tage en hastig Afsked med Verden, men saa var det, at Fader sagde: „Nej, nu er det Stop med Børnevrvølet, og den sidste af Ungerne vil jeg redde. Jeg tager hende med om Bord, og Havet skal nok gøre hende til den bedste af hele Bundtet.“

Som sagt, saa gjort. Jeg var ikke fyldt et Aar, da Fader bragte mig om Bord, og her levede jeg saa i sytten Aar. Om jeg blev den bedste af Bundtet, skal jeg lade være usagt; men jeg blev i hvert Fald den sundeste og mest grovmaledede.

Hvad den religiøse Side af min Opdragelse angik, da tog Fader sik ikke synderligt af den udover, at han lærte mig at frygte og agte de Guddomme, som tog sig af Vejret



Saaledes ser hun ud, den forbausende, unge Kvinde, Miss Joan Lowell, der har skrevet „Skipperens Datter“ eller „17 Aar paa Havet med min Far“. Da hun var 2 Aar, kunde hun sige „Faentilvejrdasse“; det havde hun lært af Styrmanden, og det var hendes første Sætning. Hun er fin og sød og har et straalende Humør. Nu er hun gaaet i Land og er bleven en omsværmet Forfatterinde i U. S. A. Her bringer vi som et Uddrag af hendes Bog det første Kapitel til Præsentation.



„Minnie A. Caine“, hendes Faders Skib og hendes Barn-
doms Hjem, hvor hun tog saa mangen haard Tørn, hvor
Faderen opdrog hende med Endefulder, Guds Ord og For-
maning, hvor hun voksede op til en morderlig rask, sød
og sjov Pige, ene Kvinde mellem 16 Mænd, der behandlede
hende som en Dreng, indtil Naturen gik over Optugtelsen,
og hun blev forelsket i den lyse, stærke, danske Sømand
Nielsen under et uforglemmeligt Smækkys, som hun slik-
kede sig om Munden længe efter.

og vekselvis bryggede Orkan og Vindstille. Hvad Vorherre
som saadan angaar, da kan jeg kun sige, at jeg som Barn
nærede den største Fortrolighed og Kærlighed til ham; men
jeg var ikke halvt saa bange for ham som for Far. Fader
var en helt anden Mand, mere virkelig og haandgribelig og
ikke saadan at klare den med i en Haandevending. Vorherre
kunde jeg sige alt til; jeg kunde skændes med ham og bede
ham ryge og rejse; men Fader —. I de sytten Aar, jeg var
om Bord, hændte det ganske vist et Par Gange, at en eller
anden bad Fader ryge og rejse; men der var aldrig nogen,
der fik Lejlighed til at gøre det mere end een Gang. Fra
Fader har jeg arvet min Kærlighed til Havet, min For-
staaelse af det og mit Mod til at trodse det og dets Farer;
for ham var Havet ensbetydende med Livet og Livets Ind-
hold, og han ønskede ingen af Delene anderledes. Intet Un-
der: thi hvorledes skulde et Menneske, der var født paa en
gammel Klipper ud for Geolong Bay i Australien, kunne
modstaa Kaldet fra det aabne Ocean, og hvorledes kunde
det tænkes andet, end at Lysten til det omflakkende Søliv
laa ham i Blodet? Moder derimod hadede og afskyede Søen,
som berøvede hende Fader i Maanedsviis og undertiden i
Aarevis, og aldrig følte hun Trang til at rejse med ham;
dertil kom ogsaa Børnene for hurtigt efter hverandre og
bandt hende til Hjemmet.

Min Fader var en streng Mand, og netop fordi jeg var
det eneste Pigebarn om Bord, nød jeg ikke den mindste
Forrettighed eller Begunstigelse, men havde det akkurat som
de andre Matroser. Blev en Tur længere end beregnet, og det
blev knapt med Proviant, saa sultede jeg sammen med de

andre. Jeg tog min Rortørn efter Tur, halede med i Tovene,
naar vi gik over Stag, var fast Mand ved Pumpen, hvis vi
sprang læk, sagde: „Javel, Hr. Kaptajn“ til Fader og blev
oplært til at vise ham blind Lydighed, som det sømmer sig
for en Undergiven over for sin Herre og Mester; men først
og fremmest blev Havets tre store Bud mig indterpet: Aldrig
at sladre om nogen, aldrig at luske mig fra en velfortjent
Straf, at aldrig at vise, at man er bange. Legekammerater
havde jeg naturligvis ingen af, og der var ikke det, der lig-
nede Kvindfolk om Bord, andre end mig selv, saa mit Legetøj
var Søfuglene, smaa Legetøjsskibe og navnlig Skibsjollen, der
laa i sine Klamper paa Dækket og sjældent eller aldrig blev
benyttet. Den elskede jeg at klavre op i, og saa satte jeg
mig til at ro; 1000 Aaretag udgjorde en *mile*. Jeg roede lange
Ture og endte altid paa Steder, hvor der var Masser af Børn
at lege med, saadanne Børn, som jeg havde set løbe og lege
paa Havnepladserne. Som vi kunde lege. Og saa endte Legen
aldrig med, at vi fik en Masse at spise. For naar et Skib
skal ud paa et Togt, lad os sige 4 Maaneder, saa maa Pro-
vianten rationeres til saa og saa meget daglig til hver, og
eftersom jeg kun var et Barn, fik jeg kun halv Ration. Mit
Helbred og min Mave havde sikkert godt af at blive sat paa
Sælkost, men jeg kan ikke mindes en eneste Dag, hvor jeg
ikke kunde have fortæret firdobbelt Ration. Intet Under der-
for, at mine Lege og Drømme drejede sig om det, jeg mest
af alt savnede, altsaa Legekammerater og Mad. Den vante,
grove Skibskost bestod af Linsler, Ris, saltet Oksekød, Klip-
fisk og tørrede Frugter; men Matroserne fortalte mig om
den Mad, som Folk i Land spiste hver Dag, Lækkerier som
friske, saftige Æbler, Kager med Rosiner i, Kyllinger, Sukker-
godt og rigtig Mælk.

Vore Togter havde almindeligvis en Varighed af tre til fire
Maaneder, og i al den Tid havde vi ikke Land i Sigte. Vi
drog fra Havn til Havn, gennem Storm og Vindstille, pint
af Tørst, naar Vandtønderne var tomme, plaget af Skørbug
paa Grund af den evige Saltmad, forsinket i Dage og Uger
af ubarmhertig Modvind. Jeg ved ikke, om jeg nogen Sinde
var bange; men hvis jeg har været det, saa har jeg i hvert
Fald aldrig vist det. Fader og Matroserne havde lært mig
deres Religion om den Gud, der lever i Solnedgangens Skøn-
hed, i Stormens Hysten, i Albatrossens hvide Vinger og i
den friske Brise, der drev vort Fartøj mod dets Bestemmelses-



Hele sidste Nat sejlede vi roligt fremad ... skønt ikke en
Brise rørte den tunge Luft ... men langsomt og støt gik
Skibet ... som om det blev skubbet frem forneden ... af
en ukendt Kraft paa ni Favnes Dybde ... Det var en Aand
fra Dybet, der sled ... og det var den, der skød Skibet
fremad gennem det stille Vand.

Gammel engelsk Sømandsvis.



sted, og denne Religion holdt mit Mod oppe, hvad der saa hændte. Sølivet forekom mig saa ligetil. Ganske vist havde en gammel Sømand engang lært mig, at naar det tordnede, da var det en død Skibskaptajn, der bandede over at være kommet i Helvede; Lynet kom af, at alle Pigerne i Sømandsknejerne blinkede paa een Gang med Øjnene for at lokke Sømændene til sig. Vor Besætning bestod af de groveste, mest robuste Folk, Fader kunde opdrive, Skandinaver, Tyskere, Irlændere, Folk, der besad i Muskelkraft, hvad de manglede i Hjerne. Fødte Havzigøjnere, som de var, var de flinke og paalidelige nok, saa længe Skibet var under Sejl; men kom

de i Havn, dumpede de rekningsløst ned i den første Knejspe, de traf paa, og fik de Landgangslov paa en eller anden Sydhavsvø, blev de altid fanget ind af de indfødte Kvinder, som bedaaredes af deres svulmende Muskler og hvide Hud.

Kvinderne var bjergtagne af disse hvidhuede Mænd, som kom til dem paa Skibene fra „de usynlige Lande“, og Matroserne lod sig hellere end gerne tilbøde som Guder af disse smaa, bronzebrune Skønheder, der overvældede dem

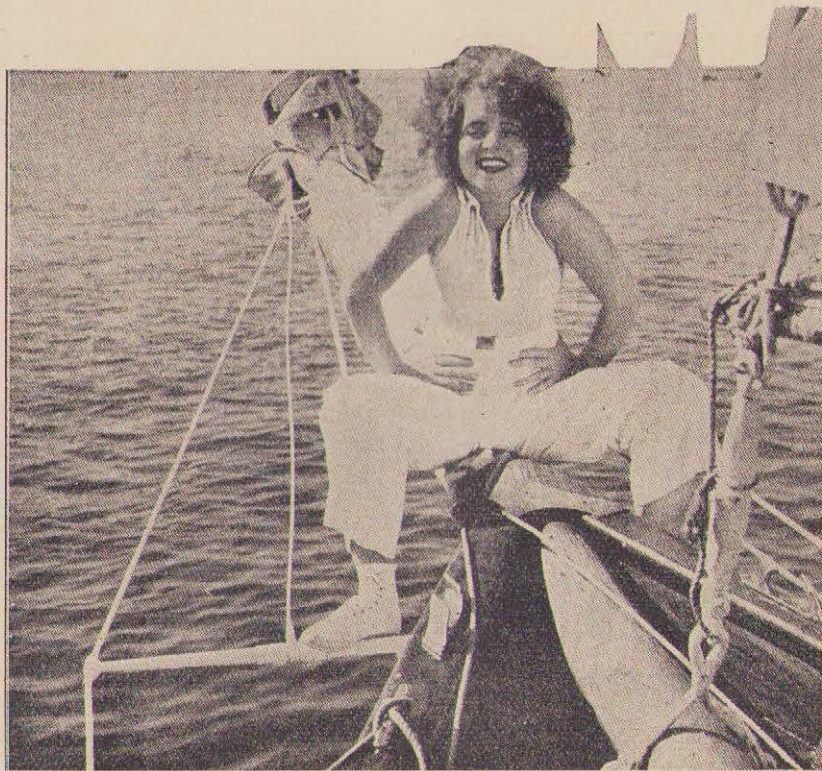
med Kærtagn og Blomster. — Aldrig kunde jeg tænke mig den Dag komme, hvor jeg selv vilde blive stillet overfor Spørgsmaal om en „Mand“, thi jeg kendte kun Søfolk og regnede kun med Søfolks Liv. Matroserne endte i Reglen alle med at blive gift med en trofast ventende Pige hjemme i „det gamle Land“ (hvormed som oftest mentes Sverige); Søkapitajner hverken drak eller løb efter Pigebørn, fordi de ligesom Fader havde en Hustru hjemme, som de holdt af; Skibsdrenge og Messedrenge var opløbne Knægter med Masser af Filipenser i Ansigtet; enten var de lige sluppet ud af Skolen og saa rendt hjemmefra for at søge Æventyr, som de aldrig fandt, eller ogsaa var de dumme, sløve Drenge, som havde været for dovne til at bestille noget i Land; Skibskokke (vor egen Kok var en Jap) var altid dejlige Mennesker, som kunde stikke mig en Ekstrabid en Gang imellem. Saaledes var min Tankegang, og for at holde mig fri af de Anfægtelser, som Kokkens Parfumer eller mine egne Drømme om Livet i Land muligvis kunde forvolde, lod Fader mig hver Dag taget et iskoldt Saltvandsbad i et Sejldugsbadekar oppe paa Dækket.

Der var ikke den Ting indenfor Søvæsenet, som Fader og Søfolkene ikke lærte mig. Regning lærte jeg ved at tumle

med Talrækkerne i Navigationstabellerne, og inden jeg var fyldt 12 Aar, kunde jeg tage en Solhøjde og afsætte Skibets Kurs paa Søkortet. „Klogskab“, som jeg selv benævnedes det, lærte jeg af et gammelt, pjaltet Konversationsleksikon, som stod nede i Faders Kahyt; der manglede ganske vist Bindet N—S, fordi man engang havde brugt Papiret i et vist, hygiejnisk Formaal; men Resten læste jeg fra først til sidst. Det var min Skolegang. Skibsbiblioteket, der støttedes af velgørende Selskaber, bestod af saadanne Sjældenheder som „Racehundens Røgt og Pleje“, tre—fire Salmebøger og lignende. Det lyder utroligt, men af lutter Desperation laante

Matroserne virkelig disse Bøger og læste dem Ira Ende til anden, og naar de afleverede dem, følte de sig beriget og belært af dem. Om det saa var mig selv, saa læste jeg dem, og Fader var særdeles vel tilfreds i den Anledning, fordi de, som han sagde,

„holdt Fjotterieme ude af Hovedet“. En Gang hændte det dog, at en Matros sank saa dybt, at han bragte en Roman med om Bord, der hed „Kærlighedens Forvildelser“ og blev slugt af hele Besætningen. Jeg købte



En Klyver-Unge.

mig Tilladelse til at læse den ved i 2 Dage at tage Ejerens Rortørn. Det var ikke stor Litteratur, og egentlig opbyggelig var den heller ikke; men den tiltalte mig dog ulige mere end „Racehundens Røgt og Pleje“. Naar jeg en Gang bliver rig, saa vil jeg stifte et Legat til at forsyne Alverdens Sejlskibe med ordentlige Bøger.

En af de Færdigheder, vore Matroser besad til Fuldkommenhed, var at spytte, og de spyttede meget, eftersom de alle brugte Skraa. De kunde spytte efter en Knast i Træet og ramme den, og først naar en Matros kunde spytte op mod Vinden uden at faa Produktet i Hovedet igen, regnedes han for at være vaskeægte Sømand... I Vidners Overvær spyttede jeg paa een Dag, og det blæste endda godt, to Gange i en flot Buc op imod Vinden, hvorefter jeg højtideligt udnævntes til helbefaren Sømand. Da jeg nu laa oppe i Sejlet og hørte Konsulens Frue skræppe op over for John Henry om mig, fordi jeg levede ene Hunkøn om Bord paa et Skib, opdraget af og mellem Mandfolk, saa kom jeg til at tænke paa, om hun muligvis kunde spytte til Maals; og hvis hun ikke kunde det, hvad Forstand havde hun saa paa Søfolk og Livet paa Søen i det hele taget?



HAVETS GENGANGERE

MYSTERIET med det velkendte Spøgelsesskib ved Kap Horn er nu blevet oplyst. Gang paa Gang er Skibe, der rundede dette Forbjerg, blevet overraskede ved Synet af et stort Skib, der drev mellem Klipperne ved Lemaire-Strædet, — og ved Forsøget paa at redde det, er Hjælperen stødt paa Skærene og gaaet tilbunds. Nu er det opdaget, at det formodede Skib er en Klippe, der ved et af Naturens Luner er blevet hvid, mens dens Naboer er sorte. Andre Spøgelser skyldes antagelig Luftspejlinger. — Men foruden disse forklarlige Tilfælde findes der andre, der ikke er saa lette at løse. Der er mange Vidner, der kan sværge derpaa. Et af de mest afgørende skete med det engelske Krigsskib „Bacchante“ den 11. Juli 1881 Kl. 4 Morg. Den nuværende Konge af England og hans ældre Broder, den siden afdøde Prins af York var ombord og bevidnede Sandheden af, hvad der skete. Paa nævnte Tidspunkt krydsede et Spøgelsesskib tværs af Boven paa „Bacchante“. Beretningen om Begivenheden lyder saaledes: „Den flyvende Hollænder krydsede vor Bop. Et underligt rødt Lys, som af et glødende Skib, midt i hvilket Master, Spær og Sejl af en Brig tegnede sig i 200 Yards Afstand fra os. Ialt 13 Personer saa det, men hvorvidt det var Van Diemen eller den flyvende Hollænder eller hvem ellers, maa forblive uvist. „Tourmaline“ og „Cleopatra“, der sejlede til Styrbords for os, telegraferede til os, om vi saa det underlige røde Lys.“

Mærkværdig nok faldt den Matros, som først saa Lyset, ned fra Fokke-Tværsalingen seks Timer efter og slog sig ihjel.

Den saakaldte flyvende Hollænder er den bedst kendte af alle Oceanets Gengangere. Traditionen fortæller om en hollandsk Søkaptajn, Cornelius Vanderdecken, at han paa Vej fra Batavia rundt om Kap Horn mødte Modvind, som han forgæves kæmpede imod i ni Uger, for saa at opdage, at han stadig var paa samme Sted. Saa blev han saa rasende, at han faldt paa Knæ paa Dækket, forbandede Himlen og svor ved Satan og Helvede, at han nok skulde runde Kap Horn, om han saa skulde sejle til Dommedag. Og han blev taget paa Ordet og sejler der endnu, — og hans Tilsynekomst varsler Ulykke for Skibet, der møder ham.

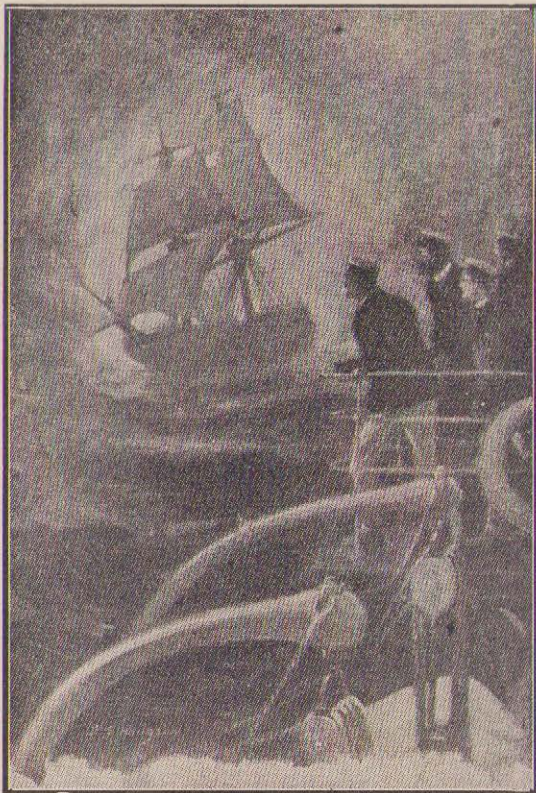
Der er ogsaa en anden flyvende Hollænder: Bernhard Fokke hedder han. Han levede i sidste Halvdel af det 17. Aarhundrede og var en Storpraler, der skydede af, at hans Skib kunde slaa alle andre i Fart. Han skal have gjort Turen fra Rotterdam til Ostindien i 90 Dage, hvad der grænsede til et Mirakel dengang. For rigtig at faa Fart paa Skuden, solgte han sin Sjæl til Djævelen. Baade han og hans Skib forsvandt, — men siden har han maattet pløje Oceanet uden Rast og Ro. — Alle Havets Spøgelser betyder imidlertid ikke Ulykke. Nogle er endda Frelsere, som f. Eks. den druknede Mand, der for en Snæs Aar siden viste sig for Chefen paa Krydseren „Society“ og raadede ham til at gaa op paa Broen og lade Dybden lodde. Det gjorde Kaptajnen og fandt, at han var tæt ved Kap Virginia i Stedet for, som han troede, over 100 miles derfra.

Det er en udbredt Tro blandt Sømand, at et Skib, der er sunket og bliver hævet igen, bliver plaget af de druknedes Genfærd. For nogle Aar siden sank en stor Passagerdamper i Middelhavet og mere end 500 Mennesker druknede. Med uhyre Bekostning fik man Skibet hævet, bragt hjem og repareret, men det blev aldrig brugt mere. Man kunde ingen Besætning faa til at blive ombord. Folkene erklærede, at hver Nat genlød det store Skrog af Hyl og Jammer fra de mange, der som Rotter i en Fælde gik ned med Skibet. Paa samme Maade var det med den amerikanske Regerings Opmaalingsfartøj „Eagle“. Det havde før været en privat Yacht „Mohawk“, der var strandet og hele

Besætningen druknet. Staten købte den derefter, men Mandskabet klagede altid over Spøgeriet ombord.

Enhver Sømand kender „Klabautermanden“, en god Aand baade for Skib og Mandskab. Men ingen maa se ham, ellers er det værst for den nysgerrige. — Særlig naar Skibet er i Fare, hjælper Klabautermanden med overalt, men forlader han Skibet, er det ude med det. Saa maa enhver redde sig, som han kan.

Kaptajn C. R.




Da Prinsen af Wales saa den flyvende Hollænder.
11. Juli 1881.

Norges Sejlskibsflaade,

der engang var en af Verdens betydeligste Flaader, er nu næsten uddød, forsvundet under Værfternes Økser. Det største Antal Sejlere havde Norge i 1878, da man registrerede 3675 Skibe paa over 100 Netto Reg. Tons og paa tilsammen 1,3 Mill. Tons. Senere gik Antallet tilbage, men Gennemsnitsstørrelsen af Skibene var større, og saaledes bestod Flaaden

endnu i 1893 af 2862 Skibe paa ialt ca. 1,4 Mill. Tons. I det sidste Aar før Verdenskrigen var Bestanden 554 Skibe med 566.000 Netto Tons, og netop efter Krigen 190 Skibe repræsenterende 239.000 Tons. Den 1. Januar i Aar var det ikke saa vanskeligt at tælle Skibene, der fandtes kun 11 Skibe paa tilsammen 4000 Tons, hvoraf tre er Skoleskibe, medens af de øvrige otte Skibe kun fire endnu er sødygtige.



Skibbrud

TØMMERFLAADEN drev! I fem Dage og fem Nætter havde den drevet afsted, alt efter som den skiftende Strøm førte den. Fra Nattens kølige, hemmelighedsfulde Mørke ind i den tidlige Morgens fugtige Taage, derfra igen ind i Middagens sviende Solskær med Indien strækkende sig langt borte i den nordøstlige Horisont, og et Sejlskib, der syntes at komme dem til Hjælp, fjernt borte — i de Skibbrudnes svindende Fantasi.

For og agter paa Tømmerflaaden var der oprejst to Telte af Presseninger og afbrækkede Lægter til at beskytte dem mod Solens Straaler, hvad der vilde have givet Tømmerflaaden Udseende af et kinesisk Fartøj, havde det ikke været for de røde og hvide Skjorter, der hang slatne og fugtige ned fra Midterlægten.

Der var fem Mænd paa Tømmerflaaden — fem Mænd, en Kvinde og en Dreng paa fire Aar. Mændene laa udstrakte under Skyggen af Agterteltet; den ene af dem lod sine Fødder, der var fulde af Vabler, hænge ud over Rælingen ned i Vandet, mens han holdt sig godt fast, at ikke Strømmen skulde rive ham med sig; thi hans Modstandskræfter var kun smaa.

Fem Dage og fem Nætter!

For den blege, udtærede Kvinde, der var krøben sammen under det andet Telt, forekom denne martrende Pine værre end Døden. Og dog klyngede hun sig ligesom de andre til Haabet og stred tappert med at forjage Frygten.

Den sovende Dreng ved hendes Fødder begyndte at røre paa sig; mens han med sin lille Haand gned de tunge Øjenlaage, klynkede han svagt og bad om „Vand“.

Hun kastede et hurtigt Blik hen til de sovende Mænd; men skønt Drengens Stemme var svag, var den dog bleven hørt derovre.

Et groft, uredt Hoved løftede sig langsomt fra et itubrukt Hønsebur, hvorpaa det havde hvilet, og to stirrende Øjne mødte Kvindens; men trods det livløse Blik laa der noget udfordrende deri.

„Nej, ikke endnu min Kære,“ svarede hun saa højt, at Manden derovre kunde høre det, og hans Hoved faldt igen tilbage paa Kassen.

Hun løftede Drengen op og trykkede ham tæt til sit Bryst, og paa en Maade, som kun en Moder kunde gøre det, ledte hun hans Mund henimod en Flaske, som hun havde skjult paa sig og lod ham drikke.

Vidt og bredt strakte det graa Hav sig, saa langt Øjet kunde række, det syntes tilsidst at gaa i ét med Skyerne. En løs Planke paa Tømmerflaaden bevægede sig ved Vandets Skvulpen, og dens monotone Plask-Plask pinte hendes Øre ligesaa meget som den usalige Tørst hendes Strube.

Lidt efter trak Drengen sig tilbage, idet han barnligt hvi-skede sin Tak; men Moderen tyssede paa ham. Manden, der før havde rejst sig op, kravlede nu henover Halmdyngen, der laa midt paa Tømmerflaaden, og uden at rejse sig op stirrede han vildt paa den forskrækkede Kvinde.

„Hvor er det?“ spurgte han.

Hun pegede paa en lille Tønde med Vand, som Styrmanden havde sat hen ved Siden af hende og bedt hende passe paa. „Gaa tilbage,“ svarede hun, „den er sikker nok.“

Manden kastede et Blik tilbage paa de andre, men de syntes at sove trygt.



„Bare en Draabe,“ mumlede han, og stak sin store, opsvulmede Tunge ud som en stum Bøn.

„Jeg tør ikke! Gaa tilbage!“

Hun trak Tønden ind under sin Kjole.

„En Draabe — eller jeg fortæller de andre.“

Han nikkede over imod Drengen, hun holdt i sine Arme.

Han kravlede nærmere, hun kunde se, at hans Øjne skin-nede helt røde, hans Læber var revnede, gule og dobbelt saa tykke som ellers. Da han rakte sin Haand ud for at gribe fat i hendes Kjole, saa hun, at Neglene paa hans Fingre var blaa-graa og saa skøre som Glas.

„Gaa bort!“ gispede hun, „de vilde dræbe dig, der er kun to Potter tilbage.“

„To Potter!“ Hans udtryksløse Øjne syntes at faa Liv. „To Potter Vand! Lad mig se det, Kvinde — en Slurk — blot en Draabe! De andre faar det aldrig at vide!“

Hun rystede paa Hovedet, og mellem hendes tørre Læber kom en Tunge til Syne, der næsten var lige saa sort som hans.

„Du faar din Part, naar Styrmanden deler ud, ikke før.“

„Jeg vil have det nu!“ Vanviddet lurede i hans blodskudte Øjne, og hun stirrede paa ham, som var hun fortryllet. „Det er ikke dit, det er vores, dersom du og Barnet ikke var her, vilde vi andre faa mere.“

Hun trak sig forskrækket tilbage, da han krøb nærmere, og ved denne Bevægelse kom Tønden frem.

Han ligesom snappede efter Vejret, idet han kravlede længere frem.

Hun kunde ikke tilbageholde et Skrig, der var saa svagt, at selv Drengen i hendes Arme ikke rørte sig, og dog var det blevet hørt af Mændene i den anden Ende af Tømmerflaaden, og de kom alle frem.

Der var noget saa frygtelig i at se dem komme, hun var mere angst end Manden, der nu kravlede foran hendes Fødder.

De kom ikke farende som fortvivlede Mænd ivrige efter at forsvare deres Liv, eller det som for dem indeholdt Liv og Haab. — Nej, de rejste sig ikke engang op, men krøb ligesom den anden paa Hænder og Knæ over Kasser og Tovværk, der laa spredt omkring.

Hun skreg højt af Skræk, da de kom nærmere henimod hende, og en Gang til skreg hun, da Styrmanden, en lyshaaret ung Mand fra Liverpool, strakte sin Haand ud og fik fat i Haaret paa Manden, der vilde stjæle Vandet.

Manden gjorde ingen Modstand, slet ingen — han smilede blot fjollet.



Styrmanden hviskede til hende:

„Træk Pressenningen for og prøv paa at sove. — Hvordan har Drengen det?“

Hun svarede ikke, og han syntes heller ikke at vente paa noget Svar. Men hun trak Pressenningen for og lullede Drengen i Søvn.

Hun lukkede sine Øjne og forsøgte at genkalde i sin Erindring, hvad der var sket for en Maaned siden, og straks efter at Dampskibet „Janet“ fra Liverpool, der var paa Vej til Rangoon med Jernbaneskinner, var gaaet under.

Atter var hun i den lille skotske Landsby og stod i sin Dør og ventede paa det gamle lamme Postbud. Atter hørte hun hans Stemme. „Mrs. Ruth Sorrow fra David Sorrow i Indien,“ og hun saa' hans tandløse Gummer mindre tilfreds, og atter læste hun Brevet fra sin Mand, som var Maskinist og som var rejst ud til Rangoon Aaret i Forvejen.

„Jeg har bygget et storartet Hus til dig, min kære Pige,“ havde han skrevet, „og her er godt at tjene, saa det vilde være en Skam at rejse bort herfra. Kom herover med Drengen, Ruth, saa skal du blive en af de fineste Damer her i Byen. Om fire Aar kan vi rejse hjem igen og købe en Gaard, eller hvad vi ellers synes. Du er jo en modig Pige, saa du vil ikke være bange for at rejse herover paa et Fragtskib, vil du vel? Kaptajn Purvis paa gamle „Janet“ er en Ven af mig, han vil sørge for, at du og Drengen har det godt. Og husk paa, at jeg venter paa dig.“

Modig! Ja, hun havde prøvet paa at være modig. Alle ombord lige fra Kaptajnen til Skibsdrengen havde gjort sig Umage for at gøre det godt for hende paa denne lange Rejse. Selv denne Mand, der før krøb for hendes Fødder, vanvittig af Tørst, havde bundet en Hængekøje op til hende. — Det stod altsammen saa skrækkelig levende for hende.

„Hvad er det, Mor?“

Drengen, som hun endnu holdt i sine Arme, for op, og hans magre, hvide Fingre greb fat i hendes Kjole.

„Det er kun en Søfugl, der skriger, David, min egen Dreng.“

Hun lod sin Haand kærtgenende glide hen over hans Ansigt, og fik ham til at sove igen. Men selv strakte hun Ho-

vedet frem og lyttede spændt. Hun hørte en Lyd som af en tung Sæk, der blev slæbt hen over de vaade Planker, og hun drog Vejret dybt og tog sig sammen for det, der nu vilde komme.

Flere Minutter efter det Plask, der fulgte, laa hun tilbage-lænet mod Lægten; smaa Svedperler pibledede frem omkring hendes Øjenhuler.

„Mor,“ sagde Drengen igen og løftede sit Hoved. „Er Fader ikke bange for, hvor vi bliver af?“

„Jo, lille David, det tror jeg nok, han er; men sov du nu, lille Mand, det kan godt være, at han er her, naar du vaagner.“

„Jeg er saa frygtelig tørstig, Mor.“

Med en kvalt Hulken førte hun hans Mund hen til den skjulte Flaske — det var den lys-haarrede Styrmand, der havde givet hende den, „fordi han kendte nok Børn, og vidste, at de hele Tiden vilde drikke, og det var ikke godt at lade Mændene se Vandet saa ofte.“

„Lille David,“ hviskede hun, „du skulde ikke drikke saa meget Vand, det er ikke godt for dig, og — og din Moder har ikke faaet noget siden —“

„Fader vil have Vand nok, vil han ikke?“

„Du skulde gemme lidt af dette her til ham,“ foreslog hun hurtigt.

„Ja, det vil jeg,“ svarede Drengen, „men Mor, jeg er sikker paa, at Fader er ikke saa tørstig som jeg.“

„Du er en tapper, lille Dreng,“ hviskede

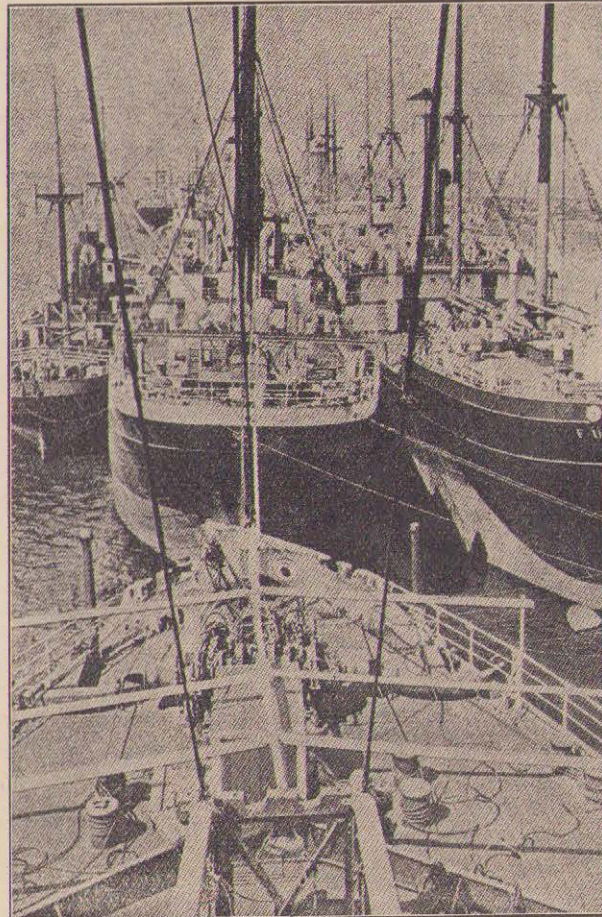
hun, da han krøb sammen i hendes Arme og faldt i Søvn igen.

Hun genkalde atter i sin Erindring den frygtelige Nat, da „Janet“ stødte paa Klippen. Hvilken Nat havde det dog ikke været!

Det var længe efter, at de havde passeret det røde Hav — længe efter at det gule Skin af den arabiske Ørken var forsvunden som en Taage. En stor, hvid Maane skinnede ned fra Himlen, som om den var en ledende Lanterne i den almægtige Guds Hænder.

De fik slet ikke Tid til at gøre Redningsbaadene los. „Janet“ hoppede pludselig op paa en Spids, der stak frem fra Klippen, og blev saa hængende der som paa en Tap, mens dens Stævn og Agterende rytmisk løftede sig til Bølgerens

Fordømt til Uvirksomhed



I Hamburgs Havn ligger for Tiden over 50 Skibe oplagt ... henved 250,000 Tons.



Skulpen, og næppe havde Kaptajn Purvis faaet hele Mandskabet samlet paa Fordækket, førend Skibet med en mægtig Knagen brødes midt over. Agterenden af Skibet forsvandt ned i Havet med et „Gulp“, der næsten lød, som kom det fra et Menneske, mens Boven blev hængende paa Klippen.

Vinden begyndte at blæse op og Havet rejste sig med den. De tre Redningsbaade var forsvundne, da Skibet gik midt over, og at hænge her paa Boven og vente paa at blive samlet op, det var det samme som at vente paa den sikre Død.

Tre Tømmerflaader blev hastigt slaaet sammen, og herpaa samlede saa de faa sig, der endnu ikke var gaaet under.

Selv var hun bleven som forvandlet fra denne Nat; fra en glad, haabefuld Kvinde blev hun som en ung, taus Automat, der ikke tænkte paa sig selv, men kun paa Drengen. Dersom hun havde været alene, da vilde hun gerne have gjort en Ende paa det og gledet over Randen ned i det kolde, hemmelighedsfulde Hav, saa forpint var hun af Tørst. Men hun var bange for Drengen, hun havde ligesom en Anelse om, at en Fare truede ham.

Styrmanden kravlede nu frem for at uddele den sædvanlige Ration af Vand.

Han kunde knap tale, og de Ord, han ytrede, var usammenhængende. Huden paa hans Ansigt var rynket som et gammelt, vissent Æble, og hans Læber var ligesaa blaa som Havet derude. Og sammen med ham kravlede tre Mænd hen imod den dyrebare Tønde. Styrmanden saa, at hendes Øjne hvilede paa hver af Mændene, han saa, at hendes Læber bevægede sig, som om hun talte dem, og han mumlede:

„En mindre til at dele.“

Han gav først Kvinden, derefter hver af Mændene, inden hans egne tørre Læber rørte ved Vandet. Han var lige ved at sætte Tappen i igen, da han bemærkede den stumme Bøn i Kvindens Øjne.

„Han sover,“ indvendte han med et Blik paa Drengen.

Som Svar vækkede hun Drengen, og skubbede ham blidt frem. Hun vidste, at Flasken, der var gemt ved hendes Bryst, var tom; og at dersom Drengen ikke fik noget nu, maatte

han vente seks Timer, inden Tappen blev taget ud igen. — Styrmanden hældte en Ration ud til Drengen; det glippede underligt i hans Øjne, da Drengen spurgte:

„Er Fader nu kommen?“

„Bed,“ hviskede Styrmanden til hende, da han belavede sig paa at kravle tilbage til den anden Ende af Tømmerflaaden, „nok tilbage — tre Dage — saa —“

Han rystede paa Hovedet og vendte sig fra hende, idet han gjorde Mine til de andre om at følge.

Men en af Mændene, som syntes at være stærkere end de andre, rejste sig helt op.

„Mere,“ gispede han og greb sig til Struben, „mere, hvorfor skal Knægten have det? Jeg har selv — nogle — derhjemme. — Mere — mere!“

Han gjorde to Skridt henimod Tønden; han var ved at blive vanvittig.

„Mere!“

Hans Stemme løftede sig til et Skrig, og han bukkede sig ned efter Tønden.

Der kom et Pust af hvid Røg, et Knald som syntes at falde fladt ned, da det naaede Bølgerne, og den gale Mand rullede rundt og styrtede paa Hovedet ud over Rælingen. Der blev ikke ytret et eneste Ord, ikke engang den forskrækkede Dreng skreg; men Styrmanden, som lænede sig tilbage mod den ene af Lægterne, der holdt Pressenningen, slog den ryggede Revolver mod sin Haand og løftede saa tre Fingre i Vejret. Mændene forstod ham, og kravlede langsomt tilbage paa deres Pladser.

Og Tømmerflaaden drev videre, stadig videre med den skinnende Sol, der gjorde Plankerne paa Tømmerflaaden hede og syntes at spotte de Menneskers Afmagt, som sad her uden Haab om Hjælp midt ude paa det store Hav.

De drev uafbrudt frem, og Vandet i den lille Tønde sank stadig mer og mer. Engang tænkte hun et Øjeblik paa, hvad der vilde ske, naar Tønden var tom! Styrmanden havde talt om tre Dage. Hun tænkte paa, om han havde glemt Flasken, hun havde. Mon han tænkte paa, at hun fyldte den hver Nat?

Hun vidste nok, hvad der vilde ske om de andre saa meget som anede Sandheden, og hun tænkte paa den gamle Fristelse. Hun kravlede hen over Plankerne og stirrede ned i det blaagrønne Dyb.

En Time sneg sig hen. Igen denne frygtelige Stillehed. Den sovende Dreng løftede Hovedet op imod hendes Bryst; men hans Klynken sagde hende, at Flasken nu var tom igen.

„Vær stille, lille David, vær stille, min Dreng, og vent,“ tyssede hun.

Og hun strakte sin Haand ud i Mørket for at finde Tønden.

Men med en Gysen trak hun den tilbage; hun vilde skribe, men hendes Tunge var saa tør og opsvulmet, at hun ikke kunde. I Mørket var hendes Haand kommen i Berøring med en



Drengen tumlede tilbage i Armene paa sin besvimeede Moder.



anden Haand, der stak ind under Pressenningen henimod Tønden.

„Skrig — David, skrig!“ hviskede hun, og den forskrækkede Dreng raabte igen „Fader.“

Det eneste Svar var Lyden af et tungt Legeme, der slæbte sig hen over Plankerne. Der fandt ingen Ordstrid Sted, kun et Knald af Revolveren, og saa det skrækelige gulpene Pladsk.

Dagen brød frem. I den østlige Horisont var Himlen saa overstænket med Guld og Rav, og Straalerne fra den opvaagende Sol skød sig op fra Havet som Strimer af Diamantstøv.

En tæt Dis hang i Flager over Vandet; det var et Forbud om, at endnu en Dag vilde oprinde med sin frygtelige Hede og dermed følgende Tørst.

Langt borte, saa vidt Øjet kunde naa, laa Havet hvidt og skinnende i det tidlige Morgenlys.

Hvidt og ensomt.

Da hun trak Pressenningen til Side og stirrede hen imod det andet Telt, saa hun en Skikkelse ligge udstrakt halvt indenfor og halvt udenfor Teltet. Det var Styrmanden. Han laa med Ansigtet nedad og var saa stille, at hun et Øjeblik troede, at hun og Drengen var de eneste levende ombord. Men saa opdagede hun, at hans højre Haand bevægede sig ganske svagt, og Revolveren rullede ud fra de magre Fingre hen til Randen af Tømmerflaaden.

„Bliv her, David, min Dreng,“ sagde hun og kravlede hen til den tilsyneladende livløse Styrmand.

Hun løftede hans lyse Hoved op og satte Flasken til de opsvulmede Læber.

„Tak!“ mumlede han svagt — „mere Va—nd!“

Hun ventede, indtil han havde rejst sig op og var kommen i en siddende Stilling. Vandet havde hurtigt oplivet ham, han saa sig omkring. „Alle borte! Alle borte!“ stønnede han. „Hvorledes har Drengen det?“

„Hun holdt fast ved ham og støttede ham — der var kommet noget bestemt og frit over hendes Væsen, de var som om selve hans Haabløshed gav hende Mod eller i et hvert Fald Styrke til enten at dø eller kæmpe til Enden, — hun vidste ikke selv hvilket.

„Er der mon Udsigt til Frelse?“ spurgte hun.

„Ikke meget,“ svarede han, „men,“ han saa over mod det andet Telt, „Strømmen er stærkere, meget stærkere, den vil mulig føre os et eller andet Sted hen!“

„Gud hjælpe os!“ stønnede hun. „Gud hjælpe min Dreng, min David!“

Da hun gik tilbage til Teltet, tog hun Revolveren op og gemte den i Folderne af sin Kjole, — for den Indskydelse takkede hun Gud senere hen paa Dagen, da Styrmanden kom og vilde have mere Vand. Hans Øjne var endnu mere blodsprængte end før, og hans Mundvige fortrak sig krampagtigt, da hun holdt fast ved, at Drengen skulde have sin Ration af Vandet.

„Strømmen er stærkere — meget stærkere,“ mumlede han og vendte sig bort, „hvis Vandet blot kan holde ud endnu et Par Dage, saa vil der nok ske en Forandring.“

„Dersom Vandet kunde holde ud!“ Der laa en skjult Mening bag ved hans Ord og det Blik, hvormed han havde set paa Drengen. Instinktmaessig søgte hendes Haand efter Revolveren.

Da han kom igen, var der noget vildt i hans Stemme; han sagde:

„Meget stærkere — meget stærkere, *dersom* vi blot kan holde ud!“

„Der er knap en Pot Vand tilbage i Tønden,“ hviskede hun.

Han nikkede, som om han selv havde tænkt sig det.

„Det kan holde tre i Live i et Par Dage; to lidt længere.“

Og atter søgte hans Øjne den sovende Dreng.

Han gik bort fra hende og satte sig midt paa Flaaden. Paa den Maade, han bevægede Læberne, kunde hun forstaa, at han kæmpede med den Fristelse, som hun længe havde været bange for. —

Eftermiddagen gled hen — og stadig sad han der; den brændende Sol skinnede paa hans bare Hoved, og han nikkede fjollet.

Atter kom han hen til hende, og denne Gang var det, som om nogen hviskede hende i Øret, at nu var det afgørende Øjeblik kommet. Hans Øjne rullede vildt, og de opsvulmede Læber kunde daarligt udtale Ordene.

„Du er — en brav — Kvinde — ikke?“

Han satte sig ned ved Siden af Drengen, og skønt hans Ord var henvendt til hende, hvilede hans Øjne paa Barnet.

„Du er — en brav — Kvinde,“ gentog han, „— har — en Mand — der venter — paa dig. — Jeg har ogsaa — en Kone — og Dreng — som ham.“

Han pegede paa Drengen.

„Naa, og hvad saa?“

Ordene kom fra hendes Læber med en haard Metalklang.

„Vand — for to — to Dage,“ gispede han, „der kan ske noget — blive samlet — op. — Forstaaer du? For — to. — Ikke — tre! Du har en Mand. Jeg har — en Kone — forstaaer du?“

Den Smule Kræfter, hun havde, syntes at ebbe ud. Hun sad der skræklagen, som forstenet.

Han rørte ved Drengens Skulder og vækkede ham.

„Kom — med — mig,“ mumlede han, rejste sig op og hjalp derefter Drengen op, „kom — med — mig — jeg vil vise — dig — en smuk lille Fisk.“

De havde naaet Midten af Tømmerflaaden, da Gud gav hende de Kræfter, hun havde bedt om. De knælede nu ned ved Rælingen, og Styrmanden holdt Drengens venstre Haand. Han mærkede ikke, at Kvinden var kommen i Nærheden af dem. Stille knælede hun bag ved Drengen, hendes højre Haand var gemt i Kjølens Folder.

„Lille Ven — du er en modig Dreng — du forstaaer. Prøv — paa at sige — efter mig — Gud tilgive.“

„Gud tilgive,“ gentog Drengen.

„Sømanden, som vil prøve — paa at frelse min Moder.“

„Sømanden, som vil prøve paa at frelse min Moder.“

„Jeg er kun en lille Dreng og til ingen Nytte.“

„Jeg er kun en lille Dreng og til ingen Nytte.“

„Og jeg — er ikke — bange — saa hjælpe mig Gud.“

„Og jeg er ikke bange, saa hjælpe mig Gud.“

„Og — jeg — tilgiver — Sømanden.“

„Og jeg tilgiver Sømanden.“

„Amen!“

„Amen!“

Manden rejste sig op og greb fat i Drengens Krave. Men samtidig knaldede den trofaste Revolver en Gang endnu.

Drengen tumlede tilbage i Armene paa sin besvmede Moder. Styrmanden skreg som et Dyr, der er saaret til Døden, tumlede hen til Kanten af Tømmerflaaden, stod der en Brøkdel af et Sekund og gled saa ned i Havet.

I nogen Tid laa Moderen med lukkede Øjne. Drengen klyngede sig til hende — Pludselig var der noget, der ligesom rørte ved hendes opadvendte Ansigt. Noget vaadt og koldt. Langsomt løftede hun sine Øjne mod Himlen.

En Sky gled forbi Solen.

Det regnede!

— — —

Samme Aften fik Passagerdamperen „Portia“ Øje paa dem, — og de var frelste.



Et Fuleminde

Norges store Fællesgrav
ved Jyllands Vestkyst

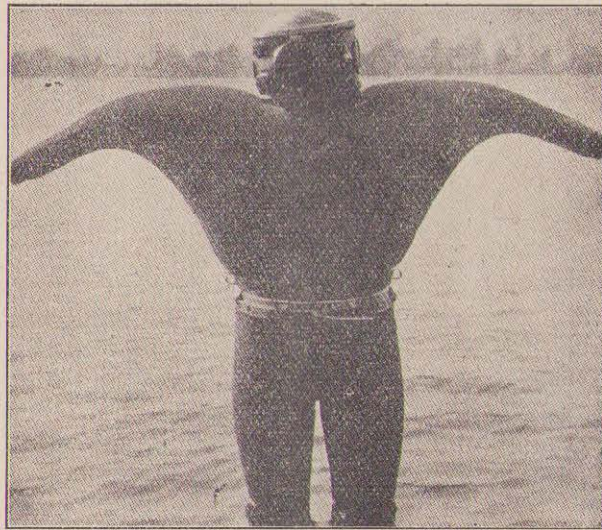
NAAR Julen kimes ind over de danske Vestkyststrande, da mindes langs hele Kysten dette store Forlis, der fandt Sted her for nogle Aar siden under de høje Skrænter, der kaldes Bovbjerg. Det var tidlig Morgen ved Femtiden den 22. December. Mørket rugede over Hav og Land, og Regnen styrtede i stride Strømme ned fra den graa Himmel. Havet slog ind mod de knudrede Brinker, saa Skumflagerne røg op over Bjergkammen. Da pludselig skar gennem Mørket de hule Nødbøl fra en Dampers, der var løbet paa Revlen. Det hørtes ind over hele Kysten, men Dampere kunde ikke ses. Dog gennem Mørket skimtedes en rød Lanterne ligesom duvende derude, naar Havet slog mod Skibet. I den tidlige Morgen, endnu før Dagslyset brød frem, var Hundreder af Mennesker mødt frem og stod og stirrede ud mod Vest, hvorfra Skibets Nødbøl slog dem imøde. Dampfløjten maatte være bundet fast, thi den tudede uafbrudt.

Redningsmateriellet fra nærmeste Redningsstation kom hurtigt til stede, og en dobbelt Raketline blev afskudt, og hvislende for den ud mod Skibet. Men den faldt i Havet, inden den naaede Dampere, der stod ude paa yderste Revle. Da Dagen brød frem, saa man den store Dampers staaende derude. Det knagede i Rigningen, og det slog mod Dørene, naar Bølgerne slog mod det store Skrog. Ikke et Menneske saas derude, og man blev klar over, at Mandskabet var ikke om Bord. At det var et dødt Skib, der var løbet ind, var næppe troligt, thi Dampfløjten var jo bundet fast. Dens Tuden lød som et saaret Dyrs Klage ind over Kysten. Var Mandskabet druknet, eller havde de forladt Skibet, før Dagslyset brød frem. Ingen vidste det, og heller ikke hvor Dampere hørte hjemme. Det var en af Havets Gaader, man stod overfor. Men op paa Formiddagen løstes en lille Flig af Gaaden, idet en Kuffert drev iland. Da denne blev aabnet, fandt man en hel Del sydlandske Tæpper, Nipsgenstande samt et Brudeslør. Desuden en Mængde Breve fra den norske Jente Jakobine Jakobsen til Fyrbøder Ole Olesen. Af disse fremgik det, at hun var fra Fløen i Norge, og at det store Skib var Stanley, hjemmehørende i Bergen. Den kom nede fra Sortehavslandene med en Ladning Hvede og skulde være naaet hjem til Jul, og da skulde Jakobine Jakobsen og Ole Olesen holde Bryllup. Saa meget af Gaaden blev løst inden Juleaften, da Højtiden kimedes ind over den danske Vestkyst. Men heller ikke mere. Juleaften vidste man ikke,

hvor Mandskabet var blevet af, om Døden havde favnet dem under Bovbjerg denne Morgen ind under Jul. Denne Uvished om Mandskabets Skæbne lagde et knugende Tryk over Kysten denne Juleaften for Aar siden. I de gamle Fiskeres Juleaftensbøn til ham, der stiller Storm og Hav, blev ogsaa disse fremmede taget med, hvis Skæbne de ikke kendte. Er de blevet derude nu til Jul, saa vil Gud være deres Sjæle naadig, sagde de gamle Fiskere. Men i de første Juledage løftedes Sløret for dette Drama.

Mod Nord, oven for Jammerbugten udfør Jyllands Nordvestkyst stod en Morgen drevet ind paa Stranden en Skibsbaad, der bar Navnet Stanley. Ved Siden af laa sydlandske Frugter og meget andet. Jeg husker, at Ignotus skrev i Politiken, at Champagneflaskernes guldfunklende Halse ragede op af det stride Sand. Og op paa Formiddagen fandt man en Sømand inde paa Stranden, han laa halvt skjult i den hvide Fraade. Døden havde ikke lukket hans Øjne, men han var bevidstløs. Man fik ham hurtigt baaret ned til Strandfogeden, hvor han ved omhyggelig Pleje snart kom til Hæfterne. Han hed Niels Knudsen og var den eneste levende fra dette store Forlis under Bovbjerg. Han var gift og havde Hustru og fire

Umuligt at drukne



En Dragt, der skal gøre det umuligt for Skibsbrudne at drukne. Man skal kunne flyde rundt med den paa uden Livsfare i 8 Dage eller endnu længere. Lufttilførselen regulerer sig selv, og desuden er der Plads indenfor til Levnedsmidler. Sammenlagt indtager den ikke mere end 50 × 25 cm.

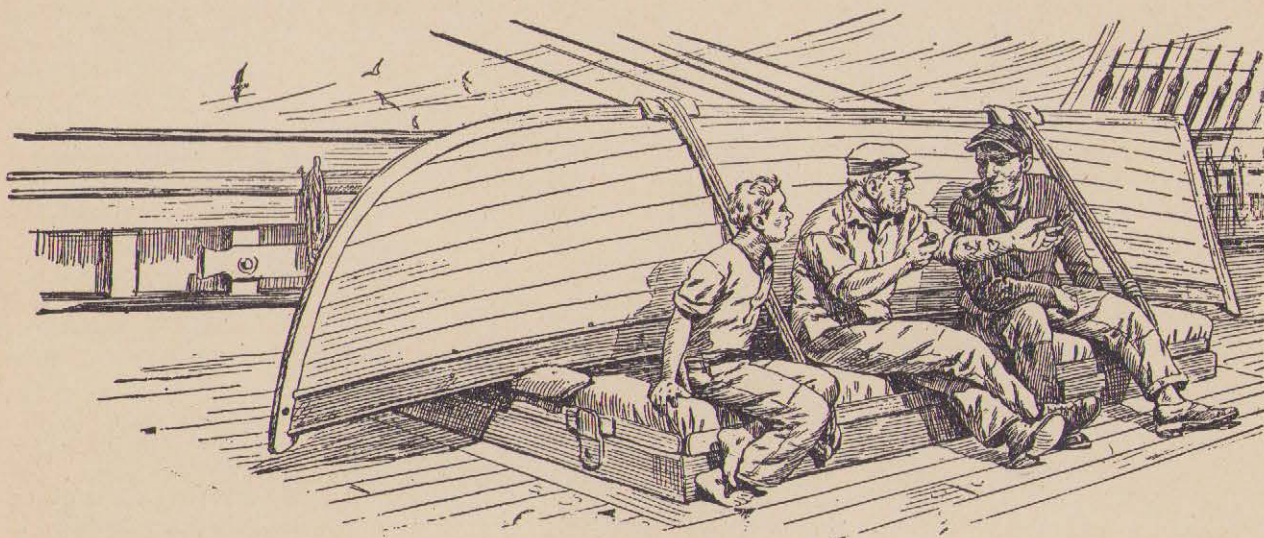
Børn hjemme i Norge. Niels Knudsen fortalte, at Stanley, der førtes af Kaptajn Abrahamsen, kom fra Odessa med en Ladning Hvede bestemt til Hjemstedet Bergen. I Nordsjøen kom de ind i Storm og Uvejre og blev slaaget ud af Kurs, og den tidlige Morgen løb de paa Revlen under Bovbjerg. Skibet knagede i alle Fuger, og der blev holdt Skibsraad, hvor det blev besluttet, at de skulde forlade Skibet. Begge Livbaade blev sat ud, og der gik syv Mand i den lille og 16 Mand i den store. I Mørket, der da rugede over Havet, satte de Kursen mod Nord. Den lille Baad kængrede kort efter, at de var gaaet fra Stanley, og 4 Mand af dennes Besætning druknede, mellem dem var Ole Olesen. Vi fik 3 hjerter op til os, og 19 Mand i vor Baad roede vi mod Nord. Vi mente at kunne naa Norge i denne og satte Kursen efter Lindenæs Fyr. Men vi naaede det ikke. Vor Baad var en Dødssejler, sagde Niels Knudsen med et Suk. Vi var naaet langt mod Nord, da en Nordvestenstorm overfaldt os og tvang os ind mod Kysten. Vor Baad kængrede 7 Gange, og vi fik den hver Gang paa ret Køl, men hver Gang tog Havet nogle af mine Kammerater til sig. Den sidste Gang, vi kængrede, blev vi kun tre tilbage, og vi kunde ikke rejse den igen. Vi kom op paa



Kølen, og der sad vi. Det er det sidste, jeg husker. At jeg blev skyllet ind paa Stranden, erindrer jeg ikke. I Juledagene drev Ligene af Niels Knudsens Kammerater ind paa Jammerbugtens Strand, og inden Aaret sluttede, lagdes de til Hvile i den store Fællesgrav paa Vester Thorup Kirkegaard. en saa gribende Strandvaskerbegravelse var aldrig før set paa disse Egne. Havets Kluk Kluk under Jammerbugtens Roebrinker hørtes ind over Kirkegaarden, og Sirens advarende Brøl fra Hanstholmpynten lød ud over Havet, da disse norske Sømænds Kister sattes ned Side om Side i den store Fællesgrav. Den store Skare, der fulgte disse fremmede, som de ikke kendte, til deres sidste Hvilested, deres Øjne duggedes, da Præstens 3 Spader Jord kastedes paa Kisterne. Fremmede græd over fremmede. Da Nytaaret kimedes ind, havde Havet splintret

den store Damper. Paa Stranden under Bovbjergs forrevne Mergelfod laa de gule Hvedekerner i lange Rader, og da sov 22 norske Sømænd deres sidste Søvn i den store Fællesgrav ovre paa Jyllands Nordvestkyst, og der sad 16 Enker tilbage i Norge. Den store Grav blev senere indhegnet af et smukt Gitter, hvorpaa sad en hvid Due, der ligesom stirrede ned paa de tre Alen Jord, hvorunder disse Sømænd hviler. Kærlige Hænder plejer og hygger om denne Grav, og nu til denne Jul er jeg sikker paa, der vil blive lagt Kranse paa den. Thi saa stærkt er Mindet om dette Drama, at denne Generation vil blive ved at pleje og hygge om Norges store Fællesgrav paa Vester Thorup Kirkegaard udfor Jammerbugten paa Nordvestkysten af Jylland.

A. Nielsen, Strande.



I de følgende Numre af „Vikingen“ kommer: Interessante Oplevelser fra Søen. — „En haard Tørn“ af Nils Tandrup. — „Danmarks bedste Sejlsportsfolk“ af cand. jur. Otto Boe Jørgensen. — Windjammerens Skipper fortæller. — En Ø. K.

Mand fortæller om Krokodillefangst. — Sir Thomas Lipton fortæller „Vikingen“s Læsere om, hvorfor han nu vil give op. — Capt. George skriver: Med Fuldriggeren St. Albans i Peru. — Og meget mere Nyt fra Søens Verden.

Dansk nautisk Almanak.

Aarets første Almanak er kommen i Handelen. Det er „Dansk nautisk Almanak“, der udgives af det kendte Firma Iwer C. Weilbach & Co. i København. Denne Almanak, der er uundværlig for enhver Sømænd, indeholder en fuldstændig Samling af alle for Navigering nødvendige Tabeller over astronomiske Elementer. Foruden disse Tabeller indeholder den praktiske Bog tillige Størrelserne R & E, som ved den astronomiske Tidsangivelses Ændringer til borgerlig Tid blev, om ikke absolut nødvendigt, saa dog en stor Lettelse for nautiske Beregninger. Disse Størrelser R & E er opgivet i Almanakken for hver 2. Time hele Aaret rundt, ledsaget af en fyldig og let forståelig Forklaring af Brugen af disse Tabeller. Foruden den almindelige Almanak indeholder Bogen Tidevandstabeller for nordeuropæiske Havne, Radiotabeller, de internationale Søvejsregler og mange Artikler af Interesse for Søfarten. Der er saaledes en Artikkel om Raketpistolen, der som bekendt efter den nye Lov snart skal findes i større Skibe, endvidere elektriske Taagesignaler i danske Fyrskibe,

Anordning for Sejlads gennem det uddybede Løb gennem Drogden. Middelsolens Rektascension samt flere forskellige interessante Artikler.

Dansk nautisk Almanak, der efterhaanden nu gennem mange Aar har vundet Indpas overalt i Søfartskredse, er i Aar udkommet i et langt større Oplag end tidligere Aar, og Firmaet Iwer C. Weilbach og Svarre vil sikkert ogsaa i Aar faa Glæde af den udmærket tilrettelagte Almanak. *Sailor.*

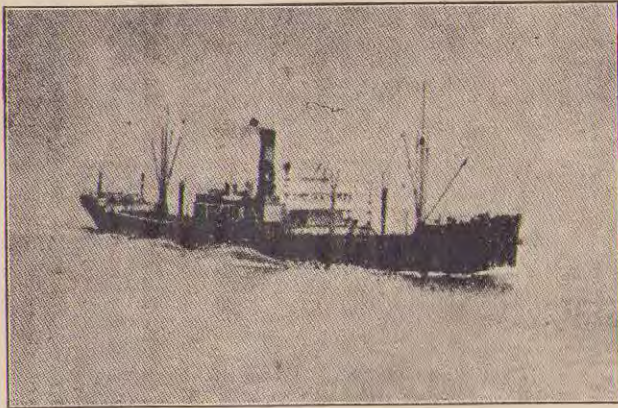
Hvorledes man i Sverige løser Skoleskibsspørgsmaalet.

I Fjor anskaffede „Den Rydbergske Stiftelse“ i Sverrig et 3200 Tons 4 m Barkskib „Abraham Rydberg“, og Uddannelsen af Eleverne, der før foregik paa en-Skole og med et mindre Fartøj, skal nu i sin Helhed lægges her om Bord. Skibet skal sejle i almindelig Fragtfart med ca. 40 Elever og nogle faa Matroser som Besætning. Uddannelsestiden varer 12 Maaned, det Minimum af Søfart, der kræves af de svenske Navigationsskoler, og Eleven maa for en saadan Periode betale 500 Kr., af hvilke Halvdelen tilbagebetales i Form af Hyre, 20 Kr. pr. Maaned.



Det har jeg oplevet.

Mysteriet om Bord paa „Mary Clyne“



»Mary Clyne«.

Beretningen fortælles af en norsk Styrmand, som har sejlet med engelske Dampere.

DA „Mary Clyne“ forlod sin Kajplads ved East India Dokkerne er klar Efteraarsmorgen og satte Kursen langsomt ned ad Themsen, var der ingen af dem, der var om Bord paa den, som ventede at komme til at opleve noget særligt.

„Mary Clyne“ var en lille Trampdamper, som der absolut ikke var Spor af Romantik over. Dens Farter gik i Regelen paa Middelhavet og den nære Orient. Ved denne Lejlighed var den bestemt for Marseilles. Da den kom ud i Kanalen blæste det en frisk Syd-Vest. Fire Dage efter gjorde Skibet Kap Finisterre.

Jeg var kommet paa Broen ved 8 Glas den Aften og sludrede med 1ste Maskinmesteren *Nic Pherson*, da 2den Styrmand *Peters* kom op til os. „Hvad er det for en løjelig Fisk, du har faaet mellem dine Fyrbødere denne Gang. En af dem kom og kiggede ind ad mit Køjje i Nat ved 1-Tiden.“

Nic Pherson saa overrasket paa ham. „Gjorde der det, *Peters*? gjorde der virkelig det? Det var da mærkeligt. Jeg har lige de samme Folk som sidst. De blev paamønstrede alle sammen igen. Det er gode Folk, de bedste, jeg nogensinde har haft. Men jeg skal sige det til dem i Morgen. Kan du for Resten genkende ham hvis du ser ham?“

„Nej, jeg er bange for, at jeg ikke kan. Han forsvandt med det samme. Nu, jeg tænker over det, kommer jeg i Tanker om, at Ansigtet var ualmindelig blegt.“ —

„Allright. Jeg skal sige det til Mændene; men som sagt, tror jeg ikke, at det har været en af mine Folk.“

Samtalen drejede over paa andre Emner, og jeg glemte den næsten helt. Men da jeg var kommet i Seng og var faldet i Søvn vaagnede jeg pludselig med en Fornemmelse af, at nogen saa paa mig. Jeg for op og saa et Ansigt forsvinde fra Køjjet, som derved blev lyst og tillod

Maanestraalerne at trænge ind i Kahytten. Jeg sprang ud af Køjen og ud paa Dækket. Der var ingen at se! Lidt borte stod *Nic Pherson*. Jeg gik hen til ham. „Har De set nogen komme her forbi lige nu?“ spurgte jeg.

„Nej! Hvorfor det? Jeg har ikke set nogen i den sidste halve Time.“

„Den Fyr har lige gloet ind ad mit Køjje.“

„Saa! tror De ikke, De har drømt?“

„Nej, der var mørkt i Kahytten, saa længe Ansigtet var trykket mod Køjjet, men da det forsvandt, skinnede Maanen ind.“

„Det var *Sørens*. Det kan vi ikke have. En hæderlig Mand gaar ikke rundt og glor ind ad andres Køjjer om Natten.“

Jeg sagde *Nic Pehrson* God Nat og gik tilbage til min Kahyt. Da jeg var naaet derhen, saa jeg lige inden for under Køjjet noget ligge og skinne i Maanelyset. Jeg tog det op, og det viste sig at være en skarp Dolk, tveægget og med et blankt sort poleret Hæfte.

Dette Fund fik mig til at gyse. Havde den ubekendte morderiske Hensigter? Hvis ikke, hvad saa med Kniven. Hvad skulde han saa luske rundt ved sovende Mænds Kahytter med en skarp Dolk for? Jeg havde en ubehagelig Fornemmelse af, at jeg, hvis jeg ikke var vaagnet i rette Tid, nu havde været en død Mand. Der var nu kun et for mig at



»To vilde Øjne stirrede paa mig«.

gøre, og det gjorde jeg. Jeg behøvede kun at banke ganske let paa Kaptajnens Kahytdør for at vække ham.

„Kom ind!“ raabte han.

Jeg traadte ind og fandt ham siddende op i sin Køje. Jeg lukkede Døren, og da han saa Kniven i min Haand, sagde han:

„Du godeste, hvad er det for et Mordvaaben, De har der.“

Jeg fortalte ham mad saa faa Ord som muligt, hvad der var sket. Han hørte til med stigende Forundring. Da jeg var færdig med min Beretning, sagde han alvorligt:

„Vi sejler med hele den gamle Besætning denne Gang, saa det ser ud, som om vi har en blind Passager om Bord og det ikke en af den hyggeligste Slags.“

Den samme Tanke havde jeg haft, og det gøs igennem mig ved Formodningen om, at vi havde en saadan blind Passager, maaske en sindsyg Morder. Der blev holdt dobbelt Vagt hele den Nat, og næste Morgen blev Mandskabet underrettet om det skete. Kaptajnen viste dem Kniven, men der var ingen, der genkendte den. Skibet blev nu eftersøgt fra øverst til nede uden Resultat. Det kunde ikke lade sig gøre at stuve Lasten om, og saaledes kunde en blind Passager sagtens gemme sig uden at blive opdaget. Det var derefter, som om en Uhyggens Dæmon havde sneget sig om Bord. Ingen følte sig rigtig tryk. Om Natten vaagnede vi Gang paa Gang pludseligt.

Næste Nat stod jeg paa Broen. Jeg saa fremad paa Havet, hvor Maanens lange Sølvstribе skinnede klart. Det var lunt i Vejret, og mine Tanker fløj langt bort. Pludselig skar Udkigsmændens Røst skarpt og fare-allarmerende gennem Stilheden.

„Pas paa, bag Dem, hurtigt!“

I en Brøkdæl af et Sekund fik jeg drejet mig, overfor mig stod en Mand med hævet Økse. Jeg sprang til Side, netop som hans Hug faldt, og i næste Nu sad min Næve i Synet paa ham, hvorefter jeg sendte ham i Dækket med et venstre Haands Kæbestød. Saa først kom jeg mig af min Forskrækkelser og fik Tid til at betragte ham nøjere. Imidlertid havde Udkigsmændene allarmet. Jeg fortalte, hvad der var sket, og Kaptajnen spurgte, om jeg var saaret. Øksen havde lige naaet at strejfe min venstre Haand og skrabe Huden af den. Vi stod og saa paa den bevidstløse Mand, han var udtæret, gusten, langhaaret og snavset. Ganske aabenbart en gal.

„De er sluppet heldigt fra det,“ sagde Kaptajnen og vejede



Han sprang over Rælingen og forsvandt.

den tunge Økse i Haanden, „Lad os nu faa Fyren bundet.“ „Pas paa ham,“ raabte Udkigsmændene pludselig, men vi fik ikke Tid til at gøre noget, før Voldsmændene som en Staal-fjeder sprang op fra Dækket. Han løb hen over Dækket og satte i et Spring over Rælingen og forsvandt. Vi lagde Skibet bi og satte en Baad ud for at lede efter ham; men der gik en hel Time, uden at vi fandt det mindste. Saa satte vi Kursen fremad igen.

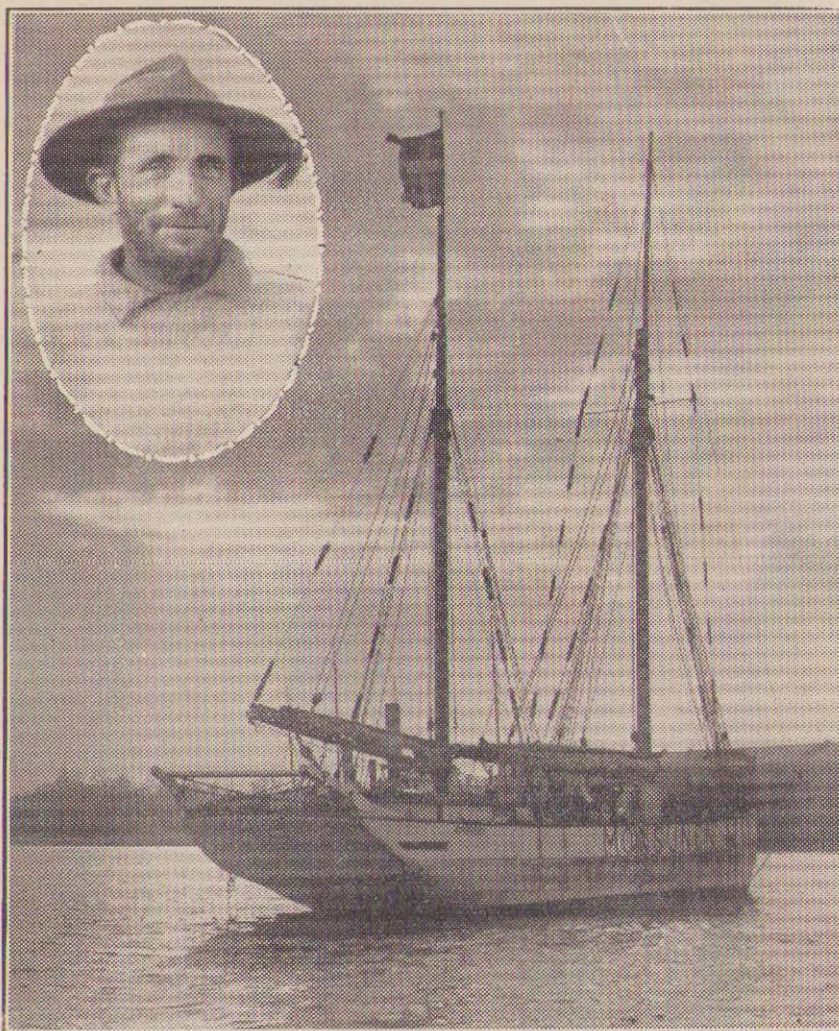
Notitsen i Logbogen var kort og knap, som Notater i Logbøger bør være. Den lød:

Klokken 1 Formiddag. — Blind Passager kom til Syne, øjensynligt en Sindssyg. Overfaldt 1ste Styrmand, som var paa Broen, og sprang derefter i Søen. Baad sat ned for at eftersøge ham; men han fandtes ikke.

Klokken 2 Formiddag: — Fortsat Kursen.

Vi beder Abonnenterne venligst have deres Opmærksomhed henvendt paa Fornyelsen af Abonnementet, for at undgaa Forsinkelser ved Tilsendelsen.

„Monsunen“s Eventyr



„Monsunen“ er kommen hjem til Københavns Red for at holde Jul i Danmark.
I Ovalen Knud Andersen.

„Støt staar den danske Sømand paa Havet sin Vikinge-Vagt.“

I de Skildringer, „Vikingen“ har bragt om forvovne Gutter, der krossede Atlanten i smaa Baade, reserverede vi udtrykkelig et særligt Kapitel til Sømandsforfatteren Knud Andersen med „Monsunen“. Manden, der vilde bo paa Atlanterhavet med sin Familie, er en Historie for sig selv.

Han var Kontorist paa det Forenedes Kontor, men han elskede Søen over alt i Verden, og det er klart, at et saa naturstridigt Forhold som en Sømandsforfatter paa et Kontor ikke kan bestaa i Længden, selv om det var et Rederikontor. Han brød ud, solgte sit lille Hus og alt, hvad han ejede og stak til Søs med en gammel fransk Fiskerbaad, der døbttes „Monsunen“. Hans 3 Børn og tapre Hustru fulgte med, og tapper var hun i Sandhed. Det er ingen Spøg at vugge paa Atlanterhavets vrede Bølger, naar man har Anlæg for Søsyege — og det har Fru Helga Andersen netop.

Men hun holdt ud, trods en Række Uheld og Besværligheder. Resultatet af Rejsen er blevet et Sind, rensat for Kontorstøv og fyldt med al den Styrke, Atlanterhavets barske Vinde kan blæse ind i et rigtigt Mandfolk.

I September i Fjor stod „Monsunen“ ud fra Frederikshavn med Knud Andersen, hans Familie og hans 5 Søfolk, der var gaaet med for Kosten, om Bord. Gennem Kanalen og Biskayabugten, forbi de kanariske og Cap Verdiske Øer gik Turen over Oceanet til Rio de Janeiro. Atter krydses Atlanten over til Tristan da Cunha ved Afrikas Sydspids, hvor man mener, Skoleskibet „København“ er gaaet under. Derfra til St. Helena, Ascension, Barbados og op mellem de smaa Antiller til New York, og saa direkte til Danmark. Ialt maaler Turen 26,000 Miles.

Eventyret kommer blæsende ind til os fra Havet. Først er det kun flagrende, hvide Sejl i den fjerne Horizont. Saa øjner vi Navnet, malet med store, sorte Bogstaver paa det hvide Skrog: Det er „Monsunen“, der kommer!

Tre barbenede, solbrændte, vejrbitte Børn springer i Jollen; Kaptajn Andersen ligner en Sørøver i sin røde Sweater og sine lange Søstøvler.

Havets tre Børn er lyshaarede, blaaøjede, danske. De har drabelige Knive hængende i Skeder ved Bæltet; den lille Pige er i lange Mattrosbukser og har gule Fletninger.

Vi hører med Undren, at den tolv-aarige Lis og den otteaarige Jan mangen en Gang har staaet ved Roret alene, og at Hunden, der er ved at blive grøn af Ælde, kan svømme en Sømil — om Svømmeture i varme Have, hvor man først maatte kaste en Lækkerbiskken ud for at se, om der var Hajer; og om Juleaften paa Søen, da en af Aarerne blev forvandlet til et Juletræ, og Skibet fik Lov til at sejle sin egen Kurs, mens alle Mand fejrede den store Fest nede i Salonen, indtil en pludselig Bølge slog ind over Baaden og væltede Træet.

Der bliver sikkert meget at berette, og vi glæder os til at læse Knud Andersens Bog om Togtet.



Knud Andersens Kone og Børn.

SEINENS SANG

HUN sad ved et af Bordene i den anden Ende af Lokalet. Hun havde en ulden, grøn Jumper og et sort Skørt, der knap naaede hendes Knæ. Om Halsen havde hun et lyserødt, skinnende Silketørklæde.

Hun var en slank, levende og livlig lille Tøs. Men der var Angst i hendes Øjne.

Jean Valliant stod alvorlig og tankefuld lænet til Skænken, hvis Zinkplade han støttede sin Arm paa. Han havde en underlig Fornemmelse af, at den unge Pige udsendte et Nødsignal til ham, at hun med sit Blik vilde fortælle ham, at hun var i Fare. Han var Sømand, og Sømand er vant til hurtigt at opfatte en Situation; men den, som her forelaa, gjorde ham usikker. Der blev danset i Lokalet, og det var kun glimtvis, han kunde se den unge Pige i den grønne Jumper, — men hver Gang, han mellem de dansende Par fik Øje paa hendes blege Ansigt, saa han, at hendes Blik var rettet mod Skænken, hvor han stod.

Med eet gik det op for ham, at det ikke var ham, hun saa efter, men den Mand, som stod ved Siden af ham. Det var *ham*, hun var bange for. Jean kikkede nærmere paa ham. Han var en stor, sværlemmet Mand, næsten en Atletkikkelse. Hans Ansigt var skarpskaaret, og hans Udtryk forraadte Ondskab, Hævnerrighed, Vrede. Tre Egenskaber, som forenede i denne Mands Skikkelse nok kunde indgyde Frygt.

Nigger Jazz-Bandet blev ved at spille, medens han stod og betragtede den Mand, som den unge Pige frygtede.

Pludselig, da han igen mellem de dansende Par saa Bordet, hvor den unge Pige sad, opdagede han, at hun havde faaet Selskab af en ung Mand, som sad ved Siden af hende med en Banjo mellem Knæene. Manden, som stod ved Siden af Jean, havde ogsaa set det. Han gik brutalt og hensynsløst gennem Salen, skubbende de dansende til Side og stod saa foran Pigen i den grønne Jumper. Hans Haand faldt brutalt ned paa hendes Skulder, og med et skrækkeligt Grin løftede han hende i et voldsomt Tag op og drejede hende rundt, saa hun stod med Ansigtet vendt imod ham. Hun var bleg som et Lig, og der gik en svag Skælven gennem hendes Legeme. Men Blikket, hun saa paa sin Bøddel med, var som det Menneskes, der møder en uundgaaelig Skæbne og uden unyttig Modstand giver sig hen i den.

Jean kunde ikke staa stille og se paa dette. Han gik hen over Gulvet, til han stod ved Siden af Parret. Den svære Mand drejede sit Hoved imod ham.

„Hør, Sømand,“ sagde han smilende, „hvis du har tænkt paa at blande dig i mine Forretninger, saa maa jeg hellere give dig en Advarsel. Her i Paris er jeg kendt under Navnet Jern-Louis, og Kvinden der er min Kone.

Ikke, Fina? Vi blev lovligt viet for tre Aar siden? Hvad? Naa, det var da godt, du kunde huske det, min Pige. Men jeg skal sige dig noget, Sømand, Hun stak af fra



mig og sagde, hun var bange for mig. Og da jeg havde ledt hele Paris igennem for at finde min Due, saa havde hun, den Snog, meldt mig til Politiet for nogle Smaarøverier, jeg havde været uforsigtig og dum nok til at fortælle hende om, den Slange. Enten var det *hende*, der stak mig, eller ogsaa var det Fyren med Banjoen, han hedder *Muchaud*, den Forræder, vogt dig for ham. Men nu er jeg da endelig kommet paa fri Fod og kan ordne mine smaa Affærer, og nu skal mit lille Paaskelam her ikke slippe fra mig, og Banjofyren skal jeg ogsaa nok faa fat paa.“

Jern-Louis trykkede efter denne lange Tale den lille Kvinde ind til sig og førte hende ud paa Gulvet mellem de Dansende.

Hvad enten hun nu gjorde Modstand eller ikke, var der ingen, der lagde Mærke til det, de to Mennesker blandede sig mellem de andre Par og var snart skjult for Jeans Øjne. Lidt efter saa han dem dog igen, da de dansede ned mod den Ende af Lokalet, hvor han stod. Han gik tilbage til Skænken og bestilte sig et Glas. Af og til saa han de to mellem de andre, der var paa Gulvet, og paa

een Gang lagde han Mærke til, at den lille Kvinde listede sin Haand ned i Jern-Louis' Lomme. Han svælgede sin Absinth. Aah! Saa hun var saadan een. En Lommetyv, og hun kunde ikke lade være at stjæle, selv fra sin Galgenfugl af en Mand. Han drak Glasset ud og tørrede sig med Bagsiden af Haanden om Munden. Han vilde hellere gaa nu. Dette her var dog ikke et Sted for ham. Der var Jern-Louis og Fina igen. Det var en mærkelig Dans, de dansede nu. Hun holdt sine Arme omkring ham, medens han slet ikke holdt om hende. De bevægede sig ganske



Arme faldt slapt ned, og hans Hoved faldt bagover som en død Mand's.



langsomt med besynderlig stive Trin. „Et ejendommeligt Pigebarn,“ tænkte Jean. „Efter alt det andet ender hun med at lære ham en ny Dans, det maa man ellers nok sige.“

Men Jean kom i næste Øjeblik paa andre Tanker. Den besynderlige Dans endte, saa snart de naaede det nærmeste uoptagne Bord. Der lod hun Jern-Louis falde tilbage over i en Stol, og han fandt sig roligt i det. Han faldt som en Sæk, og hans Arme gled slappe ned, medens hans Hoved faldt bagover som en død Mands.

Pigebarnet forlod ham og ilede tavs og hastigt gennem Lokalet, forbi Jean, som hun slet ikke saa, og ud af Døren.

Og Jern-Louis rørte ikke en Finger for at forhindre hendes Flugt. Han laa stille som en død Mand.

Orkestret holdt netop nu op at spille. Det dæmpede røde Lys blev afløst af et stærkt, hvidt, og de Dansende standsede deres Dans og gik mod deres Borde.

Der var een, der kom til at støde til Jern-Louis, saa han faldt forover. Han blev liggende, og Folk stimlede sammen om ham. I hans Nakke var et ret tydeligt rødt Mærke af lidt størknet Blod. Han var død.

Da Jean hørte det, forlod han uden Tøven og i en Fart, som man næppe skulde have tiltroet ham, Lokalet. Han vidste, at der nu vilde blive tilkaldt Politi, og alle de tilstedeværende vilde blive affordret Vidnesbyrd. Og alt det brød han sig ikke om at blive blandet i. Hans Skib skulde af Sted næste Dag, og dersom Politiet fik det i Sinde, kunde de nemt forhindre ham i at komme af Sted. Han hørte til paa gode gamle *Beaumaris*, og det vilde gøre ham ondt at skulle ligge stille og uvirksom. Og saa vidste han jo desuden i Virkeligheden *intet* om Forbrydelsen. I hvert Fald ikke noget af Betydning. Man kunde jo end ikke stole paa sine egne Øjne i denne elendige Belysning. Maaske *havde* han set noget, maaske ikke. I hvert Fald var det bedst ikke at blive affordret nogen Forklaring, saa hverken løj man eller skadede et andet Menneske med Oplysninger, der maaske var noget Sludder — en Øjenforblandelse ...

Alt det havde han tænkt igennem i de tre—fire Sekunder, det tog ham at bevæge sig tværs gennem Lokalet og ud ad Døren.

Han kom ud i et snævert, mørkt Stræde, som han hurtigt gik igennem op til en Sidegade, der førte ned mod Havnen.

Endelig stod han forpustet ved Seinebredden. Her var god Plads og Masser af frisk Luft, som han aandede ind i dybe Drag. Seinen laa i Maaneskinnet som et Søilverbaand, stille, god og fredelig. Langs den laa en Række Pramme og Smaaskibe fortøjede. Eet af dem var hans egen *Beaumaris*. Han gik langsommere, da han nærmede sig den. Det var saa godt at gaa her i den stille, friske Luft, der var saa blød og lun.

Pludselig saa han noget, der fik ham til at skynde sig.

Paa en Prams Dæk øjnede han en Skikkelse, som stod ved Rælingen ud mod Seinen og bøjede sig ned mod Floden.

I eet Spring var han paa Siden af den fremmede og greb hende — det var en Kvinde — i sine Arme. Hun kæmpede for at frigøre sig; men han holdt hende fast.

„Nej, lille Ven, det maa De ikke,“ sagde han alvorligt, „det maa man aldrig gøre.“

Hun sprællede vildt i hans Arme, men mod hans Kræfter formaade hun dog *intet*.

Han opdagode, at det var Pigen i den grønne Jumper.

„Slip mig,“ bad hun, „jeg vil hellere drukne end guillotineeres eller spærres inde.“

„Nej, nej!“ sagde han, „nu maa De se at blive fornuftig.“

Hun blev efterhaanden roligere og lod sig modstandsløst bære ned i Kahytten paa *Beaumaris*.

Han tændte Lampen og saa paa hende. Hun var en køn Pige, men meget spinkel, slank som en Dreng næsten. Det saa

ud, som hun frøs og var bange. Hun skælvede let, og hendes Øjne var fulde af Frygt.

„Naa, sid nu rolig og lad være at tænke paa noget, medens jeg laver Dem en Kop Kaffe,“ sagde han venligt og tilføjede: „Jeg laver altid god Kaffe og stærk. Kan De lide det, Frøken?“

Hun nikkede med et lille taknemligt Smil, og han pumpede sit Primusapparat og satte Vand paa. Da Vandet var kommet i Kog, tog han Bønner ned fra en Hylde, malede dem i en morsom lille Haandmølle og hældte Kaffen i Kaffeposen, saa hældte han kogende Vand over og tragede, til Kaffen var god og varm og stærk, som han selv elskede den, tog to Par Kopper af et Sideskab, Fløde og en Sukkerpose fra Hylden og en Daase Smaakager fra en Kasse.

Han skænkede først op for sin Gæst og saa for sig selv, og medens han gjorde alt det, sagde han ikke et eneste Ord, men lod den unge Pige sidde i Fred.

Hun begyndte selv at tale, da hun havde faaet de første Mundfulde Kaffe ned.

Han hørte til, medens hun først hviskende ængsteligt og saa talende halvhøjt berettede om sit Livs Tragedie paa en Maade, der rystede ham ind i hans Sjæls inderste Dyb.

„For tre Aar siden fandt han mig i Hitebørnshjemmet i Paris. Der i den store graa Bygning havde jeg været hele mit Liv indtil da. Jeg havde gaaet i tykt, sort Tøj ligesom alle de andre Børn i det mørke, fængselsagtige Hus, og saa kom han og sagde, jeg skulde følge med ham. Han var en af min Fars gamle Venner, sagde han, og han havde ledt efter mig i mange Aar. Forstanderinden troede ham og lod mig gaa, det var en let Maade at blive af med mig paa, og hvorfor saa ikke ...? Men en Time efter, at han havde giftet sig med mig, løb jeg bort. For jeg var saa forfærdelig bange for ham. Jeg tiggede paa Gaderne. Jeg mødte Michaud, og han var en god Ven, en en god Kammerat. Han havde ikke det Blik, der faar Blodet til at fryse i Aarerne paa een. Han meldte, for at frelse mig, Jern-Louis til Politiet for et Røveri, som Louis havde pralet med paa Kafeer, hvor de begge to kom. Han vidste jo, hvor bange jeg var for, at Louis vilde finde mig igen, og derfor gjorde han det. Saa levede vi af at spille paa Kafeer i de tre Aar, Louis sad inde. Det kunde være haardt og trælsomt nok; men alligevel, jeg var ikke Slave af nogen, jeg var lykkelig, jeg var fri — — — og nu — — nu er det forbi.“

Jean greb sig selv i at sidde og betragte hendes Hænder, disse hvide, smukke Hænder, som jo for en halv Time siden ...

„Men jeg havde ikke til Hensigt at — — gøre det,“ hviskede hun, „jeg vilde bare tage hans Kniv, for — — for — —.“

Hun rejste sig og hævdede Stemmen hysterisk, medens hun stod svajende overfor ham.

„Jeg vilde ikke,“ skreg hun og sank i det samme til Gulvet med lukkede Øjne. Han hældte en Kop skoldende varm Kaffe op til hende, løftede hendes Hoved op og holdt Koppen til hendes Læber. Hun drak med lukkede Øjne. Men den varme Drik skød Blodet op i hendes Kinder og hun aabnede paany sine Øjne.

Men det varede ikke længe, før Trætheden fik Bugt med hende, og hun faldt i dyb Søvn.

Han var en af de rigtige gammeldags Flodskippere, og da han næste Morgen sejlede af Sted op ad Seinen, og Solen skinnede paa Vandet, og Luften var mild og varm, kunde han ikke lade være trods alt at komme i godt Humør. Han elskede Seinen og sit Skib, og medens han sejlede af Sted, nynnede han muntert. Nattens Hændelser var ham saa fjerne og virkelige, at havde det ikke været for det, at den unge Kvinde, der var hans Gæst, laa nede i Kahytten i tryk Søvn, saa vilde han have anset det hele for at være en Drøm.



— Nej lille Ven, det maa De ikke;
det maa man aldrig.

Ved Frokosttid kom han ned i Kahytten og fandt hende siddende op i Køjen.

„God Morgen,“ sagde han muntert. „De har nok taget Dem en ordentlig Skraber, hvad?“

Hun smilede svagt. Saa saa hun ængsteligt paa ham.

„De vil ikke udlevere mig til Politiet, vil De vel?“ spurgte hun i en bønlig Tone.

„Aa, der kommer saamænd heller ingen og spørger efter



Dem. Jeg tror slet ikke, der er nogen af alle disse Fyre paa Natkafeen, der tænker videre paa Dem og ham, og desuden, hvis jeg kender den Bande, er der ikke een af dem, der med sin gode Vilje hjælper Politiet. Jeg kunde jo for Resten for den Sags Skyld lige saa gerne være efterlyst. Man vil tro, at han er stukket ned, medens han sad ved Bordet, og da var De jo borte.“

„Tror De da, at ...?“

„Ja! Det gør jeg. Jeg tror, De klarer Dem helt uden om den Historie. Nu kan De jo foreløbig blive hos mig, hvis De vil, lave min Mad og saadan noget. De har saamænd godt af lidt frisk Seineluft et Stykke Tid.“

Der gik en Maaned.

En Morgen stod de i Forstavnen og saa ud mod Øst, hvor Solen netop stod op.

„Hvor det er smukt,“ sagde han og pegede med Haanden mod de røde Rosentunger, der spejlede sig langt borte i Seinens stille Vand, og paa Solen, der hævede sig som en stor, rødgul Kugle over den blanke Flod.

Det var saa smukt, at hun fik Taarer i Øjnene.

„Hvor De er lykkelig,“ sagde hun stille, „hvor kan nogen Mennesker være saa lykkelige?“

Han lo. „Aa, det forstaar I ikke i Byerne,“ sagde han, „der er saa megen Støj, saa mange Raab og Skrig. — Men Seinen her! Kan De ikke høre dens Sang. Den gamle Seines Sang, det er Lykkens, Fredens, Glædens og Kærlighedens Sang. Lyt en Gang.“

Hun lyttede med Taarer i Øjnene.

„Jamen jeg elsker Dem jo,“ sagde han og trykkede hende i sine Arme. Og hun lod ham gøre det.

Men da de Ugen efter igen laa ved Paris' Kajer, var hun bedrøvet. Og da han kom tilbage til sit Skib efter at have

bèsørget nogle Ærinder i Byen, var hun borte. — Der laa et Brev:

Kære Jean! — Du har gjort mig meget lykkelig. Du har lært mig, hvad Lykken bestaar i, og jeg er dig inderlig taknemlig, — men jeg elsker dig for højt til at ville knytte min Skæbne til din. Derfor vil jeg bede dig glemme mig. Kærligheden har givet mig Styrke til at tage min Straf.

Din Fina.

Han løb op ad Gaden. Han spurgte om Vej til den nærmeste Politistation og fandt den i Løbet af et Kvarter.

Han traadte ind i Vagstuen og spurgte, om der havde været en ung Dame i en grøn Jumper. Betjenten svarede, at der for Øjeblikket var een inde hos Assistenten, men i det samme saa Jean Fina komme fra en mørk Gang sammen med Assistenten.

„Som sagt,“ sagde Assistenten og klappede Fina paa Skulderen, „har Morderen tilstaaet, og vi fandt begge Knivene, det var Morderens, der passede i Saaret, ikke Deres, Mademoiselle. Der kan ikke være Tale om, at De er kommet til at saare Manden. Det Stød er ført af en Mester. Gaa De nu hellere hjem og lad være at spekulere mere paa den Historie. Hvis Deres Vidnesbyrd skulde med i Sagen, vilde det bare skaffe os en Masse overflødig Ulejlighed. Har De ikke nogen, der kan tage sig af Dem, De er lidt nervøs.“

„Jo, jeg,“ sagde Jean og traadte frem.

Assistenten nikkede smilende. „Saa følg De hellere med den Herre. Og lad mig saa se, De ikke tænker mere paa den grimme Historie.“

— — Og saa fulgte Fina med „den Herre“, og Resten af deres Liv vil de sikkert følges ad og være lykkelige.

Sømænds Juleglæde.

Atter i Aar minder vi Sømændenes mange Venner ud over Danmark om Sømændens Jul i fremmed Havn. Savnet af Hjemmet og Julen i Hjemmet kan vel ingen menneskelige Foranstaltninger erstatte; men der er utallige Vidnesbyrd om, at Julefesten i Sømandskirken derude i de fremmede Havne og Julepakkerne, som dér blev uddelt, var med til at bringe noget af Julens Lys og Glæde og Fred ind i Sømændens Jul. Vær saa ogsaa med til i Aar at glæde ham med en Julepakke og glæd ham ved indeni at lægge et Brev eller Kort med en Julhilsen med Deres Navn og Adresse. Og husk: ingen Tobak, Cigarer, Cigaretter eller Chokolade.

Julepakkerne bedes indsendt til: Kordegn Alfred Thomsen, Kastellet, København Ø.

Pengebeløb bedes under Mærket „Sømænds Juleglæde“ sendt til Kassereren: Højesteretssagfører J. F. Fenger, Holbergsgade 4, København K., Postgiro 3660.

Axel Busch, Præst,

p. t. Sekretær.

Dansk Sømandsmission i fremmede Havne.

Tunfiskens Eventyr.

Nu er ogsaa Esbjerg-Fiskerne begyndt at fange Tunfisk. Fiskerne derovre har gansk vist tidligere faaet Tunfisk i deres Garn, men ikke regnet med dem, da de ingen Pris havde. Men i de senere Aar har Esbjerg Hermetikfabrik kunnet aftage Tilførslen til Nedlægning i Daaser, saaledes at Salgsprisen for Tunfisk, naar de af Fiskerne leveres i Havnen, er steget fra en kvart Øre Pundet for tre Aar siden til 30 Øre Pundet i Dag. Det er da et moderne Eventyr.

Jubilæum.

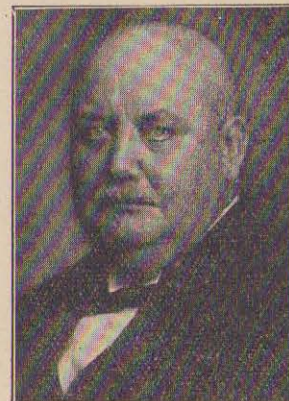
Den 13. December fejrer den i vide Kredse kendte og afholdte Maskinmester Rantzau Gejsler sit 25 Aars Jubilæum som 1ste Maskinmester i Det Østasiatiske Kompagnis Flaade.

Jubilaren sejlede i de yngre Aar i Rederierne Carl, Hejmdal og Det Danske Petroleumsselskab, men fik den 13. December 1905 Ansættelse i Ø. K. som 1ste Maskinmester i det da af Kompagniet erhvervede Skib „Kina“, som Kompagniet købte i Liverpool til Transport af Tropper fra Vladivostock til Odessa efter den russisk-japaniske Krig.

Senere har Maskinmester Gejsler gjort Tjeneste paa næsten alle Kompagniets Ruter over hele Verden, og i de sidste 10 Aar paa Kompagniets Rute Danzig—New York, og han har i denne Tid krydset Atlanterhavet over 150 Gange.

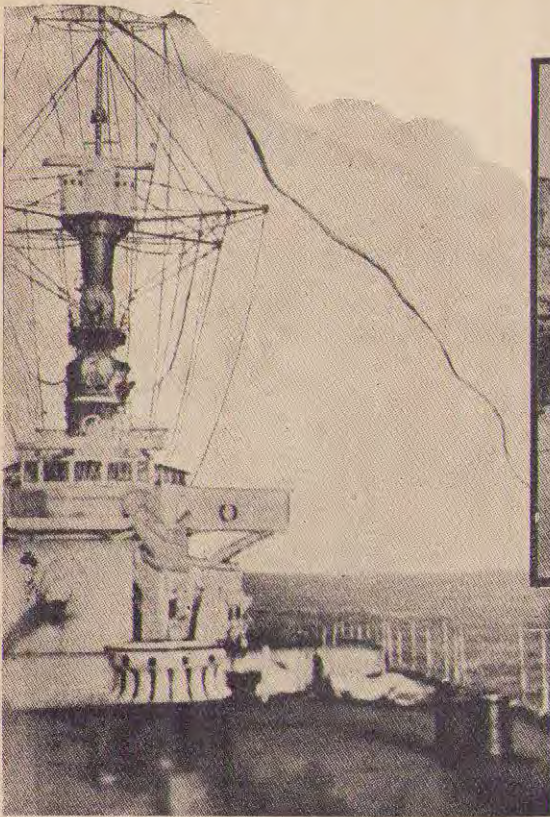
„Mester Gejsler“ har i de forløbne Aar ved sit joviale Væsen og ved sin store Hjælpsomhed gjort sig meget afholdt af saavel Høj som Lav indenfor Kompagniet, saavel som af enhver, som han paa Rejser ude i Verden eller paa Landjorden her hjemme er kommet i Forbindelse med.

Der vil derfor sikkert paa Jubilæumsdagen til Jubilaren og hans Frues gæstfrie Hjem i Tjørnekrogen i Gentoftø blive fremsendt mangan Lykønskning fra den store Vennekreds.

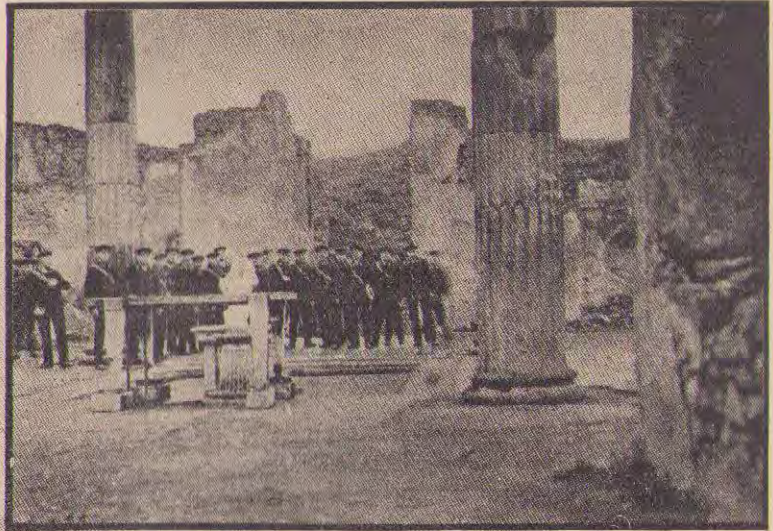




Jorden rundt med „Emden“



Den tyske Krydser for fuld Fart.



Paa Hjemfarten. »Emdens« Mandskab under en Udflugt til Pompeji.



Krydseren »Emden« paa Sabangbugten ved Bintang i Ricuro-Arkipel.

Den kendte tyske Krydser „Emden“ har nylig afsluttet en Rejse, der i forskellige Etaper er gaaet Jorden rundt. — Om Bord var den yngste Aargang af Kadetter, som dog først havde faaet den nødvendige Uddannelse paa et Sejlskib i Henhold til Admiral von Werners Udtalelse, at Mandskaracter og Mandsmød kun kan vækkes og udvikles rigtigt paa et Sejlskib. Men Tekniken er Trumf, og derfor foregaar Hoveduddannelsen af de tyske Kadetter paa de bedste Krydsere, som bringer dem langt omkring i Verden.



Guld-Øen

En Fortælling om et af Søfartens store
Eventyr

Af Jack Mac Donald

Det hvide Blod vaagnede — Overfaldet i
Natten — Guldbjergene



Folkene var helt ellevilde.

Kaptajn *Jim Thurstall* og hans Søn *Bob* stod paa Broen og saa ind over en grøn Ø i det skummende blaa Hav. De var med deres Skonnert „*Cora*“ rejst til Sydhavsøerne for at gøre Forretninger med de Vilde.

Det var paa den Tid en indbringende Forretning. De Vilde betalte almindelige Brugsgenstande med Guldklumper, europæiske Klæder og Redskaber blev ofte betalt med mægtige Formuer i Form af Guld og Perler, og de Eventyrere, som sejlede ned i disse Farvande med en Last af almindelige Industrivarer, kunde somme Tider vende hjem som hovedrige Folk.

Den grønne Ø saa indbydende og fredelig ud; men Kaptajnen lod sig dog ikke friste af dens skønne Udseende. Han vidste, at det var risikabelt, saa længe de Vilde ikke havde givet til Kende, at de ønskede fredeligt Handelssamkvem. Han spejdede imod Land, og omsider kom det, han ventede paa. En Baad blev sat ud fra Øen, den sejlede ud mod Skonnernten, og i Forstavnen sad Øens Heksedoktor med en grøn Gren i Haanden. Det var Fredstegnet.

Ikke ret længe varede det, før Baaden naaede ud til Skonnernten, og de Vilde kom om Bord. De erklærede gennem Heksedoktoren, som forstod lidt Engelsk, at de havde til Hensigt at handle i Fred, og de foreslog, at der sluttedes Fredsoverenskomst for tre Dage, i hvilke Forretningerne saa kunde finde Sted.

Kaptajnen gik gerne ind paa disse Betingelser og bød Heksedoktoren og hans Følge til Sæde i Kahytten, hvor de blev trakterede med Rom. Alle Mændene i Heksedoktorens Følge var henrykte over Rommen, som Kaptajnen skænkede. Men *Bob*, som blev oppe paa Dækket, lagde Mærke til, at en ung Kvinde, hvis Hud ganske vist var brun, men dog adskiligt lysere end de andres, blev paa Dækket og gik omkring og saa sig nysgerrigt om.

Han gik hen til hende, og da han ikke kunde tale hendes Sprog, smilede han til hende, og hun smilede igen. Han saa med Undren, at hendes Øjne var graagrønne, som man kun ser det hos irske Piger, og hendes Haar var ikke uldkrøllet som de andres. „Kanske hun er en Bastard,“ tænkte han; men af en Bastard at være var hun ualmindelig smuk. Hendes Ansigt var regelmæssigt, hendes Læber fine og smalle. Hele hendes Skikkelse var fin og spinkel, skønt hendes Lemmer dog saa smidige og kraftfulde ud. Der var ikke et Fjerdingspund overflødig Fedt paa hendes Krop.

De fulgtes tavse over Dækket. *Bob* skottede af og til til

sin Ledsagerskes pragtfulde halv nøgne Skikkelse. Han syntes aldrig, han havde set noget saa smukt. Naar hun saa, at han betragtede hende, smilede hun, og han lo igen. Blodet bankede i hans Aarer.

— — — Da Selskabet var sejlet tilbage til Øen, kom Kaptajn *Jim* hen til sin Søn *Bob* og sagde alvorligt:

„Jeg saa, du gik og kissemissede med hende den brune, min Dreng. Pas hellere paa, og lad være med det, saadan noget fører altid til det onde.“

Bob saa forundret paa sin Fader.

„Jeg synes vældig godt om hende; men jeg er da ikke noget Pattebarn, Fader,“ sagde han.

Om han med den sidste Ytring vilde lade forstaa, at hans Faders Advarsel var overflødig, eller at den var unyttig, fik *Jim* ikke rigtig Greje paa.

— — —
...Næste Dag sejlede Kaptajnen i Land med seks af sine Folk, og Handelen begyndte.

En betydelig Bunke Glas og Klædevarer blev ombyttet med Guld og Perler, og Kaptajnen var yderst tilfreds med Resultatet af Dagens Handel: Mindre tilfreds var han med, at hans Søn tilbragte saa megen Tid med at flirte med den brune Skønhed, og han lovede sig selv, at han ikke vilde tage *Bob* med i Land næste Dag. — —

Men da det var ved at mørkne, og Kaptajnen stod og saa ind mod Landet, hørte han noget plaske i Havet.

Han kendte de Indfødtes tyvagtige Vaner alt for godt til ikke at være paa sin Post. Han havede Revolveren og af-fyrede et Skræmmeskud.

En Stemme fra Havet raabte paa Engelsk:

„Skyd ikke. Jeg kommer for at redde Dem.“

Forbavset lod han Revolveren synke og lod en Line blive kaste ud. En ung, brun Kvinde greb den og klatrede op. Hun havde næppe faaet Fødderne op over Vandets Overflade, før en stor Haj dukkede op, og dens Tænder klappede sammen bag hende med et Smæld.

Den unge Kvinde stod paa Dækket, og *Bob* traadte hen til hende.

„De taler Engelsk?“ sagde han forbavset.

Hun nikkede. „Jeg har talt det med en gammel Neger, som havde været i Amerika. Desuden er det — — mit Modersmaal.“

Søfolkene saa forbavset paa hende.

Hun fortæller: „Jeg blev den eneste overlevende fra et



Forlis her ved Øen, da jeg var 10 Aar. Solen har jo brunet mig en Del siden, og jeg er opdraget som en Vild, — men hvid er jeg dog. Og det er ligesom det hvide i mig nu er vaagnet op. De er i Fare. Alle Skibe, som kommer hertil, bliver overfaldet om Natten. Det gaar saa lydløst til. Hvis I havde set de Hundreder af Hoveder, der hænger i Høvdingens Hus, og de Fingre, Medicinmanden bruger til sine Troldkunter. — I Nat bliver Skibet overfaldet, I maa være paa Vagt.“

„Her er altid Vagt.“

„Aa, De kender ikke vore — — de Vildes — — lydløse Maade. En forgiftet Pil fra en Kano, der kommer i Mørket, rammer Vagtmanden. Han giver ikke en Lyd fra sig. Og saa kommer de om Bord i Skibet. Som Regel bliver der



Hun havde næppe faaet Fødderne op over Vandfladen, før en Hajs Tænder med et Smæld slog sammen bag hende.

næsten ikke Kamp. Alt gaar saa stille. De, der sover, vaagner aldrig mere.“

Bob kom helt hen til hende.

„Og du har vovet dit Liv for at redde os. Hvorfor?“

Hun bøjede Hovedet.

„Jeg kunde ikke andet.“

Han svarede: „Jeg kan ikke andet end elske dig.“

Kaptajnen gjorde Skibet klart til Forsvar. Alle Mand kom i Dækning. Intet Menneske blev staaende som Maal for de fjendtlige Pile. Men bag Rælingen laa Folkene parate med Geværerne ladt.

Ved Midnat hørtes en ganske, ganske sagte Støj.

Kaptajnen gav ingen Ordre, hver Mand vidste, hvad han havde at gøre. Oppe paa Broen havde Kaptajnen stillet en udstoppet Dukke. En Mand lavet af Klude og Klædningsstykker, og i det Øjeblik, en Pil fløjtede gennem Luften og ramte Dukken, var Signalet givet til Matroserne.

Hver Mand gjorde sin Pligt og rejste sig med et Sæt og fyrede paa een af de mørke Silhouetter, der tegnede sig over Vandfladen og i den maanløse Nat røbede de Vildes Baade.

Den første Kano sank straks, og kort efter sank de to andre. Hidkaldt af Støjen styrtede Hajerne sig over de Vilde, som prøvede at svømme i Land, og kun faa af dem undgik deres Skæbne.

Da Kaptajn Jim Thurstall næste Dag gik i Land, syntes Øen at være mennesketom. I Spidsen for sine Folk trængte han ind i Kraalen, men alle Hytter var forladt. Alle paa een nær.

I den sad en gammel Neger. Kaptajnen satte Revolveren for hans Bryst, men den unge Pige, som han i Parentes bemærkede allerede havde anerkendt som sin tilkommende Svi-gerdatter — trængte sig frem mellem dem.

„Det er min Fosterfader. Det var ham, der tog mig som Bytte, da jeg drev i Land, og det er hans Skyld, jeg ikke blev ædt.“

Kaptajnen sænkede Revolveren, og den Vilde nikkede smilende.

„Mig sige, Missis giftes med hvid Mand,“ sagde han, „mig sige, Missis ikke glemme engelsk Sprog, saa vil hvid Mand elske Missis. Missis rig Dame. Missis Medgift være her paa Ø.“

Kaptajnen klappede ham paa Skulderen.

„Du har været en brav Fyr,“ sagde han, og jeg vil tage dig med til England. Der skal du blive behandlet som en Gentleman, for det er du.“

Negeren grinede henrykt.

„Dem komme, se Missis Medgift,“ sagde han og rejste sig.

I Spidsen for Mandskabet marcherede han ved Kaptajnens Side tværs over Øen til en lille Vig. Her standsede han og pegede paa Bredden.

Og det Syn, der mødte Søfolkene, — havde en forbavsende Virkning paa dem. —

Som Skoledrenge styrtede de raabend og leende frem, helt ellevilde. Kysten her var oversaaet med Guld. Veritabelt ægte, rent Guld. I store og smaa Klumper laa det, Såndet var



af rent Guld. — Der var Spandevs af det ædle, glimrende Metal.

„Det være Missis Medgift,“ sagde Negeren fornøjet.

Kaptajn Thurstall fik endelig beroliget sine Folk, og Indladningen begyndte rolig og planmæssig. Halvdelen af Folkene holdt Vagt med ladte Geværer, medens Resten indskibede Guld. Men de Vilde vovede sig ikke frem. Man

saa ikke et Glimt af dem i al den Tid, Indladningen stod paa.

Først da „Cora“ sejlede bort med Kurs mod England, saa Kaptajnen i sin Kikkert en lille Flok Sorte staa paa Strandbredden.

Guldlasten blev Grundstenen til det store Skibsrederi, som Bob og *Negaia* Thurstalls Efterkommere endnu ejer.

Monumentet for faldne danske Søfolk



Blandt Mindesmærkerne for Verdenskrigens Faldne glemmes ikke Sømandenes stolte Monument paa Langelinie over de faldne danske Søfolk, som døde paa Havet under Udførelsen

af deres Pligt under Krigen. Her bringer vi Billedet af den lille Højtidelighed fornylig, da Mindekransen nedlagdes paa Aarsdagen.

Havudstilling næste Aar.

Efter Indstilling fra Fiskeriraadet har Ministeriet for Søfart og Fiskeri besluttet at lade afholde en Havudstilling i Industribygningen i København i Dagene 20. Februar til 8. Marts 1931. Det er Hensigten ved denne Udstilling at give en Fremstilling af Fiskerierhvervet i dets Helhed, baade den videnskabelige og praktiske Side, og man agter saaledes at give en Fremstilling af Havundersøgelserne og udstille en Del af de ved Kommissionen for Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser og ved Havundersøgelsesskibet „Dana“s Togter fremskaffede Resultater, hvorhos Udstillingen skulde omfatte vore vigtigste Nyttefisk i fersk, røget og forarbejdet Tilstand, Fiskeprodukter og Produkter for Fiskeriet's Hjelpeindustrier, saasom Motorer, Net m. m.

Ø. K. er Nr. 6.

Her er en Oversigt over Verdens ti største Motorskibsrederier:

	I Fart	Bestilt	Dv. T.
Standard Oil Co.	32	9	535.000
Hamborg—Amerika-Linien	35	—	316.000
Wilh. Wilhelmsen	23	1	300.000
Bank Line	26	5	260.000
Furners Line	27	1	258.000
Østasiatisk Kompagni	23	2	240.000
Anglo-Saxon	16	11	231.000
Holt-Line	17	5	180.000
Silver Line	16	3	170.000
Klavness & Co.	17	2	169.000
Ialt	242	39	2.659.000



Sømandens Jul

Vi fik Skuden i Havnen, Stormen til Trods —
her mørkt og stille paa Pladsen.
Histovre glimter den lyssmykte By —
her titter Maanen fra snesvangre Sky.
paa melankolske Stabler af Planker
og Bunker af Kul; men de glade Tanker
ændser det ikke. Blot endnu en Bugt
om Pælen der agter „Hal tot“ og snugt
ligger nu Skuden i sikkert Skjul,
og „saa er vi færdige, Folk! — det er Jul!“

Nu væk med Vanter og Støvler og Trøje!
en hurtig Vask, med en bedre for Øje.
End fandt vi en Krave — den er lidt gul;
men hvad gør det? Vi vandt dog hjem til Jul
— Ja Gud ske Lov! — Vi naaede det dog —
og saa er vi færdig, Farvel derhønde!
En glædelig Fest og hils derhjemme!
Farvel! Farvel
Vi fik dog en glædelig Julekvæld.

Hvor straalder Gaden festlig glad
den ilende imøde!
Hver Vandrer han omfavne gad
de brune Kinder gløde
Hvert Skridt han er dem mere nær;
de ved ej, han er kommen,
og glad ved Tanken føler
til Godterne i Lommen.

Nu er han nær ved Hjemmets Bo,
nær Kirkens høje Tinde.
Da toner ud i Aftnens Ro
Julesalmen derinde —
og uvilkaarligt standser han
og folder Huand om Gitret,
imens en Taare, Glædens Tolk
i Øjenkrogen sitrer.

Dog, op ad Trappen — en, to, tre! —
Nu staar han alt ved Døren.
Han lytter — hør, de snakke, le —
„Tys, stille, lille Børn!
Hvor er mon nu vor egen Far?“ —
Jo, det var hendes Stemme.
„Her!“ — „Oh! min Gud, min Hjerteren!“
„Aa, Far!“ — „Aa, Far er hjemme!“

Snart efter staar Grenen af Livets Træ
og straalder ved Guld og ved Glæde.
For alle Storme nu bragt i Læ,
saa glade i Kreds de træde
til Sangen om BARNET i Bethlehem,
— selv den mindste stammer fornøjet.
Han maaler Glæden i ringe Hjem
ved Glansen i hendes Øje.

Jens Ivar Barfod.



Hvad Fyrbøder Jepsen ser, naar han stikker Hovedet op til den fine Verden.
Første Klasses Tegning af første Klasse.



Hans sidste Kommando

Det kommer ikke an paa, *hvor-*
naar Døden kommer, men paa
hvordan den kommer.

THE Sun-Pictures Corporations 2 Millioner Dollars Gigant-Film „Havets Slagmarker“s sidste Scene skulde opføres. 2308 Statister, hvoriblandt 302 Officerer i den amerikanske Flaade og 1800 Marinesoldater, medvirkede ved denne Optagelse, som skildrede en Slagscene, hvor en tysk Panserkrydser blev skudt ned. Panserkrydseren, der skulde være Skydeskive, var næsten ægte, d. v. s. den var ikke tysk, det var en amerikansk Krydser af gammel Model, som efter den sidste Flaadeoverenskomst alligevel skulde tilintetgøres (men som allerede var erstattet af et Skib af Tip-Top moderne Type).

De 2308 Statister befandt sig i 5 Slagskibe, som laa i en Halvcirkel omkring den til Undergang rede Krydser, der vuggede paa de graa Bølger.

De Mænd, som havde sejlet Skydeskive-Skibet herud, var allerede i Færd med at sejle bort og komme i Sikkerhed. Skibet, som skulde ødelægges, laa øde og forladt, men med fuld Damp oppe og Kanonerne indstillede til automatisk at af-fyre løst Skud. Over Krydseren vajede det gamle tyske Slagflag med det sorte Jernkors paa den hvide Grund. Der blæste en let Brise, som fik Havet til at gyngede og vugge det døds-mærkede Skib paa sin brede Ryg. Snart vilde dette salte, graalige Hav aabne sin Favn for at modtage sit Offer. Havde det været rigtigt, burde der histoppe paa Broen have staet en Mand, en Kaptajn, som gik med sit Skib i Døden.

Men nede i Skibets Last sad der en gammel Mand. Han var ikke kommet med, da Besætningen gik fra Borde. I Grunden hørte han heller ikke til Besætningen. Men hvem var han da? Hvor det var underligt. *En blind Passager paa et Døds-skib.*

Nu rejser han sig. Han har siddet paa en Kuffert, den aabner han. Paa Laagets Inderside er der en Sølvplade, hvor-paa der staar: „Kaptajn Ernst v. Adlersburg.“ Men det er længe siden, at den Mand, som staar her, var Kaptajn v. Adlersburg. Den sidste halve Snes Aar har han bare været almindelig Sømand. De har været et Helvede, disse ti Aar, hvor de nagende Minder om den tunge Forsmædelse og det knugende Nederlag stadig har forfulgt ham, endogsaa ind i Alkoholrusens Land, hvor han saa ofte har søgt Tilflugt i de tunge Aar. Hans Hænder ryster. Den kroniske Alkoholists Mangel paa Selvbeherskelse nager ham, men han tager noget op af Kufferten. En Uniform. En tysk Kaptajnsuniform fra Kejsertiden. En Taare rinder ned ad hans Kind og ned i hans graanede Skæg; aah, hvor det dog er længe, længe siden, han bar den Uniform. 12 Aar er det siden. Han har aldrig forstaaet, at Tyskland sluttede Fred, — en saadan Fred — uden at Højsøflaaden havde faaet sin Chance for at knuse Fjenden.

Allerede Bismarck sagde: „Vor Fremtid ligger paa Ha-



vet!“ Og saa havde Flaaden dog ikke faaet sin Chance. Tyskland havde med Forsmædelse maattet ødelægge sine egne Vaaben, der var ingen Flaade mere.

Den gamle Sømand tager Uniformen paa. *Og i samme Øjeblik er han Kaptajn von Adlersburg, og Tyskland har igen sin Flaade. Nu skal Flaaden sejre eller gaa ned med Ære.*

Jernkorset hænger paa hans Bryst, og i hans Øjne er der Glans som af Staal. Han stiger op til Kommandobroen. Nu er Stjernerne veget bort og Solen skinner. Over ham smælder i den friske Vind det tyske Kampflag. Der kommer et Smil paa hans strenge Ansigt. Alt er vel!

Han stiger op paa Kommandobroen og ser sig om. Han ser den truende Halvcirkel af fjendtlige Skibe. Bag ham er Havet frit. Han kan flygte, hvis han vil; men han tænker ikke derpaa. Det kunde aldrig falde ham ind at flygte. Snart kommer Undsætningen, den tyske Højsøflaade. Det gælder blot om at holde ud. „Klart Skib!“ kommanderer han — „Kanonerne i Stilling!“ — „Klar til Skud!“ — „Giv Agt!“ — „Fyr!“ Det drøner og brager. Røg og Damp staar op om ham. Han er kold og rolig. Kun spejder han af og til agterud. Bare ikke Undsætningen kommer for sent. Et Skud midtskibs faar hele Krydseren til at ryste, mangen én vilde nu stryge Flaget, men ikke ham, ikke en Tysker. Kampen gaar sin Gang, bare dog Undsætningen snart vilde komme. Slaget raser videre. — — —

Nu en Fuldræffer igen! En Ildsøjle stiger fra Hav til Himmél. En Granatsplint rammer Kaptajnen paa Broen. Han blegner, griber for sig, vender sig. Saa smiler han. For se der: gennem Taagen stiger de tyske Krydsere solbeskinnede frem over Horisonten. Undsætningen er der, Sejren er vis. Kaptajn v. Adlersburg takker hans og alle Tyskeres Gud. Saa lukker han Øjnene, aabner dem igen. Det sidste han ser, er det tyske Kampflag, som vajer stolt over ham, medens han hører Undsætningsskibenes Kanoner brage. Saa bliver alt mørkt og stille.

Hans Lig blev fundet paa Kysten nogle Dage senere. Havet havde skyllet ham i Land. Filmselskabet fik fat i Historien, saa Reklamen i den og gav ham en Begravelse som en Sejrhæres.

Det har
jeg oplevet.

Til Orlogs

Fra Efterslægtsselskabets Skole i København medbragte jeg herlige Minder, som trods svundne 50 Aar staar med straalende Nimbus om en lykkelig Tid. — — Staar han ikke lyslevende for os „Duxe“, naar vi om Morgenen mødte hos Professor Brix med en Fortegnelse over Klassens p. t. non combattanter. — — Glemmer man nogensinde gamle, noble Professor Boring, naar han forbitret raabte „Comment!“? da det gamle Bornholmeruhr i Iste C pludselig fandt paa at kime irriterende længe hvert Kvarter, som Følge af en dristig Fyrs Snoreforbindelse fra sin Plads og til Sejerværkets Kløkkehammer! Eller Inspektøren, Hr. Bokkenheuser, som vi i al Almindelighed nærde en vældig Respekt for som den geniale Lærer han var, men som vi morede os eventyrlig over f. Eks. naar han forsøgte at tale Russisk med vor Kammerat Iwan Inanjewitsch Wolukujeff, en Søn af den russiske Provst. Eller Professor Listov, nobel, fin Gentleman, klædt efter sidste engelske Mode med vældige, omfangsrige Benklæder. — — Ja, der var mange udmærkede Lærere, f. Eks. Abrahams, Agerskou, Arlaud, Baumann, Caspersen, Crone, Friedenreich, Lange, Leisner, Nørregard, Prior og Rath sack. Denne sidste var Lærer i Matematik. Man skulde være vældig flink for at vinde denne Herres Yndest. Det lykkedes faktisk kun for En: Harald Hannover. Men han blev da ogsaa Professor i teknisk Mekanik og Direktør for Den polytekniske Lærestanstalt. — — —

Pastor Lauritz H. Schmidt ved Holmens Kirke konfirmerede mig i Marts 1875, og en Maaned senere stillede 4 Drengene paa Orlogsværftet til Presentation for Chefen, Kommandør Krieger. Vi skulde som frivillige Lærlinge med Orlogsskonnerten „Fylla“ paa et 6 Maaneders Togt til Island. — Alle Officererne fra denne strenge Skoletid er borte; Chefen, Kaptajn Holm, og Løjtnanterne Bardenfleth, Bojesen, Hammer og Scheller. Jeg mindes vort Besøg i Klippebyen Lerwick paa Shetlandsøerne, og dens imponerende Fæstningsanlæg i Fjeldvæggene. Vi anløb Thorshavn og Trangisvaag, hvor et drønende Salutskud opskræmmede Fugle i tusindvis. — — „Fylla“ løb kun 7 Knob, saa det varede næsten 6 Døgn før Ankeret faldt paa Reykjaviks Rhed. Byen var saa lille, og den eneste seværdige Bygning var Vicekongens Embedsbolig. Men vi imponeredes ved stilfulde Galareceptioner i Land, og ombord hos os, og i det franske Inspektionsskib „Beaumanior“, og senere i Dampkorvetten „La Place“ udfør Nordlandet, hvor vi Kl. 12 Midnat saa Solen staa ubevægelig over Kimningen.

— Store Opmaalingarbejder foretoges, og mange Aars Erfaring har ikke kunnet borteleminere min Højagtelse og Beundring for Chefen og hans Officerers udmærkede Navigation og Sømandskundskab i de den Gang mangelfuldt opmaalte Farvande. — — — Og sender vi en venlig Tanke mod de 3 skønne Øer: St. Thomas, St. Croix og St. Jan som vi paa en forunderlig Maade mistede i 1917 til U. S. A., da har ogsaa der vor Marine udført et stort og anerkendt dygtigt Opmaalingarbejde. Og i denne Forbindelse maa nævnes et sanitært Arbejde udført 1914 af Orlogsskonnerten „Ingolf“, Chef Kaptajn Carstensen.

Ved Dynamitsprængning forceredes en c. 1500 Meter lang

Kanal gennem Korallplateauet og den smalle faste Forbindelse mellem Hassell Isle og den fra „Main Land“ løbende Halvø. Herved tilførtes St. Thomas Rhed en kontinuerlig frisk Saltvandstrøm gennem Gregerikanalen, en uvurderlig sanitær Foranstaltning, som ikke mindst alle Beboerne fra gamle Dage, da Korsets Flag vajede øverst fra Fortet, med Glæde mindes.

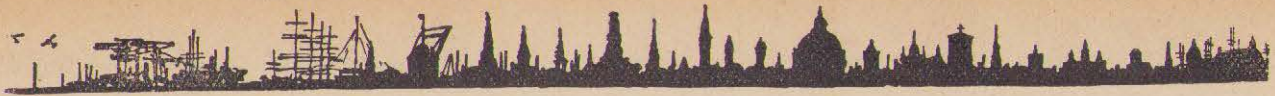
Klø fik vi Drengene i Masser; særlig ved Sejlmånøvrer. Jeg hørte til For Bramraa, og skulde altsaa entre først og hurtigt op ad Vantet. Jeg skal love for min Bag blev banket alvorlig, naar jeg ikke flyttede Benene hurtigt nok for Topmastgasterne, som kom efter. — — Artilleriet bestod overvejende af Forludekanoner, saa det var et Slid den Gang at bakke med Taljer og Haandspager. „E. K. Enernes“ Exersits med Haandvaaben: Karabiner og Huggertter foregik et Par Gange om Ugen i godt Vejr. — Postskibet, Skrueskonnerten „Diana“ kom én Gang hver Maaned, men jeg mindes særlig den Jubel, som Hjemrejseordren fremkaldte. — — Ved vor Ankomst til Sundet, blev vi „indlemmet“ i Eskadrens Øvelse, og gamle Admiral Sommer kom ombord til os i Egenskab af Flaadeinspektør. Vi maatte jo vise vor Duelighed, ogsaa i den forhadte Sejlmånøvre. Den 10de September fik vi Ordre til at desarmere, og Iaa Dage efter, stillede vi op til sidste Parade for vor udmærkede og afholdte Chef og Officererne, og rejste hver til sit.

Jeg frekventerede Flaadens Elevskole, men ud paa Foraaret 1876 var vi paa Togt med Fregatten „Jylland“ i Østersøen. Chefen var Kommandør,

Kammerherre Krieger, Næstkommanderende Kaptajn Garde; Artillerichefen Kaptajn Møller, og af de øvrige Officerer mindes jeg Kaptajn Uldall, og Løjtnanterne Olsen, Petersen, With-Seidelin, Fleischer og Boldt. Efter 6 Ugers Øvelse, dampede vi ind i Flaadens Leje for at klargøre Skibet til Majestæternes Rejse til St. Petersburg. — Meget skulde forandres, da der tillige skulde skaffes Plads for den græske Kongefamilie med Følge. Vi eskorteredes af Korvetten „Heimdal“, og gaf Kongeskibet „Hjuldampere Slesvig“. Ombord i denne var Prins Valdemar tjenstgørende i Marinen. Efter et kort Ophold ved Bornholm, hvor det forøvrigt nær var gaaet galt, idet en pludselig Vesten Storm brød løs, og gjorde det helt umuligt at ligge til Ankers paa Rønne Rhed. — Det blev bælghør, og Kongefamilierne med Undtagelse af Børnene var i Land. Pludselig hørtes Dampbarkassen, men Søen var nu saa høj, at den somme Tider slog helt op over øverste Faldrebstappe. Men op kom de høje Herskaber! Gamle Kong Christian stod selv forneden og tog imod. Drivende vaade allesammen; men der var en Disciplin og Selvbeholderskelse, som jeg aldrig senere har oplevet Mage til. Ikke et Skrig! — — — Men jeg kan godt tænke mig at Dronning Louise har sagt sin kongelige Gemal sin Mening, da de kom om Læ. — — — Paa Kronstadt Rhed kom Storfyrsttronfølgeren med Gemalinde (Prinsesse Dagmar) ombord med et pragtfuldt Følge, og den skønne, mægtige, russiske Flaade og Forterne gav os en dundrende Velkomsts salut. Fregatten „Jylland“ blev med Rette beundret, og maaske lever der endnu blandt „La vieux Russie. la patrie de Gloire“ en og anden „anparavant“ Søofficer som mindes den Jubel, der blev Konge-



Georg C. Beyer,
der nu bor i Aarhus, og som
28. November fyldte 70 Aar,
fortæller her sine
Erindringer.



familierne til Del i hans den Gang saare skønne Land, og som vilde finde det ganske utænkeligt at Danmarks Regering og Rigsdag ikke med Glæde vilde ofre de nødvendige Midler til dette Skibs Bevarelse paa Skrog og Rig. — — —

Da Flaget sænkedes for sidste Gang efter vor Hjemkomst, var det Slut med min sømilitære Karriere. Mine gamle Forældre maatte paa Grund af sørgelige Kautionsforpligtelser forlade deres skønne, store og veldrevne Landejendom, og jeg

maatte straks tage Tjeneste i Handelsmarinen, og hjælpe dem, som i saa mange Aar havde hjulpet mig. — Jeg var i 5 Aar paa Kina og Japans Kyst med et tysk Barkskib, kom hjem og tog Styrmandseksamen paa Fanø, og foretog som Styrmand flere Rejser til Australien og Sydamerika. — — —

Om nogle af mine Oplevelser paa disse Rejser skal jeg efterhaanden fortælle lidt i „Vikingen“'s følgende Numre.

Capt. George.

Sejlmagere i 5 Generationer

Vist nok den eneste Forretning i Danmark, der i fem Generationer har været paa samme Slægts Hænder, er det kendte Sejl- og Flagmagerfirma I. S. V. Weilbach i Niels Juelsgade 6, som nu har bestaaet i 175 Aar. Grundlæggeren var Iver Jensen Borger, der kom hertil fra Holsten. Han var et Opfindertalent, idet han bl. a. opfandt Sladrekompasset. Han erhvervede sig Borgerskab i København som Sejl-, Flag- og Kompas-mager. Hvad han havde begyndt, fortsatte Svigersønnen Philip Weilbach. Han var en højt anset Borger, der paa sine ældre Dage udnævntes til Oberstløjtnant i det borgerlige Artilleri. Hans Søn Iver Jensen Weilbach har vundet Navnkundighed derved, at han fremstillede H. C. Ørsteds første Telegrafappa-

rat, hvilket da indbragte ham Videnskabernes Selskabs Guld-medalje. Desuden opfandt han Pælekompasset og var med til at stifte Industriforeningen. Han overdrog i 1887 Firmaet til sin Søn Johs. Sophus Weilbach, der udvidede Forretningen betydeligt. Han stod i Spidsen for Firmaet i 38 Aar indtil sin Død i 1925, da hans Enke overtog Firmaet og førte det videre i nogle Aar. I 1929 overtoges det af Brødrene, der nu leder det. Ogsaa de haaber med Tiden at kunne lade det gamle Firma med dets stolte Traditioner overgaa til deres direkte Efterkommere. Det bliver da 6. Generation! „Vikingen“ vil i næste Nr. bringe det gamle Firmas interessante Historie i Billeder og Tekst.

Nautisk Almanak for 1931

Cornelius Knudsens Etabl. har udsendt 41. Aargang af Nautisk Almanak, udgivet af fhv. Navigationsdirektør, Kommandør J. A. D. J. Bildsøe.

Som sædvanlig indeholder Almanaken de for en Navigator uundværlige astronomiske Tabeller, hvori Solens Deklination og Tidsækvationen samt Maanens Ephemerider er angivet for hveranden Time i Døgnet. Endvidere er optaget Middelsolens Rektascension paa vanlig Maade, Højvands Klokkeslet.

En Del læseværdige Artikler af Interesse for Navigatorer: f. Eks. De internationale Søvejsregler med Tilføjelse af de særlige danske Regler, den kommende nye internationale Signalebog, Sol Loggen, Sikringsforanstaltninger m. H. t. Livredningen paa Søen og Slingrings Registratoren.

At det er 41. Aargang af Almanakken, der hér er udkommet, maa i sig selv ogsaa være en Anbefaling, og „Vikingen“ følger hertil ogsaa sine bedste Lykønskninger til Udgiver og Forlægger, som begge har Ære af Værket.

Anker.

„I Kutter Jorden rundt“.

Den 2den Oktober 1924 startede en ung Franskmand *Alain Gerbault* fra New York som ene Mand om Bord paa sin Kutter „Firecrest“ paa Tur Jorden rundt. Rejsen gik gennem Panama, tværs over Stillehavet, Nord om Australien og Syd om Afrika. Den 20de Juli 1929 stod han Kanalen ind og kastede Anker i Le Havres Havn. 700 Dage og Nætter tilbragte han alene paa Havet, hvor hans Udholdenhed og Sømandsdygtighed ofte sattes paa haard Prøve. I Ugevis laa han stille eller drev baglæns. Stormen blæste Sejlene i Laser — og alligevel gennemførte han sin Tur i den mindste Baad, der nogen Sinde har sejlet Jorden rundt. Han har selv beskrevet sit Æventyr, og i Gyldendals pragtfulde Række af store imponerende Safari-Bøger er hans Bog udkommen denne Jul: „I Kutter Jorden rundt“. Den franske Vovehals, Singlehand-Sejleren par excellence fortæller om Farer, Sult, Nød, alskens Æventyr i Storm og Uvejir, paa de vældige Have. Det er en Bog om et Mand-

folk ... en Bog for alle Mænd. Friskt og kægt fortæller han om sin ensomme Sejlads. Bogen er rigt illustreret med særlig mange Billeder fra alle Sejleres længselsfulde Maal — Syd-havet.

„Fuld Kraft frem“.

„At være Sømand det er et Hundeliv, naar andre sove, saa maa han vaage, saa maa han ensom paa Dækket gaa.“

Til denne Jul har Hasselbalchs Forlag udgivet en rigtig Københavnerroman om en Søens Mand: „Fuld Kraft frem“ af *Aage Arnold*. Det er en sympatisk levende Skildring af en ung Mand, der bliver Arbejder paa Værftet og derefter gaar til Søs under Verdenskrigen, hvor han oplever adskilligt interessant. Forfatternavnet er aabenbart et Pseudonym, og Romanen er sikkert Selvpoplevelser.

Redningsmedaillen.

2. Styrmand paa D. F. D. S.s Damper „Bellona“, *Fritz Reinwald*, har faaet tildelt Medaljen for Druknedes Redning med Tilladelse til at bære samme.

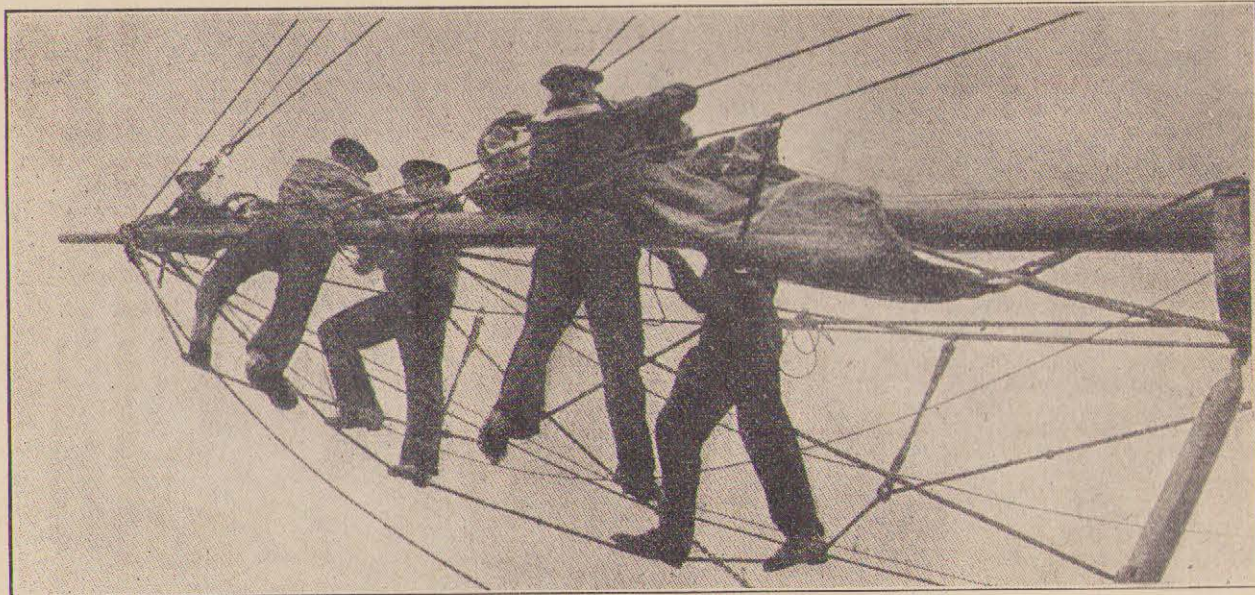
— Det var under Indsejlingen i Odense Havn. Et Par af Folkene var ved at gøre klar til Landgangen, og under dette Arbejde faldt Letmatros *Christian Ibsen* i Vandet med et Stykke af Gelænderet, der var gjort løs. Styrmand Reinwald stod agterude og smed først en Redningsbøje ud. Den faldt tre, fire Meter fra ham; men da der blev raabt, at han ikke kunde svømme, og Reinwald saa, at Matrosen ikke ved egen Hjælp kunde klare sig, sprang han ud og fik ham bjerget hen til Bøjen, og lidt efter blev de fisket op af en Baad.

Post med Skib.

For at bringe Posten endnu hurtigere frem fra Tyskland til Amerika afsendes den sidste Post, bestemt for Amerika, med Flyvere fra Köln til Cherbourg for dér at opnaa Forbindelse med Ekspres-Linerne „Bremen“, „Europa“ og „Columbus“ kort før de afgaar til New York. Det nye Arrangement blev prøvet første Gang den 16. Juli, og Posten naaede „Europa“, der var afsejlet fra Bremerhaven den 15.



DET NYE SKOLESKIB



Det piber og suser i Masternes Top,
Jeg tror, Nordvesten den kommer.
Skuden begynder en sagte Galop,
Og „Rasmus“ i Skægget brummer.

Det varer ej længe, før Stormen ta'r fat
Og prøver de vældige Kræfter.
Men Broder, bliv staaende støt ved dit Rat,
Den flover vel atter derefter.

Danmark ejer sin specielle Type af Sejlskibe, nemlig Skonnerten; den optræder i forskellige mindre Afvigelser, men igennem det hele gaar Standardtypen „Skonnerten“. Og verdenskendt er den elegantbyggede danske Skonnert bleven. Overalt, hvor den har præsenteret det danske Flag, har den altid vakt Opmærksomhed, smigrende for dens Udseende. Jo! Skonnerten er velkendt. Men endnu bedre end Landfolk kender Sømanden den. Det var her ombord vort første intime Bekendtskab stiftedes med Sølivets Genvordigheder. Danmark er jo kun et lille Land, og skal det vedblivende være konkurrencedygtigt med de store Nationer, maa Skibene først og fremmest ledes af dygtige Mænd baade til Lands og til Vands; og hvordan skal Folk blive det, hvis Sejlskibsuddannelsen forsvinder, og i vor Tid, hvor alt er saa forceret, og der af Styrmandene fordres yderste Paapasselighed, Sparommelighed og Arbejdsdyevne og „last but not least“, Evnen til at være Barnepige for Folkene, hvis Styrmandene ikke har lært andet end at banke Rust og køre Spil. Derfor, lad os værne om den Rest, der er tilbage af den fortrede Sejlskibstid, og lad Regeringen gøre noget for Skibsfarten ved at give nogle Sejlskibe Statstilskud eller oprette Skoleskibe, som gaar i Fragtfart.

En Overgang gjorde der sig i Rederikredse Ønske gældende om selv at løse Sagen; men man bøjede sig for det af Ministeriet hævdede Synspunkt, at Skoleskibssagen er en Landssag, og at Staten bør staa som Reder for det nye Skib. I den Bestyrelse, der tænkes dannet til at administrere det nye Skole-

skib, kommer der til at sidde Repræsentanter baade for Rederne og for de Søfarendes Organisationer, og det er Meningen, at denne Bestyrelse inden for Lovens Rammer skal have frie Hænder og arbejde uafhængigt af — om end i Følgning med — Søfartsministeriet. Dette faar gennem sin Repræsentant, antagelig den til enhver Tid fungerende Navigationsdirektør, som bliver født Formand i Bestyrelsen, Haand i Hanke med Arbejdet.

Pengene til Skibets Bygning og Drift udredes at Statskassen fra Kontoen „Rederiafgifter til Navigatøruddannelse“, der i Fjor afløste Konsulatsafgifterne.

En skitsemaessig Tegning til det projekterede Skib er udarbejdet af Overingeniør *Aage Larsen*, vore Isbryderes udmærkede Konstruktor, og er i sine Hovedtræk godkendt af Udvalget. Det bliver et tremastet, fuldriggat Sejlskib med dobbelte Marsejl og en Hjælpemotor paa ca. 200 Hestekræfter, dobbelt Bund i hele Skibets Længde, fast Ballast og mindst seks vandtætte Tværskotter.

Skibet bliver ikke et Fragtskib; efter moden Overvejelse er man blevet enig om, at man maa resignere paa dette Omraade, og ved at indrette hele Mellemdækket til Elevbeboelse og Arbejdsrum faar man Plads til 100 Elever.

Togterne tænkes at vare ca. 10 Maanedes, saaledes at man sejler syd paa om Vinteren og holder sig i de hjemlige Farvande om Sommeren. Paa et saadant Togt vil der blive Tid til at give de unge Mennesker en god Sejlskibsøvelse som Grundlag for deres fremtidige Uddannelse og — ikke mindst vigtigt — at udskille de mindre egnede Elementer. Ligesom paa „Georg Stage“ skal der være en voksen Besætning, der er talstærk nok til i Nødsfald at klare enhver Situation.

Antagelsesalderen for Eleverne er endnu ikke endelig bestemt. Rimeligvis vil der til at begynde med blive antaget saavel Drengene fra „Georg Stage“ og Begyndere som unge Mennesker, der allerede har nogen Søfart bag sig.

Repræsentationsbesøg i fremmede Havne er der Enighed om, at man skal holde stærkt igen paa. De unge Søfartselever skal ikke forkæles, men have en Mundsmag af, hvad



det Sømandsliv, de har i Sinde at gaa ind til, vil byde dem af Strabadser.

Saaledes er i store Træk den Plan, man i Udvalget er blevet enig om. Det er jo muligt, at der kan ske Ændringer under Rigsdagsbehandlingen, men da de divergerende Synspunkter er blevet forliget i Udvalget, gaar Resten ogsaa nok — baade gennem Rigsdagen og siden gennem Bølgerne, der jo nu en Gang er „de Danskes Vej“.

Gang paa Gang kommer de fremmede Skoleskibe i vor Havn; snart er det vore Nabolandes — Sveriges tre Skuder lufter hver Sommer de hvide Sejl i Øresund — snart Skuder fra fjerne Lande, hvis Flag vi næppe kender. Nylig var her det polske Skoleskib, der laa ved Bøje i Yderhavnen. „Dar Powaza“, som det hedder. Det lyser med sit hvide, smukke Skrog, himmelstræbende rækker dets høje Master Ræerne op i den blaa Luft; det er et Syn, som kan faa en gammel Søgut til at gnikke med Øjnene, som en af Havnens Arbejdere forleden udtrykte det, da han stod og kikkede ud mod Skuden i et ledigt Øjeblik.

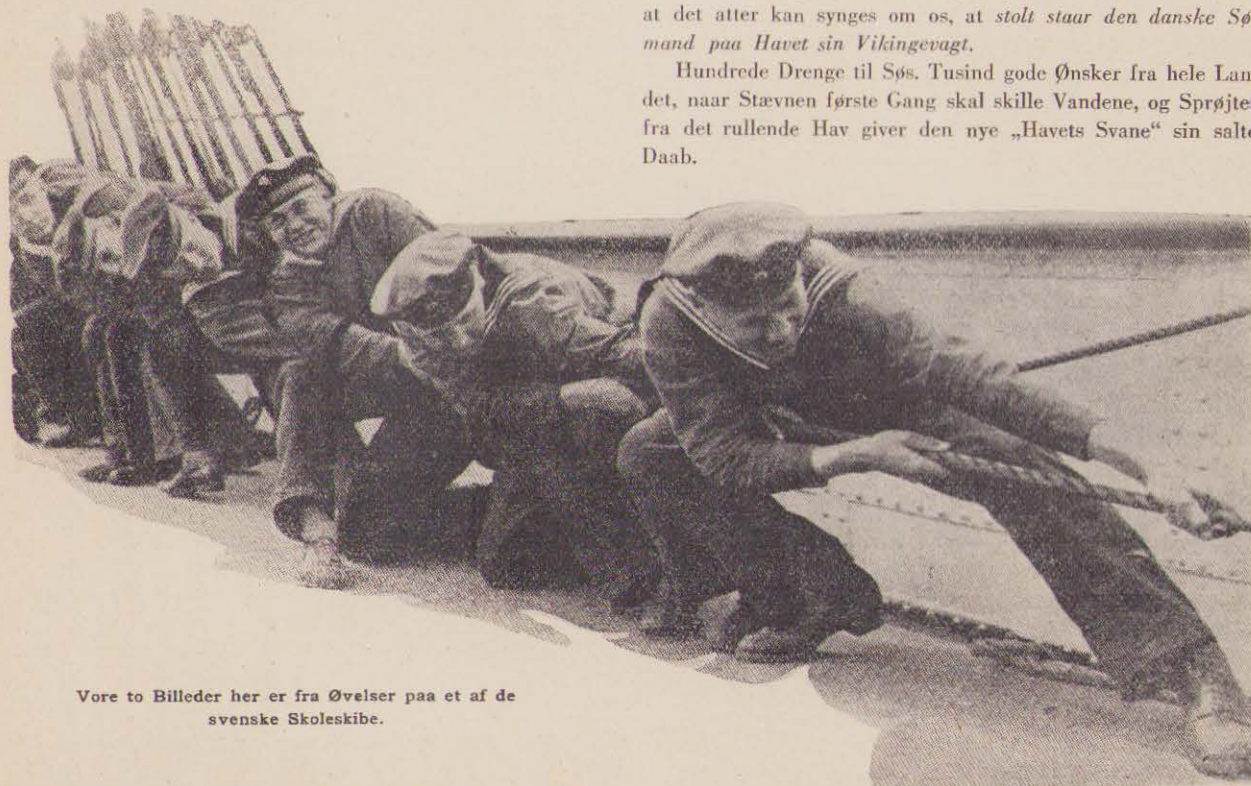
Vi selv har jo intet Sidedestykke til disse fremmede Sejlere. Al Ære og Respekt for „Georg Stage“ og dets raske Gutter; den er dog kun en lille beskeden Fremtoning, selv om den iøvrigt godt nok løser en Del af den store Opgave, der ligger i at uddanne vore Unge til dygtige Sømænd. Vi havde engang et, stolt og skønt, men Sydhavets Taager og Orkaner tog vort

Skib, endda vel det stolteste, der har pløjet Bølgerne, tog det med Mand og Mus. Vi gemmer endnu Billedet af det i vor Erindring, og Mindet om dem, der blev derude, er endnu levende; men det er jo engang et søfarende Folks Lod at skatte til det Hav, der giver saa meget, men ogsaa tager. Tabene bør blot ikke slaas det med Mismod, saa det giver op i Kampen mod Elementerne. Og vi gør det heller ikke. Vi lægger nu Plankerne til det, der skal komme i Stedet for det, der blev tabt. Livet er jo som selve det rullende Hav, en bølgende Uro; den, der vil give op, fordi Skæbnen slaar med haard Haand, faar aldrig udnyttet dets Chancer.

Men vi kommer da ogsaa igen og tager vor Plads paa Søen med en af de stolte Skuder, hvorfra de hvide Sejl slaar ud. Det skal drives for Statens Regning med Tilskud af den private Skibsfart. Man bruger den Afgift paa danske Skibe i udenrigsk Fart, som Staten indkasserer, til Skibets Drift. Den har man anslaaet til 300,000 Kroner aarligt; det slaar til, naar Skibet skal uddanne 100 Elever. Det er kun om selve Skibets Bygning, man forhandler i Øjeblikket; men da alle er enige om, at Skibet skal bygges, og da Forslaget jo heller ikke kan tænkes at dele politiske Partier — og Skuden saaledes ogsaa vil gaa glat gennem Bølgerne i Rigsdagen — saa kan vi altsaa betragte Sagen som afgjort. 100 raske Drengene til Søs paaany for at lære Sømandsskab og for fra Skoleskibets Planker at kunne gaa over som Befalingsmænd i vor Handelsflaade.

Vi har Drengene, vi har Pengene, Skuden faar vi. Paa det, at det atter kan synges om os, at stolt staar den danske Sømand paa Havet sin Vikingevagt.

Hundrede Drengene til Søs. Tusind gode Ønsker fra hele Landet, naar Stævnen første Gang skal skille Vandene, og Sprøjtet fra det rullende Hav giver den nye „Havets Svane“ sin salte Daab.



Vore to Billeder her er fra Øvelser paa et af de svenske Skoleskibe.



Rubbed

Ombord og i Land Søulkens Trøst i 80 Aar

200 Gr. Kr. 7,50
40 Gram 1 Kr.

Faas ogsaa uførtoldet

DILL'S BEST

Ren Burley
Fri for Virginia



Sliced

Eneimport: LAURITS STERLING - Telf. Centr. 724

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

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.

Fiskeskipperforeningen, 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.

Hyren i de forskellige Lande

Ifølge en foretagen Undersøgelse af Hyrerne i Europa har „Internationalt Transportarbejderforbund“ i London fremsendt en skematisk Opstilling af Lønninger for alle Grader indenfor Skibsfarten i de 14 nedennævnte Lande, og Sømandenes Forbund i Danmark har derefter omregnet de forskellige Møntsorter til danske Kroner for bedre at kunne overse, hvilke Lønninger for Fyrbødere og Matroser, der er gældende i disse Lande.

I de danske Hyrer er medregnet Tillæget à Kr. 10,00 pr. Maaned, idet der ikke i noget andet af de nævnte Lande ydes noget tilsvarende.

Nation	Donkey-	Fyrbøder	Kul-	Matros
	mand		lemper	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
England.....	189	173	94-163	164
Danmark.....	188	172	117	168
Norge.....	167	155	87	150
Sverige.....	160-170	150-158	94-103	148
Finland.....	105	89	71	87
Tyskland.....	137	128	109	116
Holland.....	173	158	112-127	150
Belgien.....	120	111	100	103
Frankrig.....	97	93	85	85
Spanien.....	77	69	58	64
Italien.....	135	115	104	107
Polen.....	127	118	102	112
Letland.....	87	69	63	73
Estland.....	141	113	100	109

Konserves Th. Sørensen Hørkram
Dina Benfri Spegesild
Matjefileter, Gaffelbidder, Kryddersild, Klipfisk,
Hovmester, Rollmops Salt, Soda
ST. NIKOLAJVEJ 9 ST. NIKOLAJVEJ 13
Telf. Nora 1726 Telf. Cent. 9971

Amerikanske Skoleskibe.

Shipping Board vil indrette flere af sine Dampere til Skoleskibe. Det første Skib, der skal indrettes hertil, bliver „Henry County“, som skal ombygges i San Francisco, idet Californien har faaet tildelt dette Skib som Skoleskib. Dampere er af Lake-Typen, bygget i 1920, paa 2592 Br. Tons med 9½ Knobs Fart. Det bliver en ret stor Sum, som skal anvendes paa Dampere, da den har ligget oplagt i ni Aar, men Shipping Board skal være villig til at ofre de nødvendige Midler.

En Dollar pr. Tons.

Atten af Shipping Boards oplagte Skibe paa tilsammen 160,000 Tons blev for nogen Tid siden udbudt til Salg for Ophugning. Det højeste Tilbud var fra Union Shipbuilding Co. i Baltimore og lød paa 193,774 Dollars, det næsthøjeste var fra et Boston-Firma, som bød 140,000 Dollars. Salget kom ikke i Stand, fordi Board mente, at Tilbudene var for lave — ikke stort mere end en Dollar pr. Ton! Disse Skibe repræsenterer en død Kapital, Vagtholdet om Bord er endog en aarlig Udgift, og naar Skibene har ligget yderligere i et Tiaar, er de vel rustet op i Bunden og maaske sunkne.

Det nye Kongeskib.

Det nye Kongeskib vil alligevel blive bygget i den oprindelige Størrelse, idet en Kreds af Skibsredere og andre private Mænd, som dog ikke ønsker deres Navne frem for Offentligheden, har skænket den kvart Million Kroner, som er nødvendig ud over Statens 1,3 Millioner, hvis Skibet skal have en Størrelse, der gør det egnet til længere Ture udenfor Danmarks Farvande. Der bygges et Kongeskib, som i alle Retninger er i Stand til at udfylde sit Formaal. Det ventes færdigbygget i Foraaret 1932. Der vil gaa et Aar, hvor Kongen ikke har et særligt Skib til Disposition ved sine Rejser, idet Skibstilsynet ikke mener det forsvarligt nu at gaa til en saa kostbar Istandsættelse af „Dannebrog“, som maa kræves, hvis det i Sommer skal udrustes til Togt. Kongen vil da ved længere Repræsentationsrejser være henvist til at benytte Orlogsskibet „Niels Juel“.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.

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 Helmsing og Grimm, Riga, Libau, Windau

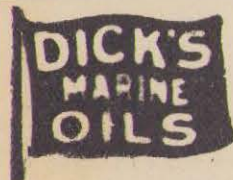
AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Tænk først paa Familien!

Og tænk paa den Dag,
da du ikke er mere!

10.000 Kroner

kan dine Efterladte faa udbetalt den Dag, du dør.
For en Mand i 30-Aars Alderen koster det **kun 10 Kr. mdl.**

Skriv straks i Dag til Forretningsfører O. Jørgensen, Svinget 4, Kbhvn S.
eller ring paa
Telefon AMAGER 7161 — Repr. for NORDISK LIVS- OG ULYKKESFORSIKRING

Tænk dernæst paa dig selv!

Har du Raad til selv at
tage Ansvar for de
Handlinger, Familien be-
gaar, mens du er borte?

60.000 Kr. Personskade og 10.000 Kr. Tingskade

dækker en Familieforsikring, uanset hvilken Alder
du har, og alt det faar du for 10 Kr. aarlig!

Drogdens Uddybning fuldført.

Arbejderne med Uddybningen af Drogden har staaet paa i seks Aar og var oprindelig budgetteret til $\frac{3}{4}$ Million Kroner; men den vil blive noget større. Sejløbets Dybde er forøget fra 6,9 til 8 m paa Strækningen fra Drogdens Fyrskib til Nordre Røse, der hvor Kongedybet og Hollænderdybet mødes. Uddybningen vil blive af Betydning for Sejladsen paa Østersøen, og i denne Forbindelse tillige for Københavns Havn. I Søfartsministeriet har man nu udarbejdet de Sejlsregler, der skal følges.

19 Skibe bygget efter Maier-Formen.

Ifølge Meddelelse fra „Deschimag“, som ejer Patenterne for Bygningen af Skibe efter Maier-Formen, er der hidtil bygget nitten saadanne Skibe med ialt 125,240 Tons. Den nye Skibsform har, efter hvad Værftet erklærer, fuldt ud svaret til Forventningerne. De første Skibe, som blev bygget i denne Form, var tre Fiskedampere paa 330 Tons. I Sammenligning med et samtidig bygget Skib af samme Størrelse i den sædvanlige Form sejlede Maier-Skibene en halv Knob mere pr. Time og forbrugte 7,5 pCt. mindre Kul.