



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

GIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk
Sjælskibere-
Foreninger for Officerer og Mandskaber i
Indels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen,

SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værfts-
bejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning,
Handel og Eksport-Industri interesserede Par-
ter og The International Seafarers Federation.

OG ILLUSTREREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN

Københavns Flydedok



Stemninger fra Havnen
Malet af Marinemaler V. Qvistorff specielt til Vikingen



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



Hvor Danmark fører an

DANMARKS Jord rummer hverken Kul eller Jern. Det er derfor ikke Udnyttelser af Naturens Rigdomme, som danner Basis for den danske Industri, men denne er udviklet i harmonisk Samklang med det danske Samfunds Udvikling — knyttet til dets Forbrug, afpasset efter dets Behov og bestemt af de Muligheder, det har frembudt. Det er Landets Beliggenhed, omkranset af Hav, det er Dyrkningen af den danske Jord og endelig Folkets daglige Forbrug, som har været de afgørende Faktorer for Industriens Fremvækst ad de Baner, den stadig følger.

Dette gælder for hele den danske Industri og i Særdeleshed for Skibsbygnings- og Maskinindustrien. De er opvoksede, og de arbejder den Dag i Dag i nøje Tilknytning til Havet, Jorden og Befolkningens daglige Forbrug.

Det var fra gammel Tid en selvfølgelig Ting for Danskerne at færdes paa Havet, og lige saa naturligt maatte det følgelig blive for dem at bygge og reparere Skibe. I „*The land of the seakings*“ stod Skibsbygningskunsten højt. Sejlene blev fortrængt af Dampen, men det høje Stade blev bevaret. Søkongernes krigerske Dont blev erstattet af fredeligt Initiativ, og under Indtryk af den danske Værftsindustri Førerstilling indenfor Bygningen af Dieselmotorer kender man i Dag Danmark som „*The land of the motorships*“.

I *Lloyds Register Shipbuilding Returns* for 30. September 1930 findes Danmark højt i Rækken blandt de skibsbyggende Nationer, en Placering for hvilken Motorskibene først og fremmest har Skylden. Næst efter Japan, hvor der udelukkende bygges Motorskibe, ligger Danmark for Motorskibsbygningens Vedkom-

mende procentvis i Spidsen. Til yderligere Illustration af den Betydning, dansk Dieselmotorbygning har for Verdensskibstonnagen, kan det nævnes, at ikke mindre end 49 pCt. af samtlige sejlene Motorskibe paa over 200 gross tons ifølge Lloyds Opgivelser er udstyrede med Dieselmotorer af den danske B. & W.-Type. For er speciel Skibstype, de i de sidste Aar saa stærkt byggede Tankers, gælder det, at der efter Opgørelse pr. 26. September 1930 sejlede 101 Skibe med B. & W.-Dieselmotorer, medens 64 Tankers er under Bygning hos Burmeister & Wain og dette Firmas Licenstagere, saaledes at Burmeister & Wain paa dette Omraade indenfor Verdensskibsbygningen ligger langt foran alle andre Typer.

Burmeister & Wain begyndte sin nu verdensberømte Dieselmotorfabrikation omkring Aarhundredskiftet med Bygning af stationære Motorer for de Elektricitetsværker, som netop paa dette Tidspunkt opstod i stort Tal. De Erfaringer, man herigennem vandt, blev i 1912 anvendt i Skibsbygningens Tjeneste, idet Burmeister & Wain for „*Det østasiatiske Kompagni*“ byggede det store Motor-Lastskib: „*Selan-*

dia“. Dette Skib, der saavel som sine Efterfølgere stadig er i service, blev en Triumf for dansk Dieselmotor- og Skibsbygning og indledede en ny Æra for hele Verdens Skibsbygningsteknik. Verden blev overbevist om, at Problemet Motordrift paa Søen havde fundet sin Løsning ved det danske Værft, og en fortsat Strøm af Ordre har siden da bekræftet, at Danmarks førende Stilling paa dette Omraade stadig anerkendes Jorden over. Ikke mindst har hertil tjent den sidste Motorskibstype, som repræsenteret af det 12.000 Tons M/S



Dansk Industris Forstemmand, Direktor Chr. Overgaard, Burmeister & Wains dygtige Leder, har til „*Vikingen*“ skrevet denne Artikel, som samtidig offentliggøres i „*Financial News*“ i England i et specielt Danmarks-Nr. Direktør Overgaards Artikel vil blive læst med Interesse af Danske saavel som af Englændere. Naar dansk Industri er naaet saa højt, som den er, skyldes det ikke mindst Direktør Overgaard, under hvis Ledelse Burmeister & Wain har udviklet sig i et Verdensformat, saa blomstrende stort som aldrig før. —

„Amerika“ er udgaaet fra Burmeister & Wain. Dette Skib betegner med sin nye Motortype, dobbeltvirkende totakts B. & W. Dieselmotor, det sidste Fremskridt indenfor Skibsbygningen, en Nykonstruktion, som paany fastslaar den danske Dieselmotorfabriks ubestridelige Førerstilling. Den nye Motortype har allerede fundet Anvendelse i en Række store Motorskibe, og netop i disse Dage har A/S Burmeister & Wain fra Københavns Elektricitetsværker modtaget en Bestilling paa en ny Motor af samme Type, men for stationær Anvendelse, som skal kunne udvikle 22.500 HK., og som bliver Verdens største Dieselmotor.

Medens det saaledes er Dieselmotoren, der har givet den danske Skibsbygningsindustri dens internationale Ry, har de danske Værfter ogsaa indenfor Dampmekanik holdt sig paa Højde med Tidens Krav. Paa deres 300.000 Tons Bygge- og Reparationsbeddinger, der ikke blot tager Sigte paa den danske Handelsflaades Behov, men ogsaa finder sine Kunder blandt Udlandets Rederier, bygges Passagerskibe, Fragtskibe, Tankskibe, Færger og Trawlere, samtidig med, at de er vel indrettede til at udføre de Reparationer, for hvilke den store Trafik gennem de danske Farvande frembyder naturlige Muligheder.

De største danske Skibsværfter er foruden det allerede nævnte A/S Burmeister & Wain — hvorunder ogsaa hører Københavns Flydedok og Skibsværft — A/S Helsingørs Skibsværft og Maskinbyggeri, Helsingør, A/S Frederikshavns Skibsværft og Flydedok, Frederikshavn, A/S Nakskov Skibsværft, Nakskov, A/S Odense Staalskibsværft, Odense, og Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeri, Svendborg.

Den store Skibsværftsindustri har naturligt skabt Eksistens- og Udviklingsmuligheder for en betydelig og paa dette Omraade særlig specialiseret Maskinindustri. Et typisk Eksempel paa denne Art af Virksomheder er Thomas B. Thrige, Odense, hvis elektriske Hjælpemaskiner, Lossespil, Ankerspil, Forhalingspil, Baadhejespil, Skibskraner, Styremaskiner og Marinemotorer finder udstrakt Anvendelse indenfor ikke blot de danske, men i høj Grad ogsaa Udlandets Skibsbyggerier. Den voksende Anvendelse af Køleanlæg i Skibe har ligeledes givet betydelig forøget Afsætning ogsaa til Udlandet for de to store danske Fabriker for Kølemaskiner, A/S Thomas Th. Sabroe i Aarhus og A/S „Atlas“ i København. Og endelig kan som et Eksempel paa en til Motorskibsbygningen knyttet Fabrikation nævnes A/S „Titan“s Oliecentrifuger, der for Rensning af Smøreolier saavel som Brændselolier er installeret i et meget stort Antal danske og udenlandske Skibe.

Den nære Tilknytning til Havet viser sig, som naturligt er, ogsaa gennem et stort erhvervmæssigt Fiskeri, der i meget høj

Grad drives under Anvendelse af danskbyggede Motorbaade, saaledes at der i Aarenes Løb er skabt Betingelser for Udviklingen af en omfattende Produktion af smaa Oliemotorer, der ogsaa udenfor Danmark har kunnet hævde sig blandt de bedste.

Dansk Foretagsomhed er dog ikke bundet til Havet alene. Det danske Landbrugs enestaaende Udvikling til at blive Verdens bedst kendte Storproducent af Smør og Bacon er sket jævnsides med Udviklingen af en til Landbrugets Forædlingsvirksomheder, Mejerier og Slagterier knyttet Maskinindustri. I

stadig Kontakt med disse Erhvervsgrene findes en Række Specialfabriker for Mejeri- og Slagterimaskiner, hvis Salgsomraader strækker sig lige saa langt uden for Landets Grænser som de danske Landbrugsprodukters Renomé. Køleanlægene, hvis store Betydning for baade Mejerier og Slagterier ikke behøver nærmere Forklaring, er allerede omtalt foran, og Mælkecentrifuger af høj Standard er givetvis den naturlige Basis for A/S „Titan“s førømtalte Produktion af andre Centrifugetyper. Men desuden ligger der, spredt rundt i Landet, et Antal Fabriker, som har Fremstilling af Mejerierne og Slagteriernes forskellige Maskiner, Apparater og andet Tilbehør til Speciale.

Silkeborg Maskinfabrik, Silkeborg, A/S Frederiksberg Metalvarefabrik, København, De danske Mejeriers Maskinfabrik i Kolding og Paasch & Larsen, Petersen, A/S, Horsens, er nogle af de største, hvis Andel i det danske Mejeribrugs høje Standard forlængst er anerkendt. De forsyner ikke blot de danske Mejerier med Maskiner, men samtidig leverer de efter deres egne Modeller hele Mejerianlæg Jorden over.

Med Hensyn til Slagterierne har en lignende Vekselvirkning med Maskinfabrikerne gjort sig gældende, og overalt i Udlandet, hvor man ønsker at tage dansk Baconproduktion til Mønster, finder man danske Maskiner fra de forskellige Fabriker, som har gjort Slagteriudstyr til Speciale.

Medens de til Landbrugets animalske Produktion knyttede Fabrikationer omfatter alle forekommende Maskiner og Anlæg, har den danske Industri for de egentlige Landbrugsmaskiners Vedkommende koncentreret sig om Fremstillingen af nogle enkelte Artikler, som egner sig for Serieproduktion af en kvalitativt høj Standard. Først og fremmest maa herunder nævnes Kværne, som er blevet en stor dansk Eksportartikel, Tærskværker, Saamaskiner samt Plove, Harver, Tromler og River.

Udstrakt Anvendelse i Landbruget finder endvidere de særlige Typer af Oliemotorer til stationær Drivkraft, som flere Fabriker producerer.

Men ogsaa for Transport til Lands bygges danske Motorer, specielt Dieselmotorer. A/S Frichs i Aarhus har i flere Aar

10.000 Arbejdere.

OVER Halvdelen af Verdens samlede Motorskibstonnage er forsynet med Burmeister & Wains Dieselmotorer, enten leveret fra Selskabets egne Maskinfabriker eller fra de Virksomheders, der har Licens paa Fabrikationen af Burmeister & Wain Motoren. Fremstillingen af Motorskibe og Skibsmotorer herhjemme i Danmark er blevet en Storindustri i Verdensformat. De forskellige Industrivirksomheder under Burmeister & Wain beskæftiger over 10.000 Arbejdere med flere Hundrede polytekniske Kandidater og Konstruktører som tekniske Ledere. Virksomheden er et praktisk Bevis paa Muligheden af at drive Storindustri her i Landet, og Ledelsen har gentagne Gange givet Udtryk for, at man ikke alene opfatter denne store Industri som en Forretning, men at Ledelsen ogsaa føler et Ansvar og en Forpligtelse over for den mægtige Arbejderstab, hvis Liv og Eksistens er saa nøje knyttet til Virksomhedens fortsatte Trivsel. I denne Forbindelse maa det erindres, at en Industrivirksomhed som Burmeister & Wain aldrig tør ligge paa den lade Side. Selv de største tekniske Sejre sikrer ikke Fremtiden, for Verden over findes Hundreder af Skibsværfter og Maskinfabriker, der naturligvis ikke godvilligt overlader Burmeister & Wain en Førerstilling inden for Bygningen af Motorskibe og Motorer til disse. Der maa derfor ustandseligt skabes noget nyt og bedre. Den tekniske Overlegenhed maa til enhver Tid kunne dokumenteres, og Initiativ og Fremsyn hos Ledelsen bliver ligefrem en Livsbetingelse.

Men saa meget mere værdifuldt er det naturligvis, at ingen anden Virksomhed i Skibsmotor-Branchen hele Verden over kan naa op ved Siden af Burmeister & Wain. Den danske Industri er her ubestridt Nr. 1. Tegner vi en Cirkel, der skal rumme alle de søgaaende Motorskibe, der drives med Dieselmotorer, saa vil Skibene med B. & W. Motorer udgjorde mere end Halvdelen af denne Flaade.



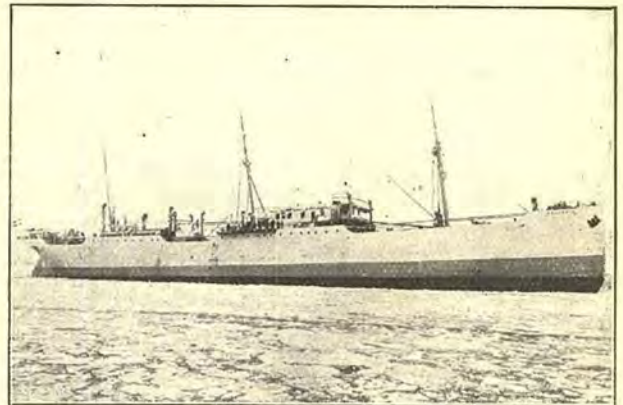
»Boringia» under Bygning hos B. & W.

bygget diesel-elektriske Lokomotiver og Personvogne, og baade dette Firma og A/S Burmeister & Wain, hvis Indsats for Dieselmotorbygningen er beskrevet i det foranstaaende, har efterhaanden leveret et ganske anseeligt Antal dieselmotordrevne Vogne og Lokomotiver til baade hjemlige og udenlandske Stats- og private Baner.

Som omtalt i Indledningsbemærkningen rummer den danske Jord hverken Kul eller Jern, men der findes værdifulde Lejer af Ler og Kridt, som danner Basis for store Industrier og en efter disse tilpasset Maskinindustri. Danmarks nationale Byggemateriale er Teglsten, og de mange Hundrede Teglværker, som ligger spredte over hele Landet er forsynet med danske Maskiner fra det i det følgende nævnte A/S F. L. Schmidt & Co. Der eksporteres aarlig over en halv Million Tons Cement fra Danmark stammende fra Fabriker, som er anlagt af det danske Verdensfirma F. L. Smidth & Co. A/S, hvis Maskiner og Fabriker er kendte paa enhver Cementfabrik Jorden over. F. L. Smidth & Co., A/S, indtager i Kraft af den Betydning, Firmaets Konstruktioner har haft og har for Verdens Cementproduktion, indenfor dette Omraade en overalt anerkendt førende

Stilling. Som en Aflægger af den store danske Cementindustri finder naturligt ogsaa en udstrakt Fabrikation af Cementvarer Sted, og en Fabrik, som fremstiller de hertil anvendte Maskiner, har forstaaet at nyttiggøre sig de paa det danske Marked indhøstede Erfaringer saaledes, at den — A/S Pedershaab Cementindustri, Brønderslev, langt ud over Landets Grænser eksporterer Concret-mixers og forskellige Formmaskiner for Cementstøbning.

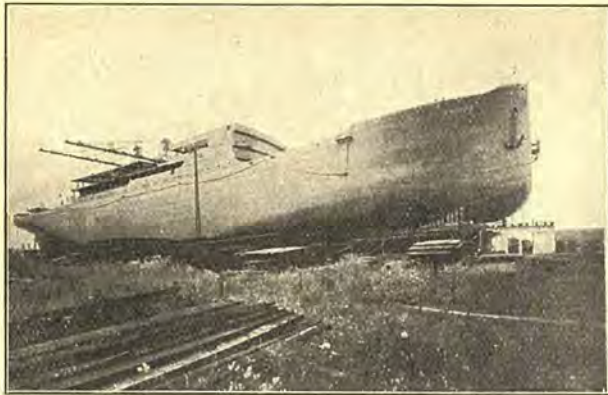
For at fuldstændiggøre Billedet af den danske Maskinindustri maatte man nævne endnu en Række specielle Omraader, oftest afledet af Befolkningens daglige Forbrug og den dertil knyttede industrielle Produktion. En saadan Relegørelse vil føre meget vidt ind paa specielle Fabrikationer og være af ringe Interesse her, og jeg skal derfor indskrænke mig til at fremhæve nogle faa Industriprodukter, som sælges uden for Landets Grænser. Herunder maa i første Række nævnes Elektromotorer, en Gruppe, hvorunder ogsaa A/S Fisker & Nielsen's Støvsugere maa regnes. Opvokset i Ly af nogle af Europas største og mest kendte Bryggerier findes en dansk Bryggerimaskinindustri, A/S Anders A. Pindstoftes Maskinfabrik og Althou & Nielsen, København, Danske Vaskerimaskiner fra Georg E. Mathiasen og A/S »Vølund« sælges i stadig stigende Grad til baade private og offentlige Institutioner i og udenfor



Det er ikke mere end 18 Aar siden, at Verdens første søgaaende Motorskib, M/S »Selandia«, bygget paa Burmeister & Wains Skibsværft efter Opfordring af Ø. K. og forsynet med B. & W. Motorer, sejlede ud paa sin første Oceanrejse. Den 26. Juni 1912 gled det store Motorskib atter ind i Københavns Havn med Etatsraad H. N. Andersen og Direktør, Ingeniør Ivar Knudsen om Bord, og Københavns Befolkning hilste den udørte Bedrift med stormende Begejstring. Fra alle Lande ilede fremragende Mænd i Skibsfartens og Skibskonstruktionens Tjeneste til Danmark for at gøre sig bekendt med den nye Skibstype og med Maskineriets fordelagtige Egenskaber. Danmark havde gennem Burmeister & Wain og Ø. K. skabt et Vendepunkt i Skibsfartens Historie.



Ø. K.s »Amerika«.



»Amerika« under Bygning.

Europa, og bidrager ligesom de danske Skotøjs-, Værktøjs-, Træbearbejdnings-, og Papirvaremaskiner til at gøre Ordene „Made in Denmark“ til en anerkendt Garanti for Kvaliteten.

Den danske Maskinindustri har ved sin egen Kraft maattet udnytte de Muligheder, der har frembudt sig. Med det danske Marked aabent for Udlandets Maskiner og uden nogen kunstig Stimulans i Form af Toldbeskyttelse har den alligevel formaat at arbejde sig frem og at gøre sig gældende ogsaa udenfor Landets Grænser, endog i saa høj Grad, at Halvdelen af dens Produktion eksporteres — et Resultat, som kun er naaet derved, at den danske Industri paa samme Maade som den engelske har holdt Kvalitetens Fane højt.

Henry Ford paa Søen.

Den Flaade paa 6 Skibe, der hidtil har været beskæftiget af Fordfabrikkerne til Transport af Automobiler og Traktorer mellem de forskellige Fabrikker, vil i den nærmeste Fremtid komme ud for en betydelig Vækst. Hidtil har 6 Skibe været

i Fart, men der paatænkes nu Bygning af 6—8 Stk. 6000 Tons Lastskibe med Dieselmotorer som Fremdrivningsmiddel. Man venter, at ogsaa Transporten af Fordbiler til Europa, Sydamerika og Østasien efterhaanden vil blive besørget af Fords egne Skibe.

7 Draaber - der er ganske ens

7 Skibe ligger i hver sin Havn, f. Eks. i Bremen, Port Said, Singapore, Cape Town, Sydney, New York og Valparaiso. Hvert Skib har samme Smørebehov, lad os sige Gargoyle D.T.E. Oil Extra Heavy. I Dag køber de syv Skibe dette Mærke i de syv vidt adskilte Havne. Hvis De kunde tage een Draabe af hver Leverance, vilde De faa syv Draaber ganske ens Olie.

Gargoyle Marineolier er ikke blot Smøreolier, der erfaringsmæssigt har en enestaaende høj Kvalitet, men Vacuum Oil Company's glimrende Emballage, skarpe Kontrol og forgrenede Verdensorganisation sikrer ogsaa overalt den ensartede Kvalitet.

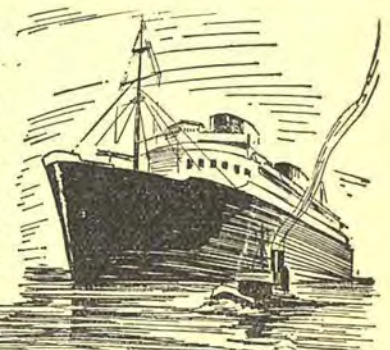
I over 300 Havne findes der Lager af Gargoyle Ma-



rineolier. Tageen Draabe af samme Mærke hvert Sted fra, og De har 300 Draaber fuldstændig ens Olie. Den høje, ensartede Kvalitet er det, der giver Gargoyle Smøremidlerne deres uforlignelige Smørekraft og deres enestaaende Reputation.



Marineolier



VACUUM OIL COMPANY A/s . KØBENHAVN



THOMAS LIPTON FORTÆLLER
„VIKINGEN“S LÆSERE



Sir Lipton.

De to kostbareste Ting i denne Verden er en Kvinde og en Yacht.

Noget af det mest trisæ her i Verden er efter et helt Livs Stræben mod et bestemt Maal at maatte opgive at naa det. Saadan har min Skæbne været.

Det har været mit Livs Drøm at erobre Americæ Cup tilbage til England, men jeg har maattet opgive den. Det er tungt. Det har kostet mig ca. 10 Millioner Kroner at kæmpe om den skønne Pokal, men jeg beklager ikke Pengene. Naar jeg saa Vinden fylde mine Shamrock'ers hvide Sejl, saa svulmede mit Hjerter af Stolthed over det smukke Syn. Og Stolthed kan ikke maales i Penge. Desuden synes jeg, at nogen bør vise den Ungdom, som vokser op i vor materialistiske Tid, at mod Ære er Penge intet.

Selve Trofæet, jeg har søgt at tilkæmpe mig, er en to Fod høj Sølvcup, der vejer 100 Unzer, og som i Penge er ca. 1800 Kr. værd. Det er et af de værdifuldeste Sportstrofæer i Verden. Men mere end det. Kampen om dette Trofæ har mere end nogen anden

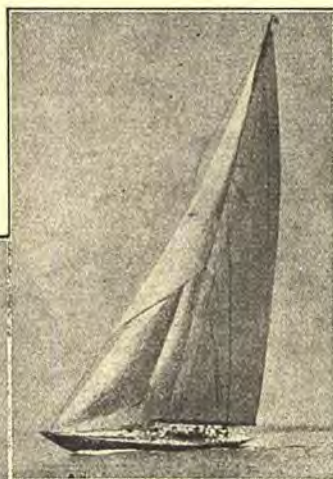
Hvorfor jeg har opgivet America Cup

Sportskamp formet sig som en Tvekamp mellem to Nationer. — Oprindeligt udsattes den i 1851 af Royal Yacht Squadron i England som Præmie for en Kapsejlsrundt om: Øen Wight. Imellem Fartøjerne, som deltog, var Skonnerten „America“, som var sejlet tværs over Atlanten for at deltage. „America“

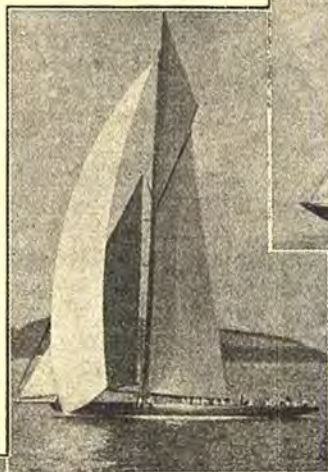
vandt og sejlede hjem med Cup'en, som blev skænket til New Yorks Yachtklub, der paany udsatte den som Præmie, denne Gang til det Fartøj, der under nærmere Betingelser kunde gaa tværs over Atlanterhavet og besejre et af de amerikanske Skibe.

Jeg har fem Gange gjort et Forsøg, i 1899, 1901, 1903, 1920 og 1930. Hver Gang har jeg tabt, men sidste Gang var jeg lige ved at vinde. Alligevel har jeg givet op. Det Forspring, Amerikanerne har, ved at de ikke skal bygge deres Kapsejlere til Sejlsdets over Atlanterhavet, kan efter min Erfaring ikke indhentes.

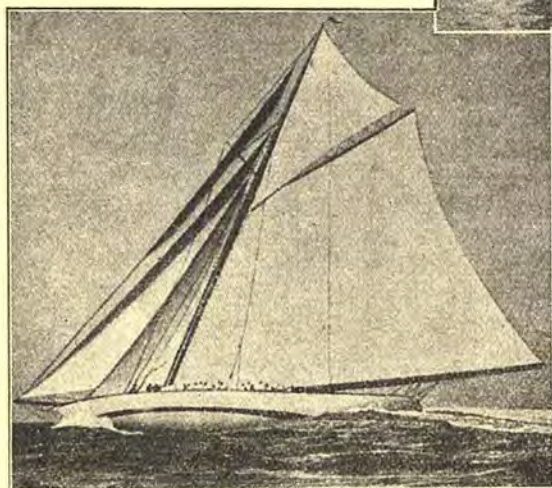
Alle mine Skibe har heddet „Shamrock“ med fortløbende Numre. Nr. 5 var den sidste, og nogen Shamrock 6 bliver ikke bygget. Ved Shamrock Nr. 1's Bygning blev der anvendt meget, maaske for meget Aluminium. Jeg har altid brugt det bedste af det bedste, ikke sparet noget som helst ved Bygningen af mine Shamrock'er. Udgiften til et almindeligt Storsejl har saaledes været 36.000 Kr. Jeg har haft mange Mænd og Kvinder i Arbejde med Konstruktion og Bygning af mine Shamrock'er. De dygtigste Mennesker, der kunde findes, har gjort det bedste Arbejde, de kunde gøre. Alt forgæves. Amerikanernes Forspring har ikke været til at indhente. Amerikanerne har det Forspring, at de kan bygge en Række Skibe og gennem Forsøg udvælge det hurtigste til Kampen.



1930



1920



1903



Den omsridte Pokal.

Danmarks bedste Sejlsportsfolk

Af Otto Boe Jørgensen

EN Sejlsjægte er et underligt Fartøj. Tungt, tarveligt og farligt for uøvet Haand — og let, herligt at skue og sikkert at bruge i al Slags Vejr og al Slags Vand — for den rette Mand.

Forlis og Redning, Tab og Gevinst, Storm og Stille, Tusinde Oplevelser fortalt og drøftet utallige Gange i Slægt efter Slægt, Vindens Sus og Søens Sange fra Vugge til Grav — gav Sejlsjægtfiskeren den højeste Sejlbaadsvidenskab.

Men hvor findes Sjægter vel, vil man spørge, som kan trives med Feld i vor Mukkebikketid.

Paa de fleste Pladser de knapt jo mindes, men de findes — faktisk — endnu i Limfjorden, ved Venø, og det er Venøfiskerne, der efter min Mening er Danmarks bedste Sejlsportsfolk.

Ved Venø findes stadigt endnu Sejlsjægten, dette underlige Fartøj, der andre Steder kaldes Sejljolle, Damjolle og lign., men deroppe endnu bærer det gamle nordiske Navn: *Sejlsjægte*. Den har vel en ganske god Facon, men er dog af Længde kun disse 19 Fod, eller deromkring, har næsten ingen Køl, men megen Bælg og en fyldig Bov. Agterskibet har dog det rette Slip og trods Dammen, den lave Rig og det gammel-dags Sprøsejl, bliver der Flugt og Fart over det Hele, naar det lille Fartøj, der — moderne nok — ikke har Klyverbom, faar sit til Frækhed grænsende store Topsejl sat og strakt og kommer duvende med sin vanteløse, lange klejne Topsejlstang paa den ofte ogsaa vanteløse Mast.

Da giver det Hele sig for Vinden, krummes og bøjes, rettes og strækkes, men det holder — vel netop derfor — til alt. Baaden er rank og slank, men den følger Søen — langt bedre end en moderne Baad —, slipper ikke sit Tag og vager dog hele Tiden, saa at kun Skvættet ryger over, og naar saa det er en Venøfisker, der sidder til Rors, holder Sjægten Søen i al Slags Vejr, saa længe han vil.

Den uøvede lader Sjægten gaa i Staa, og saa kæntrer den, men Venøfiskeren ved, det gælder at holde fuld Gang paa Madammen, og saa hedder det sig, at Sjægten er saa stiv saa stiv, den samme Sjægte, som Amatøren kæntrer med, inden han har gjort los fra Fortøjningspælen.

Venøfiskeren bruger sin Sejlsjægte; han bruger den ganske simpelt til at fiske med, som hans Far og Fars Far o. s. v. har gjort før ham, og naar han, blot for at nævne et Eksempel,

anduver sine Torskenet ude i Fjorden bjergende Sejl og klarende Redskaber, ser man noget, der vel er brune Sejl og fattig Baad, gammel Hat og lappet Trøje og endnu mere lappede Bukser, men som alligevel i al sin Hverdaglighed og Rolighed er elegant og formfuldendt Herremandsfærd til Søs. Eller naar, efter Røgrningen, den tunge Mast med tunge vaade Sejl og Gods rejses alene med højre Haand, mens venstre haler Fokkestang, alt i Efteraarssø — det er Mandefærd.

Venøfiskeren bruger sin Sjægte paa Fiskeriet for at tjene det daglige Brød, derfor er han Sejler, men han har ogsaa Humør nok til at sejle til Struer Byes store Kapsejladser, derfor kalder jeg ham *Sejlsportsmand*. Og han kommer ikke med Skrabsammen af gamle laante Sager, umalet Baad og skørt Sejl. Nej — ogsaa her er han den rette Sejlsportsmand —, med velmalet og veludhalet Baad, med fintbarkede Sejl kommer han fuldsejls strygende med Skum for Boven og helst Topsejl for oven, selv om Lystfartøjerne har 4 Omgange paa Bommen. Endnu kan man til Kapsejlad i Struer se over 30 Sejlsjægter omtrent samtidigt, sejlene efter alle Kunstens Regler og bedømmende Vind og Vejr som ingen andre, komme rundt Venø som en Sværm af stolte, prægtige Fugle. Med Solen lysende paa de manglefarvede Sejl er det



En Sejl-Sjægte i Limfjorden.

et i vore Dage forbavsende og enestaaende og uforglemmeligt Skue.

Inden andre Steder i Danmark bruges længere Sejlbaade under Fiskeri, i hvert Fald ikke blot tilnærmelsesvis som ved Venø, og selv om der endnu andre Steder huskes mange berømte Fiskerbaadsførere fra gamle Dage, og selv om der ogsaa paa andre Pladser stadigt lever og nævnes berømte Sejlsjægtførere — som i Tørring og Lemvig: Mads Larsen (Forfatteren Thøger Larsens Broder) og Anders Mogensen —, skal vi søge vore Dages Berømtheder paa Sejlsjægtesejladsens Omraade paa oftnævnte Limfjordsø, hvor en Mand som Niels Poulsen nu 3 Gange i Træk har indsejlet første Prisen og den eftertragtede Vandrepokal med tre forskellige Sjægter.

Ordet „Sejlsportsmand“ har som bekendt endnu ingen særlig tillokkende Klang for Fagfolk, men jeg haaber Venøfiskerne undskylder mig Brugen af dette Ord i denne min Omtale af dem, naar jeg siger, at de er:

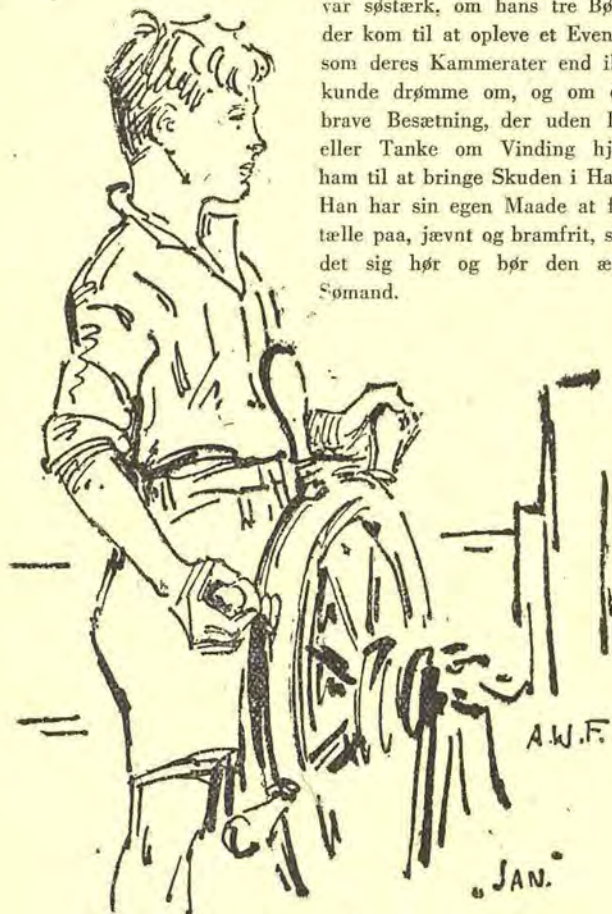
Danmarks bedste Sejlsportsfolk.

MONSUNENS FART

Skønt denne Færd har vaxt en usædvanlig Opsigt langt ud over Landets Grænser, saa var det slet ikke Knud Andersens Hensigt at ville vække Sensation, da han solgte alt og købte sig „Monsunen“. Han vilde blot med den skabe sig et Hjem paa Havet, der drog ham med uimodstaaelig Magt. At han derved kom til at fuldende en ærefuld Sømandsbedrift, er en sag for sig.

Det er ikke blot om Havets Storslaethed og skiftende Stemninger, han kan berette, men ogsaa om de fjerne Kyster, han anløb paa sin Tur, de Farer, han maatte udstaa, og de mærkelige Mennesker, han traf paa sin Vej. Han fortæller om det raske Liv om Bord paa „Monsunen“, hvor hans Hustru

fulgte ham, skønt hun slet ikke var søstærk, om hans tre Børn, der kom til at opleve et Eventyr, som deres Kammerater end ikke kunde drømme om, og om den brave Besætning, der uden Løn eller Tanke om Vinding hjalp ham til at bringe Skuden i Havn. Han har sin egen Maade at fortælle paa, jævnt og bramfrit, som det sig hør og hør den ægte Sømand.



Jan, Knud Andersens Son, har været en flink Rorgænger paa „Monsunen“ over Atlanterhavet. Han blev tegnet ved Rattet i New York.



„Monsunen“ løb for gunstig Kuling 12 Mil i Vagten.

At store Sejlskibe for en stærk, rum Kuling har kunnet opnaa betydelig Fart, er en velkendt Sag. De berømte Thecliffers med deres tre med Raasejl klædte Master vides at have maalt op til 16 miles Fart. Men at et saa lille Fartøj som Knud Andersens „Monsunen“ paa sin Fart over Atlanterhavet undertiden har løbet 12 miles, er noget ret usædvanligt. 12 miles er en Fart, som en almindelig Lastdamper paa et Par Tusind Tons sjældent naar op paa. At den kun 56 Tons store „Monsunen“ har kunnet løbe saa hurtigt gennem Søen for Sejl alene, synes at skyldes ganske særegne Linier i dens Skrog. „Monsunen“ er en tidligere fransk Atlanterhavs-Fiskeskutter af typisk gammel fransk Skabelon. Den stikker ti Fod og er ret bred i Forhold til Længden. Naar „Monsunen“ under Pres af Sejl kom op paa den høje Fart, fortæller Knud Andersen, hørtes altid en ejendommelig brusende Lyd under Skroget. Det kunde undertiden lyde, som om Fartøjet kørte hen over en Sandbanke. Hvad der forarsagede denne Lyd, kunde vi ikke opdage, Men den fremkom altid ved den høje Fart.

At ældre Tidens Skibsbyggere ogsaa forstod at bygge vel-sejlende Skibe, er en Kendsgerning. Og særlig i Frankrig, i Normandiet og Bretagne, har der været en Tradition i Bygning af hurtigsejlende Fartøjer. De nyeste amerikanske Christcraft Motorbaade sejler som bekendt ligefrem paa en Pude af sammenpresset Luft.

Det er ikke umuligt, at der hos de gamle franske Baadebyggere findes en paa praktisk Erfaring grundet Viden om Fartøjslinier, der er i Stand til at drage Nytte af, at Luften ved stærk Fart presses ind under Fartøjets Bund.

20.000 Kr. i Bjergeløn.

Skibsreder A. P. Møller har til Mandskabet, som bjergede „Hertha Mærsk“ under Stormen paa Hustadvika, udbetalt 20.000 Kr. i Bjergeløn. Samtidig er „Hertha Mærsk“ gaaet i Dok paa Howaldt Werke i Kiel, der desværre var billigere end Svendborg Skibsværft ved Licitationen.

150.000 Kr. om Maanedén.

I Aarhus Havn er der fra April og indtil December betalt 1.200.000 Kr. i Havne- og Bropenge. Paa 8 Maaneder er der nu allerede indtjent det Beløb, som var budgetteret for hele Finansaaret.

Med Fuldriggeren St. Albans i Peru

De i Aartusinder paa Iquique Øerne 20° 10' S Br. og 70° 9' V. Lgd. og paa Chinha Øerne 13° 45' S. Br. og 76° 28' V. Lgd., samt paa Islay, Iesus og Margarita Øerne af i det væsentlige 8 Fuglearter dannede Guanolejer har siden 1850 og indtil Aarhundredets Slutning været mægtige Indtægtskilder for Peru og Chile, og har vistnok i ikke ringe Grad bidraget til at forvandle det endnu i 80erne ret øde og ufrugtbare Los Angeles i Californien til et paradisisk Opholdssted for Mennesker og Husdyr.

Peruanerne har i Aarhundreder kendt Brugen af Guano, og selv Landets Urinvaanere, Inkaerne betragtede Guanoen som en Gren af Nationalformuen. Fuglene frededes, og store Dele af Peru blev ved Guanoens Hjælp og et Overrislings System fra øpstemmet Flodvand, et fint Ingeniørarbejde, en frugtbar Have. Interessante og smukt udførte Kort udstillede i Nationalmuseet i Lima viser Inkafolkets høje Kulturstade.

Men efter den spanske Invasion i det 16de Aarhundrede blev ovennævnte Øer Fuglenes Tilholdssteder, og derfra og indtil Aarhundredets Slutning foregik Eksporten af den i Europas korndyrkende Lande meget efterspurgt og åmoniakrige Guano-Blanco. I Begyndelsen fandtes den ofte i ca. 20 m dybe Lag paa en 65,000 Kvadrat m Flade. Men en ødelæggende Rovdrift har bevirket, at der af disse rige Lejer nu i det 20 Aarhundrede kun er sparsomme Rester tilbage.

Naar — hvad yderst sjældent skete — det store, stille Oceans Dønninger havde lagt sig til Ro, kunde en Sejler forsigtig vandre sig ind langs en af hine Øers steile Fjeldsider, forsøge med den ene Side til svære Bronceringe fastgjorte i Klippen, og til en Bøje opankret i 300 m Vand til den anden. Gennem en lang Trætragt eller Sliske kom saa den dyre „Guano-Blanco“ i „Jøs Vægt“ trillende ned, omgivet af en mindre behalig lugtende Støvsy. Selvsagt var en saadan Lastemaade hurtig, og en lukrativ Fremgangsmaade for Afladeren, og for Skibet, der ellers var henvist til at modtage Ladningen i Sække stuvede i Lægtene (Prämme), som kun med lange Mellemtid kom langs Side. — — — Der var kun 1 Dag til Juleaften, og „Mændene“ laa paa Bakken under Solsejlet, og lagde Raed op om hvad der kunde gøres for at prolongere vort Ophold til 2den Juledag. Blev der nemlig ikke omgaaende sat en Stopper for den hurtig strømmende, tungt vejende, og ildelugtende Last, hvis fine Støv sved i vore Øjne, og fik os til at lugte og lugte af Renovation. 2 Maaneder efter Afrejsen fra Jesu Klippen, fik vi Julenat til Søs.

Til alt Held residerede der en dansk Mand deroppe som Inspektør i Perus Tjeneste, og som paa en forunderlig Maade var landet paa denne frygtelig øde Ø. Denne Mand, mente vi, var „Corpus Delicti“. Kunde vi bare faa ham lokket ombord, standsedes „Guanostrømmen“ maaske saa længe i al Fald, mente vi. Og det passede! — — — Vi mobiliserede vort Musikkorps: en Harmonika, en Guitar, en Mandolin og 2 Grydelaa, og saa sang vi herlige danske Sange op til vor gamle, ensomme Landsmand: f. Eks. „I Danmark er jeg født, der har jeg hjemme! — Der har jeg Rod, derfra min Viden gaar.“ — — —

Og „Holmens faste Stok hjertelig hinanden prajer!“ — —
Og vor skønne Flagsang:

Fra Himlen er du falden
du Danmarks Helligdom!
did har du Kæmper kaldet
som Verden leder om

— — — Og der kom virkelig en Bylt emballeret i en Seildugspose rullende ned ad Slisken i en Guanosky! — Det var Inspektøren, som en uimodstaaelig Magt drev ned, hvor de glade Toner kom fra: — Vi gjorde ham saa lykkelig, og havde virkelig den Tilfredsstillelse at se, at saa længe Inspektøren var vor Gæst, trillede der ingen Guano i Laster, og vi opnaaede endog, særlig ved Julesalmernes herlige Toner, at han trillede saa ofte ned til os, at vi først blev sejklar 2den Juledags Middag!

Oppe paa Jesusklippens Top, ved Flagstangen, hvorfra Peruanerflaget: rødt-hvidt-rødt i vertikale Striber — vajede, stod Inspektøren, vor højtelskede Landsmand, paa sin ensomme Post. I nogle Dage havde han følt sig uendelig lykkelig, som velkommen Gæst under dansk Flag, blandt danske Sømænd, og nynnet med i de dejlige Julesalmer, mens Taarerne trillede ned ad hans furede Kinder. — — —

Morgenbrisen fyldte Smaasejlene, og snart skød vi over Stevn.

Og med et kønt lille Silke-Dannebrogflag paa Stang, en Julegave fra vor Kaptajns Hustru til den første, ensomme danske Mand vi saa, viftede vor gamle Landsmand et Levvel, og et Ønske om Velsignelse og Fred for Danmark, det uforglemmelige, det skønneste Land paa Jord!

Capt. George.

Model af „København“ til Verdensudstillingen i Chicago.

I Oakland, California, arbejder den dygtige italienske Bygger af Skibsmodeller, O. Granenigo, for Tiden paa en stor Model af det forulykkede danske Skoleskib, Femmasteren „København“. Modellen, der er 1 Meter lang og bygget paa Spant, vil kun komme til at veje 5 lbs., naar den er fuldt færdig. Modellen er tro indtil de mindste Enkeltheder og tegner til at ville blive meget smuk, naar den bliver færdig. Hr. Granenigo har været om Bord i Femmasteren, da den i sin Tid var i Californien, og besluttede da, at han vilde lave

en Model af den og har derfor samlet, hvad han kunde, af Billeder af Skibet. Det er Meningen, at den smukke Skibsmodel skal anbringes paa Verdensudstillingen i Chicago 1932, og Udgifterne dertil afholdes af to Danske i Oakland, d'Hrr. Heltborg og L. Jensen.

Flot ved Gedser Rev.

Der er sket det sjældne Tilfælde, at den tyske Damp „Konsul Horn“ strandede paa Gedser Rev uden at faa Bundskade. Den er nu kommet flot ved egen Hjælp og har straks fortsat sin Rejse.

Store eller smaa Skoleskibe

Rederiet J. Lauritzens Beretning om Resultaterne med Skoleskibet „Fanø“



Skibsreder Knud Lauritzen.

I Overvejelserne angaaende det nye Stats-skoleskib har Folketingsudvalget udbedt sig en Beretning fra Rederiet J. Lauritzen om Erfaringerne med Rederiets Skoleskib „Fanø“. Venstres Ordfører — Landsretssagfører Elmquist — har rejst Spørgsmaalet om i et Par Aar at prøve Uddannelse af Elever i den forhaandenværende Sejlskibsflaade.

Skibsreder Knud Lauritzen nævner i sin Indberetning, at Skoleskibet nu har været i uafbrudt Drift fra Maj 1930, og at en Oversigt over dets Sejlads, Elevernes Uddannelse og det økonomiske Resultat maaske kan have Interesse, specielt da det paatænkte store Stats-skoleskib, som Rederiet og adskillige andre Redere er Modstandere af, for Tiden er til Behandling i Folketinget. Dernæst hedder det:

Skoleskibet „Fanø“.

H/S „Fanø“ er en tremastet Topsejlskonnert paa 220 Tons d. w. eller 75 Standards Træ og gik i Fart den 30. Maj 1930 efter at en ny 100 H. K. Tuxham Motor var blevet installeret. Der blev ved samme Lejlighed foretaget en Række Forandringer ved Skibet, f. Eks. blev Mandskabslukafet udvidet og moderniseret, der anbragtes Finkenet under Bøvsprødet for Elevernes Sikkerhed, Kabysen blev udvidet, og Skroget blev nøje gennemgaaet og klasset etc. etc.

Eleverne blev paamønstrede allerede i Slutningen af April og Begyndelsen af Maj for at hjælpe ved Tilrigningen. Der er 6 Elever ombord i Alderen fra 15 til 16 Aar, og alle, undtagen een, har Realeksamen. Vi anser det for i højeste Grad ønskeligt, at unge Mennesker, der ønsker at gaa Søvejen, og som senere har til Hensigt at besøge Navigationsskolerne, faar en solid Skoleuddannelse, idet de saaledes er mere modstandsdygtige og udviklede, naar de for første Gang kommer hjemmefra. De vil desuden have meget lettere ved at tilegne sig den teoretiske Viden paa Navigationsskolerne, hvor Elever med den almindelige Almueskoleuddannelse efter mange Navigationslæreres Udsagn har overordentlig svært ved at følge med og ofte maa Læfrem trækkes igennem Undervisningen. Desuden vil Elever med Realeksamen positivt kunne mere, saasom Sprog, Regning, Dansk etc.

Eleverne faar straks Løn.

Da vi anser det for ønskeligt, at Elever fra alle Samfundslag skal have en Chance og en lige god Start i Uddannelsen, giver

vi, i Modsætning til hvad der ellers er Tilfældet i Skoleskibe, alle Eleverne en Løn paa 25 Kr. om Maanedes, foruden naturligvis fuld Kost. Det eneste, Eleverne selv maa anskaffe, er den almindelige Sømandsudrustning, hvortil (i Parantes bemærket) ikke hører Uniform, idet Eleverne ikke skal anse sig selv eller af andre anses for Kadetter; under hele deres Læretid skal Eleverne sammen med den øvrige Besætning stadig være med i Arbejdet ved Losning og Lastning af de mange forskellige Slags Ladninger eller ved den teoretiske Undervisning, foruden at al den megen Manøvrering, Sejlsætning og Udbedringsarbejde foretages af Eleverne. Der bliver ikke Tid til Receptioner og Baller i Land, som det kendes fra andre Skoleskibe, men derimod har Kaptajnen Instruktion om, at Eleverne skal gives Lejlighed til Besøg paa bekendte Virksomheder, Fabrikker o. l. Een af de mange Grunde til, at vi er saa stærke Modstandere af det store Statsskoleskib, er netop, at Eleverne der ikke kommer i direkte Forbindelse med Erhvervslivet, Stevedore, Mæglere, Arbejdere etc. og mere faar en krigsmarineagtig Uddannelse, der nok kan give dem en Overfladepolitur, men som ikke giver dem en grundig kommerciel og sømandsmæssig Uddannelse fra neden af.

I den Tid, Eleverne har været ombord i vort Skoleskib, har de naturligvis først og fremmest lært de rent elementære Ting og Udførelsen af det daglige Arbejde ombord i en saadan Skonnert. Her ud over er de imidlertid blevet undervist i Tovbehandling (Knob og Splejsning), Svømning, almindeligt frekommende Sømandsarbejder, Pejlinger, Morsetelegrafering, Lodning med Haand- og Patentlod, Stuvning og Losning af de forskellige Slags Last o. s. v., o. s. v.

Smaa Skoleskibe.

Ved Statsskoleskibets Behandling i Folketinget omtaltes et Skoleskibs-Forslag, der gik ud paa, at Dampskibsrederne skulde give Rederierne for de smaa Sejlskibe et vist Tilskud, end at disse medtog Dreng, der herved mentes at kunne faa den nødvendige Uddannelse. Vi tager stærkt Afstand fra dette Forslag, idet vi mener, at unge Mennesker, der for første Gang skal til Søs, og som virkelig skal lære noget, ikke skal bruges som almindelig supplementær Arbejdskraft i tilfældige Smaaskibe, hvor der i de færreste Tilfælde vil findes Skippere, der virkelig tager sig af dem og deres Undervisning, og de vil ikke faa nogen nævneværdig Undervisning i de mere teoretiske Færdigheder. De smaa Skoleskibe med ret højt lønnet overordnet Besætning, som jeg tidligere har slaaet til Lyd for, skal være stats- eller privatlejede, og Hovedformaalet med deres hele Driit skal være, at de er Skoleskibe. Som vi tidligere har foreslaaet, bør Staten først selv anskaffe og drive nogle saadanne smaa Skoleskibe og eventuelt ved mindre Tilskud opmuntre de større Rederier til at følge Eksemplet.

Den praktiske Uddannelse først og fremmest.

Vort Skoleskib har nu været i Fart i ca. 6 Maaneder og har i denne Tid anløbet ikke mindre end 33 forskellige Eandels-havne i Danmark, Norge, Sverige, Finland og Tyskland med 13 Ladninger, hvoraf 9 forskellige, nemlig Træ 4 Gange, Salpeter

2 Gange, Mursten, Is, Kul, Cement, Hvede, Kunstgødning og Lervarer. Størstedelen af disse Varer er lastet og losset af Besætningen og Eleverne selv, idet vi anser det for at være af stor Betydning, at Eleverne virkelig kommer i direkte Berøring med de forskellige Slags Ladainger og lærer, hvordan de benævnes, behandles og staves. Eleverne kommer herved ogsaa i Forbindelse med udenlandske Stevedører, Mæglere, Arbejdere og Lægtermænd, som de jo stadig faar med at gøre, naar de bliver Styrmand. Alt dette læres ikke paa det store Stats-skoleskib, der ikke skal tage Last med. Følgende snævre og befærdede Farvande er blevet passeret eller anløbet: Sundet 8 Gange, Store Bælt 4 Gange, Limfjorden 2 Gange, norske Fjordhavne 4 Gange, svenske og finske Skærgaardshavne 3 Gange, Guldborgsund og Isefjord. Vi anser det netop for at være af allerstørste Betydning, at Eleverne til Stadighed faar Lejlighed til at sejle i snævre, befærdede Farvande, hvor der stadig skal tages Landkending, loddes, holdes Udkig efter Bøjer, Fyr og Koste, og hvor de fleste af de internationale Søvejsregler næsten daglig prøves i Praksis. Paa et stort Stats-skoleskib, hvor det myldrer med Elever, faar disse ikke i den Grad enkeltvis Lejlighed til iagttagelse. Sejladsen med det paa-tænkte store Skoleskib bliver for Størstedelen Lystsejlsads med fast Undervisning, altsaa kort sagt Teori og ikke Praksis.

Vort Skoleskib har allerede udsejlet ca. 8950 Sømil i Skagerak, Kattegat, Østersøen, Bottenhavet og Finskebugten; til Vinter skal Skoleskibet muligvis en Tur til Middelhavet, naar Isen lukker de nordlige Farvande.

Økonomisk Resultat af M/S „Fanø“,

Som ovenfor nævnt vil der være mange uddannelsesmæssige og praktiske Ulemper forbundet med Driften af et stort Stats-skoleskib, og hertil kommer, at dets aarlige Driftsudgift vil komme op paa ikke mindre end ca. 170.000 Kr. (officielt anslaaet) plus Renter af Skibets Byggesum og Afskrivning. Her overfor kan vi oplyse, at Skoleskibet „Fanø“ i de 6 Maaned, det var været i Fart, kun har givet et Underskud paa 2050 Kr. (se Regnskabsoversigt), og heri er inkluderet fuld Forrentning af indestaaende Kapital og Afskrivning. Der maa i denne Forbindelse gøres opmærksom paa, at Fragtmarkedet i Aar har været ganske usædvanlig slet, saa hvis Tiderne for Skibsfarten vil bedre sig blot noget, vil ovennævnte lille Underskud hurtigt udlignes. Yderligere maa der tages Hensyn til, at M/S „Fanø“ i Virkeligheden er overbemandet, idet der ialt er 10 Mand ombord (Kaptajn, Styrmand, Matros, Letmatros [Kok] og seks Elever), medens den sædvanlige Besætning paa et Skib af denne Størrelse bestaar af kun ialt ca. 5—6 Mand. Hertil kommer, at vort Mandskab er bedre lønnet, end det er Tilfældet i almindelige Fragtskonnerter.

Hundrede Aar.

I Christianshavns ældste Ejendom, Strandgade 32, vagede Flagene den 20. November. Landets ældste Firma i sin Art, Carl A. Petersens Enke, Skibsklokkefabrikken, fejrede 100 Aars Dagen, og i det samme Hus, hvor Joh. Fr. Lameier startede Virksomheden, og hvor Firmaet altid har haft til Huse.

Traditionerne er op igennem Aarene blevet bevaret af Stifterens Slægt, og siden 1885 af den nuværende Eneindehaver, Fabrikant L. A. A. Hooge.

Assenss Olietøjet, 50 Aar.

Enhver, der har med Olietøj at gøre, ved, at Assensolietøjet ikke kan klæbe, selv om det ligger i aarevis, og at det er dansk Opfindelse og dansk Initiativ der, selv i en lille By, har



M/S „Fanø“.

Oversigt over Driftsregnskabet:

Bruttoindsejling	Kr. 23.000
Hyre + Kaplak	Kr. 6.400
Stores, Brændsel, Assurance	Kr. 5.350
Havneomkostninger	Kr. 3.000
Proviant	Kr. 3.470
	————— Kr. 23.150
	÷ Kr. 150
Afskrivning og Forrentning	Kr. 1.900
	—————
	÷ Kr. 2.050

Nøje Overvejelse inden endelig Bestemmelse tages.

Vi haaber, at hele Spørgsmaalet om Statsskoleskibet maa blive meget nøje overvejet og gennemarbejdet, før der tages en endelig Bestemmelse. Hvis det store Statsskoleskib imidlertid alligevel trods alt skulde blive vedtaget, haaber vi, at Arbejdet og Uddannelsen vil blive tilrettelagt med den praktiske, sømandsmæssige og kommercielle Koffardifart for Øje, og at det foreskrevne Bestyrelsesraad maa komme til at bestaa af kommercielt- og søfartsuddannede Mænd med virkelig Interesse for Sømandsunddommen og dens grundige praktiske Uddannelse.

Vi haaber ogsaa, at andre store Trampreccerier vil forsøge sig med Anskaffelse og Drift af smaa Skønnertskoleskibe, hvor Uddannelsen utvivlsomt bliver betydelig mere karakterdannende, effektiv og alsidig.

København, den 10. December 1930.

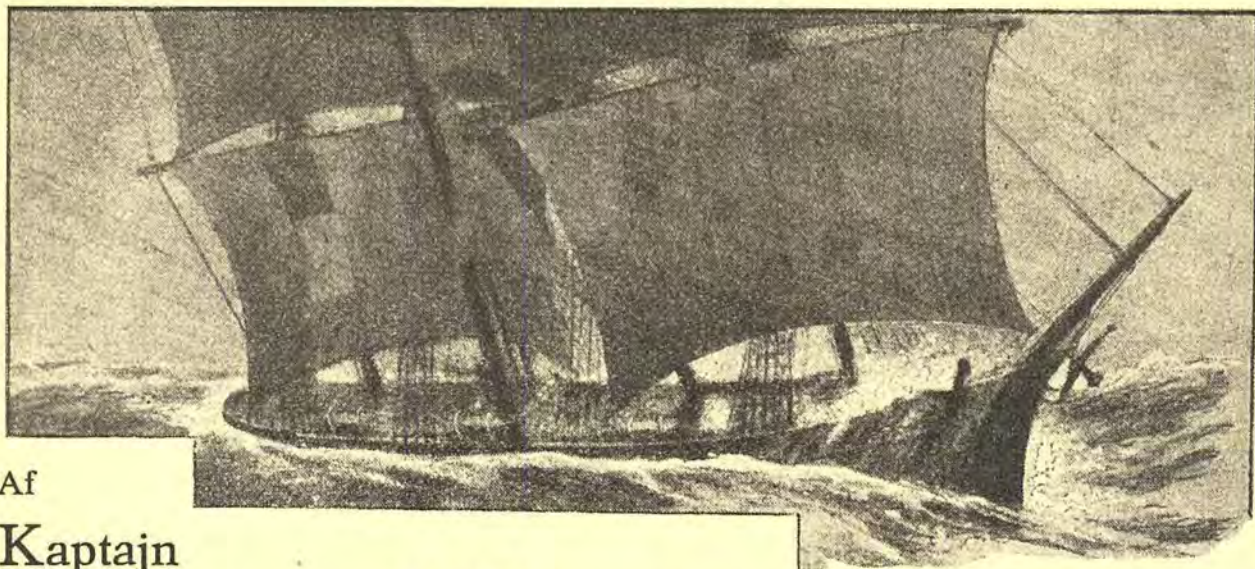
Knud Lauritzen.

skabt en Industri, der er kendt over hele Kloden. — Nu er der gaaet 50 Aar, den 11. December, siden Dyr-læge E. C. Nielsen lagde Grunden til Emil Nielsen & Sønns Olietøjsfabrik i Assens, og Sønsønnen Emil Nielsen, der nu er Eneindehaver, kan med Tilfredshed se paa Fabrikens Position i Dag.

Det var altsaa i 1880, Virksomheden startedes, og i 1884 kom Sønnen Chr. Nielsen til. Paa den internationale Fiskerindstilling i Bergen fik Olietøjet Medaille, og nu kom Udlandet med, baade fra den russiske Marine og helt fra Sydamerika rygtedes det, og Eksporten er i stadig Vækst.

Den danske Marine, Kgl. grønlandsk Handel o. s. v. er det eneste, der „klæber“ ved Assensolietøjet, men vi garanterer for, at det bliver i aarevis.

SEJLENES Tid er forbi. Men endnu følger Windjammerens
Mænd med stolte Hjerter Søens evige Dramaer.



Af
Kaptajn
FRANK
WINDJAMMERENS
SKIPPER

„GIV ham Pension!“ beordrede „Brenær, som lige havde bestaget sin Faders Skibsredertrone.

„Han overlever det ikke, hvis De gør det, Sir,“ indvendte Kaptajn Hood.

„Der er ikke noget at gøre ved det,“ sagde den unge Skibsreder med det haarde Smeld i Stemmen.

Kaptajn Hood var en sjælden Mand. Saa sjælden som en sentimental Skipper nu eengang er.

„Han har tjent Selskabet godt og førte Deres Hr. Faders sidste Sejlskibe,“ indvendte han.

„Jamen, vi har ikke Brug for saadan en gammeldags Fyr. Han daterer sig jo fra Stenalderen, og vi er i Maskingeværernes Tidsalder.“

„De vil vel ikke være saa venlig, Sir, selv at sige ham det?“

„Naa, men naar vi sætter ham som 1ste Styrmandmand paa Barrymore, og vi giver ham hans gamle Gage, saa maa han da være tilfreds.“

„Det er dog at degradere ham.“

„Javel. Men Sejlskibene er mere end degraderet, der er afskaffet, og dem hører han egentlig til.“

Saadan gik det til, at gamle Kaptajn Boyline blev Første Styrmand under unge Kaptajn Lodges Kommando.

Lodge var knivskarp, da den Gamle traadte frem for ham. Han sagde: „Det, jeg ønsker, at De skal gøre, er at sørge for, at alt udføres nøjagtigt og i et vist Tempo. Naar De forhyrer Dæksfolkene, saa se at faa Folk, der har tjent i Flaaden, dem er der som Regel Trit og Disciplin i. Jeg bryder mig ikke om at faa mit Dæk mispydet af gamle Snøveleveder.“ —

Men da Boyline traf sine tre gamle Venner Tom Muggis, Harry Latimer og Georg Rosset, kunde han ikke staa imod. Han forhyrede dem alle tre. „Men fiks jer lidt op til Mønstringen og svar rask, hvis I bliver spurgt om noget,“ advarede han. Denne Trio havde sejlet under hans Kommando paa Hundreder af Rejser, de kendte ham, og han kendte dem.

Da Kaptajn Lodge saa dem, spurgte han:

„Har I sidst sejlet med Arken, hvad?“

Styrmand Boylin svarede: „De har alle tre sejlet med Selskabets Skibe i mange Aar og taget mangan en god Tørn for det. De er bedre end mange af de unge.“

„Tja; men De forsaaar mig vist ikke helt. Det er andre Tider nu. Det er nye Ideer, der trænger frem i vore Dage, de nye Principer er brudt igennem, og de gamle Principer er gamle.“

„De har slet ikke været saa tossede, har de gamle Principer ikke; det er dem, der har bygget Selskabet op, de er Selskabets Grundvold. Og det er vist farligt paa een Gang at rive Grundvolden op for at lægge en anden i Stedet,“ brummede Styrmand Boyline. Hans Chef havde allerede vendt ham Ryggen. — — —

„Barrymore“ var en 4-mastet Dampet. Den var mere bygget til at kunne rumme noget end til at skyde Fart, og Bekvemmelighed og Skønhed var der ikke taget saa store Hensyn til som til Lasteevnen.

„Hun er et Skib endnu,“ sagde Boyline 4 Uger senere til sin Chef da „Barrymore“ befandt sig paa 46,30 sydlig Bredde 74,25 østlig Længde.

„Det er et kedeligt Havari,“ svarede Lodge, „Vi kommer til at vente, til der er nogen, der kommer og hjælper os,“ svarede Lodge.

„Hm! De er en kedsommelig og langsommelig Bestilling at vente. „Waikato“ ventede, — men det var vist før Deres Tid, Sir — i seks Maaneder, før man fandt hende nede i Isen. Passagererne var lidt kede af Kosten, eftersom de havde levet af Chokolade og Sardiner i et Par Maaneder eller saa.“ —

„Forbandet ogsaa med det Radioapparat, der er gaaet sig en Tur. Jeg maa se at faa de Maskinister til at lave den, saa

den kan virke, ellers er Situationen alt andet end lys."

"Vi kaster et Anker, medens Folkene ser Kedelen efter. Saa gaar det hurtigere."

Boylone gik forud. Lodge saa efter ham. Han mærkede i sin haardkogte Nymodens-Sjæl en vis Irritation over denne gammeldags Fyr, der aabenbart syntes at tage Tabet af en Skrue med ganske samme Sindsro, som den han udviste, naar en sølle Tovrulle gik overbord.

Nysgerrige Passagerer, som var opskræmte ved Maskinens pludselige Standsning lige efter det voldsomme Stød, lod en Hagl af Spørgsmaal regne ned over den gamle Søluk, som syntes at indgyde dem mere Tillid end den raske, unge Kaptajn. Men Boylone havde selv i sine Velmagts Dage ikke været nogen Selskabsmand.

"Der er ikke noget i Vejen. Gaa hellere ned til Bridgebordene igen!" var hans korte, barske Raad.

Men forude fik han Tid til at tage den forskrækkede 2den Styrmand og den lige saa forskrækkede 4de i Nakken og sige: „Hvis I unge Fyre faar Folkene til at blive bange, saa skal I faa med mig at bestille."

Og ved Hjælp af sine tre gamle Skibskammerater fik han store Anker rigget til. Han lod dets Vægt forøge ved Tilrigningen af to Smaaankre og lod det saa gaa udenbords. Saa gik den gamle Ulk op til Kaptajnen.

„Ankeret er sat," rapporterede han. — „Hvad skal jeg nu gøre?"

„Gøre? Ja, hvad skal De gøre? Det maa De nok spørge om Mand. Hvad skal jeg gøre. Der er ikke noget at gøre ved Radiøen og Skruen er ogsaa uhjælpelig tabt. Vi maa vente. Andet er der ikke at gøre."

„Hvorfor skal vi ikke sejle hende i Havn?"

„Sejle hende. Har De taget Skade paa Forstanden, eller hørte De ikke, hvad jeg sagde?"

„Jeg sagde *sejle*. Et Skib er ikke en død Ting. Hun er skabt til at bevæge sig, giv mig frie Hænder."

Lodge saa hovedrystende paa ham. Selv den Skrue, der var tilbage havde mistet et Blad, og Maskineriet havde taget alvorlig udbederlig Skade ved at falde ned. Der var 3500 Søn til den nærmeste Havn, og det var utænkeligt, at Maskinen kunde komme til at fungere.

„Skibet er alt for tungt til at blive ført med Sejl," sagde han nervøst. Tomme Whiskyflasker klirrede imod hinanden i hans Kahyt, da Skibet rullede.

„Der er ikke noget, som er for stort til at gaa under Sejl," svarede Boylone.

„Gør som De vil," sagde Lodge.

Der var sket noget. Hidtil havde Lodge kommanderet Boy-



„Havareret Dampere? — „Det kan De selv være, dette her er et Sejlskib“.

line i Kraft af sin Myndighed. Nu kommanderede Kendsgeringerne Lodge i Kraft af deres Myndighed, og det syntes, at Boylone vilde kommandere Kendsgeringerne i Kraft af sin.

Den Gamle var i sit Es. Selv hans Stemme var forandret. De tre Matroser, der havde sejlet saa mange Sejløser under ham mærkede det straks. De genkendte med Fryd den Klang i hans Røst, som havde lydt gennem Orkanen ved Kap Horn og i farlige Stunder havde gydt Tro og Tillid i ængstelige Sømænds Hjerter. Ordrene smeldede rapt efter hverandre. Hver Mand fik sit at gøre, men Boylone ledede det hele, han gav Raad, forklarede, viste, hvordan Ting skulde gøres og hittede paa Udveje, naar der manglede noget. Og saadan gik det til, at Barrymore blev nødrigget. Og den sejlede stød frem.

Passagererne, som allerede var begyndt at bede Bønner nede i Kahytten, blandede paany Bridgekortene. Det hele saa jo ud til at blive et lykkeligt Eventyr nu. Eet af de gode Eventyr, som man fortæller smaa Børn. Men Prinsen? Den unge Prins? Det var gamle Kaptajn Boylone.

Og det var ogsaa gamle Boylone, der klarede Situationen, da Orkanen kom næste Nat, og Sejlene maatte ned paa nær to smaa Stormsejl, der hjalp ham i hans Manøvrering. De unge Sømænd gjorde deres Pligt. De kæmpede for deres Liv, og de kæmpede tappert. Kaptajn Boylones faste Sømme gav dem Tro paa, at der dog var Haab, at det dog kunde nytte. Og der var Haab. Og det kunde nytte. Stormen stilnede af, og Skibet flød endnu.

Og det blev ved at sejle fremad, til det en Dag kom nær til Land.

— — Men i London havde man anset Skibet for at være fortabt. I to Maaneder havde man ikke hørt det mindste til det. Det var ikke observeret af nogle af de Skibe, det skulde have mødt. Dets traadløse havde ikke udsendt noget Signal. Dødens Tavshed omhyllede dets Skæbne.

„Tabet er katastrofalt,“ sagde Brenner fortvivlet.

„Aa, det er ikke tabt endnu. Boyline er om Bord, og De skal se Sir, han sejler Skibet i Havn som Skønnert,“ mente Hood trøstende.

Og Hood fik Ret.

— — —
Udkigsmanden havde netop faaet Land i Sigte, da han ogsaa fik Øje paa en Damper, der halede ind paa „Barrymore“. Boyline stod paa Broen, da den anden Damper kom paa Siden.

„Havareret Damper?“ raabte den fremmede Kaptajn spørgende. „Vil De have Hjælp?“

Boyline svarede af sine Lungers fulde Kraft. „Havareret? De kan selv være havareret. Dette her er en Vindjammer, at De ved det, og der vanker ingen Bjergeløn. De kan faa Slæbeløn som for et Sejlskib, ikke en Penny mere. Og vil De ikke

nøjes med det, saa skal jeg nok sejle mit Skib i Havn selv.“

Den anden Kaptajn lo. „Aa, det er Dem Boyline,“ raabte han, „er det ikke? De har vundet. Nu skal De faa en Trosse om Bord. Jeg nøjes med Slæbeløn.“

Da de gled ind i Havnen, stod Lodge og Boyline Side om Side paa Broen. Der var en lille Smule Bitterhed i Lodges Stemme, da han sagde: „De har vundet, Boyline. De har udført en stor Bedrift. Jeg vil give Dem Oprejsning.“

Boyline smilede for første Gang, siden Skruen faldt af. Hans tunge Haand faldt ned paa den yngre Mands Skulder.

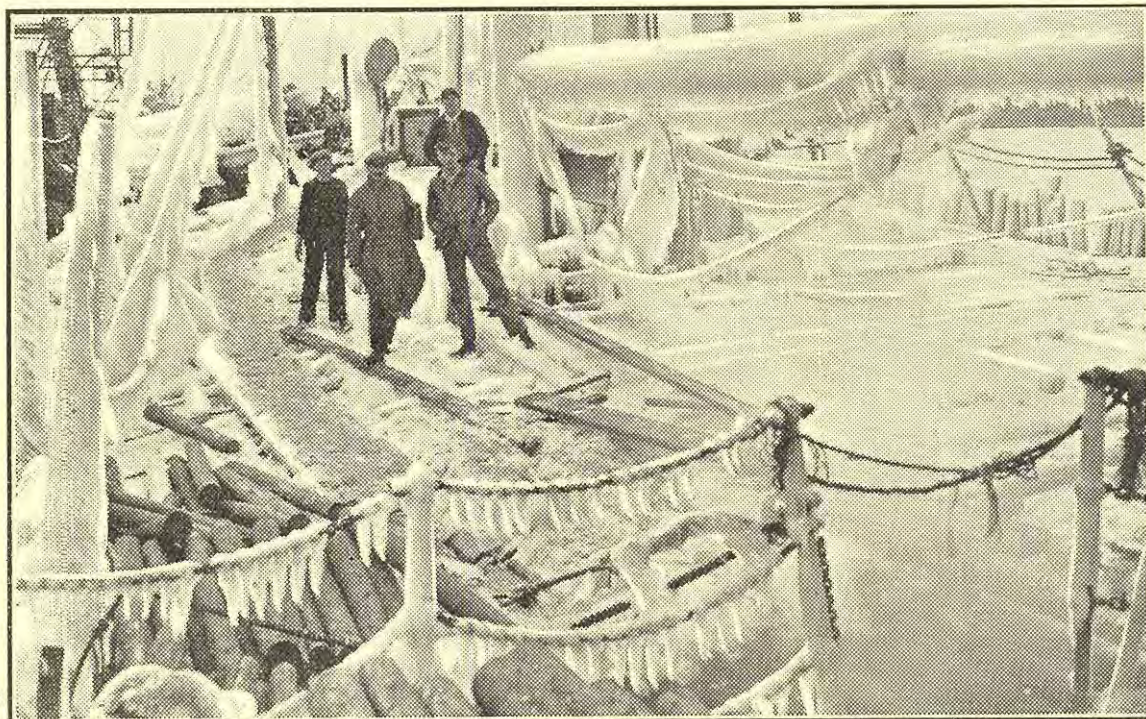
„Oprejsning. Jeg vil give Pokker i Oprejsning, hvem har bedt om Oprejsning for hvad? Jeg har handlet efter Deres Ordre hele Tiden. Jeg er glad for det, hvis De er tilfreds med mig.“

Der var Taarer i Lodges Øjne, da han gav den gamle Kaptajn et varmt Haandtryk.

Men mellem Passagererne var der en yngre Millionær, som i det samme udbrød:

„Det første, jeg vil gøre, naar jeg kommer i Land, er at købe en Vindjammer. For et Sejlskib ved man, hvad er. Og det næste, jeg vil gøre, er at bede gode gamle Kaptajn Boyline om at føre den, for ham ved man hvem er.“

„SONJA MÆRSK“ KOM FRA LENINGRAD MED TRÆ — OG 26 GRADERS KULDE



Et polaragtigt Billede i Københavns Havn, medens „Sonja Mærsk“ laa en Time for at tage Kul ind.

Billedet er taget den 17. December i Københavns Havn — men det maa indrømmes, at det er „importeret Vinter“.

Det var den danske Damper „Sonja Mærsk“, tilhørende A. P. Møller og ført af Kaptajn *Gottfredsen*, der lagde ind en Time før at tage Kul, der medbragte dette Pust af russisk Kulde. „Sonja Mærsk“ kom fra Leningrad, lastet med Tømmer for Newcastle. Og det har været en drøj og kold Tur den! Det frøs 26 Grader i Leningrad.

Naturligvis vakte Isskibet stor Opsigt i Havnen.

Et smukt Syn var det jo unægtelig ogsaa, som den laa der med Isskæg paa alt Tovværk og Takkelage, og Dækket forvandlet til et Ispanorama ...

— Hvor er det dog smukt, sagde en af Tilskuerne, henvendt til en Mand af Besætningen, der gik i Land.

— Ja, set fra Kajen, svarede Matrosen med et skævt Smil.

Det har jeg oplevet.

Georgs Krokodille

JEG gjorde Tjeneste i V. U. nede paa Kinas Syd-kyst, da jeg oplevede det som jeg her skal berette for „Vikings“ Læsere. Sammen med to Venner, der var Telegrafister i Store Nordiske sad jeg en Eftermiddag i Klubben og røg Cigarer. En af dem *Georg Hansen* havde været i mange Aar hernede, medens vi andre var mere „Grønne“ herude. Georg var den for ofte temmelig overmodig og patroniserende overfor os andre, og det var i Reglen ham der førte an i vore Fornøjelser. Han sad netop og læste et Brev hjemmefra, da hans Kollega *Henry Andersen* pustede en Ring af Tobaksrøg op mod Loftet og sagde: „Hvad skal vi tre gamle Drengene foretage os i Morgen, naar det enestaaende Tilfælde indtræffer, at vi faar Fridag samtidigt?“

Georg saa op. „Gamle Drengene,“ sagde han spottende. „Jeg synes her lugter af Skolebørn. Men lad mig nu kun tage mig af jer, som jeg plejer. I skal ikke komme til at savne jeres rare, gamle Søndagsskolelærer i Morgen. Vi tager en Tur med Sampan op ad Floden.“

Næste Dag mødtes vi til aftalt Tid. „Vores rare gamle Søndagsskolelærer“ havde lejet en Kineser til at stage os op ad Floden, og vi gik om Bord i hans Sampan.

Begyndelsen af Sejladsen var alt andet end lystelig. Der var meget lavvandet, af og til gik det lille Fartøj paa Grund og vi maatte alle slide i det for at komme løs igen.

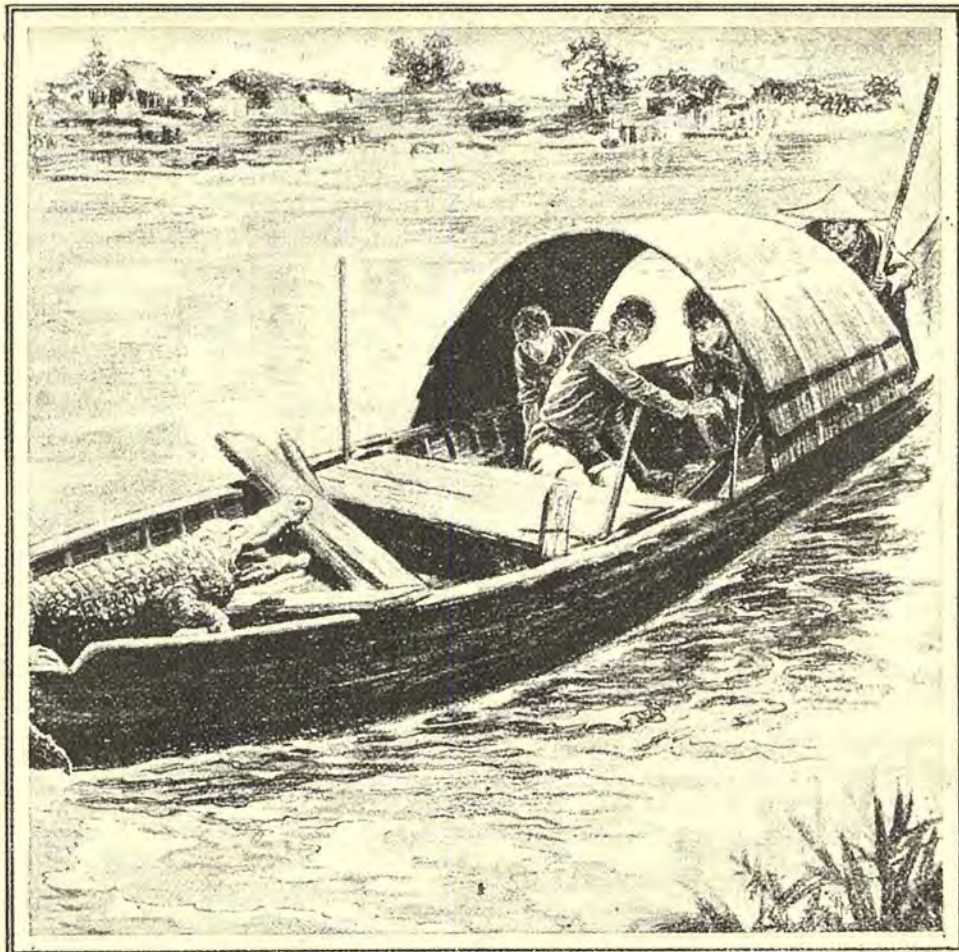
Vi var lige ved at gøre aabent Oprør mod Georg, da han pludselig gav Kineseren et Vink. Denne standsede øjeblikkeligt Baaden, og Georg greb sin Bøsse og sigtede paa noget forude, der godt kunde ligne en stor Træstamme, men som var en Krokodille.

Georg fyrede. Krokodillen slog et vældigt Slag med Halen, saa laa den fuldkommen stiv. „Der kan I selv se,“ sagde Georg triumferende. „Det var den første.“

Henry og jeg tav beskæmmede.

Nu insisterede Georg kraftigt paa at vi skulde tage Liget om Bord. saa han kunde hjemføre sit Trofæ. Vi andre satte ikke særlig Pris paa at faa en saadan Last ind, og Kineseren hylede af Rædsel over Tanken og udøste en Strøm af Skældsord over Georg.

Men han blev ved sit, og da han var den stædigste, gik han af med Sejren. Vi fik halet Bæstet om Bord. Georg satte sig triumferende paa dets Hoved og tændte en Cigar. Vi andre sad og betragtede ham — som han tænkte sig i maal-



Det var i sidste Øjeblik.

løs Beundring. — Vi var ikke rigtig glade for hans Triumf, den vilde sikkert skaffe os mange bitre Timer i Fremtiden naar Georg fortalte om sin Bedrift paa sin egne beskedne og ligegyldige Maade.

Men pludselig grinede Henry.

„Du Georg, din Krokodille blinker med Øjnene. Du skulde hellere tage og skyde den ihjel,“ sagde han.

Georg for op med et Rædselskrig og sprang hen til os. Det kunde nemt være blevet for sent, for i næste Øjeblik aabnede den sit vældige Gab. Desværre tabte Georg sin Bøsse i Springet, og han syntes ikke rigtig at have Lyst til at bede Krokodillen gaa lidt til Side og lade være at træde paa Geværret, som han skulde bruge. Naa, vi andre var æller ikke helt dristige til Mode, for Krokodillen hvædede, sprællede og slog med Halen, saa det var helt ubyggeligt at se paa. Til sidst fik den sparket Hul i Sampanens Bund, og et Øjeblik efter laa vi alle fem, Kineseren og Krokodillen indbefattet, i Vandet. Men Krokodillen maa have været meget mæt, eller ogsaa er den, som Georg mener, blevet bange for ham. Den gjorde os i hvert Fald ikke noget, og vi reddede os i Land.

Men naar der nu kommer nye hvide til Byen bliver de altid advaret af os andre, for hvis de ikke passer paa at undgaa det, vil Georg uvægerligt bruge en Aften til at fortælle dem Historien om „den Gang jeg red paa en rigtig levende Krokodille“.

3 frygtelige Minutter — da



Radiotelegrafisten paa „Arcturus“, Lauri Koskela.

MØRKE og Taage laa over Kattegat, da de to Skibe fra hver sin Kant løb op i Farvandet omkring Læsø. *Oberon* kom fra København og var paa Vej til Hull, *Arcturus* kom fra Hull og var paa Vej herved ... begge Skibe gaar i fast Fart paa denne Rute, de tilhører det samme Selskab, Finska Ångfartygsbolaget, der er repræsenteret ved Mæglerfirmaet Franck & Tobiesen, og de førtes af to Brødre, *Eric* og *Ossi Hjelt*.

En af „Arcturus“ Oficerer fortæller om Kollisionsøjeblikket.

Kaptajnerne var Brødre. Det er en ejendommelig Tildragelse. Nu vidste de, at deres Fartøjer skulde mødes, og de kendte hinandens Positioner. *De havde haft Radioforbindelse med*

hinanden endnu ti Minutter før Katastrofen og sendt hinanden en Julehilsen. Ingen af dem vidste, at deres Fartøjer befandt sig saa nær hinanden. Taagen var af en aldeles utrolig Tæthed. Vi har sjældent oplevet noget lignende.

Først da vi befandt os to—tre Skibslængder fra hinanden, opdagede vi „Oberon“s Skrog. Vi slog øjeblikkelig Stop og Bak, og det samme gjorde „Oberon“. Men et Sammenstød var uundgaeligt. *Hvis Kollisionen var indtraadt et Minut senere, var „Oberon“ gaaet lige ind i „Arcturus“, og vi var utvivlsomt gaaet under.*

Det maa her huskes, at „Oberon“ var Finlands stærkeste Isbryder. I 1928 var den den eneste Damper, der kunde forcere Øresund og den botniske Bugt uden Isbryderhjælp. Ogsaa „Arcturus“ er et Isbryderfartøj, men vel at mærke 32 Aar gammel, medens „Oberon“ kun var 4 Aar.

Nu redte „Arcturus“ Stævnen ind midtskibs paa „Oberon“s Styrbordsside, men paa Grund af de Manøvrer, som begge Fartøjer gjorde i Kollisionsøjeblikket, kom „Arcturus“ til at rive hele „Oberon“s Styrbordsside op. En lignende Katastrofe under de samme Omstændigheder er vist meget sjældent indtruffet.

„Arcturus“ Stævn ramte en Meter lige i Skibssiden, og herfra gik Stævnen videre ud agter og skar hele Skibet op fra Midten til Roret. Resultatet blev, at Vandet strømmede ind i alle Kamre og Kahytter og i Lastrummene. Og paa 30 Sekunder krængede Fartøjet over, saa at hele dets Bagbordsside laa Lydende paa Vandet. De, som befandt sig under Dækket, kunde ikke redde sig, da alle styrtede til Trapperne.

Næsten alle 1. Klasses-Passagerer var samlet i Rygesalonen, da Kollisionen fandt Sted. Det var lige efter Middag, og man diskuterede gamle Cricketoplevelser med Mr. *Dougless*, en ældre Herre, der i England har et udmærket Navn som Cricket-spiller. Gennem Radioen havde man paa „Oberon“ erfaret, at man snart kunde vente at møde „Arcturus“, og alle gik da op paa Dækket for at se paa Skibet, der vilde komme.

Straks efter skete Katastrofen.

Passagererne, der stormede ud af deres Kahytter og ud fra Salonerne, kæmpede en fortvivlet og vild Kamp for at komme op paa Dækket. Det lykkedes Douglas jun. at faa trukket Redningsvesten paa sin Fa-

der, som han fulgte efter og forsøgte at rette. Men de gik begge til Bunds. Det sidste, man saa af Fader og Søn, var en fortvivlet Kamp for at holde sig oppe.

De øvrige Passagerer samledes paa det midterste Dæk, men herfra blev de vasket bort, da Skibet sank. Efter at have opholdt sig en halv Time i Vandet, blev de samlet op af Baade fra „Arcturus“, der satte et Eftersøgningsarbejde i Gang med Baade fra de Fartøjer, der var kommet til Hjælp.

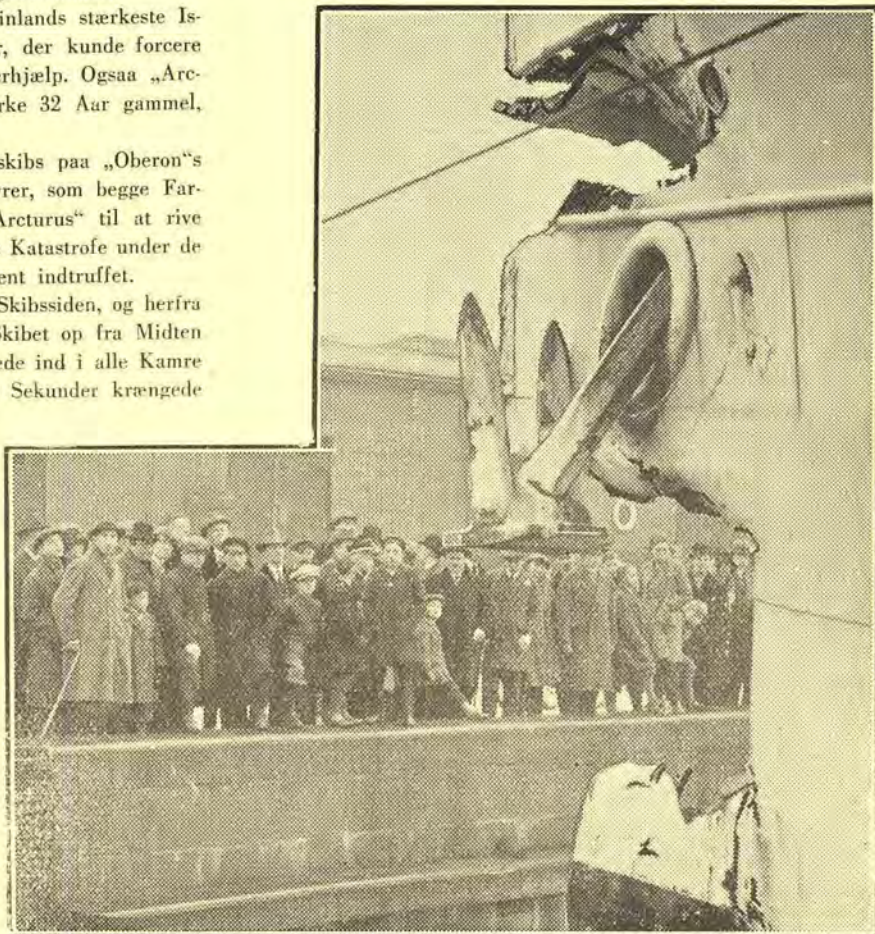
Det var forfærdeligt at se paa, og det var forfærdeligere at høre. Ude i Vandet laa Passagerer og Besætning fra „Oberon“, og de skreg allesammen. Nogle af dem var vilde af Skrækken, der havde ramt dem saa pludseligt.

Kaptajn *Eric Hjelt* paa „Oberon“ havde paa denne Rejse taget sin Hustru og deres lille Barn med. De skulde fejre Julen sammen. Men dobbelt frygtelig blev Ulykken for ham — en Tragedie af uforstaaelig Smerte.

Da Katastrofen var sket, sprang Kaptajn Hjelt ud med sit lille Barn i Favnen og ved Siden af sin Hustru. Han maatte se hende gaa til Bunds, ude af Stand til at hjælpe. Og da han selv blev taget op i en Redningsbaad fra „Arcturus“, var Barnet død af Kulde i hans Arme.



„Oberon“s Radiotelegrafist Eskki Koivisto blev reddet.



Med en særegen Alvor betragtede Københavnerne „Arcturus“ og dets itubrudte, forrevne Forstævn.

Broder sejlede Broder ned

Kortet viser tillige, hvor de tilfælde Skibe var placeret, da Nødsignalerne fra „Arcturus“ begyndte at lyde. Ulykken indtraf Klokken 22, maaske lidt før, og den er sket halvsjette Sømil Sydvest for Læsø Trindel Fyrskib.

Ved Sammenstødet beskadigedes ogsaa „Arcturus“ ... en stor Flænge rev Boven op, men over Vandlinjen, og det var stille Vejr. Uophørligt afsendtes der fra dette Øjeblik Nødsignaler.

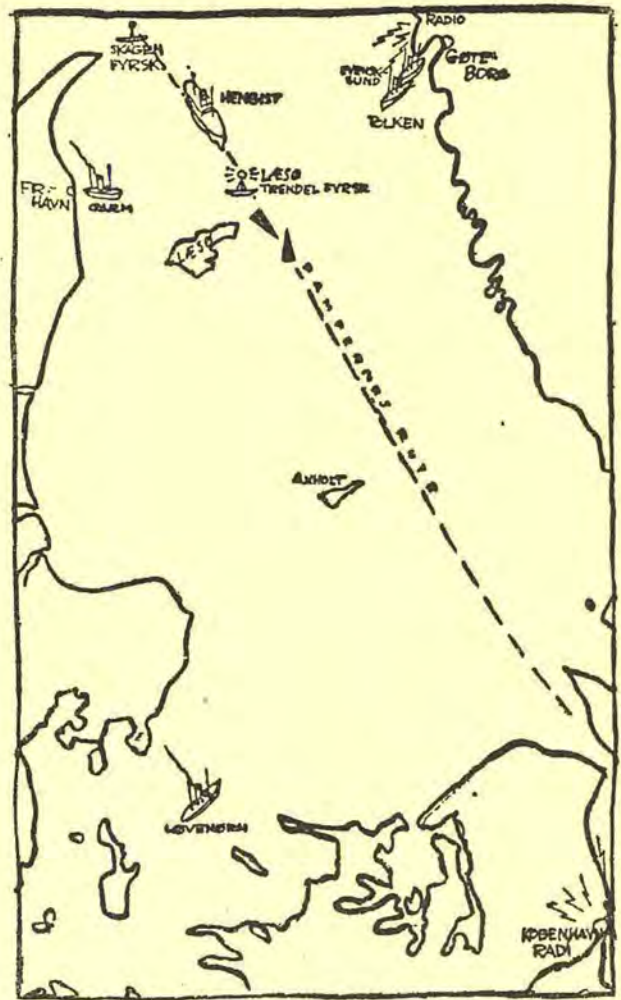
Raabet blev straks hørt. Fra Frederikshavn satte Svitzers Bjergningscamper „Garm“ øjeblikkelig Dampen op, fra Marine-ministeriet fik „Løvenørn“ Ordre til at stikke op fra Store Bælt, fra Gøteborg kom baade den gamle „Svensksund“, der nylig førte André-Mændenes Lig hjem fra Tromsø, og „Tolken“. Disse to svenske Skibe naaede først frem.

De har skildret Minuterne, da man fra Dæk til Dæk op-fangede Sirenerens Brøl i Natten. Forsigtigt, med Nerverne spændte, nærmede man sig i Taagen hinanden, stadig spejdende ud efter Rester fra det sunkne Skib, Redningsbaade, Mennesker, som kunde flyde hjælpeløst omkring.

Fra „Arcturus“ ændredes nu Kalderaabene. Skibene havde jo hørt, at der var Nød paa Færde. Nu raabte man ud i Mørket: — Hjælp os med en Læge, hjælp os med en Læge.

Tidligt Fredag Aften maatte Eftersøgningen i Farvandet, hvor Kollisionen var sket, indstilles paa Grund af Mørket og Taagen. Først Søndag Middag klarede Taagen saa meget, at man atter kunde gaa i Gang. „Röda Bolaget“ (det svenske Svitzer) i Gøteborg blev da anmodet om at lade et Fartøj gaa ud paa Eftersøgning. Søndag Aften indkom Baaden til Gøteborg uden at have opdaget det mindste Tegn til, at et Skib med 41 Mennesker var gaaet ned. Hele det store Omraade fra Læsø til Gøteborg og længere Nord paa, op mod Marstrand samt Farvandet Syd paa mellem Læsø og Svenskekysten var blevet gennemkrydset af Skibet, men der var intet som helst opdaget. Heller ikke Fiskere fra Skærgaardens Tusinder af Smaaøer havde set noget. Tidligere var imidlertid tre af „Oberon“'s Redningsbaade fundet. To af dem havde endnu Presenninger over sig og var ganske ubrugte. Tovene, med hvilke de havde været fæstet til Daviderne var sprængt. Baadene er enten blevet revet løse i det voldsomme Sug, da „Oberon“ gik ned, eller ogsaa er de ligefrem sprængt fra Daviderne ved selve Kollisionen. Den tredje Baad saa derimod ud, som om der havde været Passagerer i den. Men der fandtes ingen Efterladenskaber. Hvis det er lykkedes nogle af „Oberon“'s Folk eller Passagerer at komme op i Baaden, er de aaberbart skyllet over Bord senere.

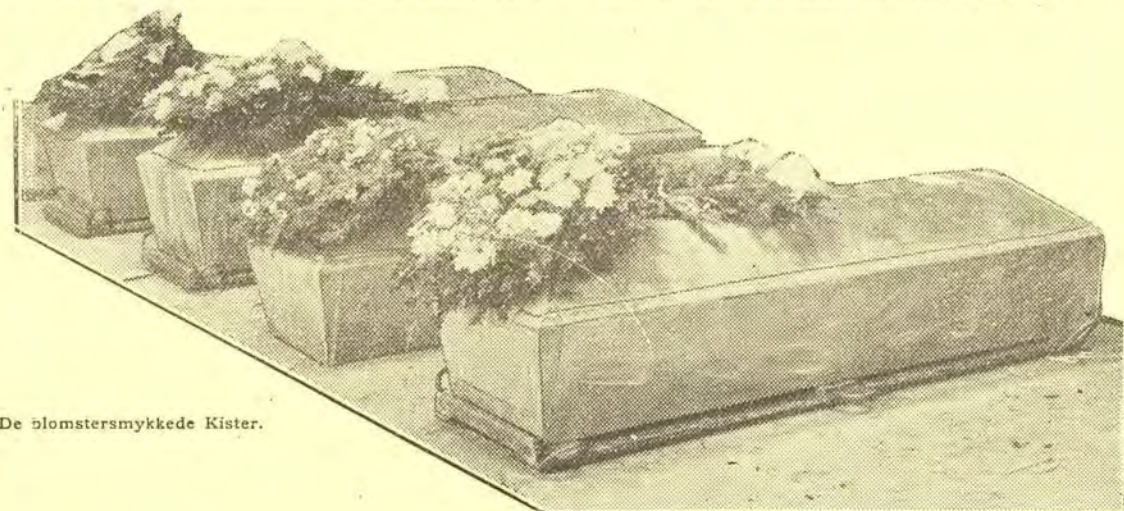
Dampere „Arcturus“ kom Lørdag Aften til København, hvor den lagde ird i Frihavnen. Den medbragte Ligene af fire Voksne



Kort over Stedet, hvor Ulykken fandt Sted, og de tilfælde Skibe.

og 1 Barn, nemlig Datteren af Kaptajnen paa „Oberon“. Ligene blev lagt i Zinkkister, der blomstersmykkede blev henstillede i et Magasin paa Kajen for senere at blive ført til deres Fædreland.

Den triste Søkatastrofe har krævet 41 Menneskeliv, og er en af de største Søulykker, der er indtruffet i danske Farvande. Den har vakt Sorg i alle de skandinaviske Lande, og Medfølelsen med de Familier, der saa nær op til Julens Højtid er blevet ramt af denne Katastrofe, er overordentlig stor.



De blomstersmykkede Kister.

Forlis -

I den lille By Penzance ved Cornwall var der en gammel Fotograf, som gennem 50 Aar har gjort sig det til sin Næringsvej, saa snart han hørte om Forlis i nogenlunde Nærhed, da at opsøge Stedet hurtigst muligt for at fotografere Forliset. Gennem dette halve Aarhundrede har Fotografen, Mr. Gibson været Vidne til mangen en rystende Tragedie og oplevet adskilligt. I nedenstaaende Artikel fortæller han om nogle af de Hændelser, der har mødt ham. Artiklen er illustreret med hans egne Fotografier.

Paa Trods af alle moderne Sikkerhedsforanstaltninger, som Fyr, Traadløs, Signalsystem, o. s. v. tager dog Havet endnu den Dag i Dag sin Told af de rejsendes Gods og Liv. Ingen ved vel bedre derom end jeg, for i halvtredsindstyve Aar har jeg været Vidne til de Ulykker, Havet har anrettet ved Cornwalls og Scillys jernhaarde Kyster. Jeg har set ikke saa faa rædselsfulde Skuespil blive udspillet for mine Øjne og jeg har oplevet meget, som har bidraget til at graane mit Haar og fure mit Ansigt. Nogle af mine Oplevelser kunde maaske interessere „Vikings“ Læsere, og jeg skal gerne berette derom.

Om Natten den 18. April 1910 gik Dampskibet „Minnehaha“, der var paa 3.000 Tons, paa Grund paa Revlerne ud for Scilly. Det var stygt Vejr. Bjergningsmandskabet

kom straks til Stede og gik ud i deres 6-Aarers-Baade. I den mørke og taagede Nat blev hele Mandskabet og alle Passagererne reddet foruden nogle Kreaturer, som var ombord.

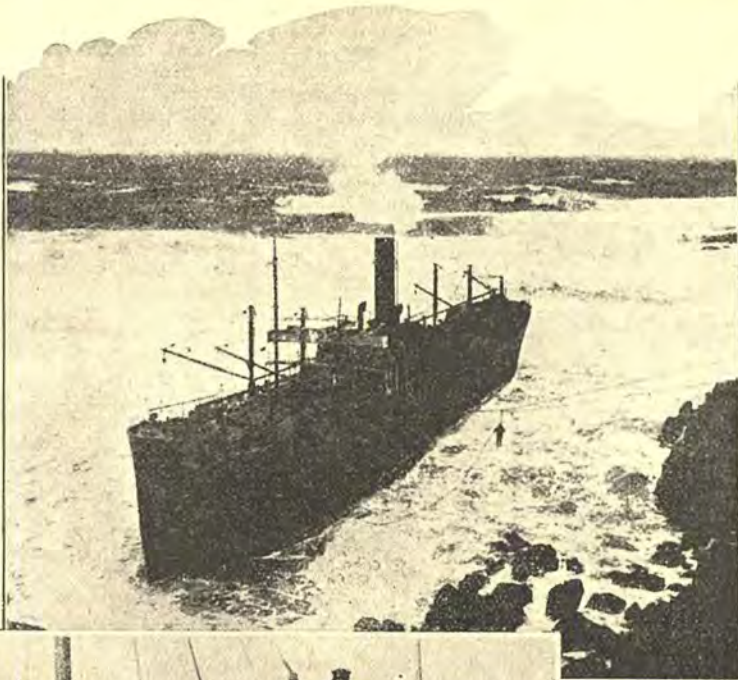
Da en af Baadførerne som den første entrede det strandede Skib, spurgte Kaptajnen ham, hvor Skibet befandt sig. Svaret lød: „Paa Scilly-Klipperne.“

„Umuligt!“ udbrod Kaptajnen. „Jeg var jo forbi allerede i Gaar, mente jeg da.“

Det er den uigennemtrængelige, dødbringende Taage, Sømandens frygtelige Fjende, der kuldkaster saa mangen en Navigatørs dygtigste Beregninger.

Skibet havde en mægtig Last om Bord. Den bestod af allehaande Livsfornödenheder, og da Skibet blev slaaet i Stykker drev der et Mængde Ting i Land, som Beboerne gjorde sig tilgode med. Ting af større Værdi skulde de jo imidlertid aflevere, men nogle gemte dette Strandingsgods, en gammel Fisker gemte en hel Del Værdisager i en Klippehule, som han fandt langt oppe i Bjergene, desværre for ham kunde han imidlertid ikke finde Stedet, da han omsider besluttede sig til at hente sit Bytte.

Idet jeg taler om „Minnehaha“, kommer jeg i Tanker om en Bark af samme Navn. Denne Bark løb paa Grund en lys Nat for 45 Aar siden. Skylden var Lodsens. Skibet styrede frem for alle Sejl, og syntes at ville fortsætte sin Sejlads over Land. Forsævnen løftedes højt op i Luften og knustes derefter mod Klipperne. Det lykkedes en halv Snes Mand at sprin-



„City of Cardiff“. Man ser paa Billedet en Mand i Færd med at blive reddet i Land i Redningsstolen, som ogsaa vort hjemlige Redningsvæsen benytter.

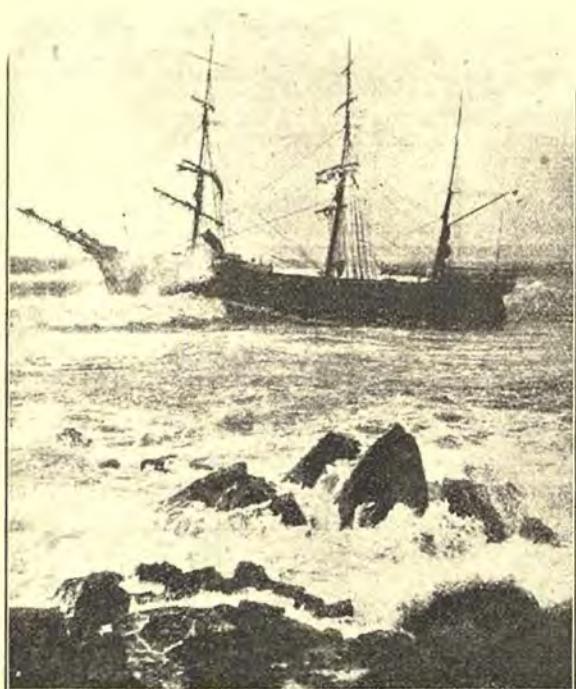
Kreaturer sættes i Land fra „Minnehaha“.

ge i Land, Resten omkom, blandt de druknede var Kaptajnen og Lodsens, som havde begaaet den skæbnesvangre og ganske uforstaaelige Fejltagelse.

Dampskibet „City of Cardiff“ strandede i Nærheden af „Lands End“ den 21de Marts 1912. Dette Skib var ude af Stand til at holde sin Kurs i den mægtige Orkan, som rasede i hint Døgn. Kaptajnen om Bord gav Ordre til at kaste Ankrene ud, men de frygtelige Søer tvang ham hurtigt til at lade Ankrene kappe, og omsider drev Skibet ind mod Kysten og gik paa Grund. Redningsmændene havde staaet inde paa Land og været Vidne til Skibets fortvivlede Kamp med de oprørte Elementer, saa de var straks parate til at komme til Undsætning. Men det var en meget vanskelig Opgave at redde Folkene her. Søen brødes frygteligt mod Klipperne; man satte en Baad ud, den naaede kun ud til Revlen, her blev den knust mod de store Klippestykker, hvoraf Revlerne bestod. Heldigvis havde Folkene ikke langt at svømme gennem de rasende Bølger til Stranden, og Strømmen var med dem, saa de reddede sig alle i Land, men de var frygtelig udmattede og flere af dem var rædselsfuldt forslaaede. Det lykkedes nu at skyde en Raket om Bord i det strandede Skib, og snart var Redningsarbejdet i fuld Gang ved Hjælp af Redningsstol. Kaptajnen var som sædvanlig den sidste, der gik fra Borde. Han blev paa sin Bro, medens Bølgerne slog op om ham og skyllede hen over ham. Besætningen var paa 23 Mand og desuden var der hundrede Passagerer og et Barn med om Bord. De

var alle stærkt forkomne. Besætningen havde jo i mange Timer før Skibsbruddet kæmpet en fortvivlet Kamp mod den grusomme Sø, der tilsidst besejrede dem. Skibet blev fuldstændig slaaet i Stykker af Orkaren og den oprørte Sø i Forening.

Jeg har aldrig oplevet et Syn, som det, der mødte mig i Mounts Bang en stormfuld Oktoberaften, da Barken „Saluto“ drev ind mod Kysten. Skibet havde mistet sit Ror, og Mandskabet var fuldstændig ude af Stand til at manøvrere det, saa det saa hvert Øjeblik ud til, at det skulde kastes ind mod en af de smaa Klippeøer eller knuses med de undersøiske Skær, der fyldte Havet her udenfor, og som selv de stedkendte Fiskere havde Møje med at manøvrere imellem. Men Skibet drev som styret af en usynlig Haand ind mod den sikre Kyst. Som ved et Mirakel drejede og vendte dets store Skrog sig mellem Skær og Klipper, indtil det naaede helt ind og gik paa Grund paa den bløde Sandbund. Alligevel lykkedes det ikke at redde selve Skibet. Den voldsomme Orkan blev



ved at rase i 4 Dage, og Søerne slog Skibet hel: i Stykker.

Et af de smukkeste Skibe, jeg har set blive søncerslaaet var den elegante Skonnert „Queen Margaret“. Dens Skrog var hvidmalet og dens Linier saa rene og slanke, som jeg sjældent har set.

Jeg sejlede ud til det Sted, hvor Skonnerten stod paa Grund. Baaden, jeg sejlede i, var ganske lille, der var kun en gammel Fisker i den foruden mig, og de vrede Bølger vippede Baaden op og ned. Jeg var langt fra tryk, og saa snart jeg havde faaet taget mine Billeder, vilde jeg tilbage. Besætningen var allerede reddet. Men i det samme kom der en Hund til Syne paa Dækket og gav sig til at hyle ynkeligt. Jeg havde ikke meget Lyst til at vove Liv og Lemmer for en Hunds Skyld; men i det næste Øjeblik sprang Hunden selv over Bord og svømmede gennem de fraadende Bølger hen til vor lille Baad. Den havde forstaaet, at det store Skib var dødsdømt, men at Redningen var hos os. Saa sejlede vi tilbage, og Besætningen var henrykt over at gense Hunden.

I Orkanen 2den Juledag 1912 drev „Tripolitania“ paa Grund ved Loo Bar. Idet den grundstødte, prøvede et dristigt Medlem af Besætningen at springe i Søen og svømme i Land; men trods hans fortvivlede Anstrengelser, drog Strømmen ham udefter, og han druknede. Resten af Besætningen blev reddet i Redningsstol. Det var den mest rasende Orkan, jeg har arbejdet i, og der blev ikke ret meget tilbage af den stolte Damer. Da Vejret blev stille, gik Dykkere ned for at bjerge noget af den kostbare Ladning, og mærkeligt nok fandt de Resterne af en Fregat „Anson“ som et Hundrede Aar forinden var gaaet paa Grund her. Bl. a. fandt de nogle Kanoner, een af dem var ladt endnu.

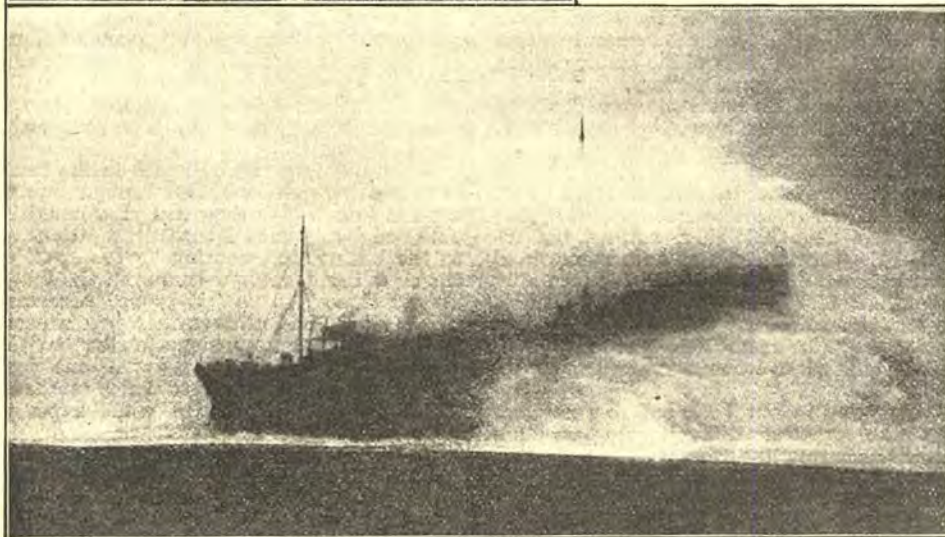
I November 1910 saa Redningsvagterne ved Lands End Nød-blus ude fra Havet. De gik straks ud og fandt Dampskibet „Wimbourne“, som var nær ved at blive slaaet i Sønder mod Klippeskærene, som det stod fast paa. Det var i yderste Øjeblik, at Mandskabet blev reddet. Faa Øjeblikke efter gik Skibet midt over.

Et af de sørgeligste Syn, jeg har set, var Vraget af det fuldriggede Fartøj „Hamsey“. Det var revnet i Siden, og Lasten væltede ud, medens Masterne strittede hid og did.

Den 17. Marts 1891 drev „Bay of Panama“, som var lastet med Jute paa Grund ved Nese Point. Et tæt Snefeld vanskeliggjorde det for Redningsmændene at komme ud til Skibet, og da de endelig kom der ud, var der kun en ringe Del af Mandskabet tilbage. Resten af Folkene var vasket over Bord af Søerne eller frosset ihjel i Rigningen, som de hang i. Kaptajnens Hustru var af en Braadsø skyllet ud af Kaptajnens Kahyz. Flere af Folkene, som blev reddet, døde senere af deres Forfrysninger. Det var en frygtelig Tragedie, som i lange Tider efter mindedes med Uhygge.

En anden stor Firmaster mødte sin Skæbne ikke langt fra det samme Sted. Det var Barken „Pindos“ som var i Sejlads fra Sydamerika med Nitrat til Hamborg. Den var gaaet ind i Falmouth Havn for at faa nærmere Ordre og var derfra dirigeret gennem Kielerkanalen. Men den kom ikke langt, for en voldsom Sø, og Skibet begyndte at drive baglæns ind mod Kysten. Det varede ikke længe, før den gik paa Grund. En Redningsbaad gik ud for at hjælpe, men Søen var saa svær, at

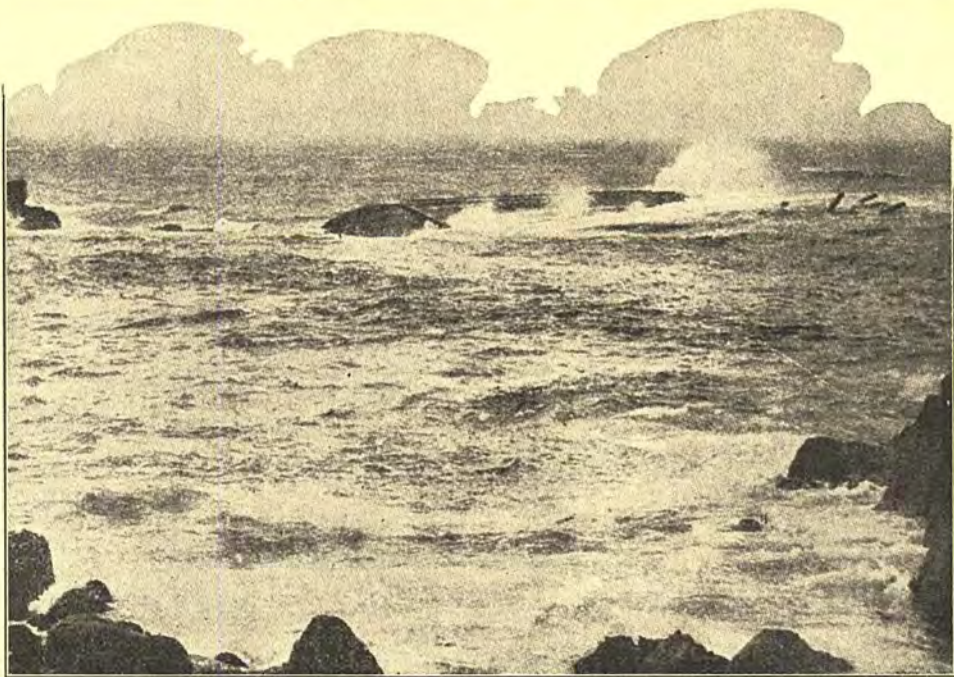
„Saluto“, som gik paa Grund i Mount's Bay.



Rasende Søer slaar ind over „Tripolitania“.

det var umuligt for Redningsbaader at lægge bi selv ved den læ Side. En Mand af Skibets Besætning sprang da over Bord med et Reb bundet om Livet for at skaffe Forbindelse med Baaden. Men Rebet brast, og kun med den yderste Møje blev Matrosen reddet. Det næste Forsøg, som blev gjort af 2den Styrmand, faldt heldigere ud, og snart var et tykt Tov fastgjort mellem de to Fartøjer, og ad dette reddende Tov entrede den nødstedte Besætning ned i Redningsbaaden. De blev alle reddede.

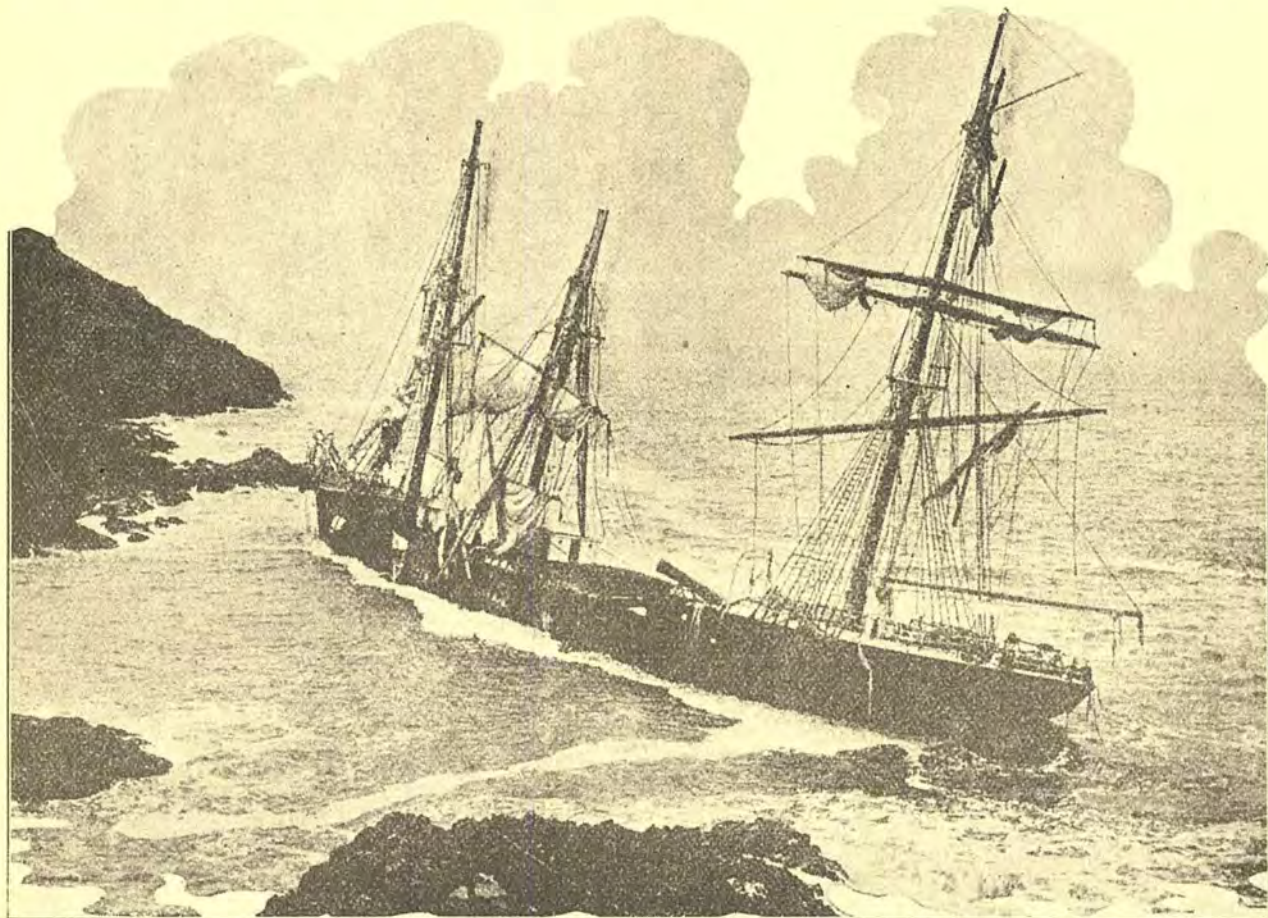
Den 23. Maj 1913 sejlede Fuldriggeren „Cromdale“ i tæt Taage lige ind paa Klipperne under Lloyds Signalstation paa Kap Sig-gard. Forstavnens knustes fuldstændig; men Hjælpen var heldigvis nær, og de blev alle reddede. Det var et smukt Skib, der mødte sin Skæbne her. Det havde været under Sejlads i fire Maaneder, havde rundet Kap Horn og havde ikke været i Nærheden af Land i al den Tid, før det altsaa



Resterne af den syvmastede Skonnert „T. W. Lawson“, som gik ned med hele sin Besætning.

paa en saa brutal Maade mødtes med Landjorden.

December 1907 kastede Verdens eneste 7mastede Skonnert „T. W. Lawson“ Anker i Scilly-Bugten. Vejret var meget haardt, en næsten orkanagtig Storm rasede; men Kap-tajnen



„Bay of Panama“. Mange af dette Skibs Besætning blev skyllet over Bord, medens andre, som havde søgt Tilflugt i Riggingen, fros ihjel.



nægtede bestemt at forlade sin farlige Ankerplads, og han forbød Besætningen at gaa fra Borde og redde sig i to Redningsbaade,

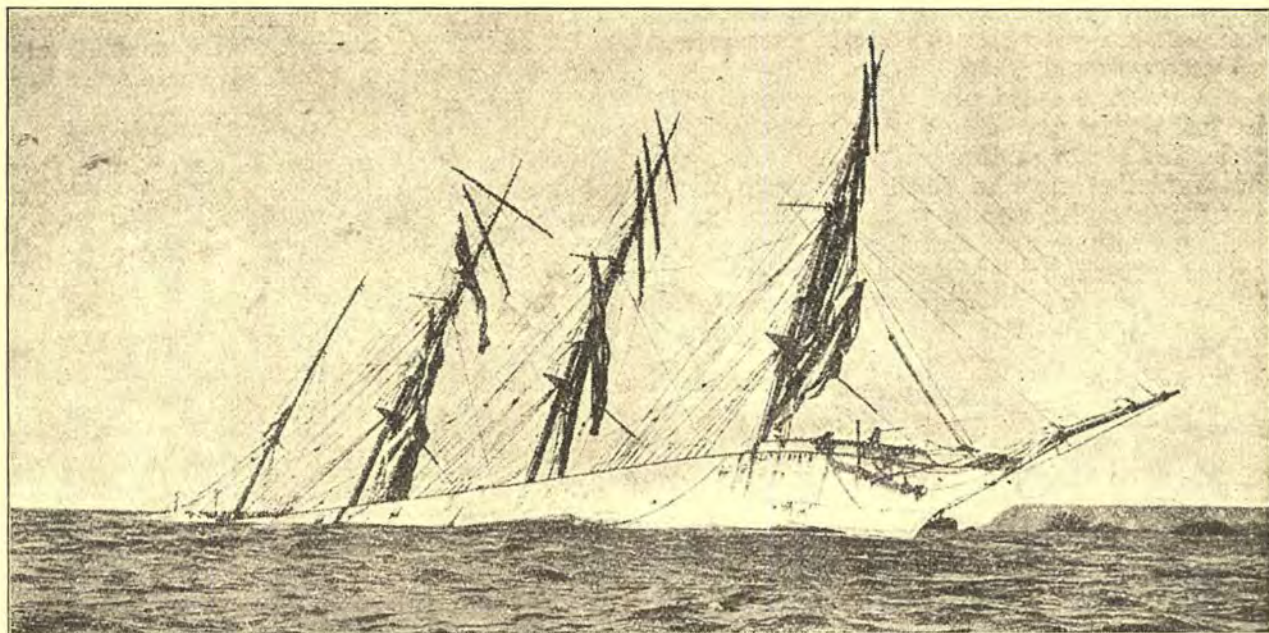
Mandskabet sejlede derfor tilbage med ham. Stormen var nu vokset til saa intens en Størrelse, at det var umuligt at gaa ud til Skibet igen.



Den ilde tilredte „Hansey“, som gik paa Grund ved Kap Lizzard.

som var kommet til. Derefter sejlede een af Redningsbaadene bort efter at have givet Skibet en Lods om Bord. Ud paa Natten blev en af Mændene i den anden Redningsbaad syg, og

Dommer vil dømme ham barmhjertigere end Menneskene.



„Queen Margareth“, som grundstodte nær Kap Lizzard.

Nordsøens Dronning.

Det store nye Passager-Dieselmotorskib „Venus“, der nylig blev sat i Vandet fra „Helsingør Skibsværft“, bygget til „Bergenske Dampskibsselskab“, har endnu, inden det er afleveret fra Værftet, faaet Navnet „Nordsøens Dronning“. Der er heller ingen Tvivl om, at det bliver det smukkeste og naturligvis ogsaa det hurtigste Skib, der vil komme til at pløje dette

Hav. Ved den Lunch, som fandt Sted efter Stabelaføeningen, omtalte Næstformanden i Værftets Bestyrelse, Admiral Carstensen, dette nye Skibs gode Egenskaber. Skibet, som bærer Navnet „Venus“, har ganske vist ikke denne Dames Maal, sagde Admiralen, men hvor om al Ting er, man kan ikke frakende hende de fine Linier.



En Sømand gaar i Land

Novelle af Eric Day

HAN var Sømand og kendte ikke saa lidt til Verden og dens Beboere. Han havde set meget, og han havde oplevet ikke saa lidt. Det gav ham en vis Overlegenhed, som han gik der i Regnevjret med Frakkekraven slaaet op om Ørene. Vænder for tudende gennem Gaden, og Lysene fra de smaa Kaféer i Kældrene straalende lokkende. Men han gik stolt forbi. Naar man var udgaaet for Penge, kunde det gaa an, men med en Maanedes Hyre i Lommen. Nej! — Han gik ind i „Den grønne Hat“, en af San Pedros lidt bedre Kaféer, kastede Frakken og Hatten til Piccoloen og slog sig ned i et Aflukke, hvor han kunde sidde lidt mere for sig selv i Ly af de spanske Vægge. Han bestilte sig en Gang Roast-beef, tændte sig en Cigaret og lænede sig behageligt tilbage.

Lige overfor ham sad en smuk Pige, hvis dybtbrøde Kjole stod godt til hendes sorte Haar. Der var noget sky og uroligt i hendes Blik. Hun bemærkede, at han saa paa hende, og slog Blikket ned, idet hun rødmede.

„Sød lille Unge,“ sagde Sømanden til sig selv, „Gud ved, hvad hun venter paa?“

For det var tydeligt, at hun ventede paa nogen. Af og til sendte han lange Blikke ned ad Midtergangen mod Døren. — Der gik en hel Time, som forekom ham lang som en Evighed. Han sad og byggede Luftslotte. Selv en simpel Sømand kan tillæde sig at bygge Paladser af saa let et Materiale. Tænk at have saadan en lille Tøs som hende der til Kone, til at byde sig velkommen, naar man kom hjem fra de lange Rejser. Han saa igen paa hende. Hun sad stadigvæk alene, og nu smilede hun til ham, et forlegent lille Smil, som klædte hende fortryllende. Han fik Mod til at gøre et voveligt Skridt. Han gik tværs over det bonede Gulv til hende. Hun var endnu sødere nær ved end paa Afstand, hun smilede forundret og saa paa ham med et Blik, der syntes at bede om en Forklaring paa, at han var kommet hen til hende.

„Jeg. — De har vel ikke Lyst til at komme over til mit Bord og gøre mig Selskab. Det kunde maaske være morsommere for os begge end at sidde saa ensomt.“

Blodet steg ham til Hovedet, medens han ventede paa Svar. Maaske hun vilde kalde paa Tjeneren og faa ham kastet paa Døren. — Nej, slet ikke.

„Tak, det vil jeg gerne,“ sagde hun, „jeg sidder og venter paa en ung Mand og en ung Dame, men de har maaske foretrukket at blive hjemme fremfor at gaa ud i Regnen.“ Hun satte sig overfor ham og lod ham bestille Mad til hende. Da Kaffen og Cigaretterne kom, underholdt han hende med fantastiske Oplevelser fra Sølivet. De var ikke allesammen sande, men de var alle interessante, spændende og morsomme.

„Jeg synes,“ sagde hun med blød, sagte Stemme, der lød som sød Musik i hans Øren, „at De har oplevet utrolig meget. Sømandslevet fostrer rigtige Mænd — jeg beundrer Dem ...“

Gamle, velkendte Fraser, men i en Sømands Øren søde som Honning. Han kunde have rejst sig og trykket hende til sig. Det maatte være hans Lykkestjerne, som havde ført ham ind paa „Den grønne Hat“. Hun var saa ulig alle andre Kvinder, han havde truffet — paa een Gang barnlig og moderlig.

„Jeg elsker dig,“ sagde han. „Vi Sømand behøver ikke

Aar for at bestemme os. Du er den vidunderligste lille Kvinde, jeg har truffet.“

En svag Rødmen udbredte sig over hendes barnlige Kinder.

„Jeg elsker ogsaa dig.“

Han bøjede sig hen over Bordet for at kysse hende, men hun veg sky og forskrækket til Side.

„Ikke her! Du kan følge mig hjem.“

Han hjalp hende hurtigt i Overtøjet, betalte, fik sit eget Overtøj paa og gik med hende under Armen ned ad Gaden.

De kom hjem til hende. De satte sig i en dyb Sofa. Hun kyssede ham villigt. Men hvem forstaar en Kvinde? Da han med simple, ærlige Ord friede til hende, græd hun. „Kvinder er mærkelige. Naar de er lykkeligst, græder de,“ tænkte han. Han var ilde tilpas, da han senere sagde Farvel. Ved den brogede Standerlampes Skær fandt han et Bundt Pengesedler frem. „Tag de her, Elskede,“ sagde han, „og husk, hvad jeg har sagt. I Aften om tre Maaneder ses vi paany i „Den grønne Hat.“ Hun lo som et Barn. — „Og saa vil du gifte dig med mig,“ sagde hun, og der var Graad i hendes Stemme.

Saa var det tre Maaneder efter. Han var igen i sin Længsels By, San Pedro. Han stred sig paany gennem Regnen frem mod „Den grønne Hat“, og igen traadte han paa Restaurantens bløde Gulvtæppe. Med bankende Hjerter nærmede han sig det Bord, som han i de henrundne Maaneder saa ofte havde set for sit indre Øje. — Det var tomt.

Tjeneren ilede til for at spørge, hvad han vilde have, men han agtede ikke paa ham. Han saa sig om i Lokalet. Og der — der var hun, ved samme Bord som han sidst havde set hende ved. Det røde Forhæng var næsten helt trukket for, men gennem en Revne saa han, at ... at hun ikke var alene. Der var en Mand i Selskab med hende, aabenbart en Sømand at dømme efter hans Klædedragt og Udseende. Hun talte:

„Jeg sidder her og venter paa en ung Mand og en ung Dame; men de har maaske foretrukket at blive hjemme frem for at vove sig ud i Regnen.“

— — — Hvordan han egentlig kom ud, og hvor længe han havde staaet i Regnen, før han kom til vaagen Bevidsthed og brast i Latter, vidste han ikke. Han var egentlig ikke vred, knap nok bedrøvet, men meget forundret. Han var Sømand, havde set og oplevet ikke saa lidt; men hvem forstaar en Kvinde?



De gamle Sømænds Juletræ



Festens Protektor, Prins Valdemar ses her ved Gaveuddelingen, omringet af de Gamle. Paa Billedet vil man til venstre for Prinsen genkende Pastor Mundt og til højre Administrator Alex Larsen.

„Prins Valdemars og Prinsesse Maries Fond“ holdt i Frederiksberg Selskabslokaler en rigtig hyggelig Julefest for de gamle Sømænd, der har „lagt op“, og for deres Paarørende. Prinsen var selv Aftenens juleglade Vært, der uddelte et Bjerg af gode Gaver til de gamle Mennesker. Pastor *Mundt* fra

Matthæuskirken talte smukt om Julen, og Administrator *Alex Larsen* om „ham derude“. Der blev spist et godt Julemaaltid, der blev sunget — og der blev læst Telegrammer op fra de mange Søens Folk, der havde sendt en Hilsen hjem paa Dagen. De 125 gamle Søfolk havde atter i Aar faaet en god Jul.

Nyt Skib til „Forenede“

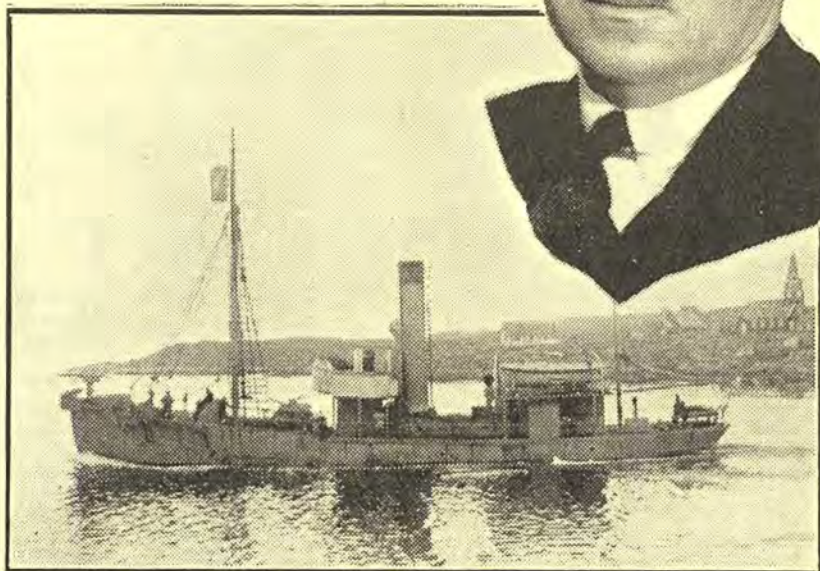
Frødag den 19. December sættes et nyt Eksportskib til „Det Forenede Dampskibs Selskab“ i Vandet fra Helsingørs Jern-Skibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er Værftets Byggenummer 200, fik ved Afløbningen Navnet „*Alexandra*“. Stabel afløbningen blev overværet af den britiske Minister Sir Thomas Hohler og Frue. Lady Hohler døbte Skibet. Iøvrigt var Medlemmer af „Det Forenede Dampskibs Selskab“'s Bestyrelse og Direktion til Stede, ligesom Værftets Bestyrelse var repræsenteret ved Afløbningen. Skibets Ydre vil afvige fra D. F. D. S.s tidligere byggede Eksportbaade ved at være forsynet med Krydsershæk, og dette i Forbindelse med Skibets slanke Linier giver det et repræsentativt og moderne Udseende. Af Hensyn til Skibets Fart, hovedsagelig med Landbrugsprodukter og Stykgods, bliver det forsynet med 2 Dæk foruden de lange Opbygningsdæk. I et senere Nr. skal vi bringe et Billede af det smukke Skib.

Nautisk Almanak.

I Anmeldelsen i forrige Nummer af Bladet af den hos Cornelius Knudsen udkomne 41. Aargang af flv. Navigationsdirektør J. A. D. Bildsøe's Nautiske Almanak for 1931 er der bortfaldet noget af Teksten, saaledes at det kan se ud, som om denne udmærkede Bog ikke er fuldt up to date i sit Indhold af Tabeller, og vi skal derfor berigtige dette ved at anføre, at Almanakken foruden tidligere omtalte rigt illustrerede Artikler indeholder Angivelse af Solens Deklination, Tidsækvationen og Maanens Ephemerider for hver anden Time i Døgnet, Middelsolens Rektascension m. m. og tillige Størrelserne R og E, som for at lette Beregningerne anvendes i Stedet for Middelsolens Rektascension og Tidsækvationen for derved at undgaa en eventuelt 12 Timers Rettelse, som er fremkommet ved, at det astronomiske Døgn nu regnes fra Midnat i Stedet for som tidligere fra Middag.

Udførlig Anvisning for Benyttelsen af R og E belyst ved Eksempler findes naturligvis ogsaa, saa Almanakken er fuldt ud moderne i sit Indhold og Tabelfremstilling.

Den danske Hvalfangerkaptajn fortæller



Det danske Hvalfangerskib „Sonja“, fotograferet under Grønland.
I Hjørnet Kaptajn L. Chr. Larsen.

Kaptajn L. Chr. Larsen, Fyreren af Grønlandske Handels Hvalfangerskib „Sonja“, som lige er vendt hjem fra Polhavet med sidste Grønlandsskib for at gaa i Vinterhi hernede, er en stille, sindig Mand, rigtig Typen paa den danske Skipper, langt fra den Bersærkertype, der gaar Sagn om paa Islands Vestkyst.

— Der er jo ogsaa sket store Forandringer siden da, siger Kaptajn Larsen og ler lidt ved Mindet om de norske Fangeres Meriter.

Sagen er den, at i gamle Dage, da man laa lange Tider til Havs med Sejlskuderne, da var det en haardere Tørn end nu. Jeg har selv gaaet i Lære hos Nordmændene, baade oppe nordpaa under Færøerne og Island, og nede i Sydishavet, hvor den store norske Fangst for Tiden foregaar, saa jeg kender jo Turen! Men nu arbejdes der med anderledes moderne Redskaber, og Sejlerne er afløst af Dampskibe. Og det giver et helt andet Præg. Men det var jo nogle gæve Gutter, de gamle.

— Hvorledes fanger man en Hval?

— Det sker ved Hjælp af Harpuner, der vejer omkring 150 Pund. Den har ude i Spidsen en Granat, der er forsynet med et Tidsbrændrør, der antændes, idet Harpunen udskydes af Kanonen, der er anbragt i Stævnen af Skibet. Naar saa Harpunen har boret sig ind i Hvalen, eksploderer Granaten, der dræber Dyret. Og saa hiver vi den med Spillet hen til Skibssiden og fortøjer den som et Fartøj, der tages paa Slæb.

— Hvor mange kan De slæbe ad Gangen.

— Med den Fangst, vi driver, plejer vi ikke at tage mere end en, højst to ad Gangen. Naar man faar flere, saa kan man forære dem. Saa blæser man dem op med Luft fra en Trykpumpe, vi har til det Brug, mærker dem med et Flag, man stikker fast i Ryggen paa dem, og forankrer dem paa Stedet, for saa at hente dem senere — hvis Strømmen ikke har taget dem ... De kan godt blive sine 100 Fod og veje 75.000 Kilo.

— Kilo?

— Ja — 75 Tons. Jo, det kan de godt. Det er Blaa-

hvalerne. Men saa er der jo Finnvalerne og andre mindre Arter.

— Hvor mange har De taget i Aar?

— Vi har fanget 34 i Aar.

— Hvorledes udnyttes saa Fangsten,

— Vi slæber den: ind til den nærmeste Boplads, hvor Grønlænderne hjælper os med at flænse dem. Kødet faar saa Grønlænderne til Vinterforraad — Sælerne er jo saa godt som udryddet. Vi tager Spækket med ned, saltet i Tønder. Saadan en Hval kan godt give sine 100 Tønder Spæk. De afkoges saa til Olie paa Grønlandske Handels Fabrik her.

— Hvordan smager Hvalkød?

— Ganske fortræffeligt! En Hvalbøf er skam lige saa lækker som en rigtig engelsk Bøf af rigtigt Oksekød.

— Men lidt grovere?

— Naa — jo, de helt store Dyr er selvfølgelig lidt trævlede. Men det er et gammelt Kreatur jo ogsaa. Jo, Hvalkød er saamænd en god og sund Spise for Mandfolk!

— Hvor længe har De været borte i denne Omgang?

— Vi har ligget deroppe i 8 Maaneder. Det er et friskt Liv — og der er jo smukt deroppe!

Pessimisme.

Ved det store nordiske Rederimøde i Oslo, hvor en Række af Skibsfartens store Mænd i Norden var mødt frem, udtalte Generalkonsul Johan Hansen, at Skibsfarten staar foran et Skridt i Udviklingen, som betyder nye og øgede Vanskeligheder: „Jeg tror kun lidt paa Nyttens af at gennemføre Mindstefragter og Tonnageregulering. Vi skal huske paa, at Skibsfarten er international, og at stadig nye Faktorer dukker op.

Amerika er en voksende Faktor i den internationale Skibsfart. Rusland begynder at opbygge en Handelsflaade. Japan udvider stadig sine Interesser, og de nye Stater anstrenger sig for at skabe nationale Flaader. At samle disse Interesser er selvsagt umuligt. Vor Verden udvides stadig. Vi bliver flere og flere. Samtidig kan vi rigtignok sige, at vi gør Verden mindre, for mindsker Afstandene paa vore Ruter, men Konkurrencen vokser, og vi maa stadig tage nye Faktorer i Betragtning.“



EN HAARD TØRN

Af

NILS TANDRUP

Gud være de Søfolk, der er paa Havet i dette Hundevøj naadig! Saaledes sluttede Skipper Tamp sin Børdbøn, og nu sad han i Familiens Skød og dampede paa sin store Pibe. Han var stor og kraftig, en rigtig Tamp ... saa hans Navn var ikke misvisende. Han havde Grund til at lade sine kraftige Fingre glide veltillfredse gennem det store Skæg, der var blevet stridt af et Menneskelivs Færden paa Havet, thi hans Skude laa velfortøjet nede i den lille Havn efter at have bragt en stor Ladning Sild hjem. Det var nemlig Efteraar, og det baade mærkede og hørte man, thi udenfor pib Stormen om Husets Hjørner og ned gennem Skorstenen, mørkt og koldt var det tilligemed, saa Skipperens Slutning paa Bønnen var ikke mindre passende.

— Efteraarstormen er kommen tidligt i Aar, sagde han og trykkede sig ned i Hynden. Sikken et Held at jeg naaede at komme hjem. — Det er forresten lige et Toddyvejr i Aften, føjede han til og skottede over til Konen.

— Ja, ja, Ejner, du har lige bragt en Ladning hjem, saa du fortjener en lille Opmuntring ... men jeg haaber at du lagde Mærke til at jeg sagde en lille Opmuntring!

— Jo, lille Mor! du ved, at jeg altid hører godt efter hvad du siger, for det er ligegodt dig der kommanderer naar det kommer til Stykket, men synes du ikke jeg kan skænke een lille en til Hans?

Hans var hans gode Ven, en Fisker ligesom han selv, lige saa svær og skægget som ham. De havde trukket Vod sammen næsten hele deres Liv.

— Tak som byder, sagde Hans og nikkede med Hovedet, saa hans Guldøring lynede, hvis det er det Rom vi tog med hjem fra Hamborg, saa siger jeg ikke nej! Den var baade god og billig!

— Ti stille med det, brød Tamp ind, lad os drikke den, og lade som om vi har købt den ved Købmand Lorentz ... og det kan vi forresten ogsaa, for han tog jo en Del af vort Lager da vi kom hjem. Det er en Forretningsmand denne Lorentz! Naa, men jeg er sikker paa, at Mutter gaar ud og sætter Vand paa Fyret!

Konen lagde sit Strikketøj fra sig og sjokkede ud i Køkkenet. Der hentede hun to Glas og gik atter ud for at se til Vandet.

— Har vi ikke noget varmt Vand i den store Gryde, raabte Tamp ud til hende.

— Jo! raabte hun tilbage, men jeg skal ...

Resten af Sætningen blev afbrudt af en kraftig Banken paa Døren og et Hoved, der havde ligesaa meget Skæg, som de to andre tilsammen, viste sig inden for Døren. Se at kom i Olive-

tøjet Folkens. I faar sikkert Brug for det inden ret længe. Der ligger en Bark herude, og det varer sikkert ikke længe inden hun staar!

Saa forsvandt Hovedet igen.

— — — — —

Lidt Nord for den lille By, cirka en halv Times Gang i godt Vejr stod en lille Skare Mænd og Kvinder, og stirrede ud mod et Skib, der forgæves søgte at komme klar af Land. Det blev hugget ned i Bølgerne som var det en Prop. Det kastedes frem og tilbage, op og ned, og fra den ene Side til den anden, saa man skulde tro, at det var umuligt for et Menneske, at holde sig fast derude.

— Døden skubber bag paa hende, sagde en Lille spinkel Mand.

— Han gør Pokker, svarede hans Sidemand, du skal altid være saa poetisk. Hvorfor siger du ikke rent ud hvad du mener: hvad Pokker vil hun her ind efter, naar hun har alle Verdens Have at sejle paa, og saa tilmed i dette Vejr. Enhver Sømand ved jo, at man i Storm skal holde sig saa langt borte fra Land som muligt, og særligt her, hvor alle disse Revler ligger langs Kysten.


— Han har maaske taget Fejl af Fyret, eller hans Kompas kan være skyllet over Bord ... saa vidt jeg kan se har hun mistet sit Styrehus. De har det sikkert ikke morsomt derude!

— Du se, svarede Sidemanden ringeagtende, du har jo glemt dine Brillen hjemme ... saa lad være med at komme med den Slags en anden Gang! Men se, der kommer de allerede med Baaden, det har de ikke været længe om i Dag!

Udbrudet forplantede sig gennem den ventende Skare, og Opmærksomheden vendte sig fra Skibet derude til Redningsbaaden, der var dukket op bag ved en Klit.

Med stort Besvær trak et Par Heste den tunge Baad gennem den sandede Vej. Paa Bukken sad Hans med sin glinsende Guldøring, og blandt de andre gik Skipper Tamp mørk og alvorlig. Det gik langsomt. Tomme efter Tomme nærmede de sig Ulykkesstedet. Det lignede et Ligtog, hvor Slægtninge fører den afdøde til Graven. Alle de sværlømmede Skikkelser gik tungt og alvorligt gennem Sandet, der naaede dem op til Anklén. Hjulene knagede og den hvide Aande stod Hestene ud af Halsen.

Det gribende Syn gjorde Indtryk paa de mange Tilskuere og flere af Kvinderne brød ud i en hysterisk Graad. Ingen fandt paa at trøste dem. Alles Opmærksomhed var vendt paa Baaden. Den paa Land og den, der nu laa og kæmpede mod Søens Favntag, lidt nærmere ved Land end før.



Nu naaede Baaden ned paa det vaade Sand og Hestene rettede sig op. Nu gik det lettere end før ... nu gjorde de holdt. Hestene kørte et Stykke ud i Vandet og Baaden blev sat i. Redningsbaadens Besætning vadede ud i Vandet parat til at gaa i Baader. Deres Øjne var fæstnet paa Skibet derude.

— Det varer ikke længe inden hun staar paa den tredie Revle, sagde Skipper Tamp til Hans.

— Nej, svarede Hans, for hun staar der allerede. Kan du se hvor fast hun staar. Det bliver en haard Tørn!

Ude fra Skibet skubbede en Raket sig til Vejrs og sendte en Regn af Stjerner ud over Himlen ... endnu en steg op derude, og derefter endnu en.

— Ja, tag den med Ro, I der, vi kommer alt hvad vi kan, mumlede en af dem mellem Tænderne idet han satte sig til Rette ved den ene Aare.

Styrmanden havde indtaget sin Plads, og Udkiggen var paa Plads i Forstavnen. Der blev givet Signal og de tolv Aarer sankede sig i Vandet ... Redningsbaaden havde overgivet sig i de fraadende Bølgers Vold.

Inde fra Land fulgte man Redningsbaadens Kamp med Bølgerne. Tre Gange tre store Bølger rullede hen over den. Saa blev det stille i kort Tid, og saa kom atter de tre Gange tre, store, nej, nægtige, og voldsomme. Det var mærkeligt at den lille Baad kunde holde til det. Nu var den forsvundet. Var den gaaet ned? Nej, der dukkede Forstavnen op med Udkiggens brede Skikkelse, ubevægelig som var den naglet fast til Forstavnen.

Første Revle var blevet passeret og man var omtrent naaet ud til den anden. Nu laa Baaden pludselig stille. Inde paa Stranden opstod der straks Diskussion. Vilde de skyde en Raket ud til Havaristen? Nej, hvorfor det. Det gik jo udmærket. Men hvorfor laa den stille? — Den vendte, og Aarene statte straks efter Baaden paa Grund. Den ventende Skare styrtede ned til den. Hvorfor gik I ikke ud? raabte de Redningsbaadens Besætning i Møde, det gik jo godt.

— De vil ikke, mumlede Styrmanden i Skægget, de vil ikke de fejge Fyre, sagde han endnu højere, saa de nærmeststaaende kunde høre det.

— Hvor? spurgte de.

— Hans Tamp og Lorentz, svarede Styrmanden. De er saa store paa det fordi de kan snyde Tolden for et Par Flasker Brændevin, men naar det gælder Menneskeliv, saa skal de nok søge at hytte deres eget Skind. Gud ved hvad de vil her i Redningskorpset. Det er første Gang, at vi her paa Egnen maa staa og se paa at syv — otte Mennesker drukner ligesom Katteskillingen.

— Det er bedre at syv mister Livet end at vi alle mister det, svarede Tamp mut.

Den lille Mand trængte sig frem, og raabte saa det skingrede: Gud holde sin Haand over de stakkels Mennesker derude, der nu maa lade Livet for tre fejge Stympers Skyld!

— Vil du tie, din lille Undermaaler, skreg Hans desperat, du skal ikke staa og skrige op. Du, der ikke en Gang har Kræfter til at løfte Aaren!

— Ska' det kongelige Redningsvæsens Navn virkelig besudles fordi I tre ikke vil øve jeres Gerning, raabte en stor Karl. Kan I se at komme i Baaden med jer, ellers ... Han løftede Armen til Slag. Tamp, der stod nærmest veg tilbage. Han kendt den største Karl fra Næsgaarden.

— Hvorfor gaar du ikke ud, mumlede han.

— Jeg er Bonde, og du er Fisker. Det er din Pligt at redde Mennesker, der ude paa Havet er i Livsfare. Det er saa vidt jeg ved Sømandens uskrevne Lov! Naa hvorfor gaar i ikke, føjede han truende til.

— Nej, svarede de alle med sammenbidte Læber. Nu var det ikke fordi de var bange, men det var Vestjydernes stive Sind, der var kommet op i dem.

— Tænk paa Æren, sagde en anden, kan den ikke drive jer ud? I vil vel ikke have at vi i Morgen skal sige at I var fejge. Det vil gaa ud over jer alle ... og Lorentz vil miste sin Forretning, sagde han ondsksfuldt ... han var selv Købmand i Byen.

De tre stod og skulede, og indsaa at det var nødvendigt for dem at gaa ud. De havde trukket det korteste Straa.

Nu lægger hun sig! raabte en af dem og pegede ud mod Skibet. Se hvor Søen tykker paa hende. Hun synger paa det sidste Vers. Hør, hvor hun giver sig i Leddene.

En kæmpemæssig Braadsø slog hen over Skibet med et Brag, som var det en af de største Kanoner, der blev skudt af.

— Den slog Hul i hende, raabte de i Munden paa hinanden.

— Hurra, raabte en med kraftig Røst. Hun har haft en Olielast med sig. Det redder hende!

— Ja, sagde den lille poetiske Mand, se hvor Søen slikker kærtegnende op ad hende. Det er ligesom en Hund der slikker sin Hvalp, efter at den er kommet til at tage for haardt paa den under Legen.

— I Baaden, raabte de alle, lad os benytte Chancen mens den er der.

Ligesom draget hypnotisk fulgte de tre, Hans, Tamp og Lorentz de andre og tog deres Aarer. Et rungende Hurra lød over Havet, da Redningsbaaden atter for sejge kraftige Tag gled ud mod det forliste Skib. Olielasten havde beroliget Vandet, og i Stedet for den brusende Brænding gled Baaden nu gennem store rolige Dønninger ... Nu var den derude. Nu gik den op paa Siden af Havaristen. Vilde den naa at faa dem alle med. Jo, det lykkedes, og kort Tid efter laa Baaden for anden Gang i Løbet af den skæbnesvangre Nat inde ved Land. Alle de ventende vadede den i Møde. Kom de alle med, raabte de i Munden paa hverandre! De brede alvorlige Skikkelser nikkede alvorligt, saa sprang de ud og stemte Ryggen mod Baaden og skubbede den op paa Vognen.

— Hallo, raabte Baadføreren, tag jer af ham her. Han siger, at der er noget der er gaaet i Stykker inden i ham. Det er sikkert et Par Ribben. Han kan takke sin Gud for at han slap saa billigt. I Løbet af kort Tid kan han atter spule et Dæk. Han skal nok klare den!

Atter satte det mærkelige Tog sig i Bevægelse. Denne Gang snakkende og diskuterende.

Tamp, Hans og Lorentz gik for sig selv, tavse og duknakkede ... De indsaa selv, at det var en daarlig Streg de havde lavet.

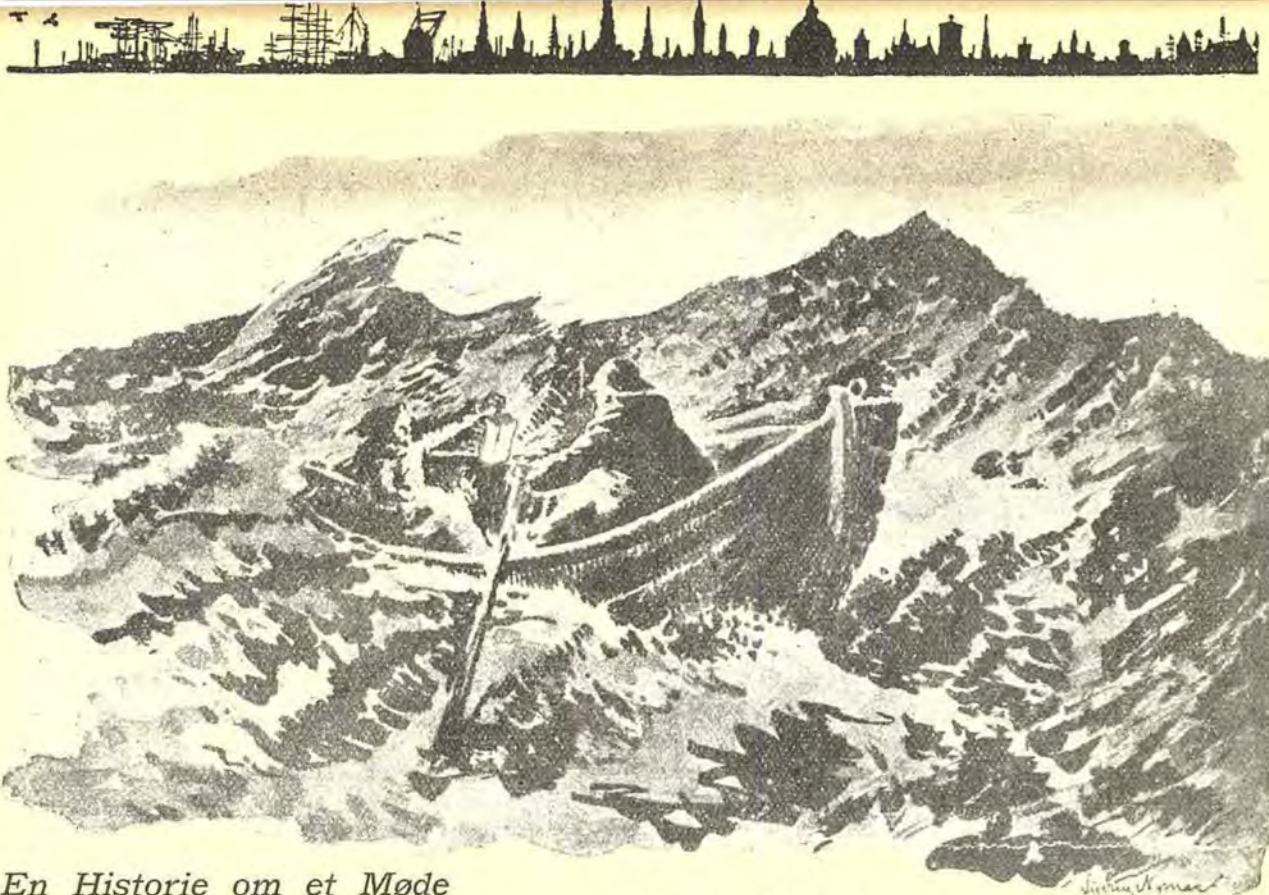
Redningsbaaden var atter sat ind og den stærke Karl forsvandt med Hestene. Fiskerne skiltes. Det samme gjorde Hans, Tamp og Lorentz ... stadigt tavse. Paa Vejen hjem blev Tamp indhentet af Konen.

— Det var en beskidt Streg den, sagde hun, den vil sætte en Plet paa dig og din Kone ... tænkte du paa det, Ejner?

Tamp svarede ikke men gik stadigt lige mørk og tavs. Nu naaede de det lille Hus. Tamp sparkede Døren op. Det er rart at komme hjem, sagde han og gned sig i Hænderne. Sikken et Held, at jeg har min Toddy til gode, lille Mor!

— Nej Ejner, svarede Konen bestemt, det er alligevel intet Toddyvejr i Aften, for nu har du dummet dig ... og jeg er blevet vred.

Tamp svarede ikke ... her var Modstand forgæves, det vidste han af Erfaring. Han rystede paa Hovedet ... og søgte Varmen i sin mørke Alkove.



*En Historie om et Møde
mellem to Livsanskuelser*

Hun holdt en Lygte i Haanden, og han roede.

1000 LITER SPRIT

Af STEN RICHTER

PAA den vestlige Svenskekyst yderst mod Kattegat, ligger et Fyr paa en Odde. Det er Sveriges vestligste Udpost. Formelig fastklamret til Klippen ligger der et Fyrretræshus og nogle Udhuse. Fra Taget paa Fyrvogterhuset gaar der nogle Jernstivere ned i Bjerget. De er fastgjort i selve det haarde Fjeld, og om de end ikke pynter, saa gør de, naar Vestenstormen staar ind, dog deres Gavn ved at holde Huset paa Plads.

Den Odde, der her er Tale om, er en af de mest udsatte i Bohuslæns Skærgaard. Den er fuldstændig blankpoleret af Søj og Vind, og den eneste Smule Jord, som findes paa Odden, er den, som er i Fyrmesterens Kones Urtepotter. Noget man ogsaa lægger Mærke til, er at Skorstenene er forsynet med et Laag, som lægges over, naar Vestenvinden staar ind med sit Skumsprøjt, som ellers gør det umuligt for Konen at holde Ild i Kakkellov og Komfur. — Paa dette øde Sted havde Fyrmesteren og hans Kone levet sammen som gode Kammerater i tredive Aar. De havde oplevet mange Storme og set mange Mennesker gaa under i de fraadende Bølger.

Nu var det Søndag Eftermiddag, og Fyrmesterhustruen sad ved Kakkellovnen med den spindende Kat i Skødet. Fyrmesteren selv sad paa Sofaen ved Køkkenvinduet og snakkede med sin Kone, medens han af og til saa gennem Vinduet ud over Vidderne. Man talte om Datteren, som var Lærerinde i Byen og skulde giftes nu. Ak ja. Det var en Prøvelsens Stund, da hun kom til Verden. Hustruen var kommet i Barnsøj langt tidligere end ventet, og Fyrmesteren maatte begynde at hjælpe til som Jordemoder. Og tilmed rasede der en vældig Vestenstorm, saa at det ikke var til at tænke paa at sætte en Baad

i Vandet. Men det gik dog bedre, end man havde kunnet vente; en sund og stærk Tøs saa Dagens Lys i den lille Stue.

Og nu skulde hun altsaa giftes. Mor rejste sig og gik hen til Garderoben, lukkede Døren op og lod Haanden glide over de Edderdunsdyner, som Pigen skulde have i Bryllups-present. Der var Dun for Tusinde Kroner. Resultatet af Fyrmesterens Samlermani. Han kendte hver eneste Edderfuglerede i Miles Omkreds, og i 30 Aar havde han møjssommeligt samlet sine Dun; en Haandfuld her, og en Haandfuld der. Og saa var det da endelig blevet en Skat, som Pigen sikkert vilde blive meget glad for at faa.

— — —

— Aah ja! vi begynder at blive gamle, Mor.

Mor nikkede tavst santtykkende og strøg med sin arbejdsfurede Haand over Kattens Ryg. Og Søndagsfreden sænkede sig over Stuen. Det boblede lidt i Kaffeledelen paa Ovnen, og en behagelig Duft bredte sig i Rummet. Solen sænkede sig mod Vest og bredte et Blodskær, der spaaede Uvejre, over Himmelen, Fyret blev tændt, Natten kom, og de to gamle gik til Ro. — —

Men de fik ikke Lov til at sove. Der blæste en frygtelig Vestenstorm op, den rev og sled i Huset, som vilde den slynge det over Ende. Men takket være Jernstiverne holdt det.

Fyrmesteren stod op og klædte sig paa. Saa satte han sig paa sin sædvanlige Udkigspost ved Køkkenvinduet. Mor stod ogsaa op og skød Spjældet for Skorstenen. Bagefter satte hun sig ved sin Mands Side.

Da skinnede der et Lys derude. „Hvad kan det være for

noget," sagde Fyrmesteren. „Den fører hvid Lanterne, og sikken en Torsk, han sætter Kursen lige mod Skærene. Det ser ud til at være en lille Baad. — — — Du gode Gud vi maa hjælpe.“

Haand i Haand stred de to gamle sig gennem Stormen ned til deres lille Baad. De gik tavse i den. Ude fra Havet lød Nødskrig. Fyrmesterens Hustru holdt en Lygte i Haanden, medens Fyrmesteren roede Baaden mod det Sted, hvorfra Angstskriget kom.

„Hjælp, Hjælp jeg dør," lød det.

Det var en frygtelig Tur for de to gamle Mennesker. Den kolde Sø slog ind over dem, Bølgerne kastede den lille Baad op og ned, saa de stedse var i Livsfare, men de fortsatte trofast den Kurs, deres Pligt bød dem at følge. Endelig naaede de den druknende, med et mægtigt Tag fik den gamle Fyrmester ham trukket indenbords. Saa gik det tilbage til Oddens Læside. De kom i god Behold i Land og bær med deres sidste Kræfter den udmattede, næsten bevidstløse, drivvaade Mand op til Huset.

Haandbog i Havbrug.

En ung, dygtig Videnskabsmand med livlige Øjne og praktiske Hænder, Ingeniør, cand. polyt. *van Deurs* har i Samarbejde med cand. mag. *Aage J. C. Jensen* og cand. polit. *Albert Larsen* paabegyndt Udgivelsen af en „Haandbog i Havbrug“, hvoraf første Del i disse Dage er udsendt fra Nyt Nordisk Forlag. Det første Bind omhandler Havbrugets Økonomi. Der kommer yderligere to Bind. Det ene vil beskæftige sig med Kendskabet til Havet og Fiskeriet, det andet med Havbrugsindustrierne. Der er saaledes Tale om et stort anlagt, helt moderne Standardværk om Havbruget.

Det var paa Tide, at det kom. Hidtil har vi ikke haft noget samlet inden for Haverhvervs-Området. Vi har vor egen kostbart fremstillede Fiskeriberetning, men den er en underlig livløs Ting og giver jo kun Besked om vort eget. Anderledes med *van Deurs-Jansen-Larsens* Bog. Den giver en bekvem Erstatning for den store, uklare og utilgængelige statistiske Litteratur, idet Materialet er ordnet paa en let forstaaelig Maade, der muliggør praktisk Anvendelse. Overalt, paa hvert Blad og i hver Statistik, møder man kort, klar Saglighed. Alt overflødig er taget bort. Forfatterne har fordøjet Stoffet, før de begyndte at skrive, og saaledes skal det være i vore Dage, hvor vi faar mindre og mindre Tid til Læsning, fordi der er saa meget, der skal læses.

Esbjerg Havn.

Havneraadet i Esbjerg har indstillet til Ministeriet at afgive Bevilling i Aar ogsaa til Fiskerihavnen foruden den paa-tænkte Udvidelse af Statens Bedding. Denne Udvidelse vil sige, at der paa den projekterede nye Sliik kan optages selv de store Trawlere og Skonnerter indtil 350 Br. Tons, hvilket vil faa afgørende Betydning, hvis det ny Trawlfiskeri oprettes med Esbjerg som Basis. Udvidelsen vil staa paa i et Aar.

Fyrmesterkonen hældte en Kop skoldende varm Kaffe op til Manden, der laa ligbleg paa Bænken ved Ovnen.

Fyrmesteren tog hans vaade Tøj af, svøbte ham ind i tørre Tæpper og gav ham Kaffe at drikke. Endelig begyndte Blodet atter at cirkulere i den forkomne Mands Aarer. Hans Kinder begyndte at blive røde.

„Hvor er min Kamerat?“ spurgte han.

„Gud forbarne sig. Var I to i Baaden. Saa er han druknet. Hvordan gik det til?“

„Vi var ude med „Stormfuglen“, vores Motorbaad, — i Forretninger. Og saa gik vi paa Skærene.“

„I var ude paa Spritsmugleri?“

„Ja.“ Den unge Mand snøftede og brast i Graad.

„Saa, saa. Deres Kammerat er i Guds Haand, husk det. Gud er barmhjertig.“

„Men,“ snøftede den Reddede.

„Men! de 1000 Liter Sprit, hvor er de?“

Da rejste Fyrmesteren sig, slog Næven i Bordet og udstødte det ene Ord: „Sjover!“

Vikings Forsider.

„Vikingen“s Forsider faar Ros mange Steder fra. Paa „Vikingen“s Julenummer, der blev udsolgt i Løbet af faa Dage, havde Maleren V. Qvistorff malet et Vinterbillede af Livet ved Havnen, og paa Forsiden af vort Januar-Nummer har „Vikingen“ atter den Glæde at præsentere vore Læsere for denne Kunstners ypperlige Produktion. Hr. Qvistorff, der har udstillet paa Charlottenborg og i Paris, har en særlig Forkærlighed for Søen og dens Betvingere. Han er en af vore ypperste Marinemalere herhjemme, der paa „Vikingen“s indtrængende Opfordring nu træder frem for Offentligheden. Forhaabentlig vil en lang Række skønne Billeder fra hele Havnen og forskellige Egne af Kloden blive foreviget for „Vikingen“s Læsere i det nye Aar.



Lubbock og Spurlings pragtfulde Værk „Sails“, Udg. II. (omh. de gamle Clippere) har kostet 65 Kr., samt et antikt Kompas fra 1760 (haandmalet) sælges for højeste Bud. Billet mrkt. „Sails“ modtager „Vikingen“s Ekspedition.



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

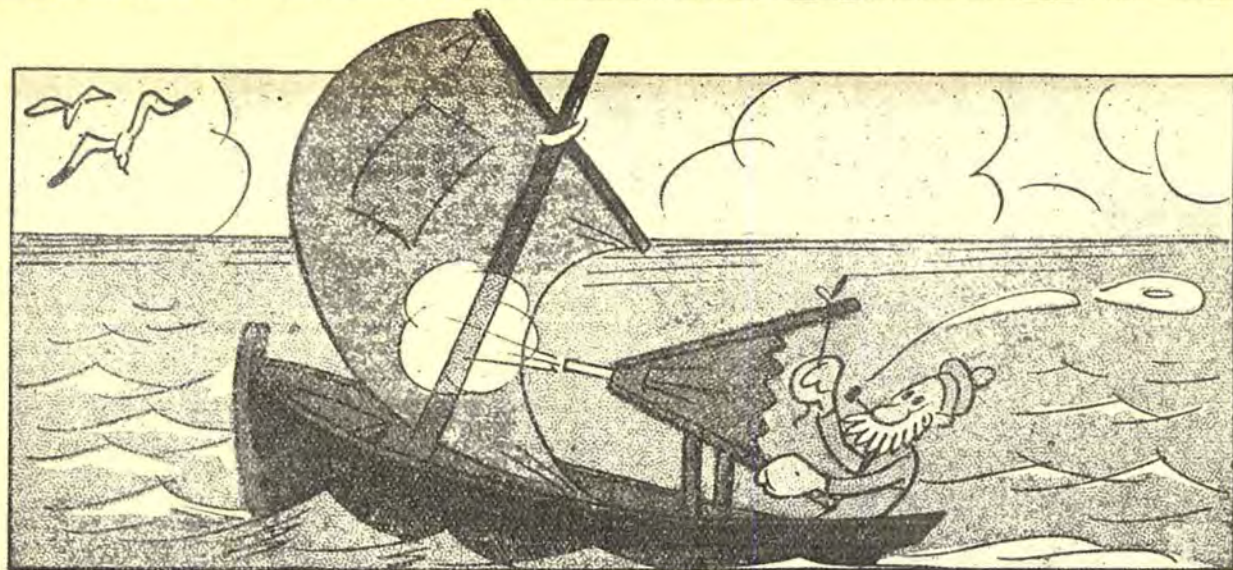
Ren Burley

Fri for Virginia

Eneimport: LAURITS STERLING - Telf. Centr. 724



Sliced



Ny praktisk Opfindelse. Patenteret af gamle Mikkel Muk.

*Vikingen ønsker sine trofaste
Læsere et glædeligt Nytaar.*

Fuld Kraft frem!

„Vikingen“ bragte i sit Julenummer en Anmeldelse af Debutbogen „Fuld Kraft frem.“ Vi kan nu oplyse, at den er blevet til ved et Samarbejde mellem Maskinmester Aage I. Chr. Pedersen og hans Ven Arnold Ringsted (deraf Pseudonymet Aage Arnold).

Overalt er Bogen modtaget med fuldt Homnør, og vi kan fortælle, at en Fortsættelse følger til Efteraaret — fuldt saa interessant og virkelighedstro som „Fuld Kraft frem“.

„Vikingen“s Læsere vil huske Aage I. Chr. Pedersen fra „Stemninger fra Havet“ og „Lodsen fortæller“ — ligesom Ringsted da ogsaa er kendt af vore Læsere.

Maskinmester K. A. Rasmussen, Formanden for Maskinmestrenes Forening, skriver:

„Det frenhæves ofte, at vor Tids Ungdom er uden Energi og uden Maal, og det maa vel ogsaa erkendes, at en stor Del af Nutidens Ungdom tilsyneladende befinder sig bedst under en træt Udfoldelse af leddeløse, krybende Bevægelser paa et Dansegulv efter mere eller mindre aandsforladte Jazzschlagere. Dette skyldes sikkert ofte Mangler ved de unges Optrædelse. I Virkeligheden er vor Tids Ungdom sikkert i Besiddelse af Energi og Virkelyst, naar blot de indgives den rette Forstaaelse af Livets virkelige Værdier, og de vejledes i den rigtige Retning. „Fuld Kraft frem“ er et vægtigt Bidrag hertil. I Bogen skildrer Forfatteren i en lettilgængelig og færgslende Form en ung energisk Mands Oplevelser — hvorledes han gennem store Vanskeligheder og Modgang efterhaanden udvikler sig til at blive *en Mand*, et selvstændigt Væsen med Forstaaelse af Pligt og Ansvar. Bogen bør læses af alle unge Mænd og Kvinder, og har ogsaa ved sin Skildring af Livet i Værkstederne paa Landets største Skibsværft, Livet om Bord paa Fyrplads og i Maskinrum i et Handelsskib Bud til enhver, der ikke direkte eller paa anden Maade har Kendskab til disse Omraader. Den søfarende Mand og enhver, der har været søfarende, vil med Interesse nikke genkendende til mange, saavel fornøjelige som alvorlige Episoder i den søfarende Mands begivenhedsrige Tilværelse.“

En Sømands-Ø.

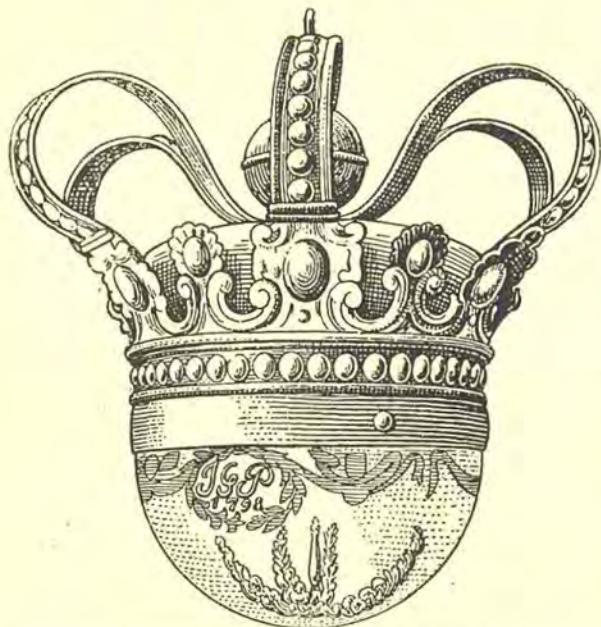
Paa den lille Ø Nyord ved Møen kommer enhver konfirmeret Dreng uden Undtagelse til Søjs! De halvthundrede Familier, der bor paa Øen, har 6 Skibe, 10 Baade og 27 Joller.



Dykkerens Kone har faaet Lov til at krybe i Fatters Dragt. Hendes første Tanke er at pudre sig og se sig i Spejlet, hvor køn hun er.

Et anset, gammelt Firma

Kompasmagerfirmaet Iver C. Weilbach. 1755—1930.



Kronekompass, fremstillet af Firmaet Iver C. Weilbach & Co.'s Grundlægger, Kompasmager Iver J. Borger omkring Aar 1760. Det anvendtes som Sladrekompas bl. a. i Chefskahytten paa de gamle Ostindiefarere. Der findes endnu tre af disse Sladrekompasser, et i Skipperforeningens Medesal, et paa Kronborgmuseet og et i Firmaet Weilbachs Besiddelse.

Kompasmagerfirmaet Iver C. Weilbach fejrede nylig sit 175 Aars Jubilæum, idet Forretningens Grundlægger, Sejl- Flag- og Kompasmager Iver Jensen Borger etablerede sig i København i Aaret 1755, i Kong Frederik V's niende Regeringsaar, Aaret efter Holbergs Dyd.

Det var en Tid, da dansk Skibsfart blomstrede, men en Tid, da man brugte hollandske Kompasser. Dog varede det ikke længe, før man forlangte danske Kompasser, og fra den Tid stammede de smukke Kompasser med det dansk-norske Rigsvaaben, som brugtes i Orlogsskibene og Ostindiefarerne.

I 1799 overtoges Forretningen af Johan Phillip Weilbach, der interesserede sig for Forbedringer af Skibskompasser, og som gav sit Bidrag til Løsning af Længde-Spørgsmaalet ved at fremstille et Apparat til Bestemmelse af Magnetnaalens Misvisning. I 1839 overtoges Forretningen af hans Søn, og i 1887 deltes Forretningen i Sejl- og Flagmageriet, der nu bor i Niels Juelsgade, og i den Kompas- og Instrumentforretning, der endnu har Lokaler i Amaliegade 30.

I 1908 optoges afdøde Kaptajn Knud Prahll i Firmaet, i 1916 Kaptajn Carl V. Sølvér og i 1928 Kaptajn Anker Sværter, saaledes at Sølvér og Sværter nu er Indehavere.

Gennem Tiderne har Fremstilling af Kompasser været Hovedformalet, og Firmaet har altid fremstillet det mest fuldkomne paa dette Omraade, i de senere Aar er der lagt Vægt paa Kompasser til Motorskibe, hvor Rystelserne er an-

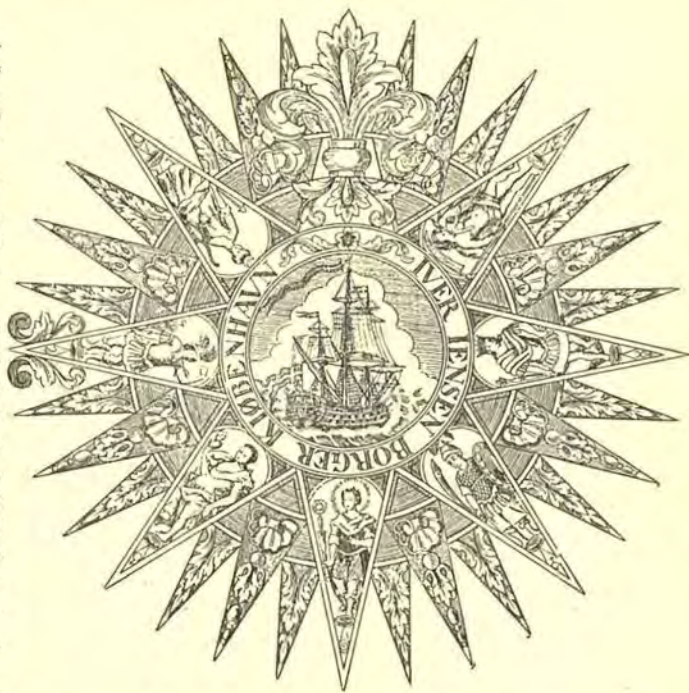
derledes end i Sejlere og Dampskibe, og Firmaets Kompasser bruges nu i talrige baade danske og udenlandske Motorskibe.

Desuden fabrikeres alle Slags nautiske Instrumenter, Sekstantér, Loddemaskiner, Ekkolodapparater, Cyroskipkompasser etc.

De to nuværende Ledere af Forretningen har under deres praktiske Uddannelse til Søs erhvervet sig et indgaaende Kendskab til, hvorledes Instrumenter skal være. Som Forretningens Grundlægger betjente de gamle Ostindiefarere, er det nu Motorskibe, der forsynes med det mest moderne Materiel, der kan fremstilles baade her og i Udlandet, hvori Firmaet har Navn blandt de bedste i Verden.

Sammenligner man et Kompas lavet af Forretningens Grundlægger med et moderne „Viking“ Kompas, er Forskellen lige saa stor som mellem en af de gamle Ostindiefarere og et af Nutidens Motorskibe. Men Forretningens Formaal har til alle Tider været det samme, nemlig at forsøge at fremstille de mest fuldkomne Instrumenter til Navigering.

I 175 Aar har Firmaet hævdet sig, og med de nuværende Ledere, Kaptajn Sølvér og Kaptajn Sværter, staar Firmaet højt anskrevet i Søfartskredse.



Kompassrose til Kronekompasset. Øststregen er særlig dekoreret, en Reminiscens fra Middelalderens Kompasser, hvor denne Streg, der i Middelhavet peger mod det hellige Land, var tegnet som et Kors. Stregene NØ, Ø, SØ, S, SV, V og NV danner det hellige Syvtals fra Kaldæernes Astronomi; dette fremkom ved Navnene paa følgende Himmelløgere: Solen, Maanen og de da kendte 5 Planeter (Mars, Merkur, Venus, Jupiter og Saturn), de samme Navne, som findes i vor Uges syv Dage.

I næste Nr. begynder en fortsat, spændende Sø-Roman om en moderne Søens Riddersmand ... en enestaaende fængslende Historie. Illustreret.

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 Fiskefartøjs ejere 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.

Nu kommer Kæmpedamperen. Skibet bliver saa langt som Nyhavns hele Længde.

Efter at man har faaet Meddelelse om, at der i Southampton vil blive bygget en ny stor Tørdok, der skal være færdig i Oktober 1933, har Cunard Line nu underskrevet Kontrakten med John Browns Værft om Bygning af en ny Liner. Samme Dag begyndte man paa Værftet at lægge de første Kølplader.

Maskineriet i den nye Damper skal bestaa af fire Sæt Parson-Turbiner, og Dampen skal faas fra Yarrow Vandrørskedler.

Da Overenskomsten mellem Regeringen og Cunard Line om Forsikringen af den nye Mammut-Liner blev behandlet i Parlamentet, oplyste Board of Trades Parlamentssekretær, Mr. W. Smith, at Skibet bliver 1018 Fod langt og paa 73,000 Br. Tons. Skibet bliver da omtrent saa langt som Nyhavns hele Længde.

Bygningen af Skibet ventes at tage ca. 3½ Aar, og der skal direkte anvendes 3000 Mand, foruden de Folk, der faar Beskæftigelse paa anden Maade, paa Værksteder etc., og Prisen bliver 4½ a 5 Millioner Pund Sterling.

Den nye Cunarder bliver større end ethvert andet Skib i Verden — 13,000 Tons større end „Leviathan“, der er beregnet større end „Majestic“, medens „Majestic“ er lidt længere; men der bliver stor Forskel paa „Majestic“s og det nye Skibs 1018 Fod. — Naar Kæmpeskibet bliver færdigt, kan der komme til at staa en Kamp om Atlantens blaa Baand. „Bremen“ og „Europa“ har løbet 30 Knob over korte Strækninger, men man véd ikke, om de kan holde denne høje Fart i længere Tid. Da det nye Skib bygges for at genvinde Storbritanniens Prestige paa Skibsfartens Omraade, kan man vel gaa ud fra, at det skal løbe over 30 Knob.

De to største Skibe for Tiden er White Stars Lineren „Majestic“ og United States Liner „Leviathan“, der begge er bygget i Tyskland. Det første maaler 915.1×100.1×58.2 Fod og er paa 56,621 Br. Tons. „Leviathan“s Dimensioner er 907.6×100.3×58.2 Fod, men Tonnagen, der er udregnet paa en anden Maade end for „Majestic“s Vedkommende, er 59,957 Br. Tons. De to nye Norddeutscher Lloyds Linere „Europa“ og „Bremen“ er bredere end baade „Majestic“ og „Leviathan“, idet de maaler: „Bremen“ 898.7×101.9×48.2 Fod og 56,656 Br. Tons og „Europa“ 890.2×102.1×48 Fod og 47,746 Br. Tons.

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.

Det danske Havfiskeri-Selskab kommer!

Der synes nu at være al Udsigt til, at det vil blive til Alvor med Planen om Dannelsen af et stort dansk Havfiskeriselskab med den Opgave at drive Fiskeri i de grønlandske Farvande. Planerne er i disse Dage ved at blive viklet ud af Svøbet, og alt tyder paa, at det danske Havfiskeriselskab inden længe vil være en Kendsgerning, selv om der endnu ikke er truffet Bestemmelse om alle Enkeltheder.

De, der staa bag Planerne og arbejder for at faa dem ført ud i Livet, er først og fremmest Overretssagfører *Ahlefeldt-Laurvig*, Kaptajn *Ejnar Mikkelsen* og Førstelærer *Jens Damsgaard*, Klim, men det vides ogsaa, at Bjergningsentreprenør *Claus Sørensen*, Esbjerg, og flere andre Esbjerg-Folk arbejder med Planer af lignende Karakter. Saa vidt vi forstaaer, er der imidlertid Udsigt til, at der vil blive etableret en Samvirken, saaledes at Kræfterne ikke splittes, men derimod koncentrereres med den Opgave at skabe et stort dansk Havfiskeriselskab i Stedet for to smaa.

Hensigten med det hele er nemlig, at der nu skal foretages et virkeligt Fremstød, for at ogsaa Danmark kan faa Del i de store Rigdomme, som andre Nationer hvert Aar henter hjem fra de fiskerige grønlandske Farvande. Selskabet skal være dansk, og det er derfor naturligt, at man søger at basere det paa *Andelsprincipet*.

I Kamp mod Isskruninger.

Naar Vinteren lægger sin kolde Haand over Vandene, og Havene fryser til, volder Isen mange Kvaler for Skibsfarten, og Isvanskeligheder kan foraarsage store økonomiske Tab. Naar St. Lawrencefloden, der fører Niagaras vældige Vandmasser ud i Atlanterhavet, fryser, og Skibene ikke kan gaa op til Montreal, tabes der rundt regnet 1 Millioner \$ om Ugen, og Ismasserne foraarsager desuden ofte store Oversvømmelser. For at hjælpe paa disse Vanskeligheder har man maattet ty til Hjælp fra videnskabelige Specialister, og der er derfor nu fremstaaet en ny Slags Ingeniører, Isingeniører, der arbejder med en Mængde forskellige Kemikalier, særlig Kalciumklorid, som smelter Isen omkring Skibene.



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.

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-ADR. DANSKFRANSK

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

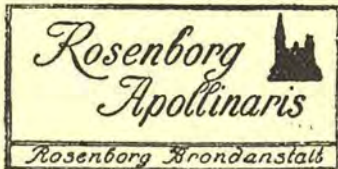
Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningssagenter for d'Herrer Helmsing og Grimm, Riga, Libau, Windau

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, Aærsøskøbing*



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

Tænk først paa Familien!

Og tænk paa den Dag,
da du ikke er mere!

10.000 Kroner

kan dine Efterlædte 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
mellem 12 1 cg 6-7

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. aarligt!

Udlændinge i svenske Skibe.

Paa Grund af den store svenske Arbejdsløshed indenfor den svenske Skibsfart er der foretaget en Undersøgelse af Besætningernes Nationalitet, og det viser sig, at der i de svenske Skibe er 1417 Udlændinge, som fordeler sig paa følgende Nationaliteter:

Nørdmænd 454
Danske 286

Finner 167
Tyskere 145
Engelskmænd 77
Russere 23
Øvrige hvide Nationer 211
Andre Racer 54

Det vil sikkert forundre, at der er saa mange danske Søfolk i svenske Skibe, som Tilfældet er.

VIKINGEN

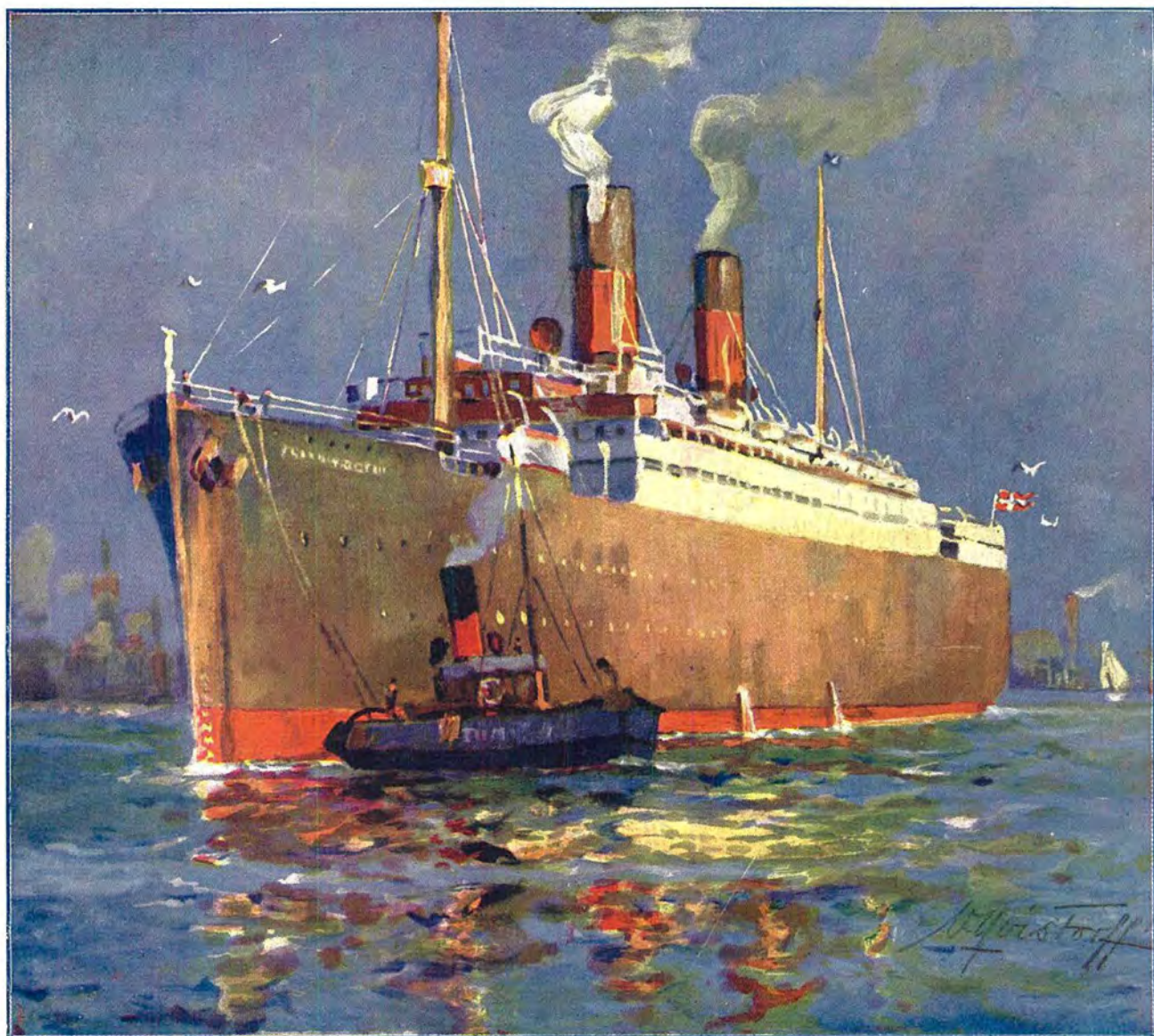
HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen,

MARITIMT-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Partier og The International Seafarers Federation

„Frederik VIII“



Stemninger fra Havnen

Malet af Marinemaler V. Qvistorff
(specielt til Vikingen)

FEBR. 1931 36 Sider

50 Øre 8. AARG. No. 2



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

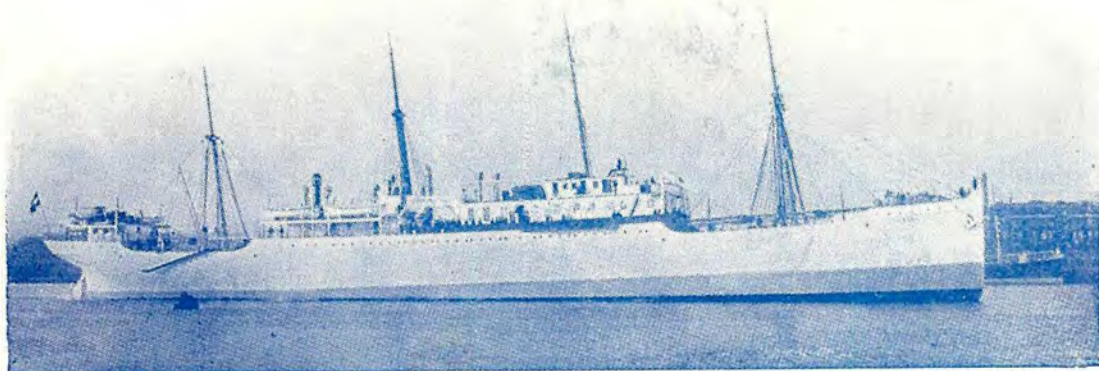
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

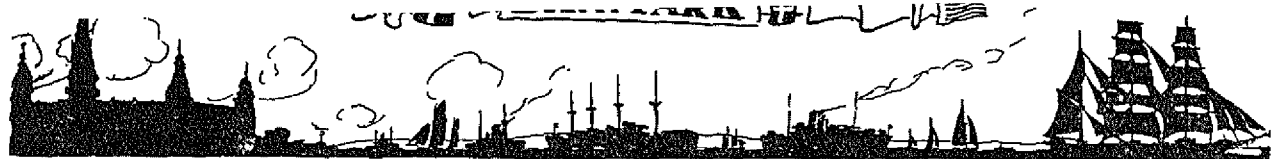
Egne Agenturer:

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 * KØBENHAVN K. * TELEFON 9822

Danmark som Pioner i Handelsskibsfarten

FRA den allertidligste Tid har Danskerne været en søfarende Nation. og Skibsfarten er endnu et af Danskernes Hovederhverv. Landets Historie viser ogsaa, at gode Tider for Skibsfarten var ensbetydende med gode Tider for Landet. Den danske Handelsflaade bestaar af over 2000 Skibe med en samlet Brutto Register Tonnage af ca. 1,100,000 Tons og en Lasteevne af ca. 1,500,000 d. w., og af denne Tonnage er ca. 65 pCt. Dampskibe, mens Motorskibene udgør 32 pCt. og Sejlskibene 3 pCt.

I Forhold til Indbyggerantallet (ca. 325 Brutto Register Tons per 1000 Indbyggere) ejer Danmark den trediestørste Handelsflaade i Verden, kun Norge og Storbritannien har en større. Og det er kun naturligt, at Danmark, hvor Ocean-Motorskibenes Vugge stod, ejer en forholdsvis større Flaade af Motorskibe end noget andet Land. Et lille Land som Danmark er imidlertid ikke i Stand til at beskæftige en saa stor Handelsflaade i Hjemmemarkedet, og som Følge heraf er 60 pCt. af Flaaden beskæftiget i udenrigsk Trampfart.

Bortset fra *Det Østasiatiske Kompagni*, der er et Handelskompagni, som ejer en stor Flaade af store Motorskibe, der hovedsagelig benyttes til Kompagniets eget Behov, drives al dansk Rederivirksomhed af specielle Rederiselskaber. Der er i alt over 100 af saadanne Dampskibs- eller Motorskibsselskaber med en samlet Aktiekapital af ca. 14,000,000 Kroner. Det største og ældste danske Rederiforetagende er *Det Forenede Dampskibsselskab A/S*, grundlagt i 1866 af *C. F. Tietgen*, en af de mest fremragende Mænd i Handelslivet i Danmark i det 19. Aarhundrede.

Det Forenede Dampskibsselskabs Flaade bestaar af 118 Dampere og Motorskibe med en samlet Brutto Register Tonnage af 220,000 Tons, og Selskabets Skibe med det brede, røde Baand om Skorstenen og Kontorflaget med det hvide Maltheserkors i den blaa Bund er velkendte og respekterede over hele Verden. Ikke mindre end 19 pCt. af Selskabets Flaade anvendes til Udvæksling af Varer mellem Danmark og Storbritannien, alene af Landbrugsprodukter besørger Selskabet aarlig ca. 500,000 Tons til britiske Østkysthavne.

Endvidere opretholder *Det Forenede Dampskibsselskab* Søforbindelse mellem de forskellige Dele af Danmark, og det opretholder regulære Ruter mellem Danmark og Havne i Belgien, Frankrig, England, Tyskland og De Forenede Stater m. fl. Af disse Ruter skal særlig omtales den kgl. danske Postrute mellem Esbjerg og Harwich med Afgang i begge Retninger hver Dag undtagen om Søndagen. Dette er den hurtigste og bekvemmeste Forbindelse mellem Danmark og Storbritannien. For Øjeblikket betjenes denne Rute af tre Motorskibe: „*Jylland*“, „*Parkeston*“ og „*Esbjerg*“ samt af S/S „*A. P. Bernstorff*“. For nogle Aar siden aabnede Selskabet *Dansk Turistbureau* i Londen paa Haymarket 33.

Det næststørste Rederiforetagende i Danmark er *Det Østasiatiske Kompagni*, hvis Flaade bestaar af 22 store Motorskibe med en Brutto Register Tonnage af ca. 140,000.

Det var *Det Østasiatiske Kompagni*, som ved at bestille det første Ocean-Dieselmotorskib M/S „*Selandia*“ hos *Burmeister & Wain* i København gav Im-



Direktor E. Maaegaard,
Dansk Dampskibsrederiforening, har velvilligt overladt »Vikingen« denne interessante Oversigts-Artikel, der ligesom Direktør Overgaard's i vort forrige Nummer, samtidig er bleven offentliggjort paa Engelsk i det ledende finansielle britiske Dagblad »Financial News« i et specielt Danmarks-Nummer.

pulsen til den enorme Fremgang, som Motorskibene har haft i de senere Aar.

Foruden at være et Rederiforetagende er *Østasiatisk Kompagni* ogsaa det største Handels- og Holdingkompagni i Danmark. Kompagniet begyndte sine Operationer i Bangkok, hvor det stadig har sin vigtigste Filial, men det har nu Filialer og Agenturer i alle Dele af Verden. Foruden Farten paa det fjerne Østen oprettholdes regulære Ruter til Vestindien, Sydafrika, Australien og Amerikas Pacifickyst, og Kompagniet har for en Del været medvirkende til at gøre Danmarks Navn kendt og respekteret som et Land, der er i Besiddelse af Forudseenhed og Initiativ.

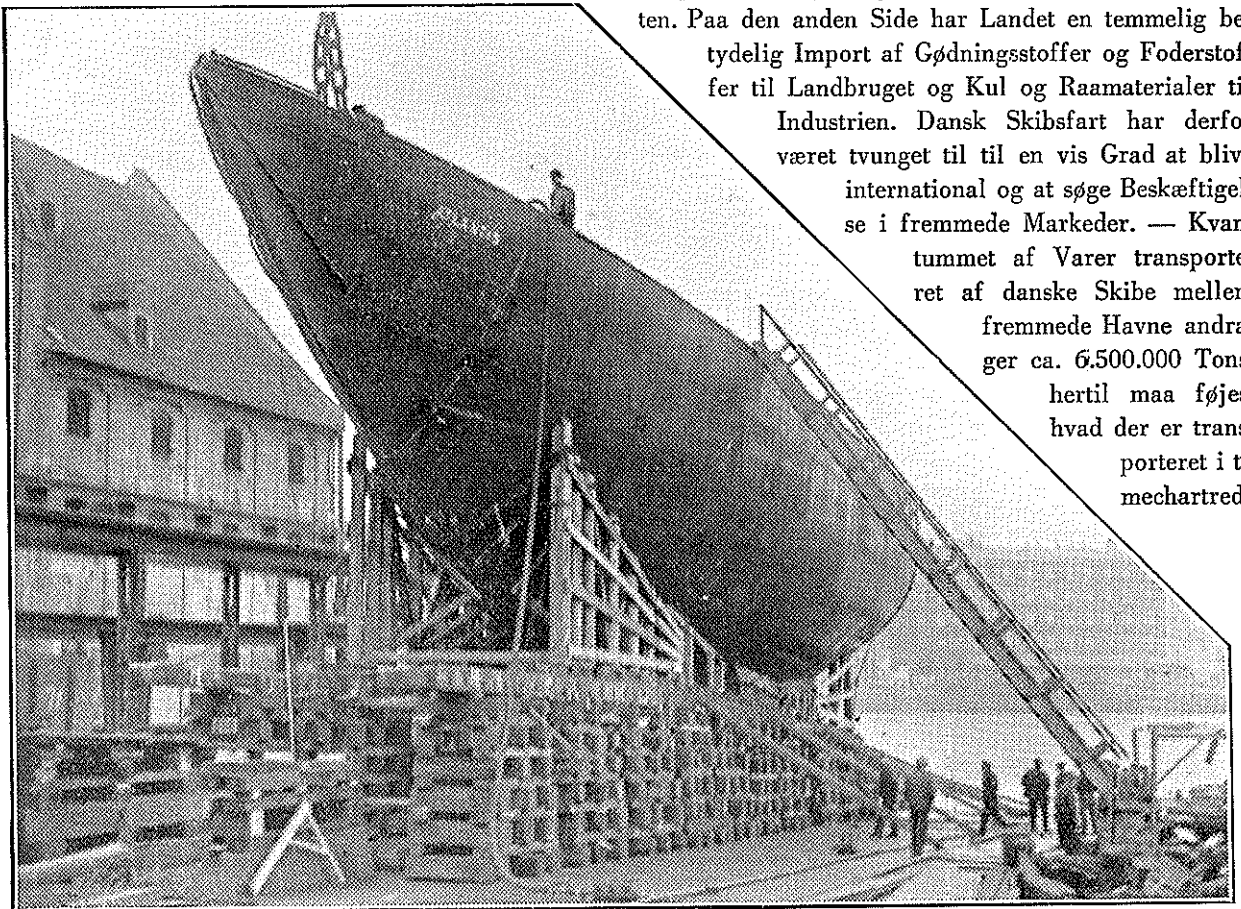
Forfjorrige Aar har Kompagniet givet en nyt og vigtigt Bidrag til Skibsbygningsindustrien ved at overdrage Burmeister & Wain Bygningen af M/S „*Amerika*“, det første Motorskib i Verden med en dobbeltvirkende totakts Dieselmotor. Dette Skib har ligesom „*Selandia*“ i sin Tid vakt megen Opmærksomhed i alle interesserede Kredse og har vist sig at være en Sukces.

Bl. andre vigtige Rederivirksomheder i Danmark kan nævnes *A. P. Møller & Co.*, som har en Skibsflaade med en samlet Tonnage af 100.000 Brutto Register Tons. En betydelig Del af Flaaden bestaar af

Tankskibe, bygget paa Firmaets eget Værft i Odense. Derefter kommer *C. K. Hansen* (ca. 70.000 Brutto Register Tons), Dampskibsselskabet *Orient* (45.000) og *J. Lauritzen, Marius H. Nielsen & Søn* og Dampskibsselskabet *Torm* hver med en Tonnage paa ca. 35.000.

Personalet, der beskæftiges i de danske Skibe, rekruteres fra alle Klasser af Befolkningen og fra alle Dele af Landet. Dette er naturligt for et Land, der forholdsvis har en saa udstrakt Kyststrækning. Fra Barndommen opvokset nær ved Sund, Bælt og Fjord er Danskerne blevet fortrolige med Havet og Arbejdet paa Havet, og disse medfødte Sømandskvalifikationer i Forbindelse med den glimrende Uddannelse i Sømandskab, som kræves af danske Sømænd, er Skyld i det Ry, de nyder. Danske Sømænd er ogsaa blandt dem, der har de bedste Arbejdsbetingelser og Hyrer i Verden.

Men tiltrods for den forholdsvis udstrakte Kyststrækning og den lette Adgang til Havet er Betingelserne for Udvikling af et stort, nationalt Skibserhverv i Danmark ikke de bedste. Bortset fra Landbrugsprodukterne, som ganske vist er af stor Værd — dog ikke af større Omfang, end at de kan transporteres med forholdsvis smaa Skibe — har Danmark ingen Eksport af Betydning, der egner sig for Søtransporten. Paa den anden Side har Landet en temmelig betydelig Import af Gødningsstoffer og Foderstoffer til Landbruget og Kul og Raamaterialer til Industrien. Dansk Skibsfart har derfor været tvunget til til en vis Grad at blive international og at søge Beskæftigelse i fremmede Markeder. — Kvantummet af Varer transporteret af danske Skibe mellem fremmede Havne andrager ca. 6.500.000 Tons, hertil maa føjes, hvad der er transporteret i ti-mechartrede



Det er ikke altid B. & W. bygger store Skibe. Den lille Yacht »Atlantis«, der staar paa Beddingen oven over disse Linier, er kun 105 Fod lang. Og alligevel er den bygget til et Oceanografisk Institut i Amerika. Det er en smuk Kompliment til B. & W.s Anseelse.

Skibe, hvorover der ikke foreligger nogen Details. Hvis dette efter et omtrentligt Skøn kan ansættes til 1.000.000, transporteres altsaa aarlig ca. 7½ Millioner Tons af danske Skibe mellem fremmede Havne. Bruttofragten, der indsejles af danske Skibe i Fart paa fremmede Lande sammen med Timecharterfragterne omsat i Bruttofragt beløber sig til ca. 200 Mill. Kroner aarlig, fordelt med ca. 70 pCt. paa Farten mellem fremmede Havne, ca. 20 pCt. paa Farten til Danmark og ca. 10 pCt. paa Farten fra Danmark.

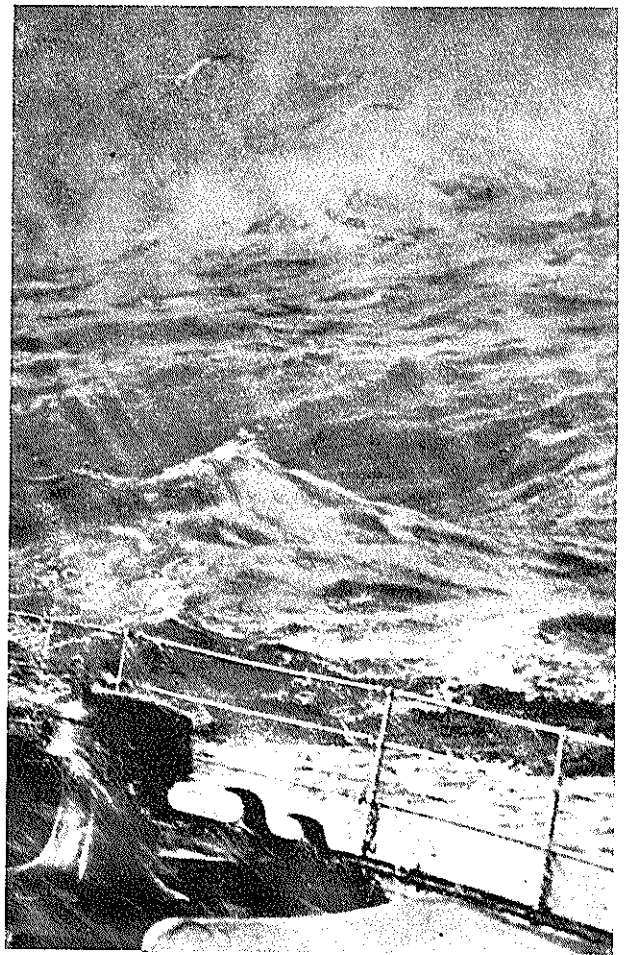
Bruttofragten, der indsejles af Sejlskibe, beløber sig kun til ca. 4 pCt., og af Totalbruttofragten indsejler den Tonnage, der er beskæftiget i det aabne Marked, ca. 50 pCt., Rutefarten 40 pCt. og Timechartertonnagen ca. 10 pCt. I Transporten af Ladninger fra og til Danmark udgør Ruteskibenes Andel mere end det dobbelte af Trampskibenes, mens det i Fragtfarten mellem fremmede Havne er Trampskibene, der kan figurere med langt de største Tal. Af Bruttofragten, der indsejles mellem Danmark og Udlandet, stammer største Parten fra Farten fra England (hovedsagelig Kul i Trampbaade), Farten til England (Landbrugsprodukter med Ruteskibe), og Farten fra Øst- og Sydkysten af Nordamerika. Amerikafarten besørger hovedsagelig af Rutebaade, som foruden Stykgods transporterer temmelig betydelige Mængder af Korn og Foderstoffer.

I Farten mellem Udlandet indsejles en aarlig Fragtindkomst af mellem 140—150.000.000 Kroner i følgende Forhold: 30 pCt. i Rutefarten, 60 pCt. i Trampfarten og 10 pCt. af Timechartertonnage. I Rutefarten fordeles Bruttofragten som følger: i Fart mellem europæiske Havne (Danmark ikke iberegnet) ca. 6.000.000 og i Fart fra andre Dele af Verden ca. 16.000.000. Fra Farten til andre Verdensdele ca. 17 Millioner Kroner fra Europa og ca. 1 Million Kroner i Fart fra andre Verdensdele. — Heraf fremgaar det, at Indtægten af Farten fra Europa udefter kun er lidt højere end for den modsatte Retning.

Imidlertid besørger de samme Skibe paa den samme Rejse oversøisk Rutetrafik fra og til Danmark, og her er Stillingen en helt anden. I Rutefart til fremmede Verdensdele fra Danmark indsejles kun ca. 2 Millioner Kroner imod ca. 17 Millioner Kroner i den modsatte Retning. Det er hovedsagelig i Farten fra Amerika, at Fragterne udefter svigter, og i denne Fart faar de danske Ruteskibe forholdsvis meget mindre Last fra andre europæiske Havne end for Farten paa Østen.

I Trampfarten mellem fremmede Havne indtjenes to Trediedele eller ca. 60 Millioner Kroner i den nord-europæiske Fart.

I Farten mellem Europa og andre Verdensdele indsejles der i Fragt udefter ca. 5 Millioner Kroner og ca. 14 Millioner Kroner i Farten hjemefter, da Trampskibene i en større Maalestok end Rutebaadene maa




gaa ud i Ballast for at opnaa Last fra oversøiske Lande.

Timecharterfarten, som paa Grund af de usikre Fragtforhold er blevet betydelig forøget i de sidste Aar, opererer hovedsagelig i interamerikansk Fart eller i Det Stille Hav, man maa regne med, at ca. 75 danske Skibe, hovedsagelig paa ca. 1000—3000 Brutto Register Tons aarlig er beskæftiget i denne Fart. Timechartrets Varighed svinger mellem en Maaned og et Aar, dog hænder det ogsaa, at danske Skibe sluttet for flere Aar.

Sammen med Skibsfarten i andre Dele af Verden lider dansk Skibsfart for Øjeblikket under den utilfredsstillende Situation paa Fragtmarkedet. Men der er enhver Grund til at haabe, at det danske Skibserhverv med forudseende og dygtige Redere, paalidelige og veløvede Søfolk og en moderne og godt udrustet Flaade til Trods for de herskende ugunstige Tilstande vil være i Stand til med Held at opretholde de Traditioner, som Danmark med Rette er stolt af.

J. M. J. Paul



En Havets Vagabond

Af Trolli Jørn

En Fortælling om Havets Frihed og om en Mand, der dræbte det kæreste, han ejede

JACK stod paa den brede Terrasse, der omgiver Sidneys berømte Park, Domain, og stirrede tværs over Havnens Vand. Han var omgivet af friske, smukke Blomsterbede, hvis livlige Farver dannede en stærk Kontrast til hans eget uordentlige, snavsede og uoplejede Ydre. Hans Blik var stift heftet paa Havnen, hvor en Skonnert med hvide Sejl kom glidende. Da den forsvandt bag en Landtange, kom der atter en ny Skonnert sejlene og udfyldte den tomme Plads. Der gled et Smil over Jacks Ansigt, som gød et Skær af Æmhed over hans rottelignende Træk.

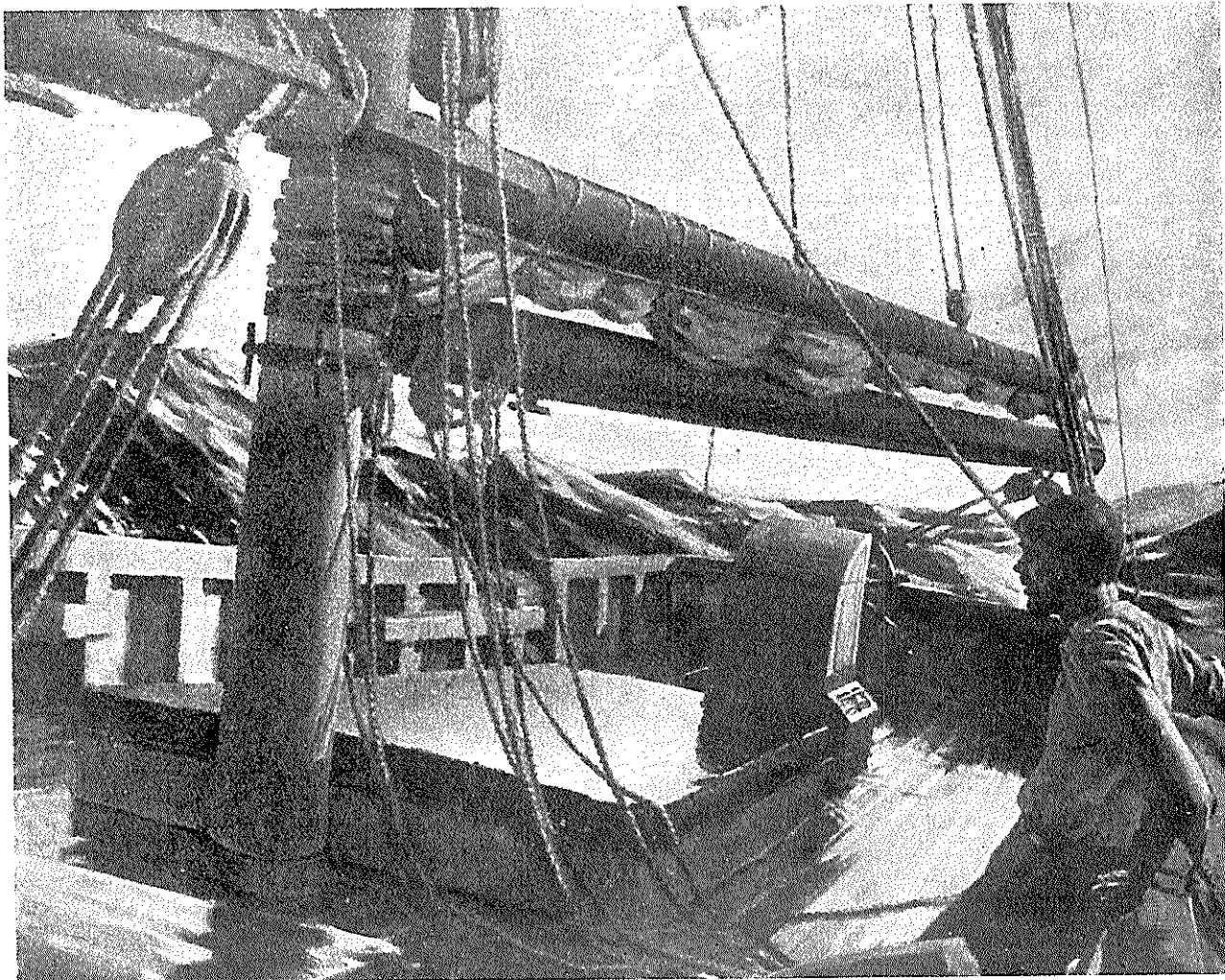
„Aa Gud, det er „Medea“, der er kommet, som jeg haabede det!“ udbrød han.

Og langsomt begyndte han at gaa i Retning af Fantomskonnerten, der med unaturlig Ynde vuggede paa Bølgerne.

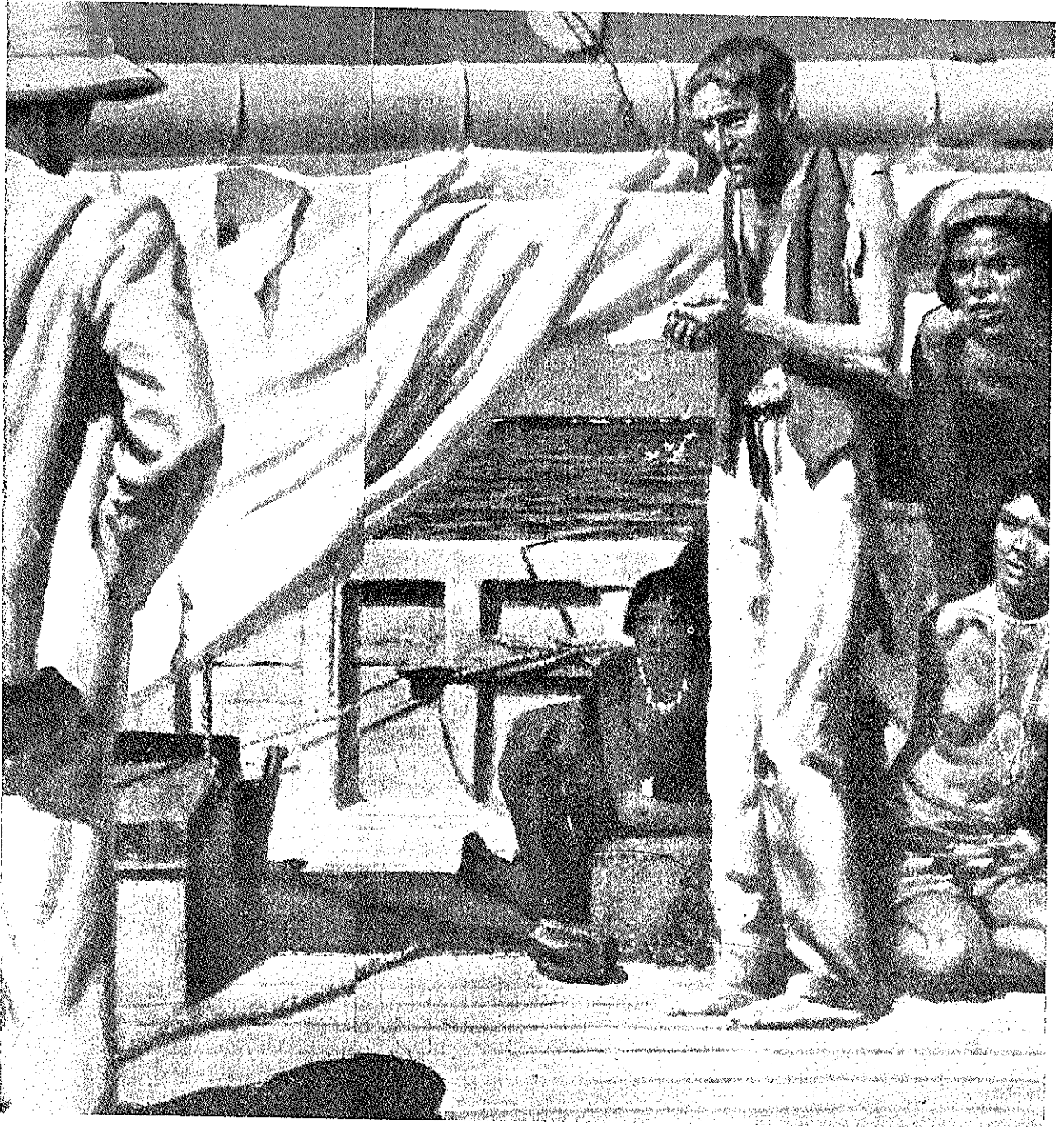
— — —
Hans Barndom havde været en uafbrudt Række af Slag og Stød. Hans Moder drak, og da hun tilsidst døde, og han hørte, at han skulde paa en Anstalt, forsvandt han stiltiende.

Da han var 30, havde han været rundt i Amerika og Canada og England som Vagabond. Han arbejdede aldrig og rejste altid alene, hvilket er et ubetrageligt Kendetegn paa, at det er en virkelig Vagabond. Flere Gange gjorde han ogsaa Sørejser, og hvis han havde kunnet faa Lov til at ligge paa Dækket og se paa Himlen og Havet, vilde han være blevet paa Søen, men Søfolkene var altid paa Nakken af ham og gjorde ham Livet surt.

Da han var ombord i Skonnerten „Marion“, blev han Dag og Nat jaget og hundset af Larsen, den store Svensker, de mest beskidte Arbejder blev læsset over paa Vagabonden, og hvis han et Sekund nølede for at se Skibet løfte sig op paa Bølgerne eller drømte om Havets Skønhed, var Larsen straks over ham baade med Skældsord og med Nærverne. Vagabonden hadede ham, og da de laa i San Jan Preok for at laste Copra, fik han sin Chance. Han knaldede en Træpøs over Svenskerens Hoved, og da han styrtede sammen paa Dækket, sprang Jack over Rælingen. Det var paa den Maade, at han



Men da Tovene sang en Sejrssang, og „Medea“ som en stolt Erobrer gled over lange, trætte Soer, krob Vagabonden op paa Dækket.



De kunde knapt genkende det halvnøgne Væsen, der kom op og stod og saa tvært paa dem.

kom til Sydhavsøerne. Senere sejlede han som blind Passager til Macasser og tog fra Celebes mere østpaa. Saa meget som muligt holdt han sig borte fra de Hvide, han kom godt ud af det med Kanakerne.

Det var i York Island, at han for første Gang saa „Medea“, den dukkede op af Morgentaggen, mens han gik ned til Strandbredden for at vaske Sønnen af Øjnene, og han glemte rent at vaske sig for at se Skonnerten sejle forbi. Det var det skønneste Syn, han endnu havde set. Den gik for Anker i Havnen, og han satte sig ned i Sandet og stirrede paa den — den mindede ham om et Billede af en dansende Dame. Lidt før Solnedgang hørte han, at der kom en hvid Mand gaende, og han vilde smutte bort, da han som altid var bange for et Spark, men en Stemme holdt ham tilbage: „Hvad bestiller du her?“ Det var Handelsmand Vaughan.

„Jeg bestiller ikke noget,“ svarede Jack mumlende.

„Det lader til at være din Hovedbeskæftigelse,“ sagde Vaughan med en Latter. „Du er en løjlig Fyr, du hverken drikker eller giver dig af med de indfødte Kvinder, har jeg lagt Mærke til.“ Saa kom det nysgerrigt: „Sig mig engang, hvordan kan du egentlig talt klare dig helt uden Penge?“

„Jeg har ikke Brug for Penge,“ svarede Vagabonden.

„Er der aldrig noget, du kunde faa Lyst til at eje?“ fortsatte Vaughan. „Hverken en Skjorte eller et Hus eller en Baad?“

En Baad! Jack saa over paa „Medea“, og pludselig følte han Trang til at eje noget. Han ønskede at kunne kalde denne skønne Baad sin egen. Hvad vilde han gøre med den? — Forvandle den til en Søens Vagabond, lade den følge den Vej, som dens Venner Vindene blæste den, uden Maal og Med

ud over det store Hav. Jo, der var noget, han havde Lyst til at eje.

„Se paa den Skonnert derovre,“ sagde Vaughan, „for to Aar siden kom jeg hertil lige saa langt nede, som du er, og idag har jeg baade den og tre andre. Det er det bedste Sted paa Jorden til at tjene Penge.“

„Er den til Salg — og hvor meget vil De have for den?“ spurgte Vagabonden.

Vaughan udstødte et Latterbrøl, men han tav hurtigt, da Vagabonden roligt fortsatte: „Jeg mener det alvorligt.“ —

Det morede Vaughan at prøve paa at gøre et Menneske ud af Vagabonden. Jack nævnde ikke et Ord om sine Drømme om „Medea“ vuggende over Bølgerne, han sled i det som et Bæst ved en Gasolinmaskine paa en Plantage. Da der var gaaet to Aar, havde han samlet 500 Lstr: sammen, og Vaughan, der nærmest var imponeret af Vagabondens Energi og Udholdenhed, besluttede at give ham en stor Chance.

„Du skal Fanden ta'e mig nok blive en stor Mand engang,“ sagde han med aabenlys Beundring. „Du skal faa „Medea“ for 1000 Lstr., naar du lægger 400 Lstr. kontant paa Bordet, de resterende 600 kan jeg altid faa, naar du har Penge. De 100 Lstr. skal du selv beholde og købe Fragt for.“

Næste Dag sejlede „Medea“ ud. Vaughan, der stod paa Strandbredden, sagde til sin Nevø: „Den Fyr bliver til noget — der er Tømmer i ham!“

Men Nevøen fnøs foragteligt. „En Vagabond bliver altid en Vagabond!“ — —

I Løbet af det næste Aar blev „Medea“ set et Par Gange, men den forsvandt, saa saare man fik Øje paa den. Den løb aldrig ind i nogen Havn, men tog Vand og Proviant ind ved smaa ensomme Landsbyer. Besætningen bestod af en Malaj og et Dusin Indfødte og deres Kvinder og Børn. Jack var lykkelig: han og „Medea“. I de varme Dage laa han paa Dækket og saa Sejlene blafre, og naar en Brise sendte den dansende over Vandet, lænede han sig over Rælingen og iagttog det gurglende Vand.

„Du er min,“ hviskede han til Plankerne og løftede Hovedet for at smile til Masten. Det skælvede i ham af Ømhed. — Han havde været bange, da de oplevede den første Storm, Malajen havde taget Storsejlet ned — det eneste Sejl, denne mærkelige Baad benyttede — og han havde sidlet sammenkrøben i Kahytten og ventet i Rædsel, mens Rattet knagende svingede hid og did — der var ingen til at styre det. Men da Tovene sang en Sejrssang, og „Medea“ som en stolt Erobrer gled over lange, trætte Søer, krøb Vagabonden op paa Dækket. Skonnerten havde betalt sin Sejr med sønderrevne Sejl, alle løse Dele var skyllet overbord, og Stumper af Tovværk hang og viftede fra Masten, men da Solen kom frem og tørrede Dækket snehvidt, forekom det Vagabonden, som om den havde taget sig et Bad. Al hans Kærlighed til Skonnerten samlede sig i dette Øjeblik i hans Bryst og fik en stor Klump til at stige op i hans Strube.

„Medea“ var sandelig blevet en fri Havets Fugl, to Aar drev den rundt mellem Øerne med sin sølsomme Besætning og Ejer. Den havde aldrig Last og bar kun den sorte svævede Kolonis Ejendele. Hunde sloges paa det beskidte Dæk, der kun blev spulet, naar det stormede.

En Dag sejlede de ind til Port Moresby og lagde sig for Anker der. Kort efter deres Ankomst kom der to hvide Mænd

ombord og raabte paa Jack. De kunde knapt genkende det halv nøgne Væsen, der kom op og stod og saa tvært paa dem. Vaughans Nevø saa sig om og knyttede Hænderne i Vrede.

„Din forbandede Tyv — hvad har du gjort med Skonnerten — du — —“ Han vilde gribe ham i Struben. „Jeg kunde ryste Sjælen ud af Livet paa dig, fordi du har ødelagt min Baad. — Se, hvad han har gjort!“ Han viste paa det raadnende Træværk, hvor al Malingen var skallet af, og pegede paa de blege Pjalter, der engang havde været et Sejl.

„Tag den nu med Ro, gamle,“ sagde den anden Mand beroligende, „Du er nødt til at give ham 24 Timer til at skaffe Pengene.“

Vaughans Nevø græd næsten. „Jeg kommer ombord her imorgen,“ sagde han til Vagabonden, „og hvis du ikke har de 600, du skylder — —“

„Jeg har købt den af Mr. Vaughan,“ afbrød Jack hurtigt, „han sagde, at jeg kunde vente, til jeg havde Penge.“ Der var en indre Følelse, der sagde ham, at han var ved at miste „Medea“, og det fyldte ham med Rædsel. Hun tilhørte ham, han kunde føle hende under sine nøgne Fødder.

„Naa, saa Mr. Vaughan sagde, at han vilde vente,“ snerrede den anden. „Han har ikke travlt, men det har jeg, for nu er jeg Vaughan — Mr. Vaughan er død.“

„Jeg skal betale,“ klynkede Jack, „giv mig en Chance!“ Den anden lo. „Betal nu, eller ogsaa kan du forsvinde. Jeg giver dig 24 Timer til at faa fat i Pengene, og jeg skal sørge for, at der kommer nogen ombord og passer paa, at du ikke stikker af. Har du forstaaet, dit beskidte Asen?“

Han skulde miste „Medea“, Ordene blev ved med at dunke i hans Hjerne. — Der kom tre unge Indfødte ombord for at passe paa, de havde Geværer og talte og lo og røg Cigaretter. Jack forlod sine Kanaker og gik nedenunder, mens han tænkte paa alle de Steder, hvor „Medea“ havde bragt ham hen og paa den Fred, hun havde skænket ham. Han havde gjort hende til en fri og frank Vagabond, og nu skulde hun atter spærres inde i Arbejdets Trædemølle. I flere Timer sad han og tænkte paa, at han var ved at miste „Medea“. Ved Mørkets Frembrud blev Jacks Kanaker bragt i Land, og de tre Vogtere lagde sig til at sove paa Lugen.

Jack aabnede for en Tønde Parafin, og da det strømmede ned paa hans Fødder, løb han op. Saa kastede han en brændende Tændstik ned og sprang over Rælingen. Eksplosionen slyngede Vogterne op fra Lugen, og han hørte dem skrike, da de slog mod Vandet.

Inde fra Bredden iagttog han „Medea“s Brand, han borede Fingrene ned i det bløde, varme Sand og hulkede, mens Flammerne fortærede den smukke Baad. Han havde myrdet „Medea“.

— — —

Jack havde ingen rigtig klar Tanke, mens han travede gennem Parken ned til Havnen, hvor „Medea“ laa. Han havde glemt den Gru, der havde behersket ham, mens han i tyve Aar vandrede gennem det indre af Australien for at glemme. — uden at turde nærme sig nogen Havn eller nogen Kyst. Med et lykkeligt Blik hang hans Øjne ved Skonnerten, der laa ubevægelig ude paa Vandet, skønt dens store, hvide Sejl var udsprængt for en let Brise. Der var Fred i hans Hjerte. „Medea“ var kommet tilbage — den tilgav ham.

Fyrssignaler.

I Sverige undersøger man for Tiden Muligheden af en øjeblikkelig Ændring i Fyrsystemet. Man tænker sig Muligheden af, at de forskellige Fyr skal kunne meddele deres

Identitet ved i Stedet for almindelige Blink eller konstant Lys at give Morsesignaler. Fyrnavnets første Bogstav i Morsetegnet skulde paa denne Maade let og sikkert identificere Fyret overfor de Søfarende.

Mændene, der fører de store Liners ind

En lille Skildring af New-Yorker Lodsens Liv og Levned

EFTER at have tilbagelagt en Strækning paa 4000 miles over Atlanterhavet sejler Oceanløberne mere og mere forsigtigt, efterhaanden som den nærmer sig Havnen. Skibe af dens Størrelse og Styrke har intet at befrygte af det aabne Hav, dens største Farezone er i Nærheden af Land, hvor travle Skibe sejler i alle Retninger, hvor lumske Taager kan besværliggøre Navigationen, og hvor skjulte Rev kan rive dens Bund op. — Mens den saaledes langsomt arbejder sig frem, dukker der en lille Baad frem af Taagen, den sætter en Robaad ud, der nærmer sig Damperen. To Mænd sidder ved Aarerne, og en ældre Herre med graa Overfrakke sidder paa Agtertoften og tygger paa en Cigar. Den lille modige Baad nærmer sig Læsiden, saaledes at den er beskyttet mod Bølgerne. Der hænger en Lejder ned fra Damperen. Mens to grønne Bølger løfter Baaden, staar den ældre Herre med Foden paa Rælingen, og da den tredje kommer, griber han Lejderen og klatrer op med en Behændighed, der ikke staar i Forhold til hans Alder.

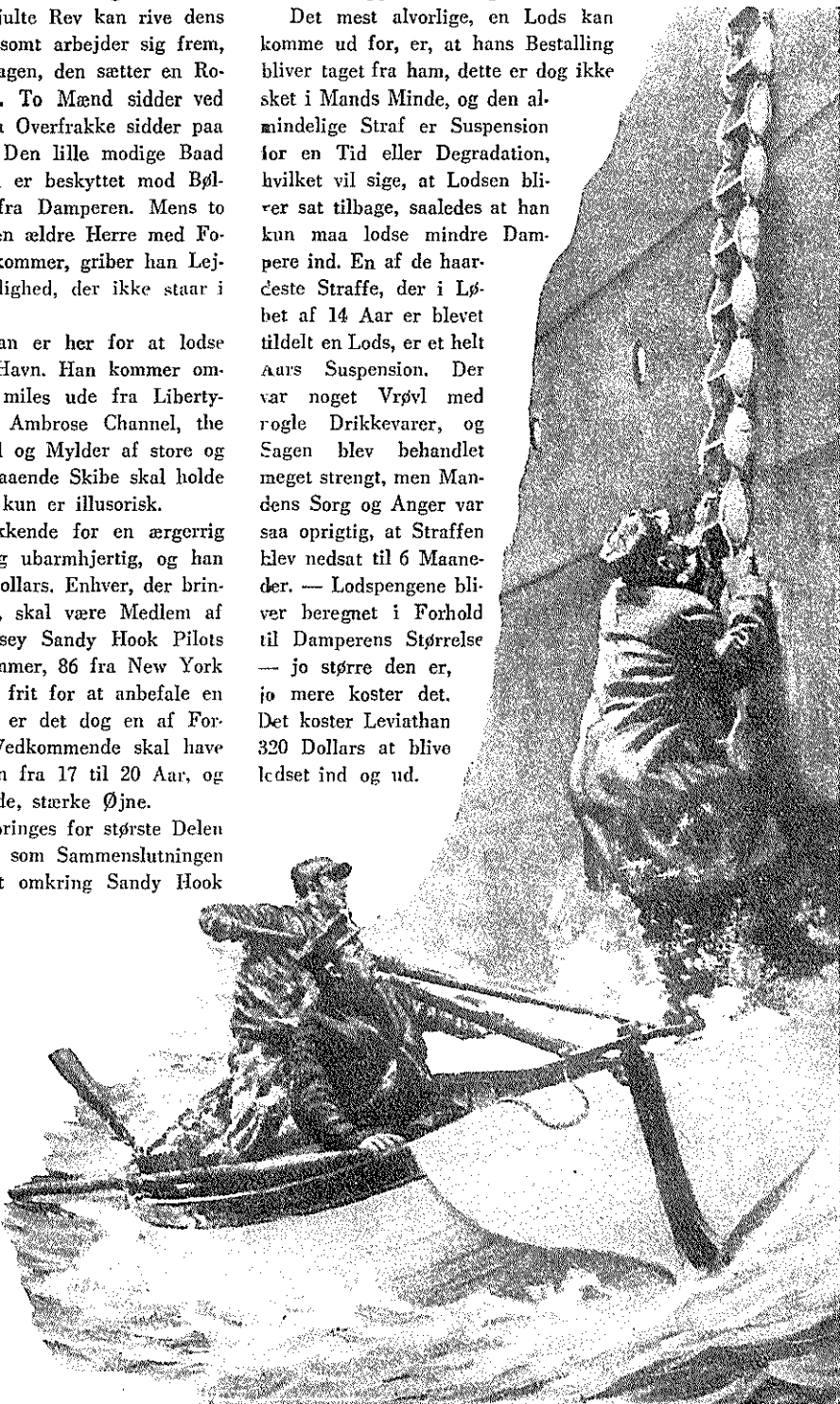
Den ældre Herre er Lods, og han er her for at lodse Damperen sikkert ind i New Yorks Havn. Han kommer ombord ude ved Sandy Hook, ca. 20 miles ude fra Liberty-Statuen og fører Damperen gennem Ambrose Channel, the Narrows og gennem Havnens Vrimmel og Mylder af store og smaa Baade, hvor Reglen for, at indgaaende Skibe skal holde sig mod Øst og udgaaende mod Vest, kun er illusorisk.

Lodsens Lod er ikke meget tilløkkende for en ærgerrig ung Mand. Hans Læretid er lang og ubarmhjertig, og han tjener ikke meget, mellem 200—350 Dollars. Enhver, der bringer et Skib ind i New Yorks Havn, skal være Medlem af The United New York & New Jersey Sandy Hook Pilots Association. Den har kun 125 Medlemmer, 86 fra New York og 39 fra New Jersey. Det staar alle frit for at anbefale en ung Mand, men i de fleste Tilfælde er det dog en af Forningens Medlemmer, der gør det. Vedkommende skal have en god Uddannelse og være i Alderen fra 17 til 20 Aar, og først og fremmest skal han have sunde, stærke Øjne.

Den unge Aspirants første Tid tilbringes for største Dele ombord paa en af de to smaa Baade, som Sømmestationen selv ejer. De krydser uafbrudt rundt omkring Sandy Hook og henter og bringer Lodser, og det første, den unge Mand lærer, er at holde Styrehuset rent, spule Dækket og pudse Messingtingene. Naar der er gaaet en 8—10 Aar paa denne Maade med en Maximumløn af 40 Dollars om Maaneden, er den uendelig lange og spartanske Læretid ovre, og han søger nu at faa Lodsbestalling. For at prøve hans Kvalifikationer bliver han udspurgt paa Kryds og Tværs af to ældre Lodser, men selv om han omsider er naaet saa langt, kan det godt vare en 13 Aar til, inden han faar Lov til at lodse Dampere af Aquitanias Størrelse ind. Han er ca. en 27 Aar, naar han faar sit første Certifikat, og der ligger nu mange og lange nøjsomme Aar foran ham. Han kan trække sig tilbage, naar han er

65, men skal det, naar han er 70. — En Mand, der har erhvervet sin Bestalling efter saa mange Vanskeligheder, er meget forsigtig for at bevare den, men der kan dog ske Ulykker. Det første, Lodsens gør, hvis der hænder noget, er at skrive en fuldstændig Rapport om det, og i de fleste Tilfælde er Lodsens Rapport den afgørende.

Det mest alvorlige, en Lods kan komme ud for, er, at hans Bestalling bliver taget fra ham, dette er dog ikke sket i Mands Minde, og den almindelige Straf er Suspension for en Tid eller Degradation, hvilket vil sige, at Lodsens bliver sat tilbage, saaledes at han kun maa lodse mindre Dampere ind. En af de haardeste Straffe, der i Løbet af 14 Aar er blevet tildelt en Lods, er et helt Aars Suspension. Der var noget Vrøvl med rogle Drikkevarer, og Sagen blev behandlet meget strengt, men Mandens Sorg og Anger var saa oprigtig, at Straffen blev nedsat til 6 Maanedre. — Lodspengene bliver beregnet i Forhold til Damperens Størrelse — jo større den er, jo mere koster det. Det koster Leviathan 320 Dollars at blive ledset ind og ud.



Da den tredje Bolge løftede Baaden, greb han Lejderen og klatrede behændigt op.

Landgang i Cape Town Af Nils Tandrup

VI havde i over en Maaned sejlet i rum Sø, og nu saa vi i det fjerne de sydafrikanske Klipper rejse sig, brune og soltørrede som en Bunke Slagger. Vi glædede os alle til atter at sætte vore Fødder paa Landjorden og til at se fremmede Mennesker.

... Maskintelegrafens klingede den sidste Ordre ned til Maskinen, og forude raslede de rustne Ankerkæder, og det store Anker plaskede i Vandet. Vi blev lidt lange i Hovedet ... vi kom ikke til Kajs. Det gode Humør var dalet betydeligt ... Vi maatte nu indrette os derude paa Reden til Cape Town saa godt, som det kunde lade sig gøre.

Det er en mærkelig Fornemmelse den, at de store Maskiner ligger stille. Man undrer sig over Stilheden og føler sig utilpas. Jo, der er noget mærkeligt ved, at den monotone Hamren, som i Begyndelsen virker irriterende, men som siden virker beroligende paa Nerverne, er hørt op.

Det var triste Dage, vi kom til at opleve derude paa Reden ... At ligge i otte Dage og stirre ind paa en stor, smuk By, der ligger for Foden af et mægtigt Bjerg, op ad hvilket skygfulde Skove strækker sig som lange Arme, bevirkede yderligere, at Humøret sank ... Det vrimlede med Hajer ... smaa søde Hajer paa henvend en halv Meter ... de maatte nu ofre Livet, for at Søfolkene kunde faa Tiden til at gaa. Men ogsaa det blev trættende i Længden, og saa greb man til det Middel, man sædvanligvis griber til, naar der ikke er andet at gøre ... nemlig til at sove. Og vi sov. Hver eneste Time, vi havde fri, sov vi i, og da vi saaledes havde sovet i otte Dage, slog endelig Bondens Tromme — som man siger paa Landjorden — og vi kom ind til Kajen. Det var endnu tidligt paa Eftermiddagen — alt for tidligt til, at vi kunde komme i Land — Arbejdet først og fremmest ... siger de Overordnede i hvert Fald.

Hver ledig Time stod man ved Rælingen og stirrede ind over Havnen. Ind mod den forjættede By. De fleste Havnearbejdere var Negere, og det satte Fantasien i yderligere Svingninger, og de spændende Tarzan-Bøger dukkede op i Hukommelsen ... og vi spejdede efter en løveskindsklædt Mand, men han viste sig ikke, i hvert Fald ikke paa Havnen.

Saa kom det Øjeblik, da den sidste Tallerken var tørrer af. Det betød fri for i Aften. Omklædningen varede ikke længe, og klædt i vort fineste Landgangstøj marcherede vi over Landgangsbroen.

Havnen skuffede os. Den lignede enhver anden Havn. Derovre laa Dokkerne og Maskinfabrikerne, og her, hvor vi gik, laa der en Række rustne Baade med Negerbesætning, der antagelig blev brugt til Kystfart. Vi haabede imidlertid, at Byen vilde bringe vor Drøm i Opsyldelse, og gik videre.

Den næste Skuffelse var den lange Gade, der i enhver

Havneby fører ind til den egentlige By. Den er ikke et ukendt Fænomen for en Sømand — mørk og endeløs og ikke mindst skummel. Det er her, Sømanden kan slaa sine skæve, for en Beværtning behøver man ikke at lede længe efter ... der er nemlig ikke andet. Paa Trapperne sidder der smaa snavsede — det er ikke Ordet — Unger, ikklædt lasede Skjorter, og Mænd, vansirede i Ansigtet af Drik og Slagsmaal, staar bagved dem og ryger paa smaa sure, uappetilige Piber ... Det hele kender vi saa godt fra de andre Havnebyer, og vore Forventninger synker et Par Grader.

Det tager imidlertid ikke Modet fra os unge, og vi venter at se en Eventyrby fra tusind og en Nat ligge for os, naar vi drejer om Hjørnet.

Den lange Gade tog os over tyve Minutter at vandre igennem, men saa forvandlede den sig ogsaa til en bred, oplyst Gade ... det begyndte at blive By!

Store Sporvogne raslede gennem Gaderne. De fleste af dem var i to Etager, og alle var de aabne, paa Grund af Varmen. Det myldrede paa Gaderne med Mennesker ... omtrent som paa Strøget mellem tre og fem. Damerne stod og stirrede paa Modevinduene, og deres Kavalerer stod og trippede for at komme videre ... akkurat som herhjemme.

Henne paa Hjørnet laa en Biograf, den spillede Guldfeber med Chaplin. Vi havde alle set denne Film, men alligevel blev vi af en usynlig Magt draget derind. Der tilbragte vi Resten af Aftenen. Det er mærkeligt at se en Biografrestilling paa det Lag. Paa Gulvet sidder Negrene, de morer sig kosteligt — især over Tegnefilms-annoncerne — og — Skam at sige — de opfører sig bedre end de Hvide ... men Grunden er vel den, at de bliver smidt ud, hvis de prøvede paa at optage de hvide Biografgængeres Manner, der gaar ud paa at springe over Stolerækkerne, raabe højt under Forestillingen o. s. v.

Klokken henvend elleve sluttede Forestillingen, og vi tumlede med Strømmen ned ad Trapperne ud i den friske Luft.

Atter stod vi i den lange, mørke Gade. Inde fra Beværtningerne lød Latter og Skraal ud gennem de tæt tillukkede Vinduer. En Dør blev sparket op, og en Neger kom — eller rettere faldt — ud paa Gaden. Han stod og vaklede lidt og sættede sig til Muren med den ene Haand, saa fik han Øje paa os og begyndte at skælde os ud. I den faste Overbevisning, at han ikke kunde naa os, svarede vi ham paa klingende Dansk. Han forstod os lige saa lidt, som vi forstod ham, men var antagelig ædru nok til at forstaa, hvad vi hentydede til.

Nu stod vi atter paa Dækket af vort Skib, skuffede over, at det, vi havde glædet os til at se paa hele Turen — Afrikas sydligste By — kun var som alle andre Byer i Verden — slet og ret — en By!



Det har
jeg oplevet.

Rundt Kap Horn

Capt. *George Beyers* Oplevelser ombord i Fuld-
Fuldriggeren „Queen of the Ocean“ og i Land i
U. S. i Øst og i Vest.

GENNEM en Flagallé bestaaende af Signalflag og flere
Nationers Flag naaede man Entrédøren, hvorover Navnet
„Stars & Stripes“, „International Music Hall“ elektrisk be-
lyst straaede og lokkede forbigaaende Søfolk paa en „Bock“
(et stort Krus Øl) og Kvartet og Solosang og Dans mellem
Bordene.

Handlingen foregaar i en af U. S. store Havnebyer paa
39 Grader N. Br. og 76 Grader W. L. og flere Aar før Tør-
lægningen.

Et mægtigt Lokale med kryptbygget Loft, og Væggene
smykkede med Frescomalerier hentydende til Livet ombord og
Livet i „Stars & Stripes“, hvor specielt Bachus dominerede.

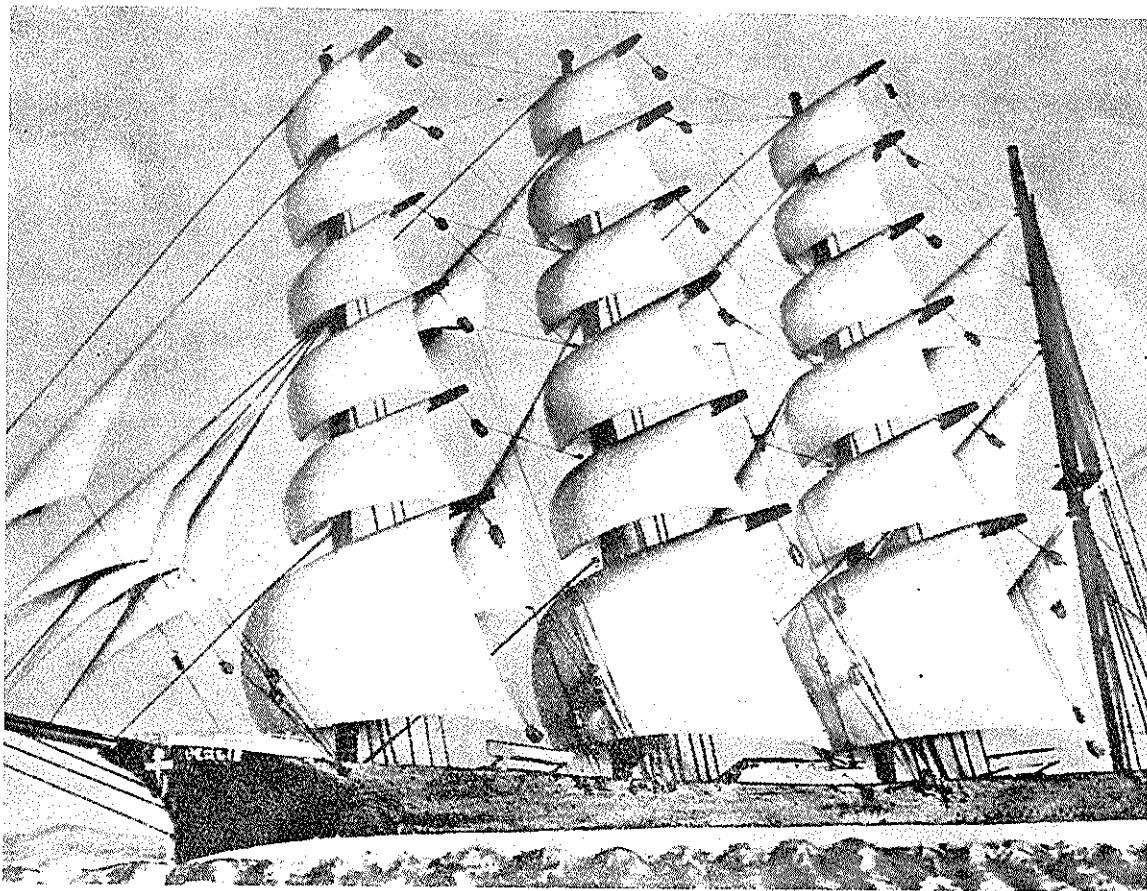
— — Søren og jeg var i Land og kunde ikke modstaa den
lokkende Invitation.

Sørens fulde Navn var Søren Julius Cæsar Christophersen,
og han var udgaaet fra et meget fattigt Hjem paa Christians-
havn. Med rørende Kærlighed bevarede han Mindet om sin
opofrende, troende Moder, som døde fra 4 ukonfirmerede
Børn, da Søren var paa sin første Rejse som Matros. Og gen-
nem Rederiet sendte han regelmæssig hver Maaned Halvdelen
af sin Hyre, som den Gang var 4 Pund og 10 Shilling, til sine
Søskendes Underhold. Han var en fortræffelig Sømand, ærlig,
paalidelig og aldrig bange; munter og sorgløs i sin Færd, men

en Hader af al Raahed i Tale og Gerning saavel ombord som
i Land. En Pryd for sin Stand, denne kraftige, livsglade dan-
ske Matros med de kønne, ærlige brune Øjne. Vi var uadskille-
lige, Søren og jeg, og gennem 4 Aar havde vi døjet ondt og
godt med hinanden. Dansk, saa dansk, at han først langt
senere og da under tvingende Omstændigheder maatte tale et
fremmed Sprog; men om det nu var hans lyse, venlige Smil
og hans frejdige Optræden, — Søren klarede sin Vej all-right.

Øllet, som serveredes i „Stars & Stripes“, var i maritime
Kreise anerkendt som ekstra fint og serveredes ligesom „Mün-
chener Hof Bräu“ i svære Pokaler (Seidler). Altsaa tumlede vi
ind i den store „Internationale Music Hall“, hvor der lugtede
stramt af „American Golden Leaf Tobacco“ og af Spiritus.
I den ene Ende raadede en kolossal „Bar“ (Skænk) med
Spejlglas og et Utal af Flakoner, og bag Disken to tykmavede,
stærktbyggede Mænd — Saloonkeeperen (Værtshusholderen)
og Bordtjeneren (Mundskænken). Der var vel nok omkring 80
Søfolk af mange Nationer og Farver placerede ved talrige
Smaaborde. De nød deres „Bock og Piber. Solo- og Kvartet-
sang maatte Gæsterne selv besørge. Og jeg skal love for, at
da et passende Antal „Bocks“ var konsumeret, tog Koncerten
et Omfang, som Søren og jeg aldrig nogensinde havde været
ude for. — — — Nu om Dage høres aldrig virkelig god og
glad Sang mere ombord; man fristes til at sige, at moderne
Søfolk er blevet i den Grad mekaniserede, at al Sangkultur
er dræbt.

— — — Der sad en gammel, graanet Nordmand ganske



De gamle Dages Romantik.

ene og kvad en af sit Hjemlands Sømandssange til eget dæmpet Harmonikaspil:

Ja, I tror, at en Sjømand han fortjener sit saa let,
med 3 Pund udi Maaneden han klæder sig saa net!
Med en lyseblaa Jakke og en Silkevest dertil, —
med Penge nok paa Lommen, kom ok drik, hvem som vil.

∴ Hei sing komfallera Hurra!

Paa det brusende Hav! ∴:

Men I skul' komme ut i den kolsvarte Nat,
nær det regner, ok det blaaser, ok Orkanen er besat;
gaa i Læ om Storbaaten, er det bedste, man kan faa;
hold dig fast ved en Ringbolt, naar Baaten den vil gaa!

∴ Hei sing komfallera Hurra!

Paa det brusende Hav! ∴:

— — Noget fremme sad den olivenfarvede Franskmand fra
Provence med sin store Harmonika, som han forøvrigt haand-
terede mesterligt. Ved samme Bord endvidere 4 svære Negre
fra Martinique og en Italiener, alle gode Sangere, og fornøje-
ligt var det at høre dem 3-stemmigt synge:

Malbrouk s'en va-t-en guerre,
mironton, mironton, mirontaine
Malbrouk s'en va-t-en guerre
ne sais quand reviendra ...
... Il reviendra a Pacques!
mironton, mironton, mirontaine
Ou à la Trinité! — — —
— — — La Trinité se passe — — —
Malbrouk ne revient pas!
— — Le sieur Malbrouk est mort,
mironton, mironton, mirontaine
Le sieur Malbrouk est mort.
Est mort et enterré!

— — — Ved et Bord i Nærheden af „Baren“ sad fire
vaskeægte Negre fra Alabama og sang smukt og stemnings-
fuldt Sange fra Negerslaveriets Dage.

Søren trakterede alle Sangerne med skummende „Bocks“ og
tolkede paa sit Sprog en oprigtig Tak for den uventede Ny-
delse, som Sangen med Rette fremkaldte. Glad sprang Mar-
tinique Negrene op og sang 4-stemmigt og pragtfuldt:

Les Baisers!
— — Oh les Baisers!
Quand ils sont bien donnez!
Tendrement;
Langouusement;
Le Baisers!
Sont mieux que des fromesses;
Oh, les Baisers!
Quand ils sont bien donnez!

— — — Endvidere fik vi den uforglemmelige Nydelse at
høre en af disse musikalske italienske Søfolk synge et Udtog
af „Barberen i Sevilla“: Narrrens tragiske, gribende Arie ved
Synet af sit dræbte, mishandlede Barn. — — — Hvor er de
henne, disse herlige, maritime Troubadourer? — — — For-
svandt de med Sejlerne, Havets stolte Svaner, da Dampere og
Motorskibe tiltvang sig Supremati paa Oceanerne? — — — Ils
sont passée ces jours joli, perpetuellement passée.

— — — Men nu kom et morsomt Intermezzo fra den anden
Ende i den vinkelformede Sal. Der sad 8 Tyskere; deraf var
de fire Højtyskere og de fire Nordslesvigere. De konsumerede
Masser af Øl. Deres Sang var larmende Militærsange, særlig
„Die Wacht am Rhein!“ Men efter en Ølpause sang Nord-
slesvigerne:

Sønderjylland Meer umschlungen,
Sønderjylland hat ein „Brand“ (er fuld);
Sønderjylland kann nicht schlafen
für das grosse Vaterland.

De fire Højtyskere, som var Reserveofficerer, kvitterede
straks med solide Øretæver. Sønderjyderne gav knaldende Svar
paa Tiltale, og inden længe var der vildt „Haandgemæng“. Men
straks var Saloonkeeperen og hans Mand der, og i utrolig
kort Tid var de otte Mand hældt ud af Lokalet, ud mellem
Buskene i Forhaven. Men da de var store Konsumenter og
solide Betalere, blev de efter 5 Minutters Krigsraad „verfet“
ind i Saloonen og saa voldsomt, at Dør og Karm vred sig
under det svære Tryk. Samtlige Gæster vred sig af Latter.
Det kostede Saloonkeeperen en mægtig Omgang Øl, men saa
var Freden ogsaa genoprettet. — — —

Udenfor lød der Hornsignaler, og ind traadte beskeden og
stille en Afdeling Soldater af Frelsens Hær, Brødre og Søstre.
Stille delte de Traktater om og bad indtrængende alle om at
følge med til Gudstjeneste i Templet. Men først fik vi et Par
dejlige Sange af Evangelisterne Moody og Sankey, som fik alt
andet til at forstumme.

De allerfleste Gæster fulgte med til Tabernaklet.

Sangkoret her var yderligere styrket med frivillige Kræfter
fra Operaen, og efter Søren's Mening var det, som om det var
Himlenes Engle og Søren's lille Mor, der sang, saa skønt og
uforglemmeligt lød det.

Særlig mindedes vi en 4-stemmig Choral:

A gate that open wide to those,
that do lament their sin
shut not that gate against me Lord,
but let me enter in!

And call me not to strict account,
how I have sojourned here,
for then my guilty conscience knows
how vile I shall appear.

— — — Paa Vejen ombord siger Søren: „Nu er vi to et
dejlige Minde rigere, George, og du faar Tak, thi jeg har i
Aften hørt min gode Moders Stemme i det store Kor.“ — — —
Men Tilfældet vilde, at vi skulde til endnu en Fest, og den
blev ulige mere interessant end den sidste.

Næste Formiddag kom et uniformeret Bud ombord og af-
leverede til Kaptajnen en skriftlig Indbydelse til alle, som
kunde ønske at overvære en historisk Forelæsning i Folke-
universitetsbygningen. — Man skulde møde ren og net og med
rene Tanker og isøvrigt vise en eksemplarisk Optræden. —
Anden Styrmand, Tømmermanden, Sejlmageren, Søren og jeg
mødte. — — Et Vidunder af skøn Bygningskunst, opført dels
af carrarisk Marmor, dels af polerede Kalksten i mange Far-
ver og i vidunderlig skønne Sættninger. Alene de doriske
og korintiske Søjlegange, markerende Ind- og Udgange fra Mar-
moraladset, var nok til at imponere selv den mest kritisk
anlagte. — — — Men helt og aldeles pragtslagne blev vi,
da vi kom ind i Salen og fik anvist Plads. Og at tænke sig,
at fra dette Skønhedstempel, opført paa en amerikansk Multi-
millionærs Bud, skal Visdoms og Sandheds Aand spredes ud
blandt de uvidende.

— — — Vi saa nu ikke noget videre til Rigmandens Ar-
bejdere fra Staalværkerne; maaske var de altfor udasede til
med Interesse at kunne nyde et historisk Foredrag; i al Fald
var der omkring 100 Søfarende af forskellige Nationer til
Stede, men kun henved 20 Arbejdere fra Staalværkerne.

— — — En lille Sølvklokke ringer, Fløjdøre aabnes, og en
Dame, en vidunderlig skøn Dame, iført amerikanske Profes-

sorers Silketalar og med den ejendommelige Silkebaeret paa sit Hoved stod paa Katederet og skuede ud over et interesseret, men højst broget Auditorium. — — — Herligt Lød hendes fine, sonore Røst, og uforglemmeligt den skønne Udlægning af Temaet: „Home — sweet Home!“ „Nord og Syd, Øst og Vest, — hjemme er bedst!“

Under alt dette lød der fra et skjult Orkester bestaaende af en Cello, en Violin, en Fløjte og et Klaver forskellige Landes Nationalmelodier: Stars and Stripes, Home sweet Home, le Marseillaise, Ruslands skønne Hymne til Andreaskorsket, Bjørneborgernes Marsch, Ur svenska Hjærtans Djup, — — men den danske syntes man ikke at kende. — — — Før jeg kunde hindre det, var Søren sprunget op og sagde: „Undskyld, Frøken Professor, men her sidder George og jeg og længes efter at høre „Der er et yndigt Land“ eller „Vift stolt paa Codans Bølge!“ — — — Jeg tror, jeg læste Forstaaelse i den skønne Professor-Dames Øjne, for de saa saa mildt og venligt paa Søren, og det forsonede han sig saa med.

— — — Det historiske Emne var taget fra den amerikanske Frihedskrig og var for os fattige, fremmede Fugle en Oplevelse, som vi længe mindedes. — Men Slutningen, var det en historisk Kendsgerning eller en Legende? — Jeg ved det ikke. — — — Lige meget, det lød gribende, smukt, og til allersidst Sørens Takketale, men derom senere.

— — — „Under Krigen i forrige Aarhundredes sidste Dage krydsede et stort amerikansk Linjeskib paa 80 Kanoner og med 800 Mands Besætning paa Højden af de Azoriske og de Cap Verdiske Øer mellem 16 og 37 Grader N. Br. og 24 og 30 Grader V. Længde i Haab om at opsnappe en stor engelsk Konvoy rigt ladede Ostindiefarere, som allerede forlængst var rundede Kap det gode Haab. Konvojen var eskorteret af tre engelske Korvetter, som det var en ret alvorlig Historie for Amerikaneren ene at binde an med. — — — Men Ordren lød nu én Gang paa Sejr eller Død, saa der var ingen Vej uden om. Men Dage blev til Uger, og Tilstanden ombord i den overbefolkede Orlogsmand kan bedre tænkes end beskrives. De sanitære Forhold var frygtelige, og Utaalmodigheden greb om sig saavel blandt Mandskabet som blandt Officererne, og en

Deputation af disse fik et bestemt Afslag hos Chefen paa deres Bøn om at sejle Fjenden imøde 10 Grader sønden for den befalede Grænse. — En af de mest utaalmodige, en ung, haabefuld Løjtnant, Søn af en af Amerikas store, rige Familier, Chefens specielle Yndling — hans illegitime Søn paa stod nogle i Smug — blev en Aften, da Flaget sænkedes under sædvanlig militær Udfoldelse, aldeles desperat. Med en Ed sprang han hen til Signalgasterne, rev Flaget fra dem, sønderrev det, trampede og spyttede paa det og udstødte de frygteligste Forbandelse mod sit Land, der behandlede sin Krigsmarine og sit Folk saa skamløst. — — — En forfærdende Stillehed indtraadte. Men smeldende Hornsignaler kaldte Skansevagten frem, Løjtnanten blev omringet og i Lænker ført ned i det mørke Fangehul paa Banjerne. Næste Dag blev Krigsretten sat, og Dommen kom til at lyde paa 30 Dages ensomt Fængsel i Lænker. Kun 2 Timer hver Nat maatte Fangen komme paa Dæk, men ingen maatte tale et Ord til ham. — — — Dagene gik, ensomme, triste; ingen traadløse Efterretninger, ingen Flyvemaskiner, ingen Radio, ingen Trafik, og alles Haab og Trøst stod til Udkigsmanden i Mers og paa Bramsaling. — Hver Gang Skibsklokken slog „Glas“, saa mange Hundrede Øjne forventningsfulde op til Udkiggen, — — — og endelig! Paa ottende Dagen efter den tragiske Hændelse ved Flaget lød det jublende Raab fra Bramsalingen: „Flaade i Sigte ret for!“ Alt blev gjort klar til Kamp, og for fulde Sejl styredes mod Fjenden. Nu brød Chefen sig fejl om, at Grænsen blev overskredet; nu skulde det være, Sejr eller Død. — — „Aa, den Dreng, den dumme, hidsige Dreng! Jeg tør ikke løslade ham, — — men hvad skal jeg dog sige til hans ulykkelige Mor?“ — — — Kampen begyndte og fortsattes en Stund i et forrygende Tempo. Hurraraab og Jammerhyl vekslede. Efter to Timers Forløb havde en Korvet strøget Flag, en anden havde faaet Fortoppen skudt ned og trak sig ud af Kampen med Stortoppen i Brand. Den tredje Korvet kæmpede tappert endnu en Tid, men maatte stryge Flaget, da dens Ammunition var opbrugt. Kursen sattes mod amerikansk Krigshavn med Konvojen og de to erobrede Korvetter, og paa Knæ og til Skibskorkestrets Hymne takkede alle for Sejren. — — — „Nu

Alle bør straks
fra første Kapitel i
dette Nr. følge med
i vor nye spændende
Sø-Roman:
**Den moderne
Pirat.**

Her er Kærlighed,
her er Spænding,
her er alt, hvad
Hjertet begærer.





Drengen! Gode Gud, styrk mig nu; jeg tror, det bliver den tungeste Gang i mit Liv!" — — Ledsaget af Næstkommanderende, to Løjtnanter og Skibslægen gik Chefen ned paa Banjerne. Skibssergenten gik foran med en Lanterne. I Nærheden af Fængslet standsede de brat, da de hørte en stakkels forpint Stemme gentage atter og atter: „Mother mine! Mother mine! Even in the misery of my soul, thine tears fell down to me!" — — — Chefen var bleg som et Lig. — — „Skibssergent!" raabte han, „hid med Lanteren!" — — „Gud i Himlen! — — — Derinde paa en Bænk bag Fængslets Jerngitter sad en hvidhaaret, oldingefuret Mand, een Gang, ak for kun 8 Dage siden den kække, fejrede Officer, og rokkede frem og tilbage og gentog i dybeste Sjælesmerte sin Klagesang til sin elskede Mor.

— — — „Søfarende Mænd! Lær af dette Billede, at selv i den sorteste Nat falder en Moders Taarer ned til hendes forpinte Barns Sjæl."

— — — Ja, saa var den historiske Time omme, den har jo tabt noget af sin Glans ved Genfortælling saa længe efter.

— — — Der blev saa stille i den store, smukke Sal, og paa Katederet stod „Professordamen", den allerskønneste Kvinde, jeg nogensinde har set, og saa med sine milde Øjne ud over den brogede Forsamling. — — — Og saa blev det min Kammerat Søren, som jeg slet ikke tænkte paa i Øjeblikket, som reddede os alle ud af det kedelige Dilemma: hvem vil bringe en Tak for den dejlige Aften?

— — — Søren rejste sig, saa nogle Sekunder paa Lektoren og sagde ordret saaledes:

„Ja, jeg vil saa gerne bede Dem modtage vor hjertelige Tak for det sikkert meget interessante Foredrag, som min Kammerat George, der sidder her, skal oversætte for mig i Morgen. Jeg har nemlig ikke forstaaet et Muk af det hele. — — — Alligevel tør jeg nok paastaa, at jeg er den, der har haft det største og varigste Udbytte; og jeg skal sige Dem hvorfor. Den Gang, min skønne, gode Moder døde, da troede jeg, at med hende forsvandt den eneste og sidste Engel paa Jord. — Men iaften har jeg set endnu en, og derfor siger jeg Gud og Dem og George Tak!"

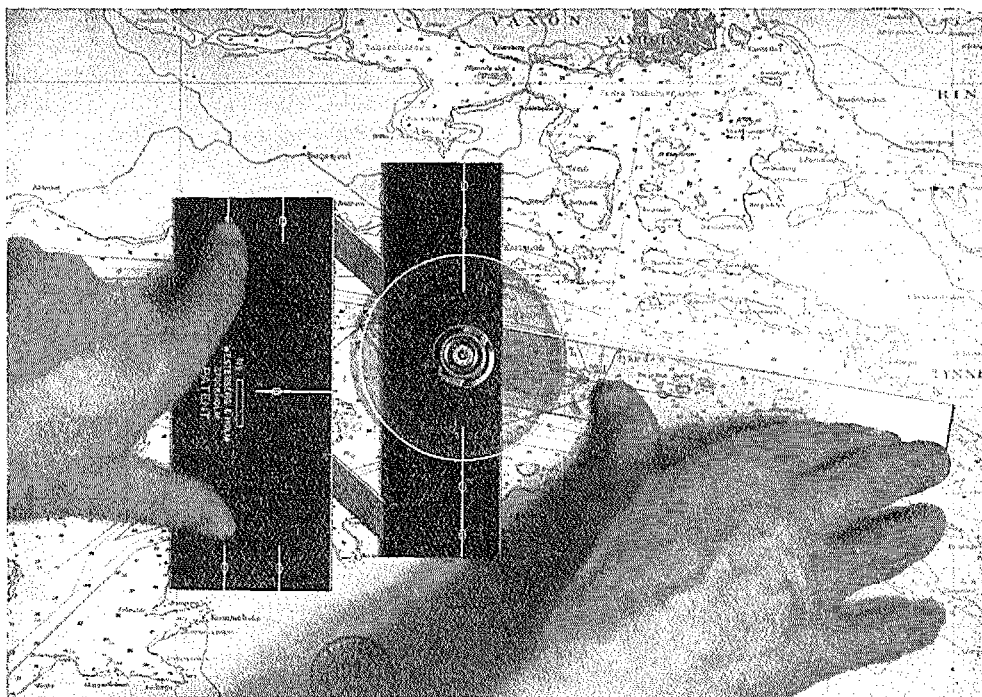
Nu strømmede Taarerne fra hans kønne brune Øjne og blændede ham helt. Men saa saare Øjnene klarede, saa han fik sikker Pejling af Døren, stormede Søren ud og havnede paa en Bænk i Parken.

— — — „Ja, jeg maatte jo oversætte din pæne Tale, Julius Cæsar, og Frøken Professoren blev saa glad bevæget, at hun bad mig hilse dig og indtrængende bede dig komme igen, hver Gang du kommer i Havnen."

„Naa, det bliver der nu ikke noget af, George; nu skal vi først en Tur til Vestkysten og saa — maaske — hjem til vort gamle Hjem."

— — — Vi døjede ondt og godt sammen endnu en rum Tid, og ofte maatte vi sande de kendte Ord:

„La vie de matelot est remplie des tripulations."



Et praktisk Instrument

Vi bringer her en Illustration af det nye svenske kombinerede Pejlskive-Parallellinial og Transportør, 3 kendte Instrumenter, som nu er samlet i eet! Hensigten er ved den vanskeligeste Kystnavigering med eet Instrument paa een Gang at kunne udføre Pejling, aflæse Kurser og udlægge Kurs og Pejling paa Kortet.

Det er bragt i Handelen herhjemme og kan studeres hos *Weilbach*.

Traadløs Telefon i Rutedampere.

Det Forenede Dampskibsselskab har installeret traadløs Telefon i en Række af sine Skibe — i de to Aarhusbaade og „Aalborghus", samt 13 andre Baade — deriblandt den nye „Fredericia", der gaar i Koldingruten, og „Vistula", der gaar paa Danzig, samt paa Oslo—København—Stettin-Baadene. Men kun paa „Aalborghus" staar Skibstelefonen aaben for Publikum; de andre Skibsstationer er alene beregnet til *tjenstligt*

Brug, men der kan i paatrængende Tilfælde ogsaa over disse Stationer skaffes Forbindelse med Statstelefonnettet.

Besuden findes der traadløst Skibstelefonanlæg til tjenstligt Brug i „Nordbornholm", „Østbornholm", samt i 2 af Gresindsselskabets Malmøbaade.

Ogsaa paa de danske Statsbaners Færger er den traadløse Telefon ved at afløse Radiotelegrafen.

100 MILES I TIMEN



Kaye Don naar op paa 100 miles i Timen med »Miss England II«.

Den kendte Væddeløbskører Kaye Don paa Lough Neagh-Søen har sat ny Verdensrekord for hurtigtsejlende Motorbaade ved at opnaa en Fart af 100 miles i Timen med Sir Seagraves „Miss England II“.

Som det vil erindres mistede Sir Seagrave forrige Aar Livet ved at sætte Verdensrekord med samme Baad. Farten var da 98,7 miles i Timen.

Imidlertid staar Sir Seagraves Verdensrekord endnu ved Magt, idet Mr. Don ikke har været saa forsynlig at rekvirere de autoriserede Tidtagere og Kontrollører. Men det gør jo i for sig ikke Præstationen mindre imponerende. 100 miles vil sige det samme som ca. 150 km i Timen, og det tør jo nok siges at være god Fart for en Motorbaad, selv om den er specielt bygget til samme Formaal.

25-Aars Jubilæum.

En af Dampskibsselskabet „Vesterhavet“'s ældste Førere, Kaptajn M. Schiff, fejrede nylig 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Selskabets Skibe. Kaptajn Schiff begyndte som ganske ung Mand paa Konsul Lauritzens Kontor i Esbjerg, men han opgav snart Kontorvirksomheden og tog til Søs. Hele sin



Ungdom har Kaptajn Schiff sejlet med Sejlskibe og der gennemgaaet alle Graderne fra Skibsdreng til Matros. Efter at have taget Styrmandseksamen paa Fæng Navigationsskole fik han ovennævnte Dato Ansættelse som 2. Styrmand i Konsul Lauritzens Dampskib „Nerma“, og efter 8 Maaneders Tjeneste forfremmedes han til 1. Styrmand i samme Baad, derefter overgik Schiff til Dampskibet

„Inger“ som 1. Styrmand, blev senere Reserveskibsfører og 1908 Fører. Fra 1915 til 1922 var Kaptajn Schiff Tilsynsførende med Bygningen af Selskabets Skibe i Bremerhafen, Bremen, Stettin og Rotterdam, efter den Tid har Schiff været Fører af flere forskellige Baade, sidst af Dampskibet „Anna“, som han førte, fra den gik ud paa sin første Tur, og indtil

han for to Aar siden overtog Selskabets største Dampner „Najaden“. Som Arbejdsgiver har Schiff et godt Lov, idet han har sin Besætning gennem flere Aar, saaledes kan nævnes, at han har haft flere Matroser, som har sejlet baade med „Anna“ og „Najaden“ under Kaptajn Schiff's Førerskab, ligesom han ogsaa tog sin 1ste Maskinmester og Hovmester med sig, da han overtog „Najaden“. I de senere Aar har Kaptajn Schiff været bosiddende paa Strib, hvor han har købt sig en Ejendom ved Hovedlandevejen, og som den joviale og ligefremme Skibsfører, Schiff altid er, har han gjort sig almindelig afholdt af Stribs Befolkning.

Ogsaa en Opfindelse.

En brav Engelskmand har „got an idea“. Han siger, at naar et Skib tager Grunden med Forskibet, bliver det Totalforlis, naar Skibet ikke kan bringes flot. Han vil nu klare Sagen ved at gøre Forskibet aftageligt. Ved Strandingen løs-gøres Forskibet, og da Skibet har et stærkt, vandtæt Skod, som tager imod Trykket, dampner man ind i den nærmeste Havn og anskaffer sig et nyt Forskib. — Svenskerne siger, det lyder helt „trevligt“, men hvorfor har Skibsbyggerne ikke for længe siden hittet paa noget, der er saa ligetil?

Ak, ja, udi England er man store Genier, man gaar omkring paa Gaderne og deler ud Idéer.

Af og til standser vi, trætte i Livskampen, og siger: mon jeg

ALDRIG

skal naa det Maal, jeg har sat mig.

Denne Historie af *Egge Lynge* lærer os, at vi »aldrig skal sige aldrig« og aldrig give op.

DET blæste friskt op ude til Havs. Molen skød sig langt ud i de grønne Bølger, og i Læ af den vippede Smaa-skibene i Havnen muntret op og ned. Inde fra Havnen kunde man se, hvordan Bølgebryderen, som strakte sig et Par Hundrede Meter ud i det aabne Hav, slog det grønne Hav til hvidt Sprøjt, naar de svære Bølger kastedes ind paa den.

Sven Strøm var vaagnet i Morges i et usædvanlig godt Humør. Han havde netop fuldbragt et Maleri, som skulde afgøre hans Skæbne. Der stod en Del Skitser rundt om paa Gulvet langs Væggene i hans Værelse, og Paletter og Farvetuber flød i vild Uorden; men det store Staffeli stod tomt, efter at hans Far om Aftenen havde taget Maleriet med til Hovedstaden for at faa en sagkyndig til at bedømme Sønnens Værk. Sven havde drømt om at faa det paa Udstillingen; men nu, da han ikke længere havde det for Øje, erindrede han sig en Del Fejl og Mangler ved det, som burde være rettede. Nej. Det var skam ikke noget Mesterværk, han var dum, at han havde ladet det slippe fra sig; men nu var det for sent.

Han klædte sig paa og gik ud. Morgenluften kvikkede ham op, og han prøvede at faa det Maleri ud af sit Hovede. Men det var meget, der stod paa Spil for ham, for paa dette Arbejde kom det an, om hans Fader vilde lade ham begynde at studere ved Kunstakademiet, saa han kunde blive en virkelig Kunstner.

Den gamle Strøm forstod sig ikke noget videre paa Kunst. Han havde hellere set, at Sven var traadt ind i det gode gamle Fiskeeksport-Firma Strøm & Søn, som nu var gaaet i Arv gennem fem Generationer, men nogle Forretningsvenner havde givet den gamle Strøm det Raad at lade Sønnen betrede Kunstens tornebestrøede Bane, han skulde nok snart faa ømme Fødder og blive trætt af at gaa ad den. Og saa havde han stillet som Betingelse, at de sagkyndige anerkendte Sønnens Værk.

Sven styrede sine Skridt mod Havnen, hvor Fiskerne gjorde deres Baade klar til Sejlad. Sven betragtede Vrimmelen med en Malers Blik, ud fra et kunstnerisk Synspunkt. Ja havde han nu Ret til at regne sig selv for at være Kunstner? Skulde han faa Lov til at fortsætte med sin Yndlingsbeskæftigelse, komme til at se fremmede Lande og Folk, eller var han dømt til Indespærring i det ilde lugtende Kontor? — —

Der var een, der raabte hans Navn, og Sven vendte sig for at se, hvem det var, der kaldte. Det var en ung Mand, som han havde gaaet i Skole sammen med, en Fiskersøn, der nu hjalp sin Far med Arbejdet. Han hed *Ragnar Hansson* og stod nu ved Rælingen i sin Baad og grinede fornøjet til Sven.

„Har du Lyst til at følge med. — Men du er vel uvant med at arbejde med Nettene,“ raabte han.

Derude brusede Havet i sin grønne Skønhed, og naar Solen skinnede paa det hvide Skum, lyste det i alle Regnbuens Farver.

„Hvorfor tror du det?“ spurgte Sven. Han tænkte ved sig selv, at paa denne Maade vilde Tiden gaa meget bedre.

„Naa, jeg troede, du havde for travlt med at male; men min Far er syg, saa hvis du vil tage hans Plads i Baaden, er det vældig pænt af dig.“ — — —

— — Da de kom udenfor Bølgebryderen, friskede det for Alvor op, og det lille Fartøj huggede haardt i Havets svære Dønninger.

Ragnar sad ved Roret og sugede paa sin Pibe, medens Sven laa i Bunden af Baaden med et Stykke Presenning over sig. Men efterhaanden som Vandet slog ind, blev der vaadt i Baadens Bund, og Sven maatte misfornøjet kravle op. Han satte sig paa den Luvarts Ræling.

En heftig Regnbyge presede Sejlet saa haardt, at Baaden tog store Søer ind. Ragnar passede ikke paa at undgaa dem.

„Læg Roret om da!“

raabte Sven. Men Ragnar fortsatte med at lege med Vinden. Omsider sagde han: „Tag Roret lidt.“

De byttede Plads.

„Det her gaar jo glimrende,“ raabte Ragnar, „jeg kan ikke øjne et Sejl, vi er løbet fra dem alle sammen.“

Hele Tiden havde han sin Pibe mellem Tænderne, medens han med sine stærke brune Hænder lod det fintspundne Net glide udenbords og passede nøje paa, at de kom klar af Baaden og tegnede en lang Linie efter dem. Da han var færdig, indtog han paany sin Plads ved Roret.

Det gjaldt nu om at lade Fartøjet beskrive en stor Cirkel for at drage det udlagte Net sammen i en Cirkel. Ragnar tog et fast Tag om Rorpinden.

Da hørte Sven et Brag, og Ragnar udstødte en angstfuld Ed. Sejlet styrtede ned over Sven, og uden at han kunde gøre noget for at redde sig, styrtede han over Bord. Da han igen kom op til Overfladen, kunde han se Baaden med Ragnar i drive af Sted et Stykke borte. Ragnar kastede en Redningsbøje ud, og Sven saa, hvordan Vennen med en Økse huggede løs paa Masten for at befri Baaden fra Takkelagen, som slæbte efter den. Bølgerne kastede sig ind over Baaden. Sven kunde se den endnu nogle Øjeblikke. Saa blev den borte for ham.

Sven var overtydet om, at hans Ven var druknet; men lidt efter saa han Baaden igen, den var kærtret, og Ragnar sad



»Har Du Lyst til at følge med?«

paa Kølen. Ragnar forsvandt paany ud af Synsvidde, medens Sven med rasende Energi kæmpede sig frem gennem de fraadende Bølger for at naa Redningsbøjen. Det saa næster haabløst ud, den syntes snarere at fjerne sig end at komme nærmere. Sommetider kunde han end ikke øjne den.

En Mand og en Redningsbøje og saa Havet. Det var alt. Sven undrede sig over, at Ragnar allerede var helt ude af Sigte. Rimeligvis maatte det tunge Sejl og Nettene have draget Baaden ned i Dybet. med Fortvivlelsens Kræfter søgte Sven nu at nærme sig Redningsbøjen. Den var det eneste, som kunde frelse ham nu. — —

— — Af og til kan alle vore Forhaabninger saadan koncentrerer om et lille Stykke flydende Kork paa Livets Hav, og da er der intet i Verden, som vi med en saadan Styrke vil, som at kæmpe os frem til det, gribe om det og prøve, om det kan holde os oppe.

Sven mærkede, hvordan hans Kræfter begyndte at ebbe ud i det frygtelige Brydetag med Døden. Korket var let, og Vinden syntes at bære det frem, medens Sven tyngedes af sine Sko og Klæder. Hans Svømme-tag blev svagere og svagere. Det susede for hans Øren og sortnede for hans Øjne; men han bed Tænderne sammen med den faste Beslutning ikke at give op.

Tanken paa Maleriet skød gennem hans Hovede. — I

Aften vilde hans Far komme hjem med Besked. Skulde han aldrig faa denne Besked at høre? Aldrig? Dette Ord fik ham til igen at samle Kræfterne og med ny Energi svømme fremad. Kunde han bare naa Redningsbøjen, saa skulde dette „Aldrig“ blive en tom Lyd. Ved Hjælp af den Bøje skulde han faa at vide, om han var Kunstner eller ej. — Endelig. — Endelig. Endnu et Par Svømme-tag. Saa! Nu havde han grebet den, *den bar*.

„Aldrig“. Det Ord havde forekommet ham som et uigennemtrængeligt Mørke, en uendelig Tomhed; men nu var han kommet igennem.

Baade Ragnar og Sven blev reddet i sidste Øjeblik af andre Fiskerbaade. Ragnar havde klamret sig til den afhuggede Mast, saa længe til Hjælpen kom. Ogsaa han vidste, at man skal aldrig sige „Aldrig“ undtagen i Sætningen: *Aldrig give op!*

Nu er Svend Professor ved Kunstakademiet. Af og til, naar han har tvivlet paa sig selv og tænkt: „Mon jeg aldrig skal naa mit Maal?“ saa har han tænkt paa det lille Stykke Kork i de fraadende skumhvide Bølger, og saa har han faaet ny Energi. Hans Forhaabninger og Drømme har syntes ham at være en Redningsbøje, som han maatte naa ved djærve Svømme-tag gennem Livets grønne Hav, og ved aldrig at give op, naaede han omsider sit Maal.

Kølen lagt til det nye Kongeskib.

Kølen er lagt til det nye Kongeskib, „Dannebrog“s Afløser, der som bekendt bygges paa Orlogsværftet. Det nye Skib, der skal forsynes med Dieselmotorer, skal efter Bestemmelsen være saa vidt færdigt, at der kan sejles Prøvesejladser med det i Januar—Februar Maaneder 1932.

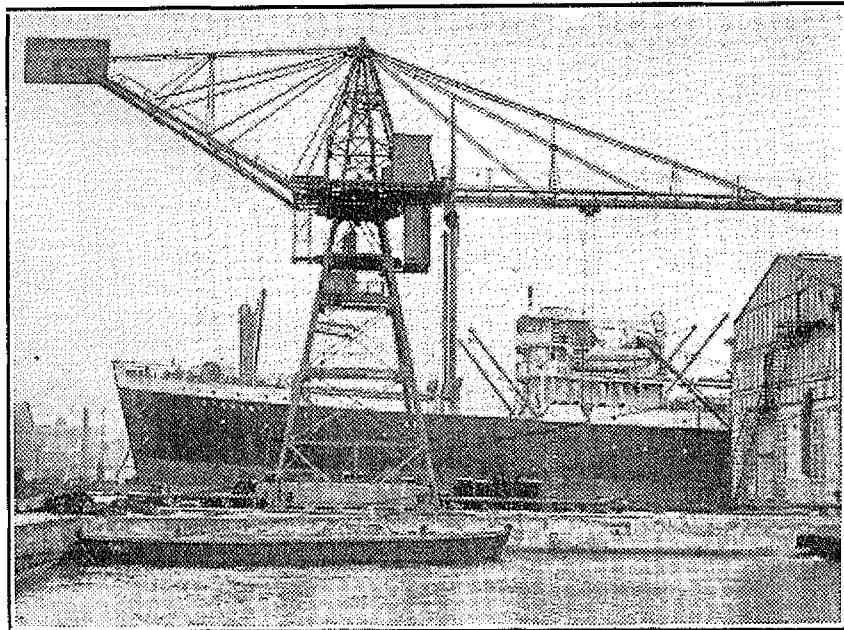
„Vi synker om 10 Minutter“.

Femten Aar efter „Lusitania“s Torpedering er der nu drevet en Flaskepost i Land ved den tyske Nordskyst med en sidste Hilsen fra denne, alle Tiders største Skibskatastrofe. Flaskeposten er fundet ved den lille Ø Langenes, en af Hallingerne ved Slesvigs Vestkyst. Den var udvendig fuldstændig dækket af Muslinger og Alger, men indeni laa en Seddel,

hvor en hastig Haand i let læseligt Engelsk havde skrevet: „Vi synker om 10 Minutter!“

Denne lakoniske Meddelelse er underskrevet af ti Navne, vedføjtet de paagældendes Kahytsnumre om Bord. Uden Tvivl staar man denne Gang over for et ægte Fund. Den usædvanlige Flaskepost er straks sendt til Cunard Line, for at det kan konstateres, om der er Overensstemmelse mellem Passagerernes Navne og de angivne Kahytsnumre.

„Lusitania“ blev sænket af en tysk Undervandsbaad den 7. Maj 1915. Der omkom 1198 Mennesker ved Katastrofen, hvoriblandt 102 Amerikanere. Sænkningen af „Lusitania“ sammen med den noget senere skete Sænkning af White Star Lines „Arabic“ bragte et stærkt Omslag i Stemmningen i Amerika til Ugunst for Tyskland.



Den engelske Damper „Stentor“ ved Værftet i Sydhavnen. I Forgrunden Kæmpekranen.

Dansk Arbejde gaar sin Sejrs-gang.

For nogen Tid siden kom den engelske Damper „Stentor“ hertil i en for dansk Arbejde og teknisk Snille meget smigrende Anledning. Den er forsynet med engelske Dieselmotorer, der formodentlig ikke maa have virket tilfredsstillende, thi Damperens Ærinde var at faa udskiftet disse Motorer og i Stedet for indsat danske B. & W. Dieselmotorer.

„Bremen“ sætter ny Rekord.

Nordtyske Lloyds' Hurtigdamper „Bremen“ har sat en ny Atlanterhavsrekord, idet den har tilbagelagt Strækningen Bremen—New York paa 6 Dage 3 Timer, hvilket er 3 Timer hurtigere end den af Søsterskibet „Europa“ satte Rekord.



... han risikerede Døden for en Formue — og en Pige.

Fordi en smuk Pige havde leet ad ham ... og fordi han hurtigt vilde tjene store Penge, blev han den dristigste Korsar, Nutiden endnu har kendt indenfor Spritsmuglernes Jarlige 100 Mile Grænse langs U. S. A.s stormfujede Atlanterhavskyst, hvor Kampen mellem Toldkrydserne og Al Capones Smuglerbunde foregik paa Liv og Død hver eneste Nat. Naar han ikke var ude paa Havet paa Rov efter de mindre Smuglere, som han udenvidere tog Byttet fra, optraadte han inde paa Badestederne som fashionable Gentleman. Ingen vidste, hvem han i Virkeligheden var ... undtagen Pigen, der havde leet ad ham.

Her kommer „Vikingen“s første store Sø-Roman fra Nutidens virkelige Liv ... fra det gyngende Hav, hvor der foregaar lige saa store Ting som i de gamle Pirat-Dage ... en Roman fuld af Spænding og Kærlighed.

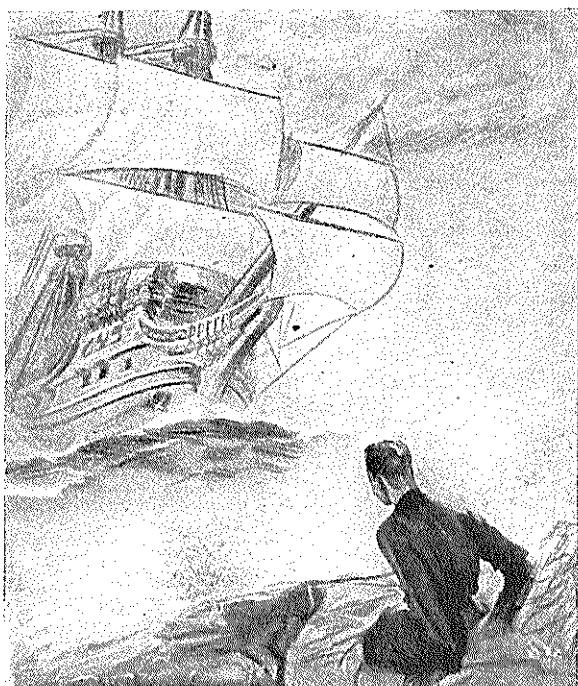
DER gives i Amerika en mærkelig Race af dristige, skrupelløse Mænd, som i gamle Dage simpelthen vilde være blevet kaldt for Pirater — i Amerika bliver de kaldt for „hi-jacker“, der er et af disse Slangord, som den nye Verdensdel i saa rigt Maal har krydret det engelske Sprog med. Det vil sige, at den moderne Pirat er Alkohol-smugler, men han har ikke selv al Møjen og Besværligheden med at købe Varen, han plyndrer ganske simpelt de mere fredelige Smuglerskibe og afleverer — stadigvæk midt ude paa Søen — den for det meste allerede i Forvejen solgte Vare til Aftageren. Det er en nem Maade hurtigt at blive rig paa, og det var derfor, at Jerry Wilson havde valgt denne Levevej, da han opdagede, at han intet Talent havde for at kunne blive til noget i Wallstreet. Han havde i kort Tid været ansat paa Mangemillionæren Peyton Manners

Kontor, Manners stod dengang for ham som en lille Gud, idag var Forholdet mellem dem et helt andet, og han var en velset Gæst i det pragtfulde Hjem.

Jerrys første Start som „Hi-jacker“ havde været broget nok, han havde stjalet et Parti Varer fra den store Smugler James O'Day og senere solgt dem til ham igen, og da O'Day syntes godt om den smarte unge Mand, tilbød han ham en Plads i sin velorganiserede Bande, men Jerry foretrak Frihed og Uafhængighed, og da han mærkede, at O'Days Spioner Dag og Nat var efter ham, slog han i Selvforsvar den ene af dem halvt fordærvet. Han havde ikke været rigtig rolig for, hvad der vilde ske, men da O'Day siden da tilsyneladende ikke mere tog Notits af ham, gik den Historie snart i Glemmebogen, og i over et halvt Aar havde han nu gennemløbet de amerikanske Farvande med en Nettogevinst af Tohundredetusind Dollars.

Jerry sad oppe paa Dækket af sin Baad og tænkte paa, at han idag igen skulde se Gloria Manners. Da han første Gang saa hende paa et Sportsbal, var hun knapt 18 Aar, men hun havde i de forløbne Par Aar ikke forandret sig en Tøddel. Hun var ligesaa kold og smuk og ligegyldig. Han havde aldrig prøvet paa at gøre Kur til hende, og hun havde engang aabent takket ham for det, men af og til kunde der i hans Erindring dukke Mindet om to Kys op — det første gav hun ham ganske overraskende dengang et Par Dage efter Ballet, da hun raadede ham til at henvende sig til hendes Fader for at prøve at opnaa en Stilling hos ham, — og det andet — det var den Dag, han var blevet fyret af Manners, fordi han handlede efter sin Samvittighed og ikke i Firmaets Interesse. Hun haanede ham aabenlyst for hans Uheld, og saaret og krænkede lige ind i det inderste gav han hende Kysset tilbage — haardt og brutalt, og han svor sig selv, at han vilde blive til noget. Nu var han blevet kureret for sine taabelige Drømme om hende — hans Liv var et Liv for en Mand, store Penge, store Farer og store Mandfolk. De stjal kun, naar Varen var solgt paa Forhaand, og det foregik altid ude paa aaben Sjø, og ombord var der ikke en Lap Papir, der kunde fælde dem. Hvis der kom en mistænkelig Damper i deres Nærhed, sænkede de den kostbare Last udenbords og fortsatte fredeligt deres Vej. Deres hemmelige Hjelper var en morderlig fiks Fyr, Rudy Newses, han var orienteret over alt og sendte dem sine Meddelelser i et kortfattet Kodesprog, som de opfangede med deres Traadløse — de modtog dem ikke, for Rudy adresserede sine Telegrammer til Berlin og Wien og London, blot ikke til dem. —

Familien Waltons Villa, hvor Jerry og hans Ven og Næstkommanderende, Colin Scott, skulde tilbringe deres Weekend, var et beskedent Hus med kun en ca. 40 Gæsteværelser. Middagen blev serveret ude paa den pragtfulde Terrasse ved smaa Borde, og Jerry og Colin kom til at sidde ved samme Bord som Gloria, der havde en Englænder Miles Benham til Bords. Hun var indsvøbt i en sort Robe, og en kostbar Perlekæde omsluttede hendes fine Hals. —



... han havde drømt om gamle Dages farverige Piratflaader, men han sprang lige ind i Amerikas stormfulde Nutid med de voldsomme Smuglerkampe paa Havet, og atter beviser Kendsgerningerne, at Livet i Dag er tusind Gange mere indholdsrigt og spændende end Middelalderens og Oldtidens Sørovere og Korsarer nogen Sinde kunde drømme om. Dette er Romanen om en Havets Korsar fra 1931.

RNE PIRAT

Af TROLLIJØRN
En Roman om et rigtigt Mand-
folk og hans eventyrlige Liv.

Senere tog de alle hen til en mandæn Spilleklub i Nærheden. Jerry deltog ikke selv i Spillet, det var ham for smaat, han og Colin stod kun ved Siden af som Tilskuere.

„Ih, du store Kineser — det er jo Rudy!“ udbrod Colin og viste med en Bevægelse med Hovedet hen til en slank Mand, der kom slentrende gennem Salen. Med et fremmed, aristokratisk Blik gik han forbi dem og sluttede sig til Gruppen omkring Baccarat-bordet. Colin og Jerry lo hemmeligt til hinanden.

Der var en hel Del af de Spillende, som lagde Mærke til en blond Dame, der sad ved Roulettebordet. Hun spillede meget forsigtigt, og Jerry hørte tilfældigt, at hun var en russisk Grevinde Pudowkina. Gloria sad ved Siden af hende, og da Russerinden rakte sig frem for at lægge en Jeton paa et Nummer, kom hun til at vælte et Glas Champagne ned over baade sig selv og Gloria. Hun fo'r op med et lille Udraab og prøvede med tusind Undskyldninger at gøre sin Fadæse god igen, men Gloria skubbede hende lidt køligt

til Side. „Det er ikke værd at spille saa mange Ord paa den Sag,“ sagde hun. „Kjolen er gammel.“

Hun vilde stikke Haanden indenfor Halsudskæringen for at tage sit Lømmetørklæde frem, og idet hendes Haand strejfede Halsen, mærkede hun, at den var bar. „Min Perlekæde,“ raabte hun, „jeg har tabt min Perlekæde!“

Der blev almindelig Opstand, Jerry tog ganske uvilkaarligt et Skridt hen mod Gloria, men et blidt Skub mod Ribbenene holdt ham tilbage. „Hold hellere Fingrene borte fra det!“ hviskede Rudy til ham næsten uden at bevæge Læberne.

I samme Øjeblik som Gloria udstødte sit Raab, havde Klubbens Indehaver, Levin, trykket paa en Knap, hvorved alle Udgange automatisk blev lukket i. Saa gik han tværs over Gulvet hen til den blonde Russerinde og greb hende med et barskt Smil om HaandleDET. „At tænke sig, at det har taget mig en hel Aften at finde ud af, at det er dig, Vera,“ sagde han. „Kom med ind i mit Kontor — og Fyren der ogsaa,“ fortsatte han og pegede hen paa Rudy.

Inde i Levins Kontor blev de begge gennem-
søgt, men man fandt ikke saa meget som en
eneste Perle paa dem, hele Selskabet blev der-
efter afhørt, men det bragte intet for
Dagen. Colin, der som altid nysgerrigt
forstod at bruge sine Øjne og Øren,
havde faaet opsnapet forskellige Ryg-



Da Gloria kom tilbage efter at have været ude og svømme, saa hun Perlerne ligge og glimre i det graa Grus.

ter og hviskede til Jerry, at Grevinde Pudowkina var Rudys Elskerinde og iøvrigt kendt som en dygtig Lommetyv.

„Mener du, at Rudy er slyngelagtig nok til at stjæle fra vore Venner?“ sagde Jerry rasende.

„Aah Vrøvl! Rudy er ikke nogen Slyngel, han har selvfølgelig ikke vidst, at Gloria var sammen med os,“ beroligede Colin.

Da Jerry et Par Timer efter klædte sig af paa sit Værelse fandt han til sin grænseløse Forbavselse Perlekæden i sin Lomme. Han forbandede Rudy og hans langfingrede Veninde. Guderne maa vide, hvordan de havde faaet den praktiseret ned i hans Lomme. Han mindedes Rudys Skub og Advarsel — den Slyngel, mon han troede, at Smuglerfællesskab var ensbetydende med, at de ogsaa var Fæller i Tyverisager.

Næste Morgen var Perlekæden det første, hans Blik faldt paa. Gloria skulde have den tilbage, men han var ikke rigtig klar over, hvorledes han skulde levere hende den igen, uden at hun fik den nærmere Sammenhæng at vide. Han sprang ud af Sengen og gik hen til Vinduet. Det var meget tidligt, før om to Timer vilde der ikke vise sig nogen af Gæsterne. Hans Værelse vendte ud mod Terrassen, hvor de havde spist igaar Aftes, og det gav ham en god Idé, i Mørket kunde man let have overset Perlerne, og uden at betænke sig kastede han Kæden i Retning af, hvor han formodede, at deres Bord maatte have staaet.

Efter at have tilbragt en urolig Nat stod Gloria tidligt op og gik ned for at faa sig en Svømmetur, paa Tilbagevejen saa hun Perlerne ligge og glimre i det graa Grus. Nogle Timer senere fortalte hun Jerry, at hun havde sagt til alle de andre, at Perlerne var blevet fundet der, hvor hun havde tabt dem igaar.

„Sikken et Held!“ sagde Jerry.

„Jeg er overbevist om, at der var nogen, som tog dem,“ sagde hun langsomt. „Laasen var itu, saa det har ikke blot været en Spøg. De stjal dem og tabte saa Hovedet, det tror jeg — jeg hader Mennesker, som ikke har Nerver og Selvbeherskelse nok til at fuldføre deres Planer.“ Der glimtede noget drillende dybt nede i hendes Øjne, men Jerry lagde ikke Mærke til det. — — —

Samme Eftermiddag, efter at Jerry og Colin havde spist til Middag i Broderskabsklubben, mødtes de med Rudy i en Kemikalieforretning. Han førte dem gennem forskellige Gader, idet han hele Tiden holdt sig lidt foran dem og blev ved med at vende sig om for at spejde, om der var nogen efter dem. Først da de var godt og vel indenfor Gadedøren, hilste han paa dem.

„Hallo, Vera,“ sagde han, da de traadt ind i hans lille Lejlighed, „her er de to Herrer, som du gerne vil gøre din Undskyldning.“

„Jeg er glad for, at Rudy har bragt Dem herhen,“ sagde hun ligefremt, „saa jeg kan sige Dem, hvor jeg er ked af det, der skete nat. Jeg anede jo ikke, at det var Deres Venner.“

„Hvad tror du, at Herrerne vilde sige til en Drink, Vera?“ foreslog Rudy, og da Vera forsvandt ud i det lille Dukkøkøkken, fortsatte han henvendt til Jerry: „Der er en Ting, jeg gerne vil sige Dem, Mester, der begynder at blive lovlig livligt om Dem — eller maaske rettere sagt om Deres Baad. De bliver nødt til at forandre den eller ogsaa opsøge et andet Felt.“

„Vi forandrer baade Terrænet og Baaden,“ svarede Jerry, „jeg har allerede fra anden Side hørt, at det var paa Tide, saa jeg er glad for, at De ogsaa giver mig det Raad, Rudy, —Hør nu her, Dreng, den gamle Baad lader vi forsvinde for en Tid, og den næste Havn, vi anløber, bliver Havana. Jeg vil arbejde der omkring i Vinter, jeg har allerede faaet flere

Ordre fra Folk der, end jeg kan overkomme at effektuere foreløbig.“

„Det er en aldeles glimrende Basis,“ svarede Rudy, „der er et halvt Dusin udenlandske Fyre, som har deres Hovedkvarter der — foruden den store O'Day.“

„Netop!“ Vi skal ogsaa se at faa en af vore ind hos en Mand, Sir Herbert Donald, som har sit Hovedkvarter der. Kender De ham?“

Rudy smilte sit lille, satiriske Smil. „Det skulde jeg mene, han har allerede længe ført Alkohol fra Havana — hans Øgenavn er Fiskeansigtet.“

„Hvad mener De om at faa en ind hos ham?“

Vera Pudowkina traadte ind i Værelset med en Bakke med forskellige Forfriskninger. „Det vilde passe mig udmærket at tilbringe Vinteren i Havana,“ sagde hun i en konverserende Tone. „Jeg er en god Maskinskriverske, og lidt Stenografi forstaar jeg ogsaa. Men De bryder Dem maaske ikke om det, Mr. Wilson — jeg mener efter det, der skete i Nat?“

„Det er jeg fuldstændig indforstaaet med,“ slog Jerry straks til, „og da vi nu har faaet denne Sag ordnet, vil jeg gerne tale med Jer om de nærmere Details. I Morgen sejler vi fra Fort Pond Bay med forseglede Ordre, som det jo hedder.“

De sad den halve Nat over deres Planer, og næste Morgen sejlede Jerry ud sammen med en hel Del af Yachtklubbens Baade, der skulde til Newport. Colin stod oppe hos Kaptajnen og spurgte: „Sig mig engang, Bevan, kender De et Skibsværft omkring Havana — det skal være et Sted, hvor vi ikke er kendt, og Folkene skal kunne holde deres Kæft.“

Kaptajnen spyttede eftertænksomt Langspyt. „Der er en Havn i Republikken Corambia, hvor man kan købe alting lige fra Maskingeværer til færdiglavede Revolutioner uden at faa stillet ubehagelige Spørgsmaal,“ svarede han.

— — —

Det var fem Uger efter. Oktober-Solen skinnede over Havanas Havn. Der, hvor Havnen udvider sig til en Bugt under Casa Blanca, laa den amerikanske Smuglerflaade for Anker. Alle mulige Landes Flag var repræsenterede, men 90 pCt. af dem var amerikanske, hvad deres Papirer saa end fortalte. Der laa ogsaa nogle private Yachter for Anker, og iblandt dem var der særlig en, der var paafaldende. Den var pudset og pillet, havde straalende Messingbeslag baade her og der og gjorde Indtryk af at være lidt af en Husbaad. For en Landkrabbes Øjne var den ikke andet end en af de sædvanlige Baade, der hver Vinter gæster Havana, men en Sømands mere gennemtrængende Blik vilde maaske kunne se, at det var en omdannet 110 Fods Jager med opbygget Agterdæk og Dækhuse, pyntet med Solsejl og Kvaster som en Taghave og aabenbart kun en lille Smule mere topheavy og usdygtig, end da Regeringen overlod den til en af disse Sejlsportsmænd. I gyldne Bogstaver bar den Navnet „Havfruen“ og Hjemstedet: New Bedford.

Jerry og Colin sad oppe paa Dækket ved Siden af et lille Bord med nogle høje Glas. Jerry studerede et Brev fra sin Moder, og Colin, der begyndte at blive træt af sin Roman, lod Bogen synke ned. „Gid jeg ogsaa kunde faa nogle Breve,“ sagde han. „Tror du, at det er sikkert at afsende et herfra?“

„Det er sikkert nok paa den Maade, Rudy afsender dem gennem Vera. Det er vel nok et smart Pigebarn, hun har allerede fuldstændig bedaaret Sir Herbert og skriver alle hans fortrolige Breve med en ekstra Kopi til os. Det kan man kalde for raskt Arbejde. Det er sandt, vi skal forresten spise Middag i Land idag, Vera kommer, og Rudy er lige ankommet fra New York per Flyvemaskine.“ —

De spiste i en lille morsom spansk Restauration. Rudy,



Rudy, der var kendt med Havanna fra utallige Besøg, bestilte paa Spansk hos Tjeneren, der svarede ham paa uforfalsket Broadway-Amerikansk.

der var kendt med Havana fra utallige Besøg, bestilte paa Spansk hos Tjeneren, der dog til hans store Skuffelse svarede paa uforfalsket Broadway-Amerikansk. Han lod, som om han ikke lagde Mærke til det og gled straks over paa det mere alvorlige Forretningstema.

„Der er tre af dem, som gaar ud i Nat,“ rapporterede han. „De to Tomastere, der ligger i Nærheden af Dem, og den mexikanske Tremaster. Den lille Skonnert skal til Floridas Vestkyst — det staar der i hvert Tilfælde i Veras Papirer. Og her er Listen over Ladningerne — jeg har allerede tilintetgjort Papirerne.“

Han ramsede en forbavsende lang Liste Tal og Navne op. En god Tyv har ogsaa en god Hukommelse, hvor Telefonnumre, Navne og Maal bliver gemt hen som i et Lager og til enhver Tid kan hentes frem.

„Vi tager Miami Baaden,“ bestemte Jerry. „Den har lige den Last, som vi har Brug for, og min Kundes Baad er desuden for Øjeblikket ogsaa i Miami. De maa flyve over imorgen. Rudy, og give Henry Morrisons Kaptajn Besked.“ — — —

33 Timer senere stod Jerry paa „Havfruen“s Bro og afsøgte Horisonten med en Kikkert. De var i Farvandet ved Florida Keys, og Havana laa 200 miles sydvest for dem. „Havfruen“ havde imidlertid fuldstændig skudt Ham og havde nu det Udseende, som Colin kaldte for dens Arbejdsudseende. Den var blevet 20 Fod længere ved kunstige Forlængelser af For- og Agterstavn. To Redningsbaade hang klodset i Davitterne, der for Nemheds Skyld var svinget udenbords, den lille, sorte Skorsten var blevet til en oval brun Skorsten. Denne Skorsten var lavet af Sejldug og kunde i Løbet af et Øjeblik tages ned. Det bekvemme Agterdæk og Dækhuse, der var blevet bygget i Corambia, var de samme, men de var dog

anderledes, idet Messingrælingen var sænket i de opretstaaende Hængsler, saaledes at Skibets synlige Fribord var blevet ca. 4 Fod lavere. Radiomasten var blevet fjernet, og to klodsede Lossespil var i Stedet for blevet rejst paa For- og Agterdækket.

Ved Siden af Dækhuset stod der to Kanoner, som forsvandt ind i den falske Skorsten. Og „Havfruen“s smukke, hvide Maling var blevet tilsmudset med brede Striber af Kul, Støv og Pletter af Mønjefarve, som ganske let kunde vaskes af, og de lysende Guldbogstaver, der var til at tage af, var blevet erstattet af snavsede, sorte Bogstaver, der dannede Navnet „New York“. „Havfruen“ lignede nu kun en ganske almindelig Fragtdamper.

„Der kommer en Skonnert imod os sydfra,“ sagde Kaptajnen. „Det er nok Deres Whiskybaad.“

„Saa gør vi ligesom sidst, Bevan,“ sagde Jerry, der stod ved Roret. „Drej ikke af, før jeg siger det. De maa hellere selv tage Rattet. Hopkins, gaa ned og hent Mandskabet op paa Dækket.“ — — —

Da Skonnerten var en 300 Meter borte fra dem, vinkede Kaptajnen, der stod med Armene lænet mod Rælingen skødesløst over til dem, og Rørgængereren paa Skonnerten sendte Hilsenen tilbage. Distancen mellem Baadene blev større, og Jerry lagde Roret over i Bagbord og svingede sin Baad i en Cirkel op i Skonnertens Kølvand. „Tal til ham, Bevan!“ befalede han.

Bevan sendte Ordren: „Bras bak!“ over til dem i den internationale Kode. Kaptajnen paa Skonnerten greb sin Kikkert, og Bevan og Jerry saa Mændene løbe hen til Kanonen og rive Sejlduget af den.

„Giv dem det glatte Lag, Colin,“ raabte Jerry og gav Rattet til Bevan. Hans Øjne skinnede af Fryd. Der blev Røre

henne ved Bagbords- og Styrbordskanonen, det susede over Hovedet paa Jerry, og i næste Øjeblik bragede Eksplosionen ovre paa Skonnerten.

„Engang til!“ raabte Jerry og løb over paa Styrbords Siden. Chaluppen hang allerede parat i Davitterne halvfuld af Mænd. De var alle forsynet med rigtige Gasmasker. Jerry sprang ombord, og de blev sænket ned i Skonnertens Kølvand. Saa bed Jerry Tænderne fast om sin Gasmaskes Mundstykke og klatrede behændigt ombord efterfulgt af tre Mand. I det Øjeblik hans Hoved kom over Rælingen, kunde han nemt være blevet pillet ned, men der var ikke en Mand paa Dækket, som var i Stand til det. Colin havde sendt sine

Kugler sikkert over — der var sluppet Taaregas nok løs ombord paa Skonnerten til at sætte et helt Kompagni Soldater ud af Funktion. Kaptajnen og et Par Matroser bandede og hostede og famlede rundt i Blinde, der var ikke Tanke om Modstand. Jerry og hans Mænd overtog Kommandoen, bragte Skonnerten op i Vinden og lagde den bi.

Der kom tre Baade til over fra „Havfruen“, og Dækslasten af Whisky blev stuvet over i dem med en Behændighed, der vidnede om stor Øvelse. efter 10 Minutters Forløb tog Jerry Gasmasken af og prøvede Luften, der igen var blevet ren, og en halv Time efter var de klar af Skonnerten. De havde ikke rørt ved Lasten, alt, hvad Jerry havde Brug for, var Dækslasten, og endda heller ikke mere end en Trediedel af den. Takket være Rudy og Vera havde han været klar over hver eneste Flaske, og han havde ikke taget mere, end Morrison skulde have. Tohundrede Flasker Skotsk Whisky og Trestjernet Hennessy sirligt pakket i Bundter à 6 Flasker. Lige før Jerry forlod Skonnerten, tog han en Stang og knuste Kanonens Mekanisme. „De skyder mig lidt for godt med den Tingest,“ sagde han, „derfor maa vi hellere uskadeliggøre den.“

Han svingede det ene Ben over Rælingen, og Kaptajnen, der igen havde faaet sit Mæle tilbage, raabte: „Jeg kendte Dem lige med det samme, da De kom ombord, og hvis den store O'Day ikke betaler Dem det tilbage, vil jeg hedde Mads.“

Jerry blev siddende paa Rælingen. „Er det O'Days Ladning?“ spurgte han fornøjet. „Saa kan

De fortælle ham fra mig, at han kan gaa Fanden i Vold. Han er den første Irlænder, jeg har kendt, som kun har brugt Munden i en Kamp.“

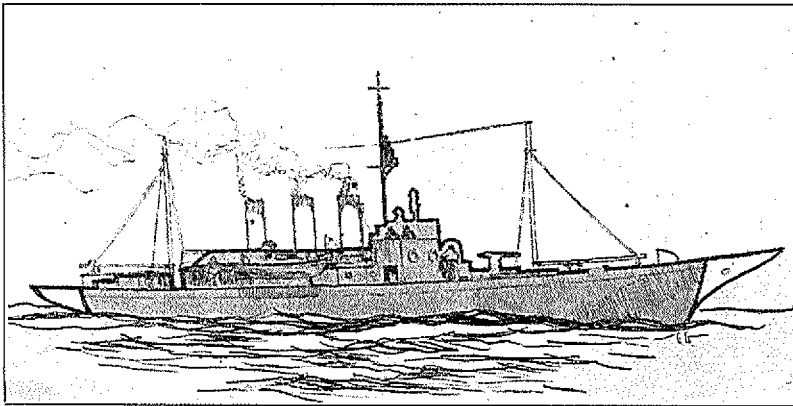
Da han kom tilbage ombord paa „Havfruen“ havde Bevan travlt med at komme afsted. „Der er for mange Skibe her i Farvandet,“ brummede han. „Jeg har set ikke mindre end seks, mens De arbejdede.“

I Løbet af 20 Minutter var Havfruen igen hvid og straalende. Kun den falske Skorsten og de kunstige Forlængelser blev tilbage for at sikre dem imod Observationer fra Skonnerten. Whiskyen blev stuvet væk i den sejldugsdækkede Ræling, hvor den optog forbausende lidt Rum og laa bekvemt for Omladningen i Nat.

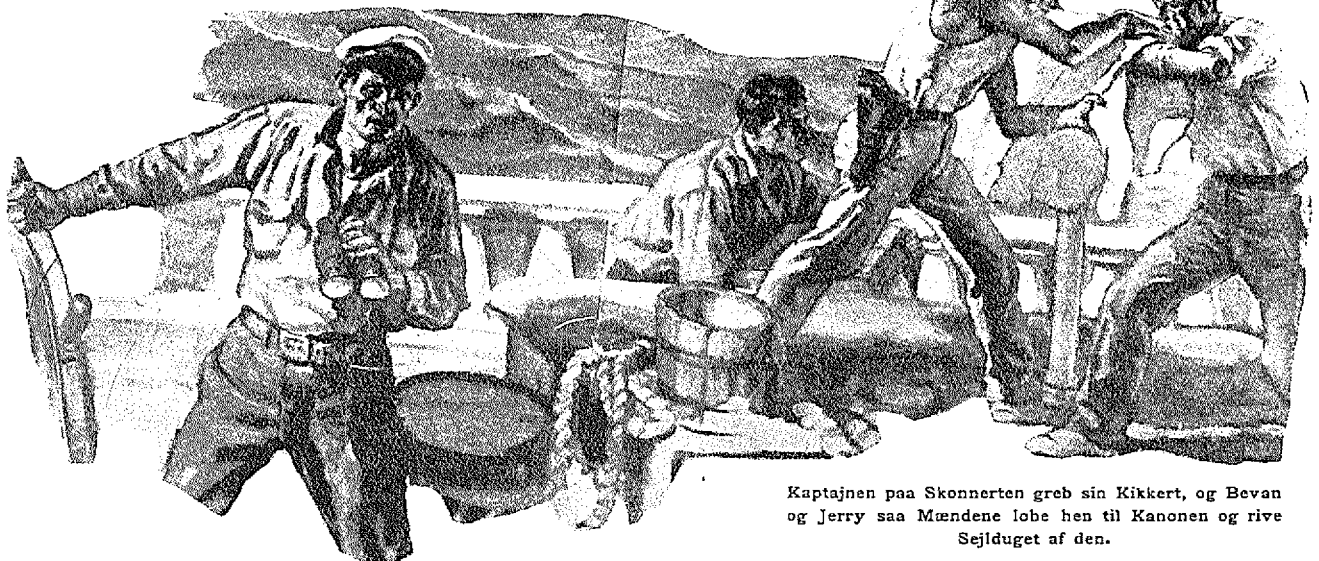
Der kom en Matros løbende hen til Jerry. „Jeg skal sige fra Kaptajnen, at en Destroyer taler med Skonnerten,“ meldte han.

„Meld Kaptajnen, at han skal tage en nøjagtig Position og styre i en bestemt Kurs,“ svarede Jerry. „Lad ham prøve at tage Lodskud, vi skal have Lasten udenbords.“

Endnu mens Jerry talte, tog Colin sin Baadsmandsfløjte og pøb voldsomt, og hans 6 Mand stillede med det samme. De elskede ham alle og var parate til at gaa gennem Ilden for ham, hvis det blev forlangt af dem. Flaskerne blev bundtet sammen i 4 Portioner, og Colin og hans 6 Mand var travlt beskæftiget med at faa hver Bunke lagt i et saadant Net, som store Dampere bruger til at svinge Bagage og Stykgods om-



Skitse af „Havfruen“. De sorte Linier viser de falske Opbygninger og Forlængelser.



Kaptajnen paa Skonnerten greb sin Kikkert, og Bevan og Jerry saa Mændene løbe hen til Kanonen og rive Sejlduget af den.



Jerry bed Tænderne fast om sin Gasmaskes Mundstykke og klatrede behændigt op.

bord i. Spilbommen blev svinget ud, og Flaskerne sank ned i Havet. To Minutter senere var de tre andre Bunker ogsaa ude.

Paa Vej tilbage til sin Kahyt løb Jerry paa Colin, der endnu var i sit Arbejdsdress, snavset og svedig og hed, men da en hvidklædt ung Officer fra Destroyeren kort efter kom ombord paa „Havfruen“ blev han modtaget af to unge, soignerede og hyidklædte Herrer.

„Hallo,“ sagde Jerry med et genkendende Smil, „det er jo Hawkins. — Har De spillet Fodbold fornylig?“

„Jerry Wilson,“ raabte den unge Mand. „Det var da mærkeligt — det — det maa være en Fejltagelse, eller har De maaske lige givet Rollen som „hi-jacker“?“

Jerrys lille morsomme Smil gjorde hans forvovne, dristige Ansigt mere charmerende. „Ikke saa vidt jeg kan huske,“ svarede han. „Men kom med ned og faa en Drink, vi er lige kommet fra Havana, og vi er jo paa den rigtige Side af Grænsen. Maa jeg forestille — Løjtnant Hawkins og Mr. Scott. Hawkins og jeg spillede Fodbold sammen for tre Aar siden.“

Nede i den kølige Salon bragte Stewarten Is og Selters og forskellige Flasker, som Colin paa en meget borgerlig og lovlig Maade havde købt i en Forretning i Havana.

„Det gør mig ondt, Wilson, men det ser ud til, at jeg er kommet paa et forkert Spor,“ sagde Hawkins. „Jeg mødte en Baad, som meldte, at dens Dækslast var blevet stjaalet, og da De var den eneste Baad i Nærheden — —, men jeg saa jo straks, da jeg kom nærmere, at det ikke var den Baad, der var blevet beskrevet mig. De har vel ikke observeret nogen Dampner med nordlig Kurs i den sidste Timestid?“

„Næh,“ svarede Colin med et uskyldigt Smil, „vi har skam ikke set noget undtagen en grinagtig gammel en med en høj Overbygning.“

„Det er den,“ raabte Hawkins, „jeg maa afsted med det samme. — — Ja, — naar De nøder mig saa stærkt, saa maaske et lille Glas til. Det er en dejlig Baad, De har faaet, Wilson, det er forresten sjovt nok, da jeg kom ombord, saa det ud, som om der fløj en Maage bort herfra, skønt det

lignede nu ikke en Maage, den fløj mere som en Due. — De undskylder nok al Ulejligheden, Jerry, jeg er morderlig ked af det."

„Det spiller ikke Spor af Rolle, Hawkins,“ forsikrede Jerry, „De kan se mine Papirer, hvis De vil, og jeg garanterer Dem, at jeg har ikke noget ombord undtagen 2 Kasser Bacardi og tre Kasser Whisky.“

De fulgte ham op paa Dækket, og mens Destroyeren satte Kursen mod Nord, stod Jerry og Colin lænet mod Rælingen og saa efter den. „Det var nu mærkeligt, at han netop skulde se Brevduen starte,“ sagde Jerry. „Hvad skrev du til Rudy?“

„Jeg bad ham om at underrette Morrisons Baad om, at vi bliver en hel Dag forsinket. Han skal tage over til Havana og faa de sidste Nyheder at vide til os. Vi bliver nødt til at telefonere til ham.“

„Jeg kan ikke fordrage at sende Budskab med Duerne,“ sagde Jerry tankefuldt. „Den idiotiske Radio, det lammer os altfor meget at have den ude af Funktion. Hvormange Duer har du endnu?“

„To, der hører hjemme i Miami, men der er ingen til Havana.“

Vi løber ind til Nassau, naar Morrison har faaet sine Varer ved Gun Cay imorgen Nat. Jeg har bedt Rudy om at sende mig et Kodetelegram derhen, om der er andre Baade i Farvandet.“

„Den er fin,“ nikkede Colin, „saa kan man da igen komme paa Landjorden. Du bliver vel her ombord for ikke at rende paa hele Selskabet Manners?“

Jerry rynkede Panden. „Jeg skal tale med Manners,“ svarede han kort, „han har Brug for en stor Ladning i Marts.“

„Aah ja, naturligvis, Du skal jo ogsaa personligt lykønske Gloria. Hendes Forlovelse med Englænderen Miles Benham er saa vidt jeg ved blevet deklareret. — Men det ved du selvfølgelig selv.“

„Naturligvis!“ bed Jerry ham af og vendte sig om.

Næste Nat fik Morrison sine Varer, der igen blev halet op af deres kølige Skjul af Gangspillet. Colin modtog Betalingen i klingende Mønt, og Kl. 3 Nat sejlede „Havfruen“ ind i Nassaus Havn. — Telegrammet fra Rudy meldte, at en Skonnert i Nat vilde løbe ud, den skulde til Fort Myers paa Floridas Vestkyst, og enhver tænkelig Oplysning var givet i de korte og knappe Kodeord.

„Den passer lige for os,“ sagde Jerry. „Burns, der har en stor Besiddelse udenfor Tampa, vil have en Ladning, saa snart der er en, vi kan faa Fingre i. Vi tager ligestraks afsted derfra over til Miami og giver Burns Besked pr. Telefon.“

De tog hen til det Hotel, hvor Manners, hans Datter og hans Datters Forlovede opholdt sig. De sad ude paa Ter-



Jerry blev siddende paa Rælingen. „Er det O'Days Ladning?“ spurgte han fornojet.

rassen, og Gloria modtog dem med stor Utaalmodighed.

„Hvor bliver De af saa længe?“ spurgte hun. „Far sagde, at De burde have været her igaar. Miles og jeg har hele Dager siddet parat til at tage ud.“

„Tage hvorhen?“ spurgte Jerry.

„Vi skal med ud paa Deres næste Trip,“ lød det koldblodige Svar.

„De bliver nødt til at gaa over mit Lig,“ stønnede Colin. „Det er mig ligegyldigt, om De bliver skudt eller ej, men hvis det skal være, saa foretrækker jeg, at De lader det ske paa Landjorden. Jerry, har du arrangeret det bag min Ryg?“

„Nej,“ svarede Jerry langsomt, „jeg anede det ikke.“ Han saa hen paa Manners, og denne rystede paa Hovedet. „Jeg har intet at sige. Hendes Moder har intet at sige. Benham har intet at sige — — —“

„Men jeg har noget at sige,“ eksploderede Jerry, „og det er, at vi sejler om en Time, men vi sejler *alene!*“

„Hør! Hør!“ applauderede Benham.

En Time efter sejlede „Havfruen“ ganske rigtigt, men den Nat sov Jerry og Colin i Salonen, da Mr. Miles Benham og Miss Gloria havde faaet overlaet de to Herrers Kabytter.

Læs i Næste Nr.: Hvad der sker, da Pigen kommer ombord.

Dansk Indsats med Sukces.

Den 4. November lukkede den danske Pavillon paa Verdensudstillingen i Antwerpen. — En lille Pjece er for nylig udsendt og fortæller om den snukke Indsats, der er gjort ved Danmarks Deltagelse i Udstillingen, der samtidig var en Honor ved Belgiens Hundredaarsfest.

Initiativet udgik oprindeligt fra Direktør A. O. Andersen, der straks opnaaede Tilslutning fra Ø. K. og *Burmeister & Wain*, og efter Indbydelse fra den nedsatte Udstillingskomité deltog følgende: Dansk Dampskibsrederiforening, Statsbanerne, Turistforeningen, Københavns Havn og Frihavn, Svitser, Statsisbrydertjenesten, *Burmeister & Wain*, Aarhus Havn, Frederikshavn, Helsingør, Nakskov og Odense Skibsværfter, Ø. K. og

„Forenede“, Danske Spritfabriker, Adam Transport, Hempel, Marius Nielsen & Søn, Dansk Radio, Københavns Porcelænfabrik, Axel E. Aamodt og Regningsvæsenet.

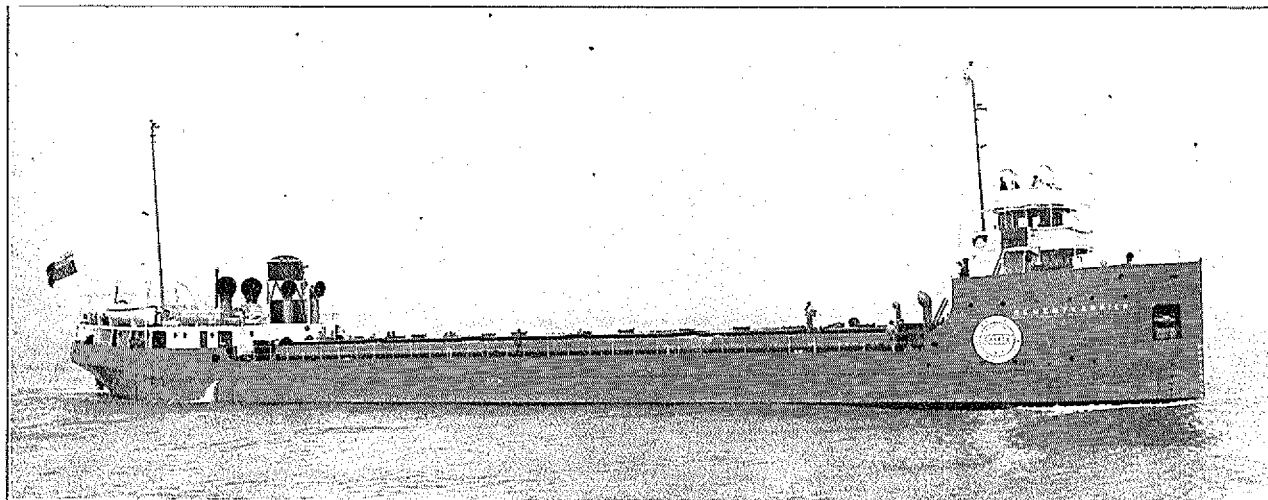
Skibsreder Marius Nielsen havde overlaet Udstillingen sin Bronzemodel af Gefionspringvandet, der var placeret i et Haveanlæg mellem Pavillonens Fløje.

Vår Udstilling fik „den største Presse“, og Samarbejdet mellem Generalkommissærer (Direktør Maegaard og Hr. A. Johansen), Arkitekt (Tyge Hvass) og Udstillere var saa ideelt, at den danske Pavillon kunde aabne som den første af samtlige fremmede Deltagere.

Faget er vist paany og paa en saare hæderfuld Maade!

J—n.

Det første selvlossende dieselelektriske Skib



„Cementkarrier“ er bygget hos „Furness Shipbuilding Co., Ltd.“ i England for „Canada Cement Transport Co.“ i Montreal og er en meget interessant Type. Det er paa 3150 d. w. i Britisk Corporations højeste Klasse og har en Længde paa 78,6 Meter, 13 Meter i Bredden og en Sidehøjde paa 6 Meter. Det losses med en Hastighed af 6000 Tons i Timen og kan transportere 2300 Tons Cement.

Det fine Cementpulver transporteres fra Land gennem Rørledninger ned i nogle vandtætte Staalluger og føres videre gennem 3 traktformede Lastrum ved egen Vægt ned i to Tunneller under Lastrummene. Her forefindes en Skrabskovl, der tager 3 Kubikmeter og drives ved elektriske Spil paa 100 H.K. I Forenden af Skibet transporteres Cementen vandret og derefter skraat op efter i en Tragt, fra hvis Bund den føres videre til en Cementpumpe, der ved Hjælp af en 300 H.K. Motor, gennem en Rørledning paa 200 cm, blæser Ce-

menten i Land, hvortil bruges to Luftkompressorer med hver sin Motor paa 208 HK. To Dieselmotorer paa hver 500 HK med 2 Hoveddynamoer, direkte koblede til, og som giver 440 Volt hver, kan sættes til at drive Skruen enkelt eller samlet, der igrøvrigt drives af en 7775 HK. elektr. Motor, naar Skibet er i Fart.

Erdvidere er der koblet 2 Hjælpedynamoer paa 220 V. til Dieselmotorerne og to Reservedynamoer paa 30 Kilowatt hver, der drives af hver sin Dieselmotor. Disse er tænkt til Hjælpe-maskineriet i Maskinrummene. Skibet er forsynet med dobbelt Klædning med Henblik paa indtrængende Vands ødelæggende Indflydelse paa Ladningen. I Virkeligheden bevirker denne Mængde af Kraft og Energi, at Skibet kan være i uafbrudt Fart, idet Ophold i Havn med Losning kun vil tage en 6—7 Timer.

j—n.

Øen Femern synker.

Øen Femern i Østersøen er i den sidste Tid sunket saa stærkt, at Digerne, der beskytter den, nu er en hel Meter lavere end under den store Stormflod i 1872. Der iagttages et stedse stigende Højvande, medens mere og mere af Øen forsvinder i Havet. Saa fremt der ikke snart træffes Sikringsforanstaltninger ved Kysterne, er der Fare for, at hele den frugtbare Ø efterhaanden vil gaa i Havet. I den præjsiske Landdag er der under Hensyn til disse Forhold i største Hast stillet Krav om store Bevillinger til omfattende Digearbejder.

Mindesten i Løkken.

Den 9. Juni i Aar er det to Aar siden, den triste Ulykke i Vesterhavet ud for Løkken fandt Sted, og paa denne Toaarsdag vil rimeligvis den store Mindesten blive afsløret, som skal bringe Erindringen om de tapre Redningsmænds Daad videre til kommende Slægter. Der blev i sin Tid nedsat en Komité, hvis Sekretær er Digteren Emil Bønnelycke. Denne Komité skaffede ved en Indsamling paa Egnen og ved en Gave paa 4500 Kr. fra Ny Carlsbergfondet saa mange Penge ind, at man hos Bygningsinspektøren for Nordjylland, Arkitekt Einar Packness i Aalborg har kunnet bestille en Pyramide i Relief, som vil blive anbragt i Klitten ud mod Havet.

Det var som bekendt 3 af Løkkens Redningsfolk, der ved

hin Lejlighed satte Livet til. Under en stærk Storm, hvor mange Fiskefartøjer var i Havsnød, gik Redningsbaaden ud. Den lagde sig i den oprørte Sjø og ventede, indtil det sidste Baadehold, der svævede i overhængende Livsfare, havde naaet Havn. Kort efter saa man inde fra Land, hvordan en Braadsø kængrede Redningsbaaden, saa den kom til at ligge med Kølen opad, 9 af dens 12 Mand store Besætning reddede sig op paa Kølen og holdt sig der, indtil Hjælpen kom. Fiskefartøjet, der lige havde naaet Havn, gik øjeblikkelig ud igen for at bringe Hjælp, og det lykkedes efter enorme Strabadser at føre de 9 Mand frelst i Land, men 3 af Redningsfolkene blev derude.

Kæmpe-Cunard'en.

I Skibsfartskrese imødeser man med en Spænding, man næppe har set Mage til siden „Great Eastern“ løb af Stabelen, den Dag, da den første af Cunard-Linjens nye Kæmpe-Luksus-Passagerdampere første Gang skal pløje Atlanterhavets Bølger. Skibet bliver paa 75.000 Tons og 1018 Fod langt. Sammenlign f. Eks. med „Frederik VIII“s 11,850 Tons og 523 Fods Længde. Cunard'en skal drives af Turbine-Dampmaskiner og beregnes at kunne løbe en Fart paa 32 Knob.

Verdens hidtil største Damper S/S „Majestic“ maaler 915 engelske Fod i Længden. Skibet kommer til at koste omkring 6 Mill. Lstr., og ikke færre end 3000 Arbejdere er i Øjeblikket i Gang med Kæmpe-Skibets Færdigbygning.

Jules Vernes Fantasier er blevet Virkelighed

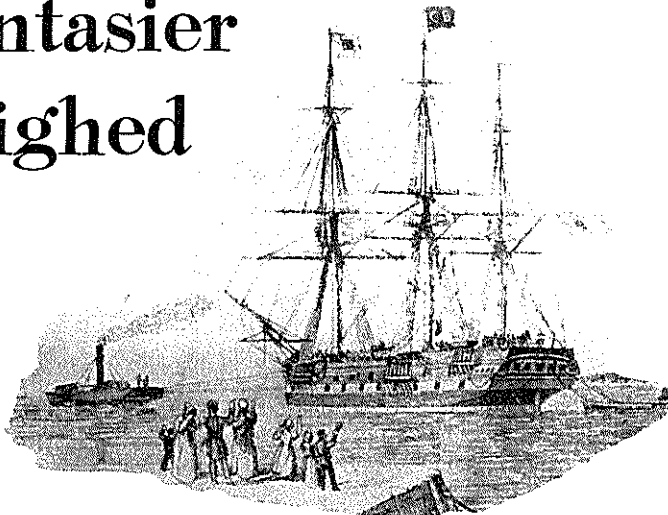
Underholdende er den gamles Jules Verne stadig, selv uden moderne Psyko-Analyse, Sex Appeal og Funktionalisme. Hans fantastiske Æventyr overgaar selv en Edgar Wallace i Opfindsomhed og Spænding. Hans Helte havde ingen Nerver og ingen Angst, de overvandt alle Hindringer. Læs ham blot, denne forældede Jules Verne, som Aar-tier igennem holdt en læsende Verden i Spænding. Hvor finder man en saa mægtig Fantasi, som i broget Rækkefølge ligefrem har forud anet Verdens tekniske Udvikling. Han gaar op i Himmelhøjden, ned i Havets Dybder, rundt om Jorden i 80 Dage igen i denne Tid paa Folketeatret i København til Ungdommens Jubel.

Men vi følger ham alligevel ikke mere med den samme Undren, som vore Bedsteforældre gjorde det. De sagde: „Aldrig vil det ske saadan!“ til alt, hvad han skrev. Aldrig vil man kunne fare under Havet. Aldrig vil man kunne rejse i en Uge i Luftballon. Vi har vore Lokomotiver. De tager 30 Kilometer i Timen, og naar det gaar højt maaske 50 Kilometer. Saaledes talte Bedstefar.



I det Indre af Jules Vernes gaadefulde
Undervandsbaad »Nautilus» . . .

. . . og i en U-Baad i Virkeligheden.



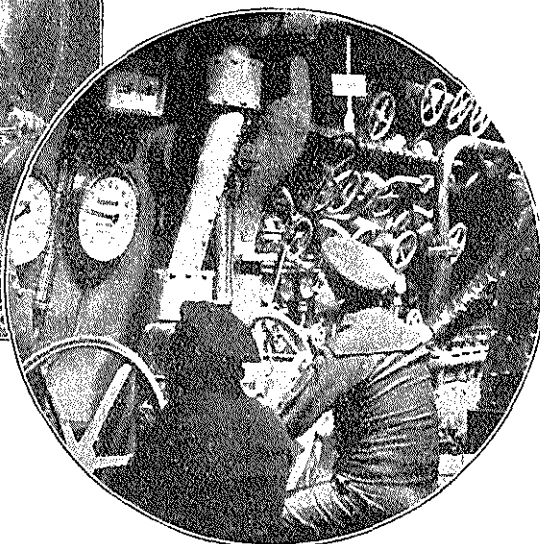
Saaledes sejlede vore Bedsteforældre til Amerika.

Nulevende Mennesker smiler; thi vi ved bedre Besked. Jules Vernes Storhed ligger netop i, at han forudsaa den tekniske Udvikling, som endnu i hans Tid var Utopier. 20,000 Mile farer Jules Vernes gaadefulde Kaptajn Nemo af Sted under Havet i sit vidunderlige Undervandskib „Nautilus“. Hvor omhyggeligt er alt gennemtænkt! Hvor stemmer meget af hans Fantasi ikke nøje med Indretningen i en moderne U-Baad? Endog Vandets Tryk er rigtig regnet ud i Tal. Hans Skildring af Havbundens Verden stemmer forbløffende i mangt og meget med den nuværende Dybvandsforsknings Resultater. Hans Fantasi er løbet forud for os, ja saagar Rejsen til Maanen, som vi dog endnu har tilbage at opleve, og som han beregner vil kunne gøres paa 97 Timer 20 Minutter. Vi haaber dog, det vil kunne gøres hurtigere med vore moderne Raketter. Jules Verne er den første Opdager af Nordpolen, længe før Cook, ganske vist ogsaa kun i Fantasi. Ganske vist var han af den Mening, at den var vulkansk. Det er et af de faa Tilfælde, hvor han har taget fejl.

Alt, hvad der kom, har han forudset. Men næsten paa ethvert Omraade er Tiden med dens rasende hurtige Udvikling løbet forbi ham. Vi behøver ikke mere 80 Dage for at rejse rundt om Jorden. Nu kan vi gøre det paa Uger, ja i Flyvemaskiner snart paa nogle Dage. Hvad vilde han mon sige til et Vidunder som vor Radio, til vore Telefonsamtaler over Atlanten, til Talefilm og til Fjernsyn, „Europa“s Rekordfart og Zeppelinrens Verdensrejser?

Wilkins har inviteret Jules Vernes Sønnesøn, Jean Jules Verne, der er Dommer i Rouen, og som man vil erindre modtog Palle i Paris, til at deltage i Togtet under Nordpolen til Foraaret med Undervandsbaaden Nautilus. Wilkins realiserer delvis en af Jules Vernes mest læste og mest fantastiske Romaner, „20,000 Mil under Havets Overflade“, og ærer den fantasifulde franske Forfatter, der har givet ham Ideen til Nordpolsfærden, ved at lade hans eneste Barnebarn deltage i det spændende Togt.

Jean Jules Verne meddeler, at han om en Maaned skal være i Philadelphia, hvor Nau-



tilus højtideligt bliver indviet. Til Juni finder Afrejsen mod Nordpolen Sted.

Den danske Ubaads-Divisions Chef tager skarpt Afstand fra Planen om Wilkins' Nordpolsfærd.

Chefen for den danske Undervandsbaad-Division, Orlogskaptajn *Wolffhagen* bedømmer *Wilkins'* Projekt meget pessimistisk

— Jeg maa forudskikke den Bemærkning, siger Orlogskaptajnen, at jeg ikke har noget indgaaende Kendskab til Planen, og at den Mening, jeg har dannet mig om hele dette mærkelige Foretagende, udelukkende er baseret paa amerikanske Avisreferater. Det skal jo være *Wilkins'* Mening i Maj Maaned at tage i Undervandsbaad fra Amerika over Atlanterhavet via Norge til Spitsbergen, og selve Polartogtet skal saa ske i Maanederne Juni og Juli. I Spitsbergen skal Baaden klargøres til Færden bl. a. paa den Maade, at selve Overbygningen afrigges, saa at selve Trykskroget bliver gjort jævnt og glat uden nogen frempringende Dele, og baade Taarn, Bro, Periskop osv. skal indrettes saaledes, at de kan hales ned i Baaden helt ned under Skrogdækket.

— Er *Wilkins'* Undervandsbaad bygget specielt med dette Togt for Øje?

— Nej, det er en udrangeret amerikansk U-Baad, som *Wilkins* har lejet for en Dollaer om Aaret, hvilket vil sige, at han har faaet stillet den gratis til Raadighed.

— Kan en af vorre hjemlige U-Baade foretage en saadan Rejse?

— Nej, men det kan *Wilkins'* Fartøj heller ikke. Planen er efter min Mening fuldstændig forrykt. Tænk dog paa, hvad det er, Manden har sat sig for, at han vil gaa tvært over det vældige, isfyldte Polbassin lige fra Spitsbergen til Alaska, og at Sejladsen for store Strækninger, ja det meste af Vejen, v.I komme til at foregaa under Isen. Vel har han Is-Bore med, dels et stort Bor, der skal lave Vaager saa store, at U-Baaden kan komme derigennem, dels et mindre Bor beregnet til at lave Sprænghuller i tykkere Is. Her skal saa indsættes Dynamitpatroner, stærke nok til at gennembryde de sværeste Islag. Men hvordan tror De, at *Wilkins'* Baad vil klare sig, naar der lige over dens Tag sker en saa voldsom Eksplosion? Den vil antagelig faa et saadant Chok, at den ikke forvnder det igen. Jeg anser det ogsaa for yderst tvivlsomt, at det vil kunne lade sig gøre at foretage saa svære Boringer som dem, der her vil kræves, uden at selve Boret knækkes. Det vil efter al Sandsynlighed ret omgaaende blive skuret væk af Isen.

— Hvor dybt vil *Wilkins* kunne sejle?

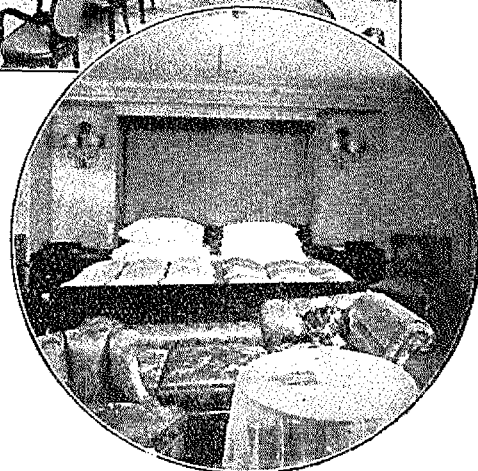
— En Baad som hans vil nok kunne staa for et Tryk paa 1000 Meters Dybde, men Luftbeholdningen sætter en naturlig Grænse for, hvor længe den vil kunne holde sig nede. Hertil kommer, at Baadens Aktionsradius ikke er mere end ca. 100 Sømil. Naar den har løbet en saa lang Strækning, har den opbrugt hele sin Elektricitetsbeholdning og maa op for at faa sine Akkumulatorbatterier opladet. Nu regner *Wilkins* vel nok med, at han med visse Mellemrum vil møde aabent Vand, og at han i de fleste Tilfælde, hvor han dykker ned under Isen, vil have nye Vaager forude, hvor han igen kan dykke op til Overfladen, men det Overblik, han i saa Henseende under sin Færd vil kunne danne sig med Fensyn til Isforholdene, er absolut ikke til at lide paa, idet Situationen jo saa at sige skrifter fra Time til Time paa Grund af Isdriften.

— En U-Baad er vel ellers meget modstandsdygtig over for Is, fordi den er saa kraftigt bygget?

— Ja, men det gælder kun i forholdsvis tynd Is. Over for Pakis og Skruninger vil den derimod være farligere stillet end et almindeligt Skib, der breder



Saaledes saa der ud paa en Passagerdamper i 1845 . . .



. . . og saadan har Passagererne det nu.

sig ud for oven, medens U-Baaden er rund oventil og som Følge deraf uvægerlig vil blive skruet ned, idet Isen vil skyde sig hen over den. Chancerne for, at en U-Baads-Sejlads tværs over eller rettere under Polbassinet skal lykkes, er saaledes minimale, ja lig med Nul, og det samme kan man vel nok sige om de videnskabelige Resultater, der selv i bedste Fald vil kunne opnaas.

I næste Nummer:

Kæmpe=Cunarderen.



Rubbed

Ombord og i Land Sølukens Trøst i 80 Aar

200. Gr. Kr. 7,50

40 Gram Kr. 1,50

Faas ogsaa ufortoldet

DILL'S BEST

Ren Burley

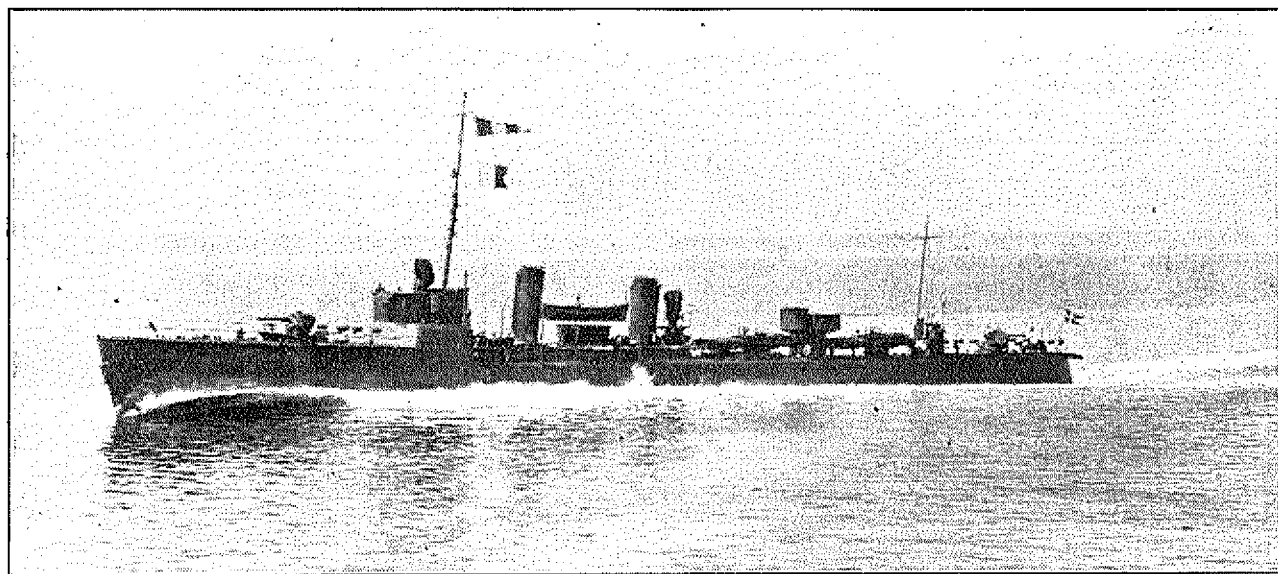
Fri for Virginia



Sliced

Eneimport: LAURITS STERLING - Telf. Centr. 724

NYT DANSK FREMSTØD



»Hvalen paa Prøvetogt«.

Orlogsværftet har i disse Dage afleveret „Hvalen“, den anden af de under Bygning varende Torpedobaade, hvis Længde er 60 m og Bredden 6 m, medens Displacementet andrager noget over 300 Tons.

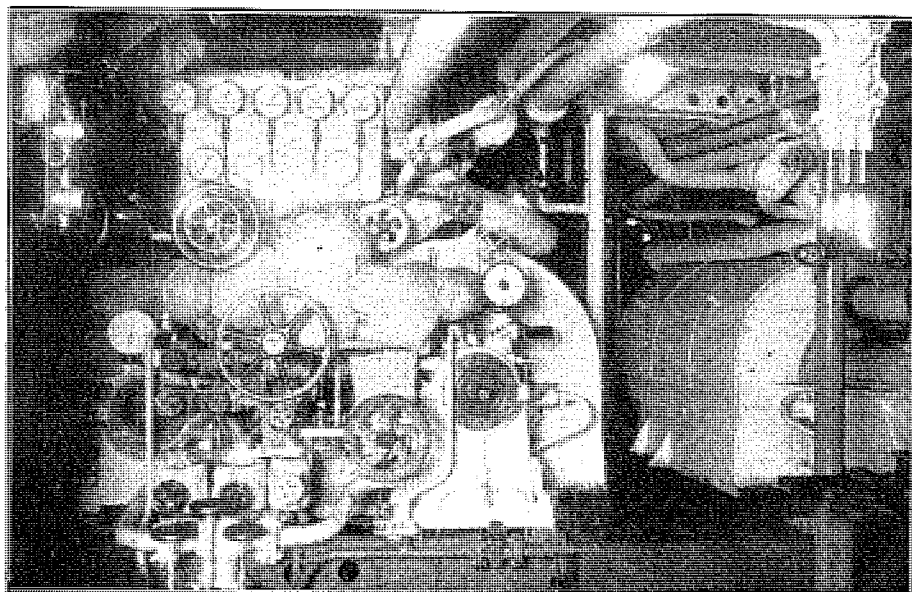
Ved Bygningen har Orlogsværftet taget særligt Kvalitetsstaa, Letmetaller og Svejsning i sin Tjeneste. Til „Hvalen“ har det

danske Firma „Atlas“ leveret de 2 Sæt Turbiner, som er af Aktionstypen — de første af denne Type her i Landet konstruerede Torpedobaadsturbiner — der yder 6000 A. H. K., løber 5000 Omdrejninger pr. Min. ved fuld Kraft og giver Baaden en Fart af 28 Knob. Gennem Tandhjuludvekslingen bliver Skruernes Omdrejningstal ved fuld Fart reduceret til 550

pr. Min. — De 2 Turbiner har fælles Manøvreplads med et overskueligt Maskinarrangement og Hjælpemaskineri, som tilfredsstiller alle Krav, der stilles ved fuld Fart, og de økonomiske Pladshensyn.

De to Radioanlæg er leveret af de danske Firmaer „Elektromekano“ og M. P. Pedersen.

Maskinanlæggets 2 oliefyrede Kedler af Thornycroft-Typen er bygget af Orlogsværftet, ligesom Værftet selv har fremstillet de under Turbinerne hængende Weir-Kondensatorer og en Del af Hjælpemaskinerne. Under Prøvetogtet forleden arbejdede Atlas-Turbinerne til fuld Tilfredshed, og man maa haabe, at de gunstige Resultater med dansk Arbejde paa dette Felt maa bære Frugter paa mulige andre Omraader.



Atlas-Dampsturbinerne ombord i »Hvalen«.

Tre Mand i en Baad = over Atlanterhavet



New Yorks Skyskrabere og Hundreder af Tilskuere ønsker det lille Fartøj og dets Mandskab en god Fart. Afsejlingen fra Battery paa Sydspidsen af Manhattan-Øen.

At sejle ud paa Atlanterhavet i en 22 Fods Sejlbaad maa vel regnes for et Vovestykke; men der er dog det, at de tre Mennesker, der fører det lille Fartøj, foretager Turen for at

vise, at deres Baad selv i den stærkeste Storm ikke kan synke. Turen gaar til Bermuda-Øerne ude i Atlanterhavet og tilbage igen.

Hvor ligger Nidaros?

Det norske By-Døberi havde nylig en yderst pudsigt Følge: En græsk Damper, der skulde til Nidaros, laa i to Døgn uden for Kysten og kikkede forgæves efter sit Bestemmelsessted. I Skibets Papirer stod der *Nidaros*, men paa Skipperens Kort fandtes dette Navn ikke — der stod Trondhjem!

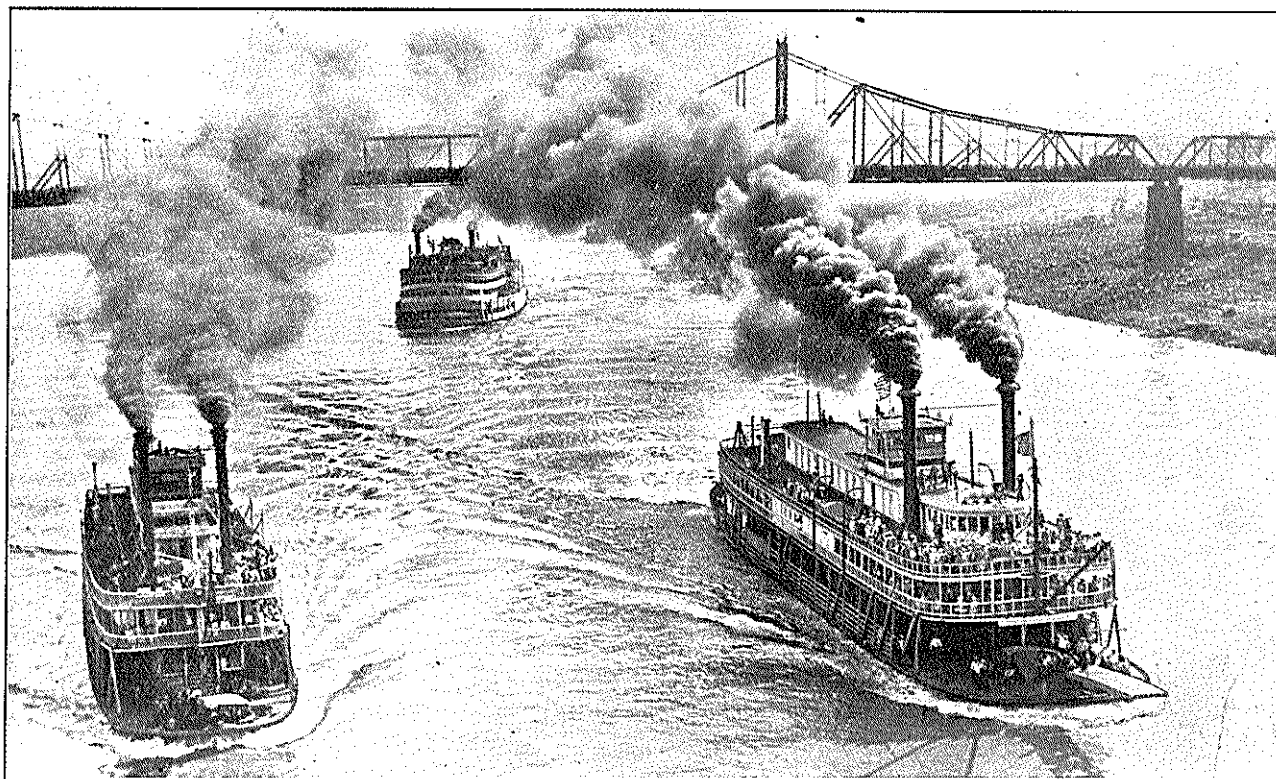
Gylstorff død i Antwerpen.

Nylig døde en kendt og agtet dansk Mand, Skibshandler *O. C. Gylstorff* i Antwerpen. Han indtog en smuk Position i den store, belgiske Havnestad, hvor han drev en betydelig Skibshandler- og Kulforretning. I denne Stilling kom han gennem de mange Aar i Berøring med saa godt som alle Skandinaver, der enten med Skib eller paa anden Maade havde Forbindelse med Antwerpen. Den Afdøde var Formand for det skandinaviske Sømandshjem og for den norske Kirke. Ligesom han ogsaa paa mange Maader støttede Sømands-

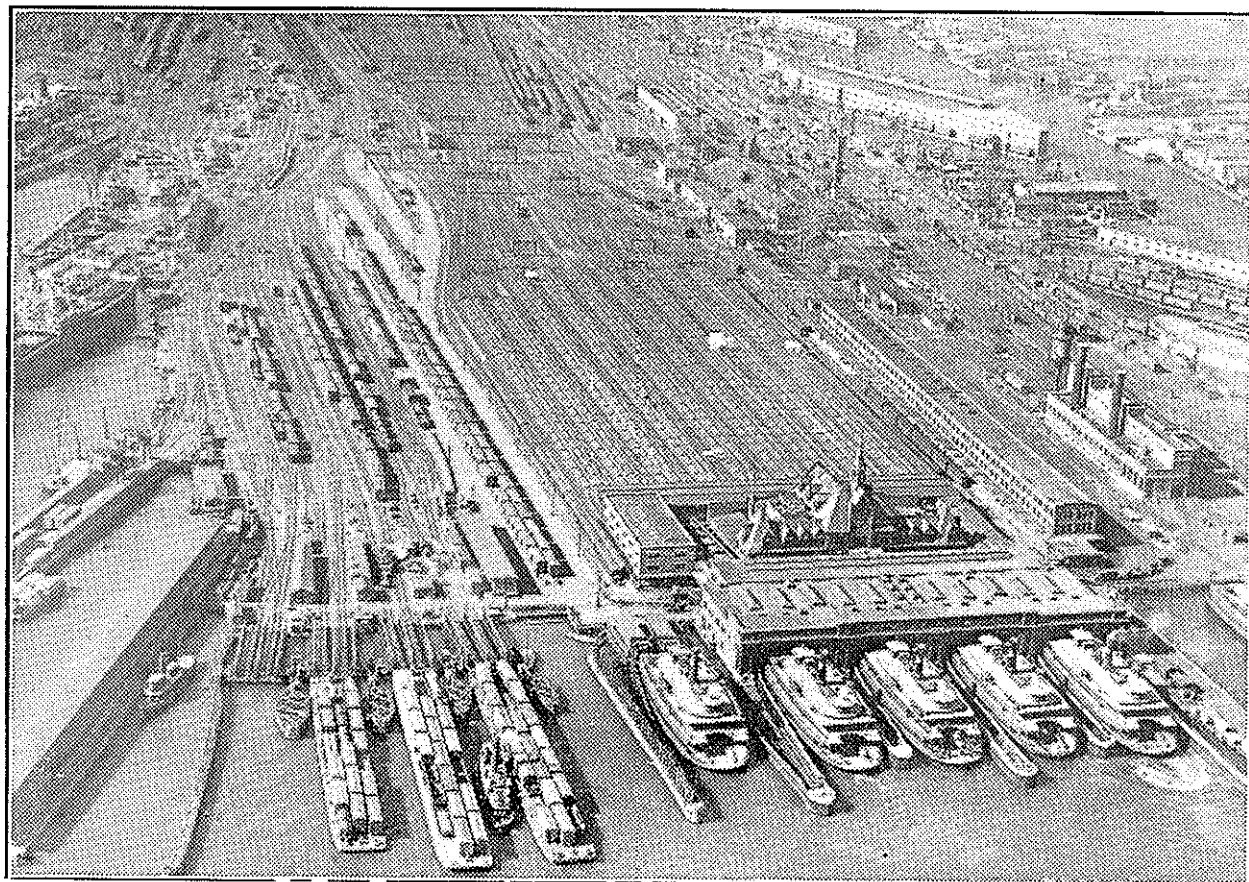
missionen i fremmede Lande. Gylstorff var født i København 1875 som Søn af Kaptajn Hans Chr. Gylstorff, der i 1878 kom til Antwerpen, hvor han etablerede sig som Skibsproviandteringshandler. I 1909, ved Faderens Død, overtog han Forretningen, som han førte videre i samme Aand, og han forstod ved sit vindende Væsen at gøre sig afholdt ogsaa blandt Belgierne, som satte stor Pris paa den rolige og forstaaende Mand, der under Krigen viste sin store Kærlighed til sit nye Fædreland. En ung og dygtig dansk Mand, *L. Knudsen*, som havde Ansættelse i Firmaet, indtraadte i 1909 som Kompagnon, og i 1928 kunde Firmaet højtideligholde sit 50 Aars Jubilæum.

Det var paa sin Fødselsdag, den 11. Januar, at Gylstorff døde, omgivet af sin Familie, og ved Begravelsen, der fandt Sted fra den norske Sømandskirke, var mødt et talrigt, repræsentativt Følge, hvorimellem ogsaa bemærkedes mange skandinaviske Sømand.

KAPSEJLADS MELLEM FÆRGER



Det er et interessant Syn, naar New Yorks store Færger holder Kapsejlds op ad Floden.

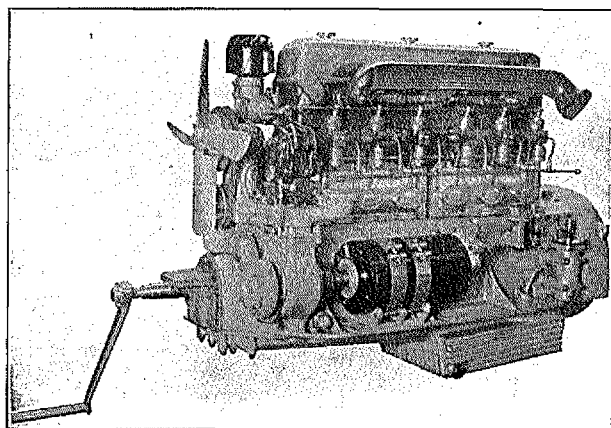


Her ligger Kæmpebyens Færger i deres Lejer ved Havnen, fotograferet fra en Flyvemaskine.

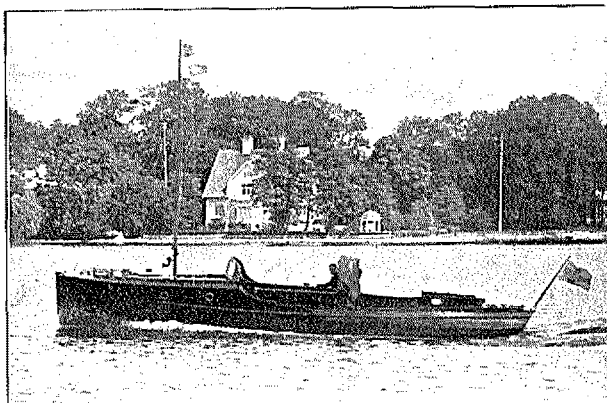
Revolutionerende Opfindelse

Der bruges Verden over for 11 Milliarder Benzin og Olie pr. Aar, og ingen kan sige, hvornaar disse uundværlige Kilder løber tørre. Man gisner, og Teknikerne kaster sig over Opgaven: Ned med Brændselsforbruget.

Den svenske Overingeniør K. J. E. Hesselmann har taget et stort Skridt frem ad Vejen; han har opfundet en Lavtryksmotor for Raaoilie, baade til Marinemotorer, Stationære-, Auto- og Aeroplanmotorer, hvorved der spares ca. 68 pCt. i Brændselsomkostninger. Opfindelsen, der er bygget over Diselmotorprincippet, er gennemprøvet og betegnes som virkelig revolutionerende.



Vort Billede viser en 6-cylindret Maskine med de 6 Brændelspumper, der indsprøjter Brændelsolien i den i Forbrændingsrummet roterende Luftmasse, der paa et givet Øjeblik antændes ved en Gnist fra nogle Elektroder. Hesselmann Motoren har bl. a. været indstalleret i den her afbildede Motorbaad, der vandt



Førsteprisen i to Motorbaadsløb, men det, der giver Motoren størst Værdi, er dens mange Prøvekørsler som *Automotor*, dels i Sverige og England og dels i Østrig, og disse Prøver er faldet ganske ens ud. Prøven i Sverige foretoges i 22 Arbejdsdage med en Scania Vabis 3 Tons Lastvogn. 2 Chauffører betjente Motoren uden forudgaaende Undervisning. Paa almindelig Vis kørtes med ofte forekommende Standsninger og Afkøling af Motoren, altsaa under samme Forhold som Benzinmotoren. Startningen var upaa-klagelig, og Brændselsforbruget var gennemsnitlig 2,66 Ltr. pr. Mil, og et Aar efter stillede Regnskabet sig for samme Vogn saaledes: Brændselsforbrug 1,72 Lt./mil ved 15 Km. Kørselshastighed og 1,92 ved 30 Km. Hastighed.

Hesselmann Motoren har vist sig at være Benzinmotoren langt overlegen i Brændselsøkonomi og vil sikkert finde stor Anvendelse i lettere Baade, Fiskekuttere etc. og synes, selv for et saa vanskeligt Felt som Automobildrift, at være fuldt anvendelig med et i Forhold til Benzin langt billigere Brændselsprodukt.

En ubehagelig Overraskelse.

Det har vakt ikke saa lidt Røre, at Prisen paa den meget efterspurgte *Dills Best Tobak*, ifølge Annonce i „Vikingen“, kun var 1 Kr. for 40 Gram. At der i samme Annonce stod, at 200 g koster Kr. 7.50, gør jo ikke Sætternissens Fejltagelse mindre. „Vikingen“ skynder sig at gøre Undskyldning for den Skuffelse, vi libragte vore Læsere og noterer, at Prisen stadig er Kr. 1.50 for 40 g, — men *Dills Best* kan jo faas uførtoldet!

Hvad bærer 1931 i sit Skød?

Direktør *Maegaard*, Dansk Dampskibsrederiforening, udtaler:

— Det er vanskeligt at udtale sig om Skibsfarten i 1931, da Forholdene jo kan forandre sig med ét Slag. Men skal man udtale sig paa Grundlag af 1930, da staar det sørgeligt til. Allerede i Sommermaanederne havde vi oplagte Skibe, noget, der jo ellers aldrig hænder. I 1929 var der ingen op-

lagte Skibe. Aarsagen behøver jeg jo ikke at pege paa, den maa søges i hele den Krise, vi oplever. Og naar De spørger om Lyspunkter, da kan jeg sige, at jeg ser ikke andet Lyspunkt end dette, at det i alt Fald ikke kan blive værre, end det er.

*Havet omkring Danmark, vort moderlige Hav,
blaat som vore Øjne og blidt som vore Drømme,
minderige Strømme,
som stryger mildt mod Kyst,
Længsel har du lagt i vort Bryst.
Vi vandrer din Vej, vi lyder din Lov,
Vi pløjer dine Enge med Kølens ranke Plov.
Du vugger os i Verden, saa vide som vi vil. —
Dig elsker vi, o Hav, og dig vi hører til.*

L. C. Nielsen.



Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3. Telf. 6804.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn.
Telf. Byen 4250.

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 Fiskefartøjssejere 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.

Det store Havfiskeri.

Der er gaaet nogle Aar siden Generalkonsul *Marinus L. Yde* udsendte sin Pjece: *Et stort Havfiskeri — et større Danmark*. Den vakte megen Opmærksomhed, og siden da har Spørgsmaalet i Virkeligheden hele Tiden været paa Dagsordenen. Det var et Ord sagt i rette Tid og med kraftig Virkning — men det var samtidig noget nyt, der skulde ske, og det er jo ikke altid, Danskerne rider den Dag, de sadler. Sagen mødte mange Indvendinger og Betæneligheder, men selv de mest betænelige maatte erkende den Kerne af Nødvendighed, den rummede. Der var endogsaa Folk, som mente, vore Fiskere ikke var haardføre nok til at tage et saadant Arbejde op. Denne forkerte Bedømmelse har de i disse Dage paa det kraftigste dementeret. Da man for Alvor kaldte paa Fiskerne til dette Arbejde, meldte der sig 300, og man havde kun Brug for 150.

Og nu synes det altsaa at skulle blive til Virkelighed med det store Havfiskeri. Et Selskab er under Dannelse, og Fiskeriet skal foregaa paa den for os Danske saa naturlige Basis: Andelsprincippet.

5. Mill. Tons oplagt.

Henimod 10 pCt. af Verdenstonnagen — omkring 5 Millioner Brutto Tons — er lagt op, de resterende 90 pCt. sejler med mere eller mindre Tab, idet de fleste Skibe maa gaa i Ballast rundt om i Verden for at hente en daarligt lønnende Fragt i en eller anden Havn.

Indtil de sidste Dage i det gamle Aar klarede den danske Handelsflaade sig i Virkeligheden helt godt, og der var ikke mange Landes Flaader, der procentvis havde saa faa oplagte Skibe som den danske Handelsflaade. Men siden Nytaar er vi kommet sørgelig stærkt med herhjemme. Der gaar i Øjeblikket ikke en Dag uden nye Oplægninger — og der er nu oplagt i alt ca. 200,000 Brutto Tons i danske Havne.

Og der er desværre ikke megen Udsigt til Bedring. I Europa er der slet ingen Efterspørgsel efter Tonnage, Kornfragterne er elendige, og kun La Plata viser en Smule Liv, men det hjælper ikke stort, naar hele Verdenshandelen ligger stille og venter paa, at der skal „ske“ et eller andet, skønt ingen rigtig ved, hvad det egentlig er, der skal ske.

Skandinaviens største Last-Dieselmotorskib.

Nakskov Skibsværfts Nybygning, Lastmotorskibet „India“, som er bygget til Ø. K. i Overensstemmelse med Kompagniets særlige Krav for Skibe, som betjener Kompagniets Ruter, betyder i mange Henseender væsentlige Fremskridt frem for de tidligere byggede Skibe, og særlig er der lagt Vægt paa at indrette Skibet saa praktisk som muligt saavel som komfortabelt for de ombordværende Passagerer. Brutto Tonnagen er 9549 Tons, Netto Tonnagen 6031 Tons og dets Lasteevne ca. 14000 Tons D. W. Hovedmaskineriet, som bestaar af 2 Stk. 8-cylindrede B. & W. Motorer (8 × 630 M) kan udvikle 7100 IHK, som giver Skibet en Fart i lastet Tilstand af 13½ Knob. Hjælpe-maskineriet omfatter bl. a. 3 Stk. 3-cyl. 150 EHK. Dieselmotorer, leveret af Holeby Dieselmotor Fabrik, forbundet med 100 KW Dynamoer. Der findes et moderne Køleanlæg paa ca. 21,000 cbft., leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus. Styremaskinen og Ankerspillet er ligeledes elektrisk drevet og leveret af Thomas B. Thrige.

Skibet er bestemt for Kompagniets Rute paa Østasien og indgaar i Kompagniets Flaade som dets største Skib.

Den danske Marine 1814—1848.

Paa Marineministeriets Foranstaltning er paa Vilhelm Trydcs Forlag udgivet en interessant historisk Beretning om vor Marine i Tidsrummet 1814—1848.

Paa Grundlag af indgaaende Arkivundersøgelser har Kommandør J. H. Schultz givet en meget detailleret Oversigt over Flaadens hele Materiel fra den for vort Land og særlig for vor Flaade saa ulykkelige Tid og indtil Ophøret med Bygningen af de rene Sejlkrigsskibe. Ligesom de berømte „Clippers“ naar Sejlkrigsskibene deres højeste Udvikling ved Slutningen af den omhandlede Periode, og det er interessant at se, hvor langt man naaede, inden Dampen op Jernet helt fortrængte de stolte Træfregatter. Bogen slutter med en Omtale af Hjulskibene i Marinen og en fuldstændig Flaadeliste.

Eksempelvis kan vi nævne af Beretningens — næsten for store — Rigdom paa Detailler, at der først efter 1839 indrettedes ordentlige Chefbeboelser i Fregatterne, og i 1842 fik Mandskabet første Gang opstillet løse Borde og Bænke mellem Kanonerne til Brug under Skafning.

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.



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.

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

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



Konserves Th. Sørensen Hørkram

Dina Bentri Matjefileter, Gaffelbidder, Hovmester, Rollmops
Spegesild Kryddersild, Klipfisk, Salt, Soda

ST. NIKOLAJVEJ 9
Telf. Nora 1726

ST. NIKOLAJVEJ 13
Telf. Cent.9971

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 mellem 12-1 og 6-7

Tænk dernæst paa dig selv!

Har du Raad til selv at tage Ansvar for de Handlinger, Familien begaar, 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!

som vil være færdigbygget til 1932. Søfolk siger ganske vist, at denne Ark ikke kan sejle, men gamle William ved bedre Besked.

Køb „Vikingen“ i Tide!

Vi raader vore trofaste Købere til at sørge for at købe „Vikingen“ i Tide og helst hos samme Bladhandler hver Gang, navnlig nu efter at den nye Roman er begyndt. „Vikingen“ udkommer altid omkring den 1. i hver Maaned. Sidste Nr. blev totalt udsolgt.

En moderne Noah, som vil have Arken i Orden.

En gammel Mand, som hedder Wm. Greenwood og lever paa Amerikas Vestkyst, er fuldt og fast overbevist om, at hele det amerikanske Fastland engang med det første efter Udløbet af 1932 vil synke i det stille Ocean. Panik og Rædsel vil opstaa, naar denne nye Syndflod kommer — kun ikke hos gamle Greenwood. Han har i Tide truffet sine Forberedelser. Han vil roligt forlade den Trævarefabrik, han arbejder paa, og gaa om Bord i en Ark, han er i Færd med konstruere, og

Det Danske Petroleums-Aktieselskab

København K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie

TELEFON 2890



Telgr.-Adr. PETROLEUM

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
* 50529 (udenfor Kontortid)
* 50589 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

KØBENHAVN K.

Amaliegade 35

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

Bunkerkul-Afdeling

Københavns Bunkerkul-Depot

Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter

Ingen Udgifter

Hurtig Ekspedition

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



DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR

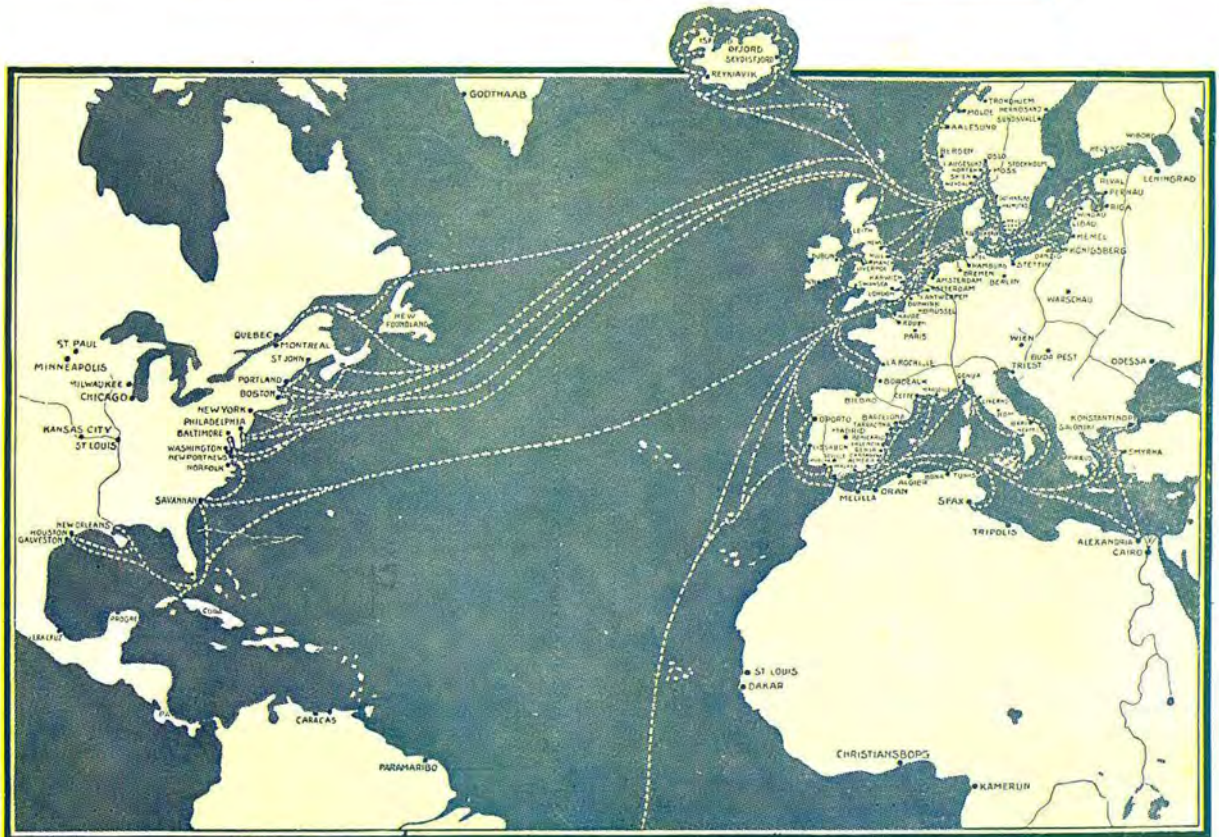
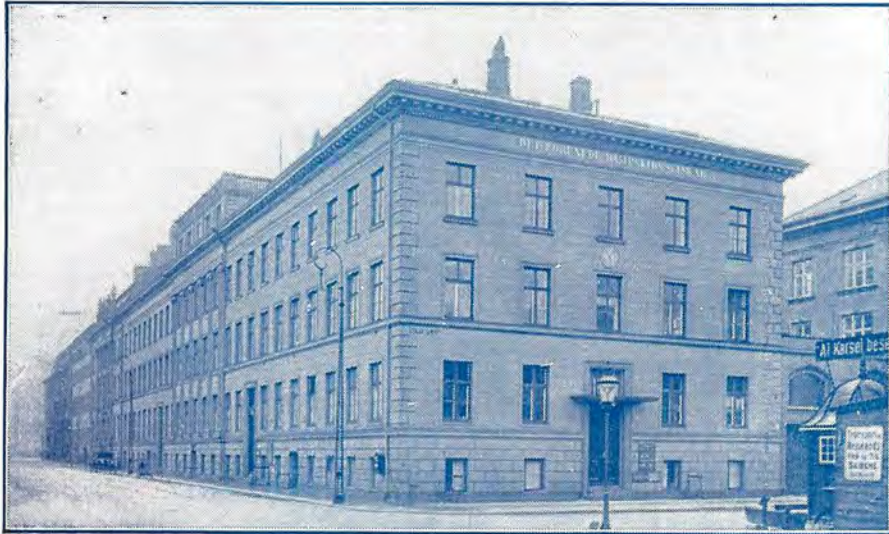


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

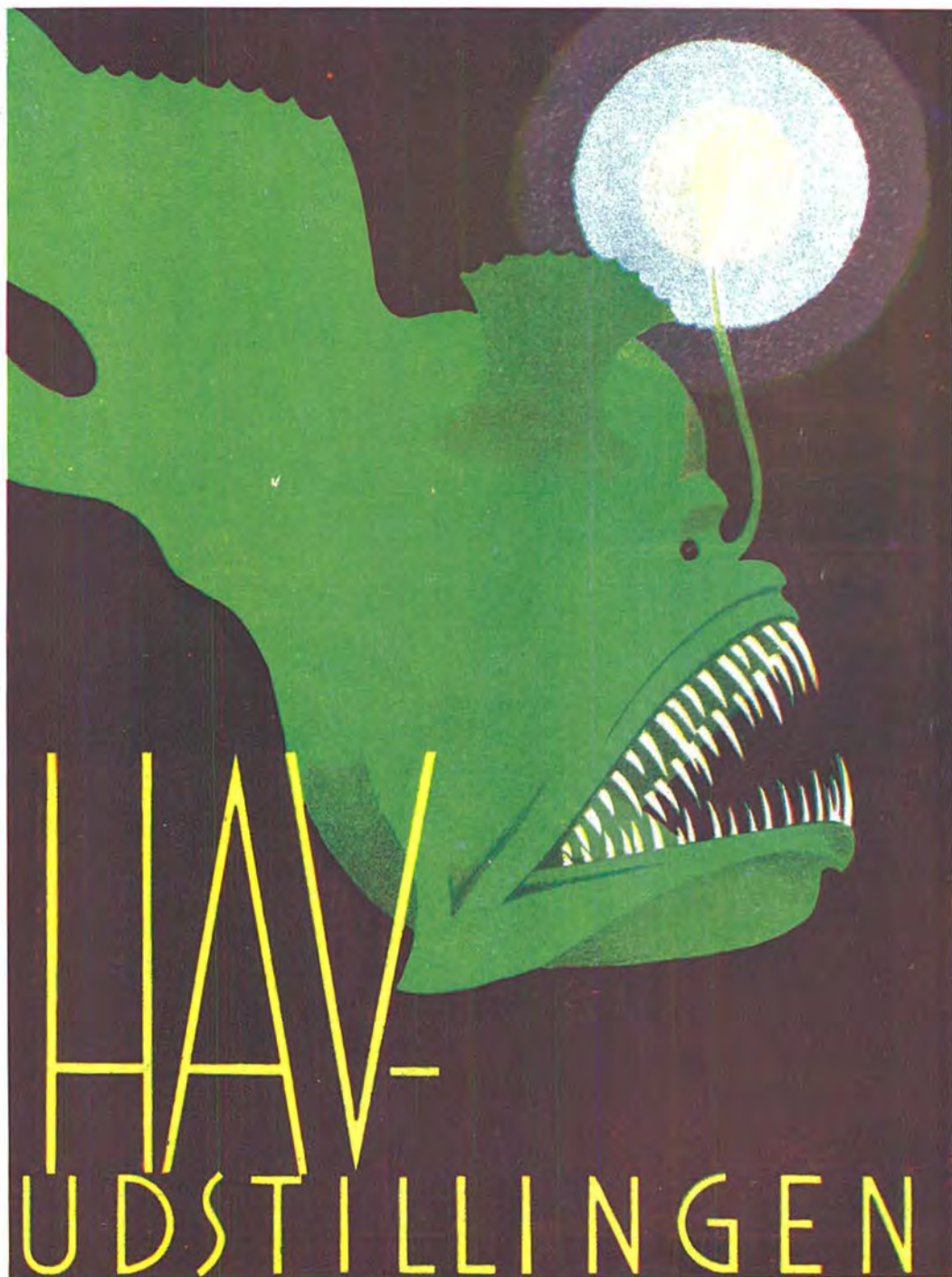
VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibarederforening, Danske Sejlskibarederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen,

SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Partier og The International Seafarers Federation



MARTS
1931

36 Sider

HAV-
UDSTILLINGEN

Tegneren Sven Henriksens smukke Plakat til Udstillingen.

8.
AARG.
No. 3

50 Øre



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenter:

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 * KØBENHAVN K. * TELEFON 9822

Havets Erobring

Af Statsminister Th. Stauning. Minister for Søfart og Fiskeri.

I gamle Bøger hed det, at Danmarks Næringsveje fortrinsvis var Landbrug og Fiskeri. Landbruget er fremdeles af største Vigtighed, men Fiskeriet har ikke holdt Skridt med Udviklingen i Befolkningstallet, og andre Næringsveje er gaaet langt foran Fiskeriet.

Men vort Lands Karakter og Beliggenhed berettiger til Forventning om et Erhverv, som vil udnytte Havet, som Bonden udnytter Jorden. En lille, dygtig Fiskerbefolkning har vi da ogsaa, og den maa kunne forøges med de nye Slægter, som vokser frem derude i Fiskerbyerne, hvor Børnene tidligt lærer at kende det Element, hvorfra deres Fader bragte Fangsten i Land, den Fangst, der gav det fornødne til Familiens Underhold.

Saavidt man kan se af Efterladenskaber fra Fortiden har Fiskeriet virkelig været et væsentligt Grundlag for Befolkningens Liv, men i væsentlig Grad har det dog sikkert kun været en Bivirksomhed for Jordbrugerne, der levede i Nærheden af Vandet. Dog ved man, at Sildefiskeriet allerede for 5—600 Aar siden har været Led i en betydende Handelsvirksomhed — der dog kun kunde udøves et Par af Aarets Maaneder.

Fiskeri som Erhverv er dog næppe af højere Alder end 75—100 Aar, og det er først i sidste Fjerdedel af forrige Aarhundrede, at det fik nogen væsentlig Betydning, bl. a. ved Indførelse af Snurrevaaddet, der er et udpræget dansk Redskab. Ved Hjælp af dette blev vor rige Rødspættebestand Genstand for Efterstræbelse, og et værdifuldt Fiskeri samlede sig efterhaanden paa visse Steder i Landet.

Antallet af Fiskere var ved Aarhundredets Begyndelse ca. 8.000, nu er Tallet 13.000, og dertil kommer saa ca. 6.000, der driver Fiskeri som Bierhverv.

Fiskerflaaden omfattede i Aaret 1900 ca. 200 Motorfartøjer, men nu 5.700.

Værdien af Fiskerbefolkningens Arbejde er paa samme Maade vokset betydeligt. Fangstmængden var i 1929 ca. 90 Mill. kg eller 3 Gange saa meget som i Aaret 1900, og Værdien af Fangsten er i samme Tid vokset fra 8 Mill. Kr. til 38 Mill. Kr.. — Heraf for-

bruger den danske Befolkning kun 40 pCt., altsaa mindre end Halvdelen. 53 Mill. kg udførtes i 1929 til fremmede Lande, særlig til England og Tyskland.

Men det moderne Samfund trænger stadig til Omraader, hvorpaa den voksende Befolkning kan finde Beskæftigelse, og med fuld Ret har Opmærksomheden længe været henvendt paa Havet, hvor danske Sømænd og Fiskere har vist, at de kan øve god og nyttig Gerning. Vort Fiskeri har i høj Grad haft Karakter af Husmandsbrug paa Vandet, saaledes som Digteren Holger Drachmann for mange Aar siden beskrev det, da han sang:

*Og saa, saa er jeg Fiskermand
med Hus i Land,
med Baad paa Vand
og Kone med tillige ...*

Husmandsbruget har sin Berettigelse, og det udelukker, som vi ved, ikke Storproduktion og Eksport. Vel har Virksomheden for Fiskeriet været begrænset til visse Pladser, men Eksemplerne fra Esbjerg, Frederikshavn, Skagen, Hundested og andre Pladser viser, at de mange kan bringes til at virke sammen, saaledes at Indsatsen faar nationaløkonomisk Betydning.

Nu har en Række Aars Indlæg i den offentlige Diskussion naaet at sætte Spor i det praktiske Liv. Den danske Generalkonsul Yde i Hamburg ser nu Ud-sæden spire, Landsforeningen „*Dansk Arbejde*“ og en Række Mænd, der öjnedede en større Fremtid for Fiskeri,



Statsminister Th. Stauning
har her velvilligst overladt »Vikingen« Manuskriptet til sin Tale ved Havudstillingens Aabning.



Produktion og Handel, kan se denne vigtige Sag under levende Udvikling.

Statsministeriets Udvalg for nye Markeder angav i Rapport Nr. 1, ved Udgangen af 1929, de Linier, der burde følges, hvis man vilde befordre Udviklingen for dette Erhverv og samtidig bidrage til stigende Sundhed i Befolkningens Levevis. Og nu er der til en vis Grad Fart i Arbejdet. I 1929 dannedes et selvstændigt Ministerium for Søfart og Fiskeri, hvis Opgave det er blevet at medvirke i denne ny Tids Fremskridt. Rigsdagen har givet Love til Støtte for Erhvervet, saaledes om Fiskerikonsulenter og fiskeri-økonomisk Laboratorium. Oprettelsen af Fiskeriraad vil kunne fremme Samarbejdet imellem Fiskerne, Handelen og Industrien, og nu beskæftiger Rigsdagen sig med nye Planer for Financiering af Fiskeri og Fiske-Industri. En Række Opgaver saasom Transportforhold, Havne- og Fabriksanlæg er under Behandling, og i alle Kredse, der har Berøring med Erhvervet, næres nu Forventninger om en lykkelig Fremgang for det Arbejde, som er paabegyndt.

Og gennem Hav-Udstillingen har vi nu henvendt os til Offentligheden for at paakalde Interesse for denne store, nationale Sag. Som et første Vidnesbyrd om Samarbejdet imellem Fiskerne, Fiskehandlerne, Konservesfabrikerne, Motorfabriker og andre, der har Interesse i Fiskeri og hvad dertil hører, skal denne Udstilling give Befolkningen et Indblik i den Gerning, der ligger forud for Serveringen af en af de herligste Spiser, der kan bydes Mennesker.

Vi har ogsaa bestræbt os for, at denne Udstilling skulde blive et interessant Vidnesbyrd om det Samarbejde mellem Videnskab og Praxis, der er af saa stor Betydning, og vi har særlig Grund til at vente, at Publikum med Interesse vil studere de Samlinger her forefindes fra den betydningsfulde Dana-Ekspedition, der har udført de for Fiskeriet saa særdeles

vigtige Hav-Undersøgelser. Dernæst forefindes en Samling Redskaber og Hjælpemidler, der hører til Fiskeriet, og som sikkert kan paaregne stor Interesse.

Som Formand for Udstillings-Komitéen vil jeg udtale en Tak til Komitéens Medlemmer, men særlig til det Arbejdsudvalg, der har baaret de store Byrder ved dette Arrangement.

Og fremfor andre takker jeg Professor *Johs. Schmüdt*, hvis videnskabelige Indsats og interesserede Arbejde er af ganske særlig Værdi for denne Udstilling.

Men ogsaa Formanden for Arbejdsudvalget, Fiskeridirektør *Mortensen*, takker jeg, fordi han trods Sygdom har arbejdet og ført Sagen til Afslutning. Og endelig gaar min Tak til Fiskeriforeningens Formand, Landstingsmand *Jensen*, til Grosserer *Lykkeberg* og Fiskehandler *Andersen*, der har skabt Forbindelsen mellem Erhvervets forskellige Led, og videre til Udstillings-Kommissæren, Hr. *Cock-Clausen*, og Kontorchef *Stahlschmidt*, der fungerer som Udstillingens Kasserer.

Ogsaa til Kunstnerne *Mogens Lorentzen*, *Sven Henriksen* og *Helge Nielsen*, til Magister *Lieberkind* og Direktør *Jensen* siger jeg Tak for Forberedelserne og til Hr. *Elof Nielsen*, der med Toner her har ført os ud paa Havet.

Navnlig udtaler jeg Haabet om, at denne Udstilling vil bære Bud ud til Hjemmene om Fiskens Værdi og om denne Vares Værdi i Kampen mod Arbejdsløshed og Krise.

Nu indleder vi Arbejdet for Havets Erobring, for danske Fiskeres, Fabrikanters og Handlendes Indsats paa et for Nationen vigtigt Omraade, og jeg erklærer hermed Udstillingen for aabnet.

J. Staining



Havudstillingens smukke Panorama over Esbjerg Havn. — Fiskekutterne gaar ud.

Den store Havudstilling

Af de mange Udstillinger, der i Aarenes Løb er afholdt i Industribygningen, er Havudstillingen vel nok den, der vil bevarer længst i Erin- dringen.

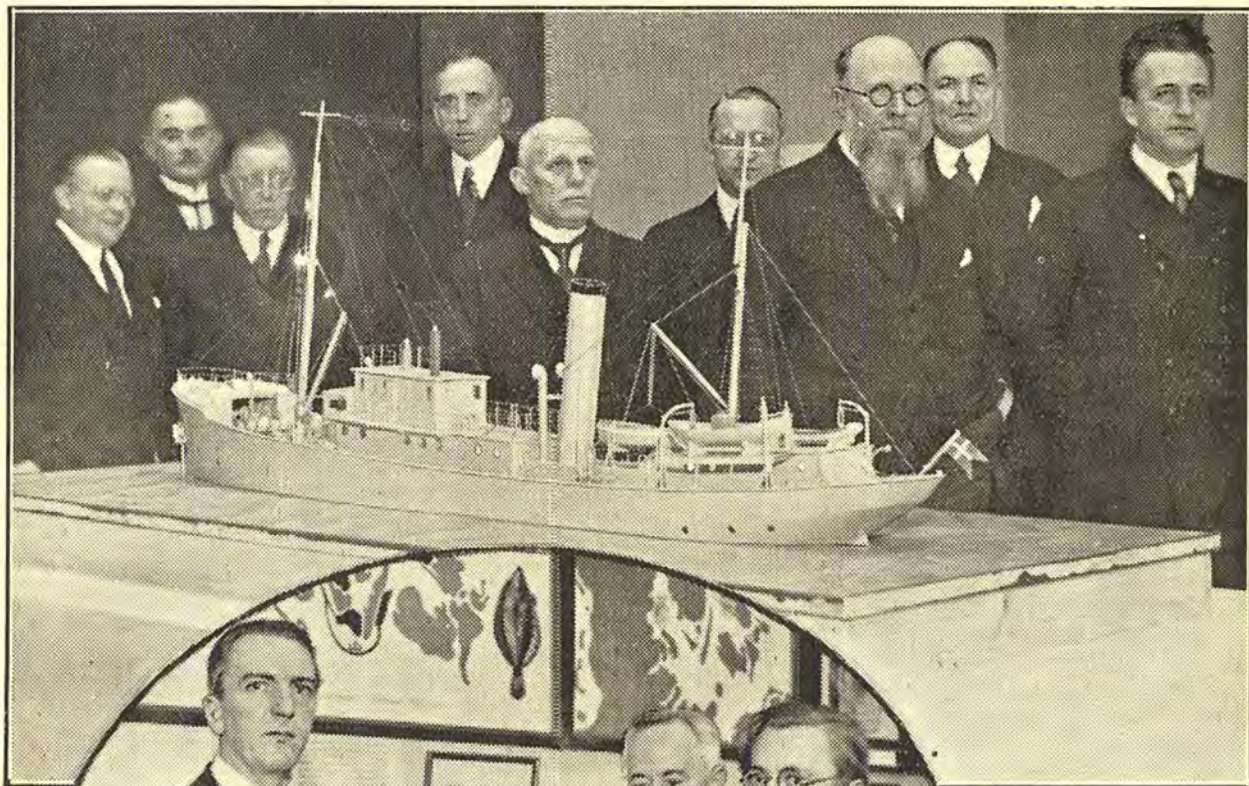
Industribygningens to Sale er ikke til at kende igen. Det er et stort og smukt Stykke Arbejde, cand. polit. *H. Cock-Clausen*, Udstillingens Kommissær, her har afleveret til Offentligheden. Iøvrigt er der udført et forstaaende og lykkeligt Samarbejde indenfor Komitéen, der bestaar af følgende Herrer: Statsminister *Th. Stauning* (Formand), Fiskeridirektør *F. V. Mortensen* (Næstformand), Fiskehandler *A. Andersen*, Direktør *R. G. Andersen*, Sekretær, cand. polit.



cand. polit.
H. Cock-Clausen.

Har. Cock-Clausen, Røgeriejer *Vald. Hansen*, Grosserer, Folketingsmand *Halldan Hendriksen*, Direktør *A. W. Jensen*, Kutterfører, Landstingsmand *M. C. Jensen*, Direktør, Dr. phil. *A. C. Johansen*, mag. scient. *Ingvald Lieberkind*, Grosse- rer *P. Lykkeberg*, Direktør *H. Chr. Olesen*, Di- rektør, Dr. techn. *Chr. Overgaard*, Fisker *Lauritz Petterson*, Professor, Dr. phil & scient. *Johs. Schmidt*, fung. Kontorchef *P. Stahlschmidt*, Di- rektør *V. Thygesen*, Konsul *K. M. Vendsyssel*.

Naar man er sluppet gennem Tælleapparaterne, finder man lige indenfor i den store Sal en Model af „Dana“, Ekspeditionsdamperen, med fuld Damp oppe, omgivet af fantastiske Eksem-



Øverst en Del af Udstillings- komitéen samlet omkring Mo- dellens af „Dana“. Som Nr. 2 fra venstre staar Direktør *Jensen*, Falcks Redningskorps, midt for „Dana“s Skorsten staar Fi- skeridirektør *Mortensen*, der- efter følger cand. polit. *Cock- Clausen*, Statsminister *Stauning*, Formanden for Dansk Fiskeriforening, Kutterfører *M. C. Jensen* og Prof. *Johs. Schmidt*. Nederst Dr. phil. *Blegvad*, Fuld- mægtig *Stauberg*, Fiskeridirek- toratet og Magister *Poulsen* omkring en Rødspætte fra Østersøen, der maalet 2/3 m i Længden. Saa store Rødspæt- ter fanges sjældent nu, men for en Snes Aar siden var de ret almindelige.

plarer af de Dybhavsfisk, som Prof. *Johs. Schmidt* hjembragte fra sit berømte Togt, og som „Vikingen“ tidligere har omtalt. Det er Attraktioner, som ikke er kedelige, og selv om man ikke kan huske Navne som „Lino-phryne arborife“, vækker dette Eksempel, der er forsynet med „Lanterne“ paa Snuden, stor Opmærksomhed, ligesom en 18-aarig Aal, der snor sig i Akvariet i Salens Midte. Her findes ogsaa nogle udmærkede, populært fremstillede Malerier af Aalens Vandringer til og fra sin Yngleplads i Sargossahavet.

Inde i vestre Sal befinder man sig paa Havets Bund. De skønneste Korallformationer og Fisk i Fantasi-Udgaver med eller uden „selvlysende Brilller“ kan tages i Øjesyn, og oppe paa Balkonen kan man faa dem køgt eller stegt i Jules Nimbs Fiskerestaurant.

Det rent praktiske Fiskerierhverv er henvist til østre Sal og Balkonerne, virkende lidt stereotypet i Modsætning til det øvrige smukt gennemførte Arrangement. Vi finder f. Eks. *Burneister & Wain* med en Række smukke Skibsmodeller, blandt andet den i 1928 byggede første store Dieselmotortrawler „Victoria“.

A/S Vølund med sine kendte Raaliemotorer ved Siden af *Tuxhams* Marine- og stationære Typer. *Jac. Holm & Sønners* kendte Tovværk og *Christiansholms Fabrikers* store Saltblok. *Dansk Radio A/S* har bygget en Kopi af „Dana“s Kortbølgestation, der vækker stor Interesse, og *Corn. Knudsen* fremviser sine „selvlysende Brilller“ og øvrige nautiske Instrumenter. *Olskinds* Olietøjer dufter omkap med grønlandske Helleflynder og Saltfisk, og mangfoldige andre Fiskekonserves tager Konkurrencen op med Duften fra *Chr. Møller's* kendte Olietøj og imprægnerede Presenninger.

Selv paa Balkonen findes interessante og lærerige Ting, og *Atlas* aabenbarer sin Fabrikation af Fiskefrysning anlæg — Skibsreder *A. P. Møller* sin nye *Skagens Fiske Hermetik*, en Raaliemotor, 2 Takts fra *Hein og Sønner* i Randers og Kompasser og nautiske Instrumenter fra *Iver C. Weilbach*, *Amalie-gade*. *Hempels* bekendte Patentfarve og Imprægneringsmiddel „Garnol“ til Net og Sejl ved Siden af *Weilbachs* Flagfabrik



Som Baggrund har vi her et af Billederne i det store Panorama, der skildrer Aalens Liv. Det er Gulaalen i den danske Fjord, der fiskes efter til venstre. Til højre er Blankaaalen paa Vandring bort fra den danske Kyst ud mod Vestindiens dybe Hav. Nedenunder Panoramaet staar fra venstre Maleren Sven Henriksen, Udstillingskommissær cand. polit. Cock-Clausen, Udstillingens Presseattache, Redaktør Axel Gerfalk og Maleren Helge Nielsen, der er Mester for Panoramaerne.

i Niels Juelsgade. Østers, Klipfisk og røgede Varer dufter lifligt midt imellem *Sadolin* og *Holmblads* Skibsfarver og *Evercolds* danske Køleanlæg og -skabe o. m. a., som kunde fylde et helt Nummer af „Vikingen“.

Det er en Udstilling i Ordets rette Vurdering med Fantasi og Liv over sig, og uhyre interessant og lærerig. En Udstilling, der for første Gang afholdt af *den danske Regering*, fuldt ud er denne værdig. j—n.

Læs „Den moderne Pirat“.

I „Vikingen“s forrige Nr. begyndte vor Roman. Paa Ekspeditionen, Gl. Mønt 39, og gennem enhver Bladhandel kan forrige Nr. købes for 50 Øre. Men enhver kan iøvrigt straks følge med i denne spændende Roman om Jerrys Oplevelser i Spritsmuglerbandernes Kampe i Atlanterhavet langs U. S. A.s Østkyst i vore Dage. Jerry er „Gentleman Ocean Hi-Jacker“, det vil sige en Mand, der uden videre erobrer Smuglernes

Spritlast paa den yderste Grænse i den farlige Zone og saaledes ligger i Krig med baade Toldere og Smuglere.

Ny Chef.

Kommandørkaptajn *Godfred Hansen* skal være Chef for Orlogsskibet „Niels Juel“ paa Togt til Sommer som Øvelses-skib for Kadetskolen.

A/S

ATLAS

DAMPMASKINER
DAMPTURBINER
KØLEANLÆG & ISVÆRKER

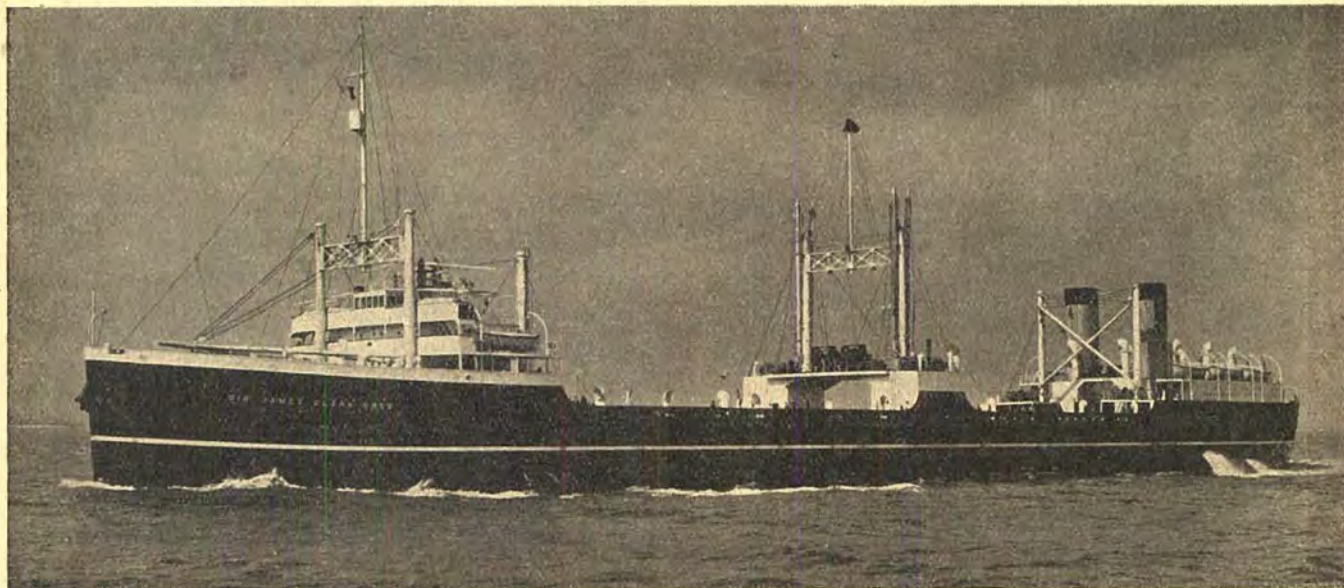
KBHVN.
L.

Verdens største Motortankskib

Til Hvalfangerselskabet „Rosshavet“, Norge, er paa *Furness Shipbuilding* bygget dette Unikum af et Hvalskib, der har faaet Navnet „Sir James Clark Ross“, og som vi her bringer et Billede af.

Det er tip-top moderne i enhver Retning, er dobbel-skruet

som Kogeriskibe, og nu, hvor man har faaet Øjnene opladt for Havets Rigdomme, tages det nyeste i Anvendelse, *Burmeister & Wain* Dieselmotorer. — Ud- og Hjemrejsen tager ca. 3 Maaneder, og da Skibet derfor kun er ca. 1 Maaned i Havn, gælder det, at Maskinerne har de bedste Arbejdsvilkkaar,



Fot. Vacuum Oil Comp.

og har to 6-cylindrede, enkeltvirkende 4 Takts kompressorløse Dieselmotorer, der er bygget af *Burmeister & Wain*, endvidere er der indrettet Plads til en Vandflyvemaskine, som skal efter-søge Hvalerne.

Det er det første Motorskib, der specielt er tegnet og bygget som Hvalskib og, som ovenfor nævnt, tillige det største Motor-tankskib, idet Tankens Kapacitet er over 20.000 Tons. Der kan koges *nogle* Hvaler ombord, men Skibet skal ogsaa, som Moderskib til Hvalfangerflaaden i det sydlige Ishav, tilbringe 7-8 Maaneder paa Fangstpladsen. Det er interessant at følge Udviklingen. Indtil for 7 Aar siden benyttedes gamle Dampere

„Gargoylen“ noterer da ogsaa med berettiget Stolthed, at Ejerne har sikret sig ved at købe 171 Fade Smøreolie af de berømte *Gargoyle* Marine Olier. (Den, der smør' godt, kør' godt).

I denne Forbindelse er det ikke uinteressant at følge Franskmanden Henry Marcellet's mange Forsøg med at anvende Fisketran (*Hajolie*) som *Brændselsstof* til Oliemotorer med ganske udmærket Resultat. Prisen sætter dog en foreløbig Bom, men vi kan ikke vide, hvornaar Fremtiden vil bringe Dieseltrawlere og Dieseltankskibene selv i Stand til at fange deres eget *Brændselsstof*. j—n.

Grønland er vort.

Dr. *Lauge Kochs* to foregaaende Ekspeditioner vises nu i Film. I to Aar har den unge Botaniker *Seidenfaden*, der tillige er en fremragende Fotograf, optaget Billeder, som sammenføjtet til et Hele giver det bedste Indtryk af Østgrønland, der endnu er vist den civiliserede Verden. Østgrønland er jo et Land, hvor Danmark og Norge fører en fredelig Kæppestrid om Herredømmet. Danske kortlagde Landet, og Danske har fortsat Besejlingen og Udforskningen, men nægtes kan det ikke, at Nordmændenes fremragende Dygtighed som Fangstmænd overgaar de Danskes. Derfor har de søgt dertil, efter at Spitzbergen er udfanget. Men Landet er vort. Intet er saa spændende som Virkeligheden. De to „*Godthaabs-Ekspeditioner*“, Dr. *Lauge Koch* har ledet, har besøgt hele Østgrønland, og Filmen viser et herligt Land, et Eventyr, der vil begejstre hver dansk Mands Sind. Fragtfulde Fjelde, mægtige Bræer, hvor blandt andet en pludselig frembrydende underjordisk Bræelv bryder frem af Morænen og vælter Dynd og Sand op i Dagen. En „*Dyndvulkan*“, som der aldrig før er

set Magen til. De dybe Fjorde med de tavse Fjelde, Moskusokserne optaget paa saa nært Hold som overhovedet muligt. Fugleunger, Hvalros og Sæler, alt giver et Billede, som uvægerligt maa begejstre. Og dertil kommer Ekspeditionslivet med de Stemninger, der følger med; i Motorbaad og Telt, ved Videnskabsmændenes Friluftslaboratorier, og ikke mindst „*Godthaab*“, masende sig Vej gennem Storisen. Der er i øvrigt ogsaa nogle pragtfulde Billeder fra det aabne Hav, hvor Stormen brækker hen over Skibet. Alt maner, alt kalder paa vor Nationalfølelse.

De daarlige Tider.

Tiderne er onde for Skibsfarten, fordi Handelens Mænd er nervøse. De er bange for at købe, er ikke helt sikre paa, at „*Bunden*“ er naaet endnu. Naar Lagrene ikke kompletteres, mærkes naturligvis ogsaa den ubestridelige Kendsgerning, at Verdenstonnagen i Dag er 22 Millioner Tons større end i 1914, steget fra 42,514,000 til 64,531,000 Tons.

VERDENSFANGEREN

En mærkelig Mand er *Henry Ette* — en stærk, moderne Viking, som skriver Bøger og forfatter Skuespil og fanger Hvaler. Han er Størvildtsjæger og Skribent, den første Pioner paa Spitsbergens Nordøstland 1902—03 paa den 80de nordlige Breddegrad. Han har 30 Aars Erfaring i „at fiske, hvale, sæle, jage, trappe.“ Nylig var han i København paa Visit, men ellers er hans faste Stæde nu Vestmanhavn paa Færøerne, hvor der fra hans eget Forlag: „Ettes Forlag“ er udgaaet bl. a. følgende Bøger: „*Et dansk Havfiskeri*“, der handler om de store Muligheder for Sildefiskeri ved Færøerne, „*Havets Oliekonger*“, der er en Skildring af Størvhalerne, „*Døden paa 80 Grader*“, der er en spændende, selvoplevet Robinsonade, „*Argonauternes gyldne Skind*“, der skildrer, hvorledes 60 Argonauter, Ishavsgæster, robbede 10,000 Pelse i 5 Maanedg under Norges største Sæl- og Hvalfangerdamper „*Viking*“s Togt 1900, en aktuel Grønlandsbog om dette Regnestykke: 5000 Riffelpatroner = 10,000 Pelse = 150,000 Kr., — og om den Vej, de norske Sæl- og Hvalfangere gik til de 100 Millioner Kr. om Aaret fra Sydishavet. Det er en Mand, der kan skrive om Hav, saa det sprøjter. Fra „*Havets Oliekonger*“ bringer vi med Forfatterens Tilladelse et Uddrag, som vi her paa næste Side har kaldt: „*Det har jeg oplevet*“, et glimrende skrevet Kapitel om Jordens Gigant, formet med dramatisk Mesterhaand af en Mand, der endnu med Liv og Sjæl selv lever med i Havets store Vikinge-Æventyr.



Sejlsports-Kongen.

Ligesom Tilfældet har været de sidste Aar, har de forskellige Sejlklubber i Cannes i Anledning af Majestæternes aarlige Besøg arrangeret en Række 6-Meter Kapsejladser. De fleste af de Fartøjer, der plejer at deltage, har atter givet Møde sammen med et Par nye. Kongen førte Roret i Direktør Valdemar Graaes „*Dana*“, der har været lagt op i Cannes, og desuden deltog fra dansk Side Direktør Wm. Vett med sin sejrsvante „*Aa-Aa*“. I Havnen saas af større danske Fartøjer Direktør Wm Vett's „*Doriana*“, Godsejer Tido Wessels „*White Shadow*“ samt den af Billedhugger Jarl for kort Tid siden indkøbte store Skonnert.

Det har jeg oplevet.

Med et af Ø. K.s Skibe paa Vej hjem fra Østen oplevede jeg det mest spændende Øjeblik i mit Liv. — Vi havde for nogle Dage siden set en Cobraslange paa Dækket, men den forsvandt for os, og hver Aften før Kjøjetid undersøgte vi vore Kamre. En Aften, da jeg var kommet til Køjs, saa jeg Slangen langsomt bugte sig over Gulvet i mit Kammer. Nærmere og nærmere kom den, til den til sidst var naaet helt hen til mig, da greb jeg i Fortvivelse en Stang, der holdt mit Moskitonet spændt ud, og slog Slangen over Nakken. Længe laa jeg spændt og ventede for at se, om den virkelig var død, men den rørte sig aldrig mere. Nu kunde vi herefter alle sove trygt.

Bjørn Brandal,
Radiotelegrafist.

De største Motorskibsrederier.

Motorskibene tiltager stadig i Antal, og der findes nu en hel Række Rederier, der raader over store Motorskibsflaader. I Spidsen staar Standard Oil Company i New York med 41

Skibe paa tilsammen 553,000 Dødvægt Tons, dog er de 9 endnu under Bygning. Derefter kommer Harborg-Amerika Linien med 35 Skibe paa ialt 316,000 Tons, og i Rækkefølge Rederiet Wilhelmsen i Oslo med 34 Skibe paa ialt 300,000 Tons; Bank Line i London med 31 Skibe og 260,000 Tons; Furness Line i London med 28 Skibe med 258,000 Tons og Østasiatisk Kompagni med 25 Skibe med 240,000 Tons.

Derefter Anglo Saxon Petroleum Co. i London med 27 Skibe og 231,000 Tons; Holt Line i Liverpool med 22 Skibe og 180,000 Tons; Silver Line, Sunderland, med 19 Skibe med 170,000 Tons og den norske Klaveness Linie med 18 Skibe paa tilsammen 160,000 Tons.

Dampturbinens Opfinder død.

Opfinderen af Damp-Turbinen, Sir *Charles Parsons*, er afgang ved Døden under en Rejse til Antillerne.

Det italienske 43000 Tons Skib.

Conti di Savoia faar opstillet et Sperry Gyroskop til at modvirke Skibets Rulning. Gyroskopet, hvis Anskaffelsespris siges at være 800,000 Dollars, har tre Løbehjul med 4 Meters Diameter, hvert vejende 100 Tons.

Skibet bygges til 27,5 Knobs Fart.

Dødsfald.

Flv. Lods *Gothlieb Rasmussen*, Stige, er afgang ved Døden. Den gamle Lods, der blev over 80 Aar gammel, havde virket ved Stige Lodseri siden 1890 og var kendt og agtet i Søfartskredse som en rask og uforfærdet Sømand. For 6—7 Aar siden tog han sin Afsked af Helbredshensyn. Rasmussen aftjente sin Værnepligt i 1872 og var med Fregatten „*Jylland*“ paa Island med Kong Christian den Niende.

Det har jeg oplevet

Af Henry Ette

DET er en herlig arktisk Nat, stille, meget stille. Langt, langt nordenfor den beboelige Grænse, omtrent mellem 75 og 80 Graders nordlig Bredde, i Søen mellem Spitzbergen og Grønland, „Pilestrædet“ bliver det kaldt af Hvalfangerne, — og nær ved Kanten af Grønlandsisen. Den eneste Lyd, De kan opfange, er den sagte Skulpen af Isflagerne, der dukker op og ned i Nordatlantenhavets svære Dønninger, og engang imellem en enlig Maages Skrig. Langt i Syd staar Midnattsolen som en stor, rødglødende Kugle og véd ikke rigtig, om den skal forsvinde under Horizonten eller give sig til at rejse sig igen.

De ligger i en 80 Fod lang Sælfangstbaad og her lige taget nogle blodige Sælskind ombord, der har efterladt nogle sorte, døde Kroppe og nogle blodige Striber paa Isflagerne fine, hvide Sne. — Maagerne og Fulmarene, Stormfuglene, har forlængst faaet Kig paa det og begynder efterhaanden at slaa ned paa det.

En Kvartmil mod Øst ligger en stor, sort, barkrigget Dampere, saa sort som alle gode, gamle Sprøvere og vælter i Atlanterhavsdønningerne. — Dens Udbygning, „Kragere“, paa Stortoppen slaa Vinkler paa 45 Grader. — Pludselig hører De ude fra Søen en underlig Lyd, ligesom en kraftig Straale fra en Vandhane pludselig blev aabnet et Øjeblik, og uvilkaarlig griber De Deres Riffel, spejdende efter en skægget Hvalros' Hoved. — Nu er Blaastet der igen, en lang 3—4 Meter høj Vandstraale lige op i Luften til den helt oppe slaas i Stykker i smaa Vandpartikler ligesom en fin Havebruse. 3—4—5—6—8—10 Gange hører De Vandhanens Lyd og ser et uhyre langt, blaaligt Legeme med en lille, trekantet Finne langt agter.

Den uhyre Krop forsvinder et Par Minutter for hver Gang. — Og for første Gang i Deres Liv bliver De slaaet af Rædsel. Du godeste Gud! Hvad kan det være? Selve Søslangen. En Djævel fra Dybet. En Kæmpeblæksprut eller hvad? Og nu ser De 3—4 Sprøjt paa en Gang baade paa Deres Styr- og Bagbordsside, agter og foran Stevnen. Søen er pludselig bleven levende med uhyre, lange blaasorte Kroppe. — Stirrer De ned i Søen, kan De tydelig skimte de uhyre

Legemer. — Du godeste Gud! Hvis nu en af dem stak Ryggen op lige under Baaden! — Men efter en halv Snes til et halvt Dusin Sprøjt af hver af Kroppene, ser De Halerne med Finnerne krumme sig med en særegen, nedadgaaende Bevægelse, og et Øjeblik efter er Havet atter roligt.

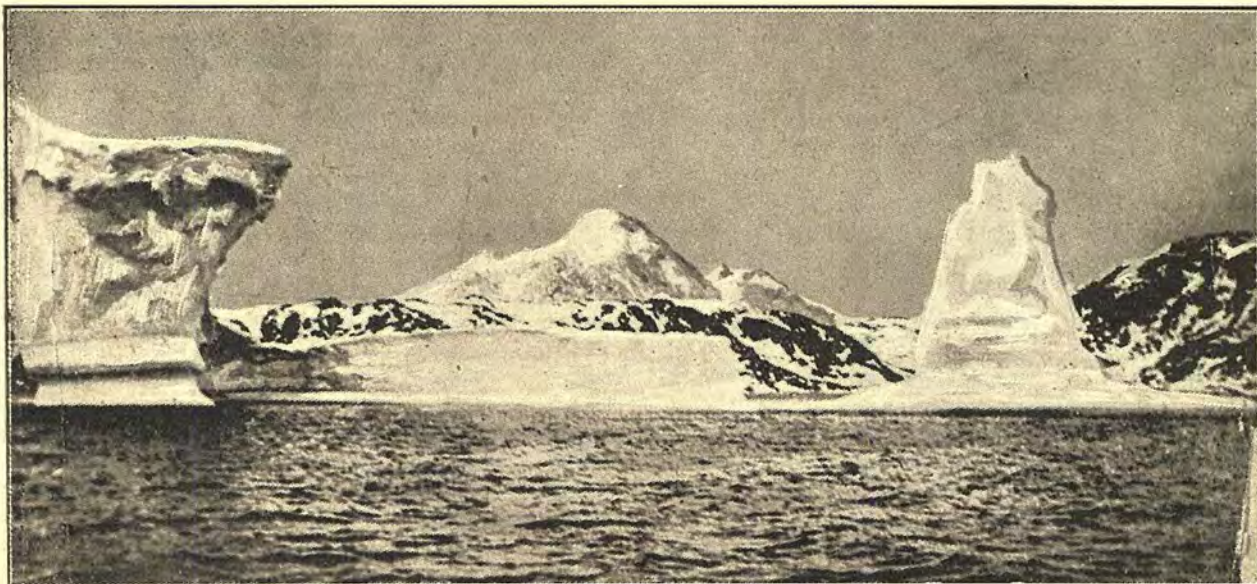
Det er en Flok af Jordens Giganter paa Træk fra Ækvator op ad Nordpolen til, der har været oppe og trække lidt frisk Luft.

Thi selv om Giganten er den mest ensomme af alle Jordens Hvaler og oftest ses alene, en Han for sig og en Hun for sig, eller et Par sammen, saa kunde den dog i ældre Tider, og kan endnu til Tider, ses i Flokke.

Blaahvalen, Balænoptera sibbaldii eller Gigas, af Finhvalernes Familie (den anden store Gruppe af Bardehvaler, men med Finne paa Ryggen, modsat Slethvalerne, Rethvalerne), er Jordens største Dyr, nu og i alle Jordens Perioder. Ingen Knokkel af nogensomhelst „Saurus“, „Diplodocus“, „Øgle“ fundet til Dato over hele vor Jord har kunnet maale sig med Blaahvalen. Og derfor blev dette Dyr det eneste, Zoologerne — der har Navne nok at huske — gav Navnet „Gigas“. — Et Tilnavn, der kun, vil blive flyttet over paa et andet Dyr, om noget skulde findes, der vilde overgaa „Giganten“.

Blaahvalen er lang og smækker, dens Hoved med Bardeerne i Overkæben ca. $\frac{1}{4}$ af hele Kroplængden, Højden ca. $\frac{1}{5}$ af hele Længden, der for fuldvoksne Eksemplarer kan variere fra 75 Fod til 100, og meget sjældent 105—110. — Et eneste Eksempel paa 112 Fod er en eneste Gang blevet halet op paa en Hvalstations Flænseplan paa Sydfelterne. Det var en Han.

Det er med temmelig stor Sikkerhed udregnet, at disse Bardehvaler, 2. Gruppe med Finner, vejer ca. 1 Tons eller 2000 Halvkilo pr. Fod. En 80 Fods Blaahval vejer altsaa ca. 80 Tons. Hvad dens Slægtning, Rethvalen, Grønlandshvalen vejede i Forhold til sin korte og tykke Kropform, er vel aldrig blevet egentlig fastslaaet. De forrige Aarhundreders Hvalfangere havde vel næppe Interesse for det eller ejede Vægtene. — Grønlandshvalen havde sin store Periode i det



16. og 17. Aarhundrede, da ialt ca. 60,000 Stk. blev ført i Land paa Spitsbergen, men Gigantens anden Slægtning og Rethval, Nordhvalen, Biskayerhvalen, har forlængst holdt sit 1000 Aars Jubilæum, idet det er historisk fastslaaet, at Nordmanden Othar begyndte Jagten paa den i Slutningen af det 9. Aarhundrede. — Saa mener De, den er uddyddet? — Nej! — Der blev ialt taget en Snes Stykker under Islands Storhedsfangst, og af en sydligere Art ikke mindre end 80 Stk. et enkelt Aar. — Og heller ikke Grønlandshvalen er det, skønt adskillige paastaar det. — Der maa endnu være nogle hundrede Stykker tilbage. — Alene Mylius saa 5 Stk. passere Saundersøen Vest for Grønland for en ca. 25 Aar tilbage, og et enkelt er ført i Land af Hvalfangerne paa Spitsbergen. Og dens Blaast ses endnu inde i „Mainpack“, Storisen, Øst for Grønland. — Meget erfarne „Blaast-Sprøjtekendere“ har set det. — Ganske forskelligt fra overhovedet nogensomhelst anden Storhval.

Men 1000 — et Tusind — Aar hengik, førend Gigantens Time slog. — Grunden til, at det varede saa længe, inden denne anden Gruppe af Bardehvaler blev jaget, var den, at de trods deres Størrelse er ualmindelig hurtige og kvikke i deres Bevægelser, og dette gælder især baade Blaa- og Finhvalen, eller Sildehvalen eller Rørhvalen. — Det er nemlig samme Barde og Finhval. Slethvalerne er korte og tykke. Finhvalerne lange og smækre.

Disse Bardehvalers Træk kan godt gaa over hele Jorden, og den samme Gigant, der blæser i Juli eller August Maaned mellem Spitsbergen og Nordpolen, kan godt i Oktober sprøjte under Ækvator og i December eller Januar langs Sydishavets Iskant. — De gaar med moderne Dampers Fart over Jorden. 4—500 indicerte H. K. til 100 Tons.

Hvad en 80—100 Fods H. K. er, er naturligvis aldrig blevet maalt eller vil blive; men den er ialtfald i Stand til at kunne trække og slæbe en 100—110 Fod lang Hvalbaad med 400 H. K. efter sig, skønt den bakker for fuld Kraft, og dette er blevet konstateret, saa maa denne Gigant ialtfald have kunnet udviklet mindst 500 H. K. De gamle Dages Hvalfangeres Fangstvaaben, Haandharpunen, der blev kastet ud med Haandkraft, kunde være brugelige til de korte og tykke Retaler med Hoved en Tredjedel af Længden og Kroptykkelse ogsaa ca. en Tredjedel af Længden, men de var gode for Nothing overfor Giganten. Der maatte ganske anderledes Fangstapparater, stærke og solide og kraftige for overhovedet at kunne faa Livet af Giganten. — De gamle Tidens Hvalfangere har ikke kunnet undgaa i 1000 Aar at se den og støde sammen med den. Læs f. Eks. en saa sen og ypperlig skrevet Bog som en „Cachalots Cruise“, hvor Forfatteren et Par Gange berører, at der blev „gjort fast“ i gale „Fisk“. Det har netop været Giganter eller Finnere, forsvundne i Horisonten har de været paa mindre end et Kvarter med Harpun og Liner. — Eller ogsaa er Baaden capsized, og hele Mandskabet druknet. — En „Gigant“, der virkelig vil sætte Farten op, kan vel skære gennem selv oprørt Sjø med en Fart af 40—50 Kilometer i Timen.

Endnu lever blandt Nutidens Hvalfangere den overleverede Beretning om en Gigant, der blev skudt tæt under Norgekysten, et Tidspunkt, Skytten indførte i sin Journal, og som nogle Timer senere landede paa den engelske Kyst. — Lad nu denne Blaa-hval i sin Dødsangst have sat en ganske Irfærdende, utrolig Fart op, næsten rent utænkelig, saa naar vi dog op paa Nutidens Flyverfart. — Men jeg nærer ikke Tvivl om, at en Gigant, om den absolut vil, kan gaa Ækvator rundt paa en Maaned. Hvert Aar gaar de dog $\frac{1}{4}$ af den Distance paa ca. 1 Maaned, men saa spiser, driver og sover de jo ogsaa en Del Tid væk. — For „Giganten“, der ligesom alle Pattedyr aander ved Lunger, føder levende Unger og har

et udpræget, udviklet Nervesystem, — kun at den som eneste Pattedyr har sagt sig ganske fri af Land og Is modsat Sælerne, — maa sove. Den lægger sig antagelig til at drive i Spen og sover saa, ligesom en enlig Sejler i en Sejlbaad vil lægge sig til at drive for et Varpanker, medens han sover. — Men saa løber den ganske vist ogsaa samme Risiko som den enlige Sejler, nemlig den at blive sejlet over. — Og de Tilfælde, hvor store Linere har kollideret med Kæmpehvaler, kan hidføres herunder. Thi ellers vilde „Giganten“ baade have set og hørt Kæmpelinerens Skrue eller Skruer. — Der gaar ikke en Undervandsbaad ned i Spen, uden den skulde observere den, og der dukker ikke en Flok Rovhvaler, Spækhuggere, op i Horisonten, uden den straks sætter Farten op til Flugt. — Ikke alene slap „Giganten“ for 1000 Aars Jagt og Forfølgelse paa Grund af sin ufattelige Fart, men det vilde heller ikke have nyttet gamle Tidens Hvalfangere at faa den dræbt, thi medens Rethvalerne flyder paa deres Spæk under Skindet, saa synker alle Finhvalerne til Trods for deres op til 1 Fod tykke Spækklag, naar først Livet er udsukt. — Uden moderne „Hvalspil“ kunde Datidens Hvalfangere aldrig have faaet Giganten op til Overfladen igen. — Ganske vist tvinges Kroppen efter Gasarternes Udvikling i Maven atter op til Overfladen fra Dybet efter 8—12 Timers Forløb; men saa har alligevel Havenes Bundhajer, — nordover Havkjæringen eller Havkalen, forlængst bidt, pillet og gnavet alt Spæk af. — Og Kroppen alene til Guano er det ikke Umagen værd at ligge og vente paa. — Næh! Bare afsted efter et nyt Offer, andet tænker den moderne Hvalskytte ikke paa. — Tid er Penge! — gælder mere end andre Steder i Hvalfangsten, thi Fangstsæsonerne er saa korte. — Det var først, da Nordmanden Svend Foyn, hvis Gravindskrift burde være:

„Hjerne + Karakter + Sømandsdygtighed = Geni +
Storhed + Millioner“.

opfandt efter utallige, forgæves og mere eller mindre mislykkede Forsøg sin Sprænggranat med Harpun, den samme som bruges — om end i ændre og forbedret Skikkelse den Dag i Dag — at Gigantens Time slog. — I Løbet af ca. 70 Aar blev den fuldkommen, saa fuldkommen, at en „Gigant“ ofte skydes, dræbt paa Stedet med en Harpun i sig. — I flere Aar fortsatte Svend Foyn med sine Forsøg og tabte Penge fra 1860—1868, ialt en Formue, — i 3 Aar i Træk tabte han alene alle sine paa Sælfangsten tjente 50,000 „Specier“, først i 1868, da han havde forstaaet at samle Granat og Harpun i et „Granatharpunen“, kom han atter ovenpaa paa 30 „Giganter“ fra Varangerfjorden. — Kanonen er ikke riflet, men glat. Den ca. 6 Fod lange Harpun bestaar af to parallelle Jernstykker, der forneden ender i en kompakt, lille Jerncylinder, der akkurat passer i Løbet som en Patron i et Kammer, foroven ligeledes en Jerncylinder med Skruer, paa denne kan den hule, koniske Granat paaskrues, fyldt eller ikke fyldt med stortærnet Krudt eller $\frac{1}{2}$ Dynamitpatron og en indstillelig „Time tube“ 3—4 Sekunder. — Udenfor Kanonen ses altsaa kun Granaten, — den spidskeglede, og Harpunens fire Hængsler, der er beregnede til at slaa ud i Kød og Spæk og Ben, men som i Skuddet er ombundne, for at de ikke skal falde ud til Siderne. Lige udenfor Kanonmundingen fastgøres saa i Aabningen mellem de to lange Jernstykker en Forline, og til den ca. 600 Favne Manilla Hvalline af fineste Manilla-Hamp paa en velvoksen Mandsarms Tykkelse. — Nu kan Harpunen udskydes, uden Linerne kommer i Vejen, den trekantilspidsede Kegelgranat farer gennem Spæk og Kød, ved Hvalens uvilkaarlige Ryk af Smærte rives Jernhagerne ud, de er 8—10 Tommer lange og stopper Harpunen, og Granaten eksploderer. — Rammer nu en Granatstump Hjerne eller Ryg-

rad, er det øjeblikkelig Død for Jordens Gigant. Hvis ikke, stikker den ned i Dybet, løber Manillaen ud, som gemmes, nede i Lasten i 2 store Kasser, en til Styrbord og en til Bagbordsline, 3—4 Matroser hænger i Vægtstængerne til Spillet Trækloster, der skal forhindre Linen i at løbe for hurtigt ud, men skønt det hvisler og ryger fra Spillet paa Grund af den store Modstand, render Giganten dog Linen ud. — Men jo mere Line ude, jo mere trættes Dyret. Hver Gang, der skal op til Overfladen for at trække Vejret, skal den jo have en god Del af Linen halet med sig op. — Vil den alligevel ikke give sig efter nogle Timer, maa en ny Harpun og Sprænggranat sættes i Kanonen og Bagbordslinen gøres klar. — Dette maa altid gøres, hvis den saarede Gigant i sin Dødsangst har sat Kursen mod Land eller Storis. — Ak! Hvor mange herlige, store, kostbare Giganter — Giganter til mange, 6—8 Tusind, Kroners Værdi, gik ikke tabt for de vestislandske Staticner i de akkurat 3 0Aar, hele Gangsten varede, fra 1883—1913. — Med en skarp Økse blev Manillalinen kuttet over, naar den brølende Iskant nærmede sig. —

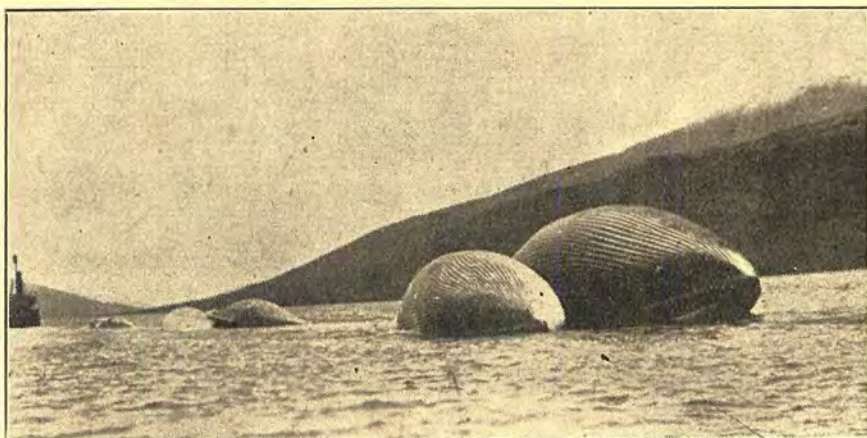
Men forinden havde Skytten endnu forsøgt 1 eller 2 ekstra løse Harpuner. For hver Gang maatt Baaden ved Spillet hale sig ind paa „Fisken“, til Skudhold naaedes. — Man kan vist daarligt forestille sig, hvad det ulykkelige Dyr har lidt, medens

Hvalbaaden under stadig Rykninger, paa Grund af Søgangen, har arbejdet sig op paa Skudhold. — Den moderne Hvalfangst er det modbydeligste Dyrplageri. — I de Tider blev Giganten ogsaa undertiden stukket ihjel, lænset, med 10—12 Fod lang, tynd Jernlanse. Men det var absolut ikke noget fornøjeligt Arbejde at gaa i en ganske lille 20 Fods fladbundet Pram i mere eller mindre oprørt Sø og ligge og vente paa, at Giganten dukkede op. — Den kunde ogsaa stikke midvejt til Havs med Hvalbaaden paa Slæb, saa de tre, fire Mand i Prammen aldeles ikke kunde ro Hvalbaaden op. — Kom der saa Storm, var de fortabt. — Og den kunde ogsaa dukke op lige under dem og vælte Baaden. Det hændte endog en Gang, at Prammen blev liggende ovenpaa Ryggen, indtil „Giganten“ efter at have sprøjtet sit Antal Gange atter dukkede ned i Søen. Saa først gled Prammen af med de fire Mand. — Og saa skulde Giganten stikkes rigtigt. — Det lille 3—4 Tommers, trekantspidsede Blad skulde ind i selve Rygraden eller Lungen. — Selve Stikningen lod overhovedet ikke til at genere Giganten, ovenpaa alt det andet, den lige havde gaaet igennem, var det vel nærmest Knappenaalsstik. — Men blev saa selve Rygraden naaet, gik der kun en Skælven igennem Giganten, inden den døde. — Til Angreb gik den aldrig over. — Og var Lungen naaet, og den begyndte at sprøjte Blod, drejede det sig kun om at vente, til den forblødte sig. Var begge Linerne ude og tillod ikke svær, oprørt Sø at faa halet Hvalbaaden op saa nær „Giganten“, at løse Granatharpuner kunde skydes i den, var der ikke andet at gøre end at hejse Nødfalg paa Fortoppen og hidkalde en anden fri Hvalbaad af samme eller et andet Co. — Saa fik denne Hvalbaad senere

sin Part fra Stationen af Dødsskudet og Harpunen igen. Dette erindrer jeg 1901 fra Isafjorden med „S/S Nordenskjöld“.

Men i Dødskampen kan en Gigant finde paa at lave mange Ulykker. — En Gang fløj en op fra Dybet og stak sit Hoved ind gennem en Hvalbaads Jernplader, saa den sank med det samme. Og Skrueblade er blevet knækkede. Men har den blot engang været i Berøring med en Hvalbaads Jern, enten Sider eller Harpun, er den lige saa bange for Staal som for Spækhuggeren. — En Gang udfør Eskefjorden kom en stor Blaa-hval ganske roligt stigende op fra Dybet, medens vi laa og ventede, den skulde blæse et eller andet Sted i Nærheden. Stedet var da nogenlunde godt beregnet af Skytten Niels Torp. — Ganske roligt steg det majestætiske, sorte Dyr op fra Banden, medens alle vi 11 ombordværende stod ved Rællingerne spændt paa, hvorledes det vilde spænde af. Saa var den lige paa tværs under Kølen og hævede „Nordenskjöld“, der dog var 110 Fod, et Stykke op fra Søen. — Men saa blev den ogsaa ræd. — Enten var det en Brugde paa 40—50 Fod,

Kæmpehajen eller ogsaa en Kæmpeblæksprutte, dens Ryg var kommet i Berøring med Niels Torp kunde ikke faa drejet Kanonen saa langt til Siden og nedad, at han overhovedet kunde faa afleveret et Skud. — Og saa stak den af, vild af Rædsel, og vi fik lige set et



Finhvaler.

ereste Blæst i Horizonten, inden den forsvandt for stedse. Der var i de gamle, gode islandske Storhvalfangsttider en „Gigant“ med et Skaar af en Harpun over Ryggen. — Det var tydeligt at se, at Harpunen lige var gaaet gennem det øverste af Spækket og dernæst forsvundet ud i det Blaa paa den anden Side. — Denne Gigant, „Tobias“ blev den kaldt, var kendt af alle Hvalfangere, for ingen Skytte kunde mere komme ind paa den. Ualmindelig folklevet var den blevet. „Har De set nogen Hval?“ „Ja! Vi har set Tobias!“ Iød Svare: ofte som Tegn paa Haabløsheden. — Skulde De nogensinde krydse Atlanterhavet og se en enlig, menneskesky, hypokonder Hval sprøjte det over Næseborene liggende Vand og lave Græsplæne Douche højt oppe i Luften, kan De være temmelige sikker paa, at det er „Tobias“. — For den vandrer saamænd endnu idag fra Nordpol til Ækvator og gtilbage igen.

Giganter er nemlig længe levende som alle Hvaler. — Varer det maaske nogle Aar inden de som Elefanter bliver fuldvoxne, kan de ogsaa glæde sig ved en høj Alderdøm. — I Grønlandshval er fundet en 100 Aar gammel mærket Harpun, og sikkert kan Giganten blive ældre endnu, hvis den da ikke naar Harpunens pludselige Død eller som Unge bliver taget af Spækhuggere.

Ingen dansk Forfatter formaar at skrive saa levende og saa kyndigt om Hvalfangst som Henry Ette. I næste Nr. besvarer Verdensfangeren Spørgsmaalet: Hvor mange Giganter er der endnu?

Fra Drachmanns Fiskesjægte til Nutidens moderne Fiskekuttere

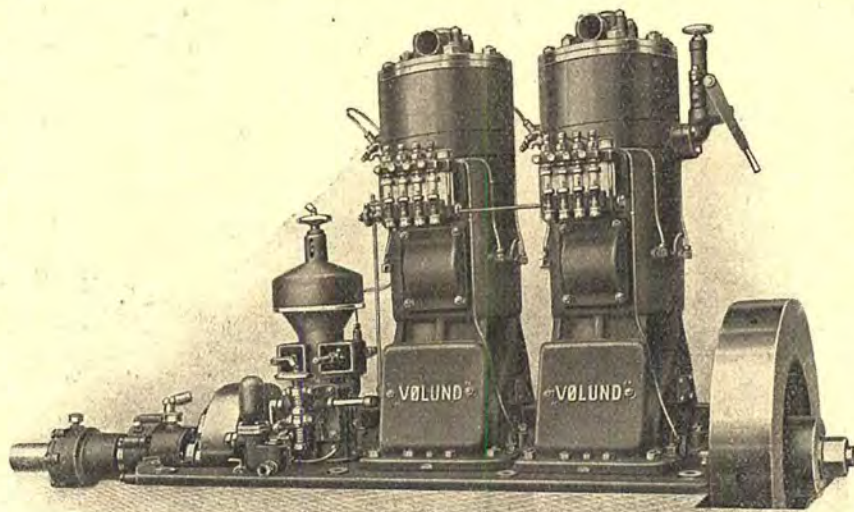
Hvor ofte har vi ikke glædet os over Forfatterens Beskrivelser af den danske Fisker og hans Liv saavel paa Søen som i Havnen. De bragte et Pust af Romantik og Eventyr, og Fiskeren blev for os alle noget af en Helteskikkelse, og ikke uden Grund, der hørte ofte Mod og godt Sømandskab til at færdes paa Havet i al Slags Vejr i de smaa aabne Sejlbaae, som den Gang stod til Fiskernes Raadighed. Fiskerne var stolte af deres Sejlfartøjer, men Udbyttet ved Fiskeriet var mange Gange smaat, og Afstanden til Fiskepladsen stor. Derfor maatte der andre Fremdrivningsmidler til end Sejl alene. For 30—40 Aar tilbage anvendtes overhovedet ikke Maskinkraft om Bord i et Fiskerfartøj.

De første Motorer var Dæksmotorer som Drivkraft til Spillet. Det næste Skridt i Udviklingen blev Fremstillingen af en Dæksmotor, som foruden at trække Spillet ogsaa kunde benyttes til at drive en Propel, som i mange Aar var kendt fra Dampskibene. Denne Kombination affødte et meget pudsigt Apparat, som bestod af en Drivskrue, der kunde hænges udenbords, naar den skulde bruges, og som ved Kædetræk blev forbundet med Dæksmotoren. Dette blev Indledningen til, at der blev bygget Fiskerbaade med Motorer i direkte Forbindelse med Drivskruen, og nu kom der først rigtig Gang i Motorfabrikationen. Interessen for Sagen blev mere og mere levende hos Fabrikterne, som efterhaanden konkurrerede skarpt med hinanden for at fremstille det bedst mulige. Fiskeriet blev mere

lønnende for Fiskerne, og den danske Fiskerimotor fik overfor Udlandet en Førerstilling, som blev særlig bemærkelsesværdig omkring 1905 ved Fiskerimotoren „Dan“ fra Fabrikken af samme Navn i København, senere fulgt af Firtaktsmotoren „Alfa“, Brødrene Houmøller, Frederikshavn, og flere andre dog mindre betydende Mærker. Indtil Aarene 1909—1910 var Firtaktsmotorerne saa at sige eneærskende som Fiskerimotorer,

men det varede ikke længe, før Konkurrencen gik ud paa større Økonomi i Olieforbruget, og samtidig kom Kravet om større Motorer. Som en skarp Konkurrent til Firtaktsmotoren fremkom Totaktsmotoren, der ligesom de ovennævnte Firtaktsmotorer fremstilledes som Glødehovedmotorer, og saa kaldet Semi-Diesel Motorer, og fabrikeres i udstrakt Grad af Aktieselskabet „Vølund“ ikke alene til den danske Fisker-

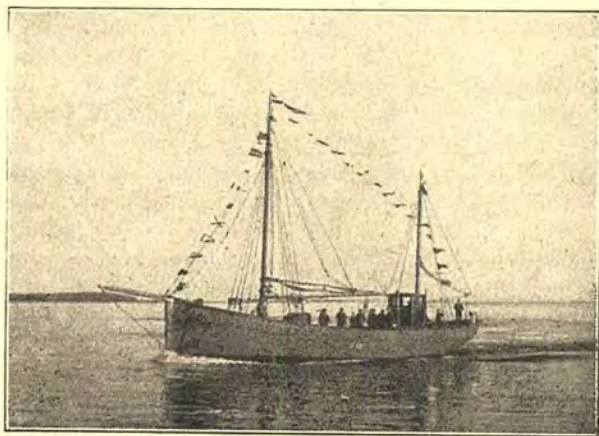
flaace, men eksporteres i Hundrevis til de fleste Lande Verden over til mindre og større Fiskekuttere, som nu anvender indtil 200 HK Motorer. Sejlføringen er derfor i Fiskerfartøjer i Tidens Løb blevet reduceret til et Minimum; det er den moderne Motorkraft, der har baaret de danske Fiskeri frem som et Erhverv, der rummer de allerstørste Muligheder for Danmark og den danske Fiskerbefolkning. og i en Tid, hvor der sættes stærke Kræfter i Bevægelse for paa enhver Maade at ophjælpe og modernisere Fiskeriet, vil Interessen i disse Dage ogsaa samles om Havudstillingen og den moderne Fiskerimotor som typisk for Tidens Krav.



2-cylindret Vølund-Marinemotor med vendbare Skrueblade, Type M, 150/170 HK.



Kutter »P. Schou«, Frederikshavn, 36 ts. 1-cyl. 60/70 HK
»Vølund« Motor.



Fiskekutter »Sjostjornen«, Trangisvaag. Fart 8 3/4 miles. ts.
2-cyl. 110/120 HK »Vølund« Motor.

Sømandshistorier.

Af H. Schmidt,
Bramminge.

DET var Nytaarsaften paa Alderdomshjemmet. De to gamle Sømænd, den fhv. Tømmermand, kaldet „Chip“, og fhv. Matros „Johan“ sad sammen i sidstnævntes Værelse. Paa Bordet stod en halv Flaske Rom, hvoraf der dog var taget til de to dampende Toddier, som de to gamle drak af med stort Velbehag. Den halve Flaske var købt for fælles Midler. Et Primusapparat stod paa Bordet med en dampende Vandkeddel. Kakkellovn var der jo ingen af; men kun dette hersens Centralvarme, som de gamle dog var glade ved mangen Gang. Skønt alt syntes at være hyggeligt og fredfyldt herinde i den lille lune Stue, hvor Luften var tryk af Tobaksrøg fra de to gamles Piber (med dyb Foragt havde de afslaaet de fine Cigarer med Mavebælte, som var blevet uddelt i Anledning af Nytaarsaftenen) — saa var der i Øjeblikket Krig mellem de to elers saa gode Venner. Ogsaa det, at den stærke Toddy god ligesom Ild i det gamle Bloc og fik dem til at live op, saa de følte noget af Ungdommens ildnende Glød og følte Lyst til at sige imod og yppe Kiv, det gjorde jo heller ikke Sagen bedre. Stridens Genstand var „Vikingen“, som laa paa Bordet ved Siden af Romflasken. Det var dog ikke Bladet selv, de var uenige om tværtimod; men det var de Artikler, der bar Overskriften „Det har jeg oplevet“, som var Diskussionsemnet.

„Som jeg siger dig,“ raabte „Chip“, „der er intet mystisk til, det er blot Overtro det hele.“

Johan slog i Bordet, saa Glassene rystede, idet han svarede med arrig Stemme. „Hold Mund, din „Klampehugger“, du tror nu heller ikke andet, end hvad du kan føle med dine store Labber.“

„Hæ,“ lød det fra „Chip“, „saa du tager paa Vej.“ Saa tog han en Slurk af Glasset, hvorpaa han spurgte med lidt Ironi i Stemmen: „Har du kanske set et Genfærd eller saadan noget?“

„Ja,“ kom det bestemt fra Johan, „det er just det, jeg har, og derfor er det, at jeg holder paa det mystiske.“

„Aah! Haa!“ kom det fra „Chip“, idet han holdt Flasken op mod Lyset. „Du maa vist hellere komme lidt mere Vand og mindre Rom i ved næste Blanding.“

„Tror du, jeg er fuld? Nu skal jeg ligegodt fortælle dig om det Spørgelse, som jeg saa,“ kom det fra Johan.

„Chip“ lænede sig tilbage i Stolen og sagde: „Tal, din Tjener hører. Nu er Klokken snart tolv, og Spøgelsetimen er inde.“

Johan gav intet Svar paa denne Bemærkning, han tog et godt Drag af Glasset og begyndte saa: „Du ved jo, at vi mødtes derovre i „Mobile“.“

„Ja,“ afbrød „Chip“, „du gik og arbejdede sammen med Niggerne og sang deres brægende Sang „Oh yes my Baby“.“

„Hold Mund!“ sagde Johan, „og hør nu efter. Jeg var rømt fra den russiske Bark og var nødt til at holde mig skjult en Tid.“

„Det ved jeg!“ kom det fra „Chip“

„Ja, det ved du,“ fortsatte Johan, „men du ved ikke, hvorfor jeg rømte, og det var netop, fordi det spøjte om Bord, at jeg stak af i Land.“

„Hvorfor gik du i det hele taget om Bord, naar det var saadan et Spørgelsesskib?“ spurgte „Chip“.

„Det vidste jeg jo ikke,“ svarede Johan, „og saa gik jeg jo heller ikke godvillig med. Du ved jo nok, at det var „Tommy Moor“, der nede i Buenos Ayres, som var Skyld i det. Jeg gik jo en Aftenstund igennem en af Smaagaderne i „Bokka“. Pludselig faar jeg et Slag i Nakken af en Sandpose og sover blidelig ind. Da jeg vaagner op, er jeg i en Motorbaad paa Vej ud paa Rheden. Sammen med nogle andre bliver jeg saa bragt om Bord, og da jeg saa begynder at lave Vrøvl, faar jeg en Revolver sat for Næsen. Saaledes kom jeg med denne Bark, 3 Pund i Hyre og fire Pund i Forskud. Det var til „Tommy Moor“ for Ulejligheden med at slaa mig halvt ihjel og bringe mig om Bord. Naa, Skuden var jo god nok, der var intet at klage over, undtagen det, at jeg skulde arbejde for intet i langt over en Maaned.“

„Men Spøgelset,“ afbrød „Chip“, „det med din Shanghajang kender jeg.“

„Nu kommer det,“ vedblev Johan. „Det var en Nat lidt Nord for „Linien“, lige før vi fik „Passaten“. Det var uroligt Vejr med stærke Byger. Paa Aftenvagten ved seks Glas blev der givet Ordre til at gøre Bramsejl fast. Sejlene blev hælet op i Givtove og Gaardinger, og saa begav jeg mig paa Vej op til For Bramsejl. Da jeg naaede op over Mersæt og var paa Højde med Merseraaen, standsede jeg et Øjeblik og saa op paa Bramraaen, og da saa jeg paa læ Nokke en Mand staa i „Pertten“, tilsyneladende i Færd med at gøre Sejlet fast. Skønt der var temmelig mørkt, saa var der ingen Tvivl mulig, der var en Mand deroppe. Det var dog mærkeligt, tænkte jeg, skulde mon en af de andre være kommen før mig, det kunde jeg ikke rigtig forstaa. Fra Dækket hørte jeg, der blev halet i Braser og arbejdet med Mesanen. Naa, saa er der vist mere Brug for mig paa Dækket, tænkte jeg. Saa lad bare ham deroppe selv gøre Sejlet fast, underligt er det nu, at han begynder med læ Side. Saa kravlede jeg atter ned, men næppe havde jeg sat Fødderne paa Dækket, før Styrmanden kom farende fra agter, idet han raabte: „Hvorfor Helvede gør du ikke Sejlet fast? Det hænger jo og slaas i Stykker.“ Jeg saa op paa Fortoppen og lyttede. Jo, Sejlet slog med skarpe Smæld. Jeg fremkom nu med min For-



Overvægt.

ligt Vejr med stærke Byger. Paa Aftenvagten ved seks Glas blev der givet Ordre til at gøre Bramsejl fast. Sejlene blev hælet op i Givtove og Gaardinger, og saa begav jeg mig paa Vej op til For Bramsejl. Da jeg naaede op over Mersæt og var paa Højde med Merseraaen, standsede jeg et Øjeblik og saa op paa Bramraaen, og da saa jeg paa læ Nokke en Mand staa i „Pertten“, tilsyneladende i Færd med at gøre Sejlet fast. Skønt der var temmelig mørkt, saa var der ingen Tvivl mulig, der var en Mand deroppe. Det var dog mærkeligt, tænkte jeg, skulde mon en af de andre være kommen før mig, det kunde jeg ikke rigtig forstaa. Fra Dækket hørte jeg, der blev halet i Braser og arbejdet med Mesanen. Naa, saa er der vist mere Brug for mig paa Dækket, tænkte jeg. Saa lad bare ham deroppe selv gøre Sejlet fast, underligt er det nu, at han begynder med læ Side. Saa kravlede jeg atter ned, men næppe havde jeg sat Fødderne paa Dækket, før Styrmanden kom farende fra agter, idet han raabte: „Hvorfor Helvede gør du ikke Sejlet fast? Det hænger jo og slaas i Stykker.“ Jeg saa op paa Fortoppen og lyttede. Jo, Sejlet slog med skarpe Smæld. Jeg fremkom nu med min For-

klaring om Manden, som var deroppe paa Raaen, og det lille Sejls kunde en Mand da sagtens gøre fast. „Sludder,“ lød det fra Styrmanden. „Hele Vagten er agter ved „Mesanen“. Skynd dig nu op til Sejlet og bryd dig ikke om ham deroppe, han bestiller ingen Ting“. Jeg vilde gøre flere Spørgsmaal; men Styrmanden sagde blot: „Afsted med dig, og Forklaringen kan du faa senere.“ Naa, atter gik jeg til Vejrs og naaede Salingen. Jeg saa igen til den læ Side af Bramraaen. Der stod han endnu. Jeg raabte „Hallo deroppe,“ ingen svarede, men Sejlet baskede og slog. Det var lummert i Vejret; men dog frøs jeg. Hvem var han deroppe? Hvorfor svarede han ikke? Naa, Sejlet skulde gøres fast, det var jeg klar over, og saa kravlede jeg det sidste Stykke Vej op og ud paa luv Nokke. Under Arbejdet skævede jeg af og til over paa læ Side, hvor den tavse Skikkelse, klædt i Olietøj og Sydvest, stadig opholdt sig. Jeg gruede for at blive færdig med denne Side af Sejlet, thi saa skulde jeg over til den anden Side, og der var jo denne mystiske Mand. Endelig var Sejlet gjort saa godt fast som vel aldrig før, og nu kom det frygtede Tidspunkt. Jeg rejste mig op paa Raaen, greb fat i Drejerebet og tog et Skridt over ad Læ til. For et Øjeblik vendte jeg Ryggen til Manden, saa steg jeg ned i Perten paa læ Side, men da jeg saa ud mod Nokken, saa var der intet at se. Jeg var alene. Nu gyste det i mig for Alvor. Dette her var uhyggeligt, over og under mig var der begsort Mørke, og Vinden tudede saa uhyggeligt igennem Riggeren. Det tog ikke lang Tid, før jeg igen stod paa Dækket, og den læ Side af Bramsejlet blev ikke saa godt gjort fast som luv Side, thi jeg var simpelthen bange deroppe. Da jeg lidt senere kom til Roret, fortalte Styrmanden mig følgende. For to Aar siden var Kaptajnens Søn under sit Arbejde med at gøre For Bramsejl fast faldet

ned fra Raaen, idet „Perten“ var gaaet itu. Han blev selvfølgelig dræbt paa Stedet. Nu sker det, at man ved Nattetid, naar Bramsejlet skal gøres fast, kan se ham paa Raaen paa Styrbordsside. „Ja, det var ogsaa der, jeg saa ham,“ sagde jeg. „Det er dog ikke værd, at Kaptajnen faar det at vide, thi han sørger endnu over sin Søn,“ sluttede Styrmanden. — Siden den Nat undgik jeg at komme paa Bramraaen. Der var nogle af Matroserne, der ligesom jeg saa Genfærdet deroppe; men de vidste nu, hvordan det hang sammen og tog ingen Notits heraf,“ sluttede Johan sin Fortælling.

„Chip“ sad tavs en Stund, endelig sagde han: „Ja, naar du selv har set det, maa du vel tro det, men jeg tvivler nu alligevel.“

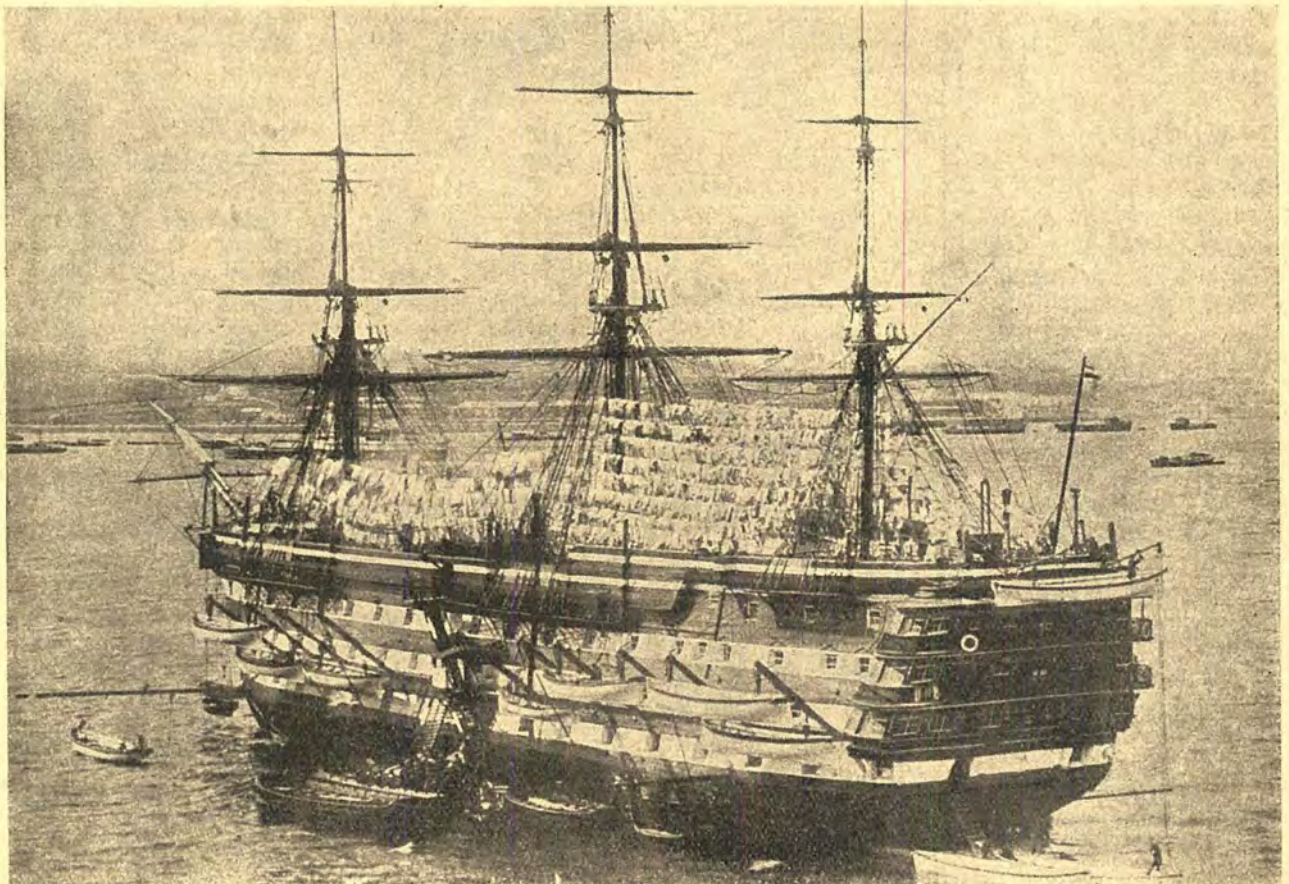
„Vantro Thomas,“ kom det ærgerligt fra Johan.

Der blev nu Tavshed, medens en ny Toddy blev tilberedt. Saa lød der Lyd af Hjemmets store Uhr, der med rungende Slag forkyndte Midnatstimen og det nye Aars Begyndelse. De to gamle hævede deres Glas, og idet de begge rejste sig, lød det: „Glædeligt Nytaar!“ og „Tak for det gamle!“.

Saa faldt deres Øjne paa Bladet ved Siden af Flasken. „En Skaal for dig „Viking“, glædelig Nytaar og Tak for alt, hvad du bragte os i det svundne Aar“

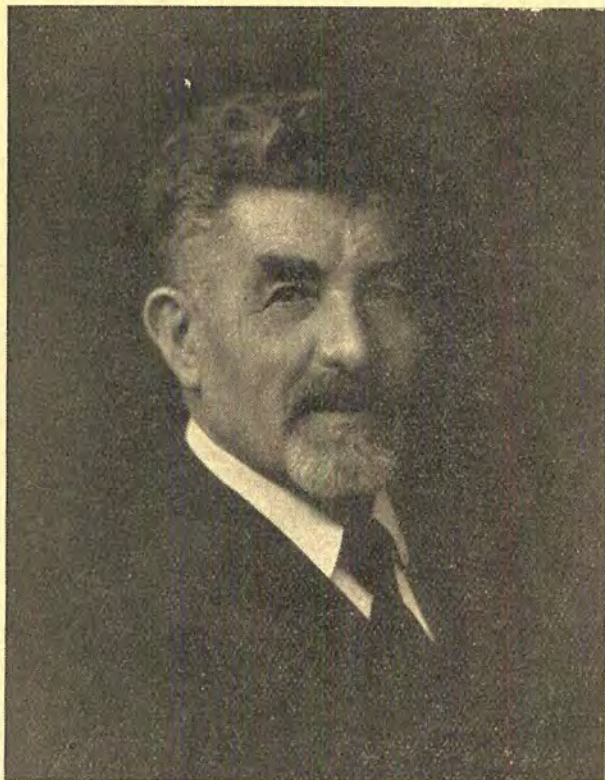
Saa stødtes Glassene sammen og tømtes til Bunden. Endnu var der lidt tilbage af Rommen og den blev saa blandet til en lille ekstra Toddy; men denne sidste „Drink“ var dog Skyld i, at de to gamle bevægede sig med Skridt, som om de var paa et Skib i høj Sø, da de endelig trætte og søvnige men dog som gode Venner søgte Sengen. Ganske vist forsøgte Johan at synge „Whisky for my Johnny“, men Ordene slog Klik for ham og endte til sidst i en dyb Snorke.

H.S.



Den britiske Flaades ældste Skoleskib.

En dansk Sømand



Eifelt fot.

Nylig fyldte Kaptajn Jens Kusk Jensen i Nivaa 65 Aar. Kusk Jensen er velkendt af alle Søens Folk, hans Haandbog i praktisk Sømandsskab ligger i den yngste Skibsdrengs Skibskiste, og den raadspørgeres af de ældste og mest erfarne Skibsførere som den faste og klare Haandbog den er.

Kusk Jensen selv var i Krigens Dage med som en af Søens gæveste Mænd. Sejlede man i Konvoj, skulde Kusk Jensen nok faa betroet den farligste og mest ansvarsfulde Plads i Konvojen, bedre Mand fandtes ikke. Hans største Bedrift var, da han alene med sin Styrmand førte sin gennemhullede Dampner frelst i Havn, ingen af Folkene turde vove at gøre Følge, og han krævede det ikke af dem, men han fulgte sin egen Lov, at det er en Kaptajns Pligt at gøre det yderste, ja sætte Livet ind for at redde sit Skib.

Da Krigen var forbi, gik Kusk Jensen paa Land, mens han endnu var i sin fulde Kraft og Myndighed. Han havde, som den Jyde han er, holdt godt fast paa de Penge, han havde

lagt op i sit lange Sømandsliv. Han byggede sig en lille Villa i Nivaa, fyldt med Rariteter fra al Verdens Lande og gav sig sin gamle Kærlighed i Vold. Studierne over Sømandskunstens Udvikling og Navigationens Historie.

Skiftet Flag af Sparsommelighed.

Hamburg-Rederiet *Vogeman* havde ladet to af sine Dampere hejse Staten Panamas Flag for derved at tvinge Besætningen ned i Hyre, idet Panama ikke kender Søfartslove.

I øvrigt meddeles, at „Vogeland“s Mandskab med Undtagelse af 1. Maskinmester forlod Dampneren efter at have modtaget Meddelelsen om Lønnedsættelserne. De fortjente Hyrer fik de udleveret. Et nyt Mandskab, som blev samlet, skal ogsaa delvis være gaaet fra Borde.

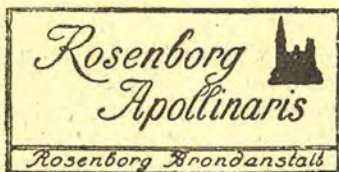
Den tyske Presse af alle Afskygninger er harmfyldt i Anledning af, hvad et Blad kalder „Flag-Forræderiet“. Ogsaa Foreningen af tyske Skibssingeniører har protesteret. I Foreningens Skrivelse oplyses iøvrigt, at Flagoverførelse bl. a. sparer Rederiet samtlige sociale Udgifter, der andrager 44 Procent af de normale Udgifter. Og hertil kommer saa Skattelettelsen.

De to Brødre *Vogeman*, der ejer det i 1886 stiftede Rederi, driver Fragtfart mellem Tyskland og Centralamerika. De er Hitler-Folk — og de fremhæver, at deres Handling er dikteret som en Protest imod den siddende Regering. De har engageret en Mand, som er Borger i Panama Republikken, til Straamand. Som bekendt ønsker Panama saa mange Skibe som muligt indregistreret under Landets Flag.

Jubilæum.



En af Maskinmesterstandens dygtigste og mest kultiverede Mænd, Skibssinspektør *Fr. Nielsen*, fejrer den 1. Marts 25 Aars Jubilæum som Skibssinspektør hos *C. K. Hansen*. — Hr. Nielsen ansattes allerede i 1895 hos Selskabet paa „Uranienborg“ og avancerede ved en sjælden Pligtopfyldelse og Dygtighed hurtigt op til den øverste Post. Elskværdig og hensynsfuld, krævende meget af sine Underordnede saavel som af sig selv, har han været sit Selskab en endog særdeles god Mand. — En Personlighed, der helst saa denne Dag glide lydløst forbi, haaber „Vikingen“ hermed at have trukket frem i Dagens Lys og overbringer samtidig vor hjerteligste Lykønskning baade til Hr. Nielsen og Selskabet.



Archimedes

Anvendes i Titusindvis over hele Verden. Absolut bedste og billigste Paahængsmotor.

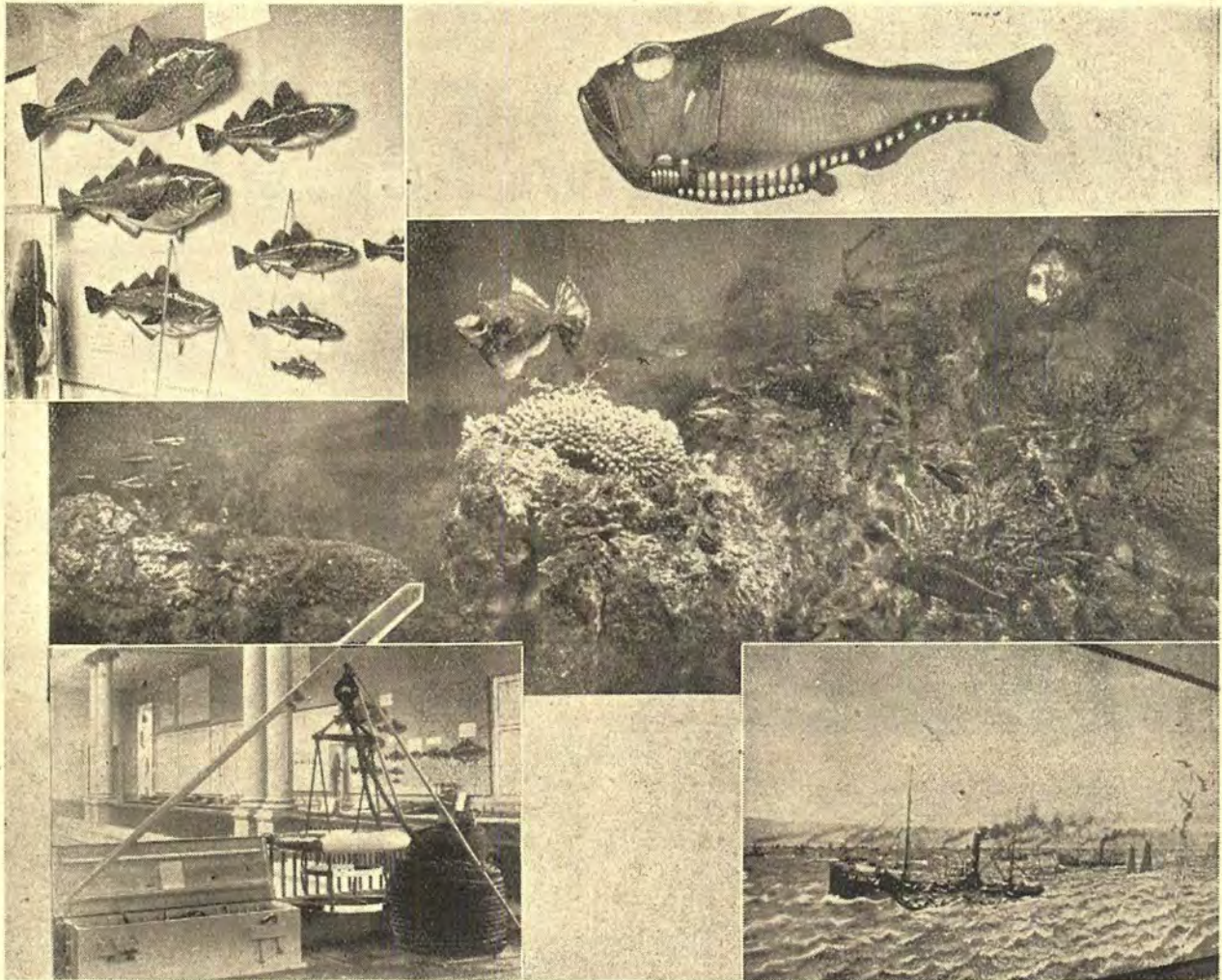
A/S Pedershaab Cementindustri
Maskinfabrik

Brønderslev, Tlf. 5-212 og 339 - København, Fuglebakkvej 108, Tlf. 14066 - Aalborg, Nyhavnsgade 11, Tlf. 611 - Thisted, Store Torv 2, Tlf. 707.

Forlang Tilbud - Repræsentanter ant. overalt.

Paahængsmotorer.

Billeder fra Hav-Udstillingen i Industribygningen



Øverst til venstre ser man, hvorledes en Torsk vokser fra Aar til Aar. Paa Udstillingen findes aldeles enestaaende, letfattelige, populærvidenskabelige Fremstillinger af den danske Stats Fiskeri-Undersøgelser fra de senere Aar. Torskerigdommen Syd for Island er klart og indlysende fremstillet. Nederst til højre gengiver vi et Maleri fra Udstillingen, hvor man ser det Liv, der hvert Foraar udfolder sig i Selvogs-

Bugten paa Island, naar det store Fiskeri er i fuldt Sving. Øverst til højre har vi fotograferet en mærkelig Dybhavsfisk med lysende Lanterner ligesom en Damper. Nederst til venstre staar Redningsraketten med Redningsstolen, som har reddet Tusinder af Menneskeliv. I Midten det smukke lyserøde Panorama af Livet paa et Korallrev, kun 10 Meter under Havoverfladen.

Myrtekransen til den druknede Brud.

En Begivenhed af usædvanlig gribende Karakter fandt forleden Sted i Farvandet nord for Læsø, hvor den frygtelige Skibskatastrofe skete kort før Jul. Blandt de Omkomne fra „Oberon“ var en ung, finsk Pige, Frk. *Alice Hafren*, som var paa Vej til England for at holde Bryllup med den engelske Kaptajn *Jack O'Brien Retching*. Første Tirsdag i Februar var Kaptajnen om Bord paa Damperen „Spero“, der gaar i Rute-fart mellem København og Hull, paa Vej over Kattegat. Da „Spero“ i en tidlig Morgentime nærmede sig Ulykkesstedet, gav Skibets Fører Ordre til at stoppe Maskinen. Alle Lys blev slukket og hele Mandskabet beordret paa Dækket til Parade. Idet „Spero“ befandt sig paa det Sted, hvor „Oberon“ gik til Bunds, traadte Kaptajn Retching hen til Rælingen med en Krans bundet af Laurbærblade og røde Nelliker, en for hvert Aar, hans Forlovede havde levet, og kronet med Myrtekviste.

Kaptajnen kyssede Kransen og kastede den derpaa ud i Bølgerne som en sidste Hilsen til hans døde Brud. I to Minutter laa Skibet stille, førend Kaptajnen paa ny gav Ordre til at sætte Maskinen i Gang.

Født paa Havet.

Mens den engelske Cunard Liner „Aquitania“ forleden befandt sig midt ude paa Atlanterhavet og midt under en forrygende Orkan, saa en lille Verdensborger, en Dreng, Verdens Lys. Forældrene, som kom fra Litauen, havde tiltraadt Rejsen, for at Fødslen skulde ske i Staterne, men den lille kom for tidlig. Den nye Passager blev opført paa Passagerlisten og blev ved sin Ankomst til New York paa det britiske Konsulat registreret som britisk Undersaat. Baade Moder og Barn befinder sig udmærket og var Genstand for overstrømmende Venlighed fra de kvindelige Passagerer.

SHANGHAI

I et Par Døgn har vor Damper arbejdet sig op langs Kina-kysten — gennem et gult Hav! Der kan ikke være nogen Tvivl mulig, det maa jo være det gule Rige, der smitter af, saa man kan kende det paa Farven et helt Døgns Sejlads fra Kysten. — Overalt, saa langt Øjet rækker, ses Hundrede og atter Hundrede smaa kinesiske Junks. — Fiskere eller Sørovere? Hvem véd! Ustandselig dukker de frem forude, og vi er nødt til at gaa for halv Kraft, for ikke at sejle dem ned. Godt er det, at vort Skib er saa stort, at der ikke kan blive Tale om Overfald. De skævojede Fyre vilde temmelig sikkert benytte enhver Chance til en lille rask Bifortjeneste, hvis de kunde se

deres Smit dertil. — Vi nærmer os Yangtse-Kiangs Munding. En stor smuk Damper kommer os i Møde; det er Piloten, som skal føre vort Skib op ad den store Flod til Shanghai.

Sværme af kinesiske Fragtbaade, lastede med Ris, Salt eller The, møder vi for udgaaende. De er alle forsynede med et Par store paamaalede Øjne i Baadens Stævn. Deres Sejl er som Regel snavsede og i Laser — men et Par Huller mer eller mindre tager en Kinamand vist ikke saa nøje.

Kæmpedampere fra Alverdens Lande glider ustandselig forbi. Vi nærmer os Kinas største Handelsplads: Shanghai, Knudepunktet for mange Nationers Skibe — et Samlingssted for alle Landes Folk. En Blanding af alle Kulører.

Vi ankrer op i Havnen ud for „The Bund“, Shanghajs brede Kaj. Det er Byens Facade, og her ligger de største Handelseuse og Konsulater, foruden Toldboden og det engelske Domhus. — Paa den modsatte Flodbred findes kun enkelte Dokker for kinesiske Junks, et stort japansk Skibsværft, Kuldepoter og deslige.

I Havnen ligger utallige Dampere, alle omgivede af store Lægtene med baade Østens og Vestens Herligheder. Smaa Sampans piler gennem Vandet fra og til Skibene. Luften genlyder af Hamren fra Værfterne, Kraners Snurren og Slæbedampernes Fløjten.

Et Optog af 4 Baade, prydede med flagrende Vimpler og kulørte Papirlygter, kommer sejlene ned gennem Havnen. Paa den første larmet er djævelsk kinesisk Jazzband, og en Hob skrigende Mennesker fylder de andre Baade.

Det er et Begravelsesoptog — og Spektaklet skal jage alle onde Aander paa Flugt.

En Tur gennem den kinesiske Bydel giver et levende Indtryk af det Liv, der til Hverdag rører sig i Shanghai.

Gaderne er snævre og krogede, og henligger stedse i halvdunkelt Mørke. Kun lidt Dagslys faar Lov at slippe gennem en Sprække aaben Himmel mellem Husrækkerne.

Det vrimler overalt med Kinesere. Fodgængere strømmer forbi, og Kulier med svære Bambusstokke over Skuldrene, bærende vældige Byrder i Snore for hver Ende af Stokken,



Indsejlingen til Shanghai Havn.

tripper af Sted med smaa bitte Skridt, ustandselig vrælende deres ensformige, syngende Advarsel, for at skaffe sig Plads i Mylderet.

Hundreder af kulørte Reklamevimpler flagrer fra de aabne Boder paa hver Side af Gaden, og faar det hele til at minde om Markedsgøgl. En ulidelig Stank fra Spisehusene med deres besynderlige Retter af raadne Æg, raa Fisk, tør Ris, Hvidløg og lignende Delikatesser, fylder Gyderne og blander sig med Lugten af svedige Menneskekroppe og stinkende Møddinger.

Tiggere med deres væskende Saar og Kager af Snavs paa Kroppen, kanter Rendestenene. Man fatter næsten ikke, at levende Væsener kan trives i disse Omgivelser. — Men aabenbart anfægter det ikke Østens gule Sønner. Alle synes glade og veltilfredse, og alle er de ivrigt optagne af deres Arbejde.

Ogsaa i det europæiske Forretningskvarter udgør Kineserne Befolkningens Hovedmasse. Her synes alt et Sammensurium. Flotte Butikker med alle de hvides Herligheder ligger Side om Side med kinesiske Bazarer, overfyldte med Blandinger af Østens og Vestens Produkter.

Sporvogne og Busser rumler her gennem de brede Gader. Rickshawkulier snor sig med utrolig Behændighed gennem Mylderet, og turbanklædte, sortskæggede Hinduer dirigerer Færdslen.

Utallige Lysreklamer lyner om Aftenen paa Nanking Road, Hovedgaden i den franske Bydel. Kampemagasinerne Udstillingsvinduer straalere om Kap med Hotellernes og Teatrenes oplyste Facader. Det er jo ganske som i Europa.

I Udkanten af denne Bydel ligger de europæiske Huse, udstyrede med al Nutidens Komfort, og som Regel omgivet af smukke Haver. Her bor Shanghais hvide Befolkning, og intet minder her om Kina. Kun sjældent ser man en Rickshaw paa disse Veje, og Larmen fra Byen naar ikke herud.

Shanghai er Samlingsstedet for Østens omflakkende Hjemløse.

„Vi mødes nok i Shanghai!“ — er en staaende Vending paa Kinakysten.

I næste Nr.: Yang Lik glemmer ikke. En Sømands Oplevelser i Østen.

DEN MODE

HAVFRUEN satte Kursen mod Syd. Om Natten havde de været en Timestid inde ved Miami, og Colin var taget ind med Baaden, mens „Havfruen“ laa og vuggede udenfor for Anker. En Time efter vendte Colin tilbage efter at have haft en meget tilfredsstillende Telefonsamtale.

Og nu var det 9 Mergen — det var en lys, dejlig Mor-

genstund udenfor Florida Keys. Det var allerede en Time siden, at Colin og Gloria havde spist Frokost, men Miles Benham havde endnu ikke vist sig. Jerry var oppe paa Broen hos Bevan.

Miami laa langt tilbage. Det var et herligt Vejr for „Havfruen“, og den skummede sig modigt frem mod Golf



Hun jog den lange, skarpe Klinge ind i Mandens Hals.

RNE PIRAT

Af TROLLI JØRN
En Roman om Spritsmugler-
Kampene i Atlanterhavet.

strømmens Løb, hvor den raser mod Nord. Bevan gik saa nær Florida Keys, som han turde, benyttende hver eneste Chance i Haab om at runde Key West om Eftermiddagen. For de havde ikke megen Tid at give bort, hvis de skulde være i Stand til at nappe Skonnerten i en sikker Afstand fra Fort Meyers. —

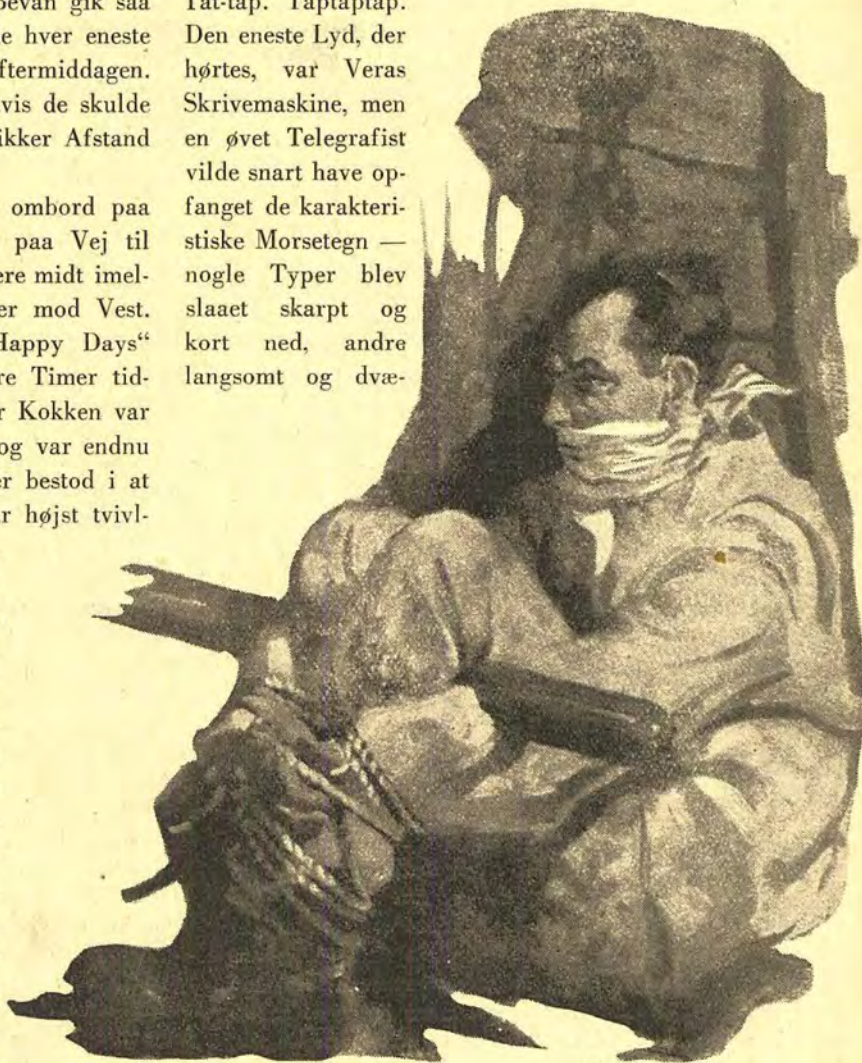
Det var Kl. 9 den samme lyse Morgen ombord paa Smuglerskonnerten „Happy Days“, der var paa Vej til Havana med en Kurs af N. N. O. for at passere midt imellem Key West og Dry Tortugas, som ligger mod Vest. Kaptajnen og Mandskabet ombord paa „Happy Days“ havde ogsaa spist deres Frokost, men en tre Timer tidligere. Det var ikke en splendid Frokost, for Kokken var først kommet ombord forrige Eftermiddag og var endnu ikke kommet i Gang. En Del af hans Pligter bestod i at arbejde ved Skonnertens lille Motor. Det var højst tvivlsomt, om denne Kok nogensinde før havde set en Motor, og det var aldeles sikkert, at han ikke forstod at lave Mad. Han var en tynd, snavset Mand, der ikke indgød Tillid, og hans Navn var Keith Rudolph Newes.

Men vi maa gaa en Dag tilbage lige kort efter, at Rudy havde telegraferet sine Oplysninger om „Happy Days“ til sin Chef i Nassau. Dagen i Forvejen Kl. 8 om Morgenen, der er en umenneskelig Tid for en Havaneser, for slet ikke at tale om Rudy, havde han afsendt sit Telegram, spiste saa Frokost og gik tilbage til sit møblerede Værelse over en Hatteforetning. Det var et grimt, gammeldags, uproperet Værelse, men det havde en uhyre Fordel, og det var, at dets vestlige Mur stødte op mod en moderne Bankbygning, hvis Indgang laa lige om Hjørnet i den anden Gade. Og desuden var der i denne Bankbygningens anden Etage et Kontor, der med et stort Skilt forkyndte sit Navn: „Donald Export Co.“, og Sir Herberts fortrolige Sekretær havde sit Skrivebord staaende lige op mod denne Væg. Kun 12 Tommer Mur adskilte Miss Pudowkina, naar hun arbejdede, fra Mr. Newes, naar han arbejdede. Det er vel næsten overflødig at fortælle, at der stod et lille Metalapparat skjult under Miss Pudowkinas Skrivebord, der afsendte mange smaa, højst vigtige Telegrammer, idet hun ved at trykke paa en lille Knap fik en Lampe til at lyse inde i Rudys Værelse.

Og saaledes skete det denne Morgen ved halv elleve Tiden, at Miss Pudowkinas Haand langsomt gled ned fra Skrivebordet, mens hun med den anden hamrede i Skrivemaskinen.

Rundt Hjørnet i den anden Gade saa Rudy sin lille Lampe blinke. Han tog Øreklapperne paa og kunde høre lige saa tydeligt, som om han stod ved Siden af Vera. —

Tat-tap. Taptaptap. Den eneste Lyd, der hørtes, var Veras Skrivemaskine, men en øvet Telegrafist vilde snart have opfanget de karakteristiske Morsetegn — nogle Typer blev slaet skarpt og kort ned, andre langsomt og dvæ-




Rudy begyndte langsomt at komme til sig selv, hans Hoved var ved at sprænges af Smerter.

lende. Blandt alle sine andre Færdigheder var Rudy ogsaa en flink Telegrafist, og uden Møje fulgte han den haarde, skarpe Lyd af Veras Skrivemaskine:

„FISK — HAR — IKKE — SAGT — NOGET — MEN — HAN — HAR — MISTANKE — JEG — KOM — IND — PAA — HANS — LEDNING — I GAAR — AFTES — DA — HAN — TALTE — MED — O'TOOLE — DE — ER — EFTER — JERRY — DER — ER — BOMBER — I — HAPPY — DAYS — DÆKSLAST — TIL — HAVFRUEN — BRUG — IKKE — KONTORTELEFONEN — DU SELV — IKKE — HELT — I — SIKKERHED — MØD — MIG — I — EFTERMIDDAG — KL. — 4 — DET — SÆDVANLIGE — STED — STOP.“

Rudy lagde Klapperne bort og saa paa sit Ur. Kl. var 10,35. 8 Minutter efter var han paa Telegrafstationen. Blot ikke „Havfruen“ allerede var borte, han anede ikke,



hvorhen han skulde sende sin Besked. Maaske skulde han hellere telegraferer til nogen i Nassau, der kunde give Jerry Besked — den amerikanske Konsul; der var uden Tvivl nogen paa Kontoret. Han kradsede sit Telegram ned:

„Venligst meddel Wilsons Yacht „Havfruen“, at Telegrammet denne Morgen er ugyldigt, da Turen er blevet annulleret. Situationen alvorlig, bedes sætte sig i Forbindelse med Havana, før han foretager noget. Venligst telegrafer mig, naar Telegrammet er afleveret.“

Rudy underskrev sig med et fingeret Navn og forlod Kontoret. Han maatte hellere saa hurtigt som muligt faa Vera sendt nordpaa, det var et Held, at de boede sammen. Han hadede al den Telegraferen, det var for farligt. — Han følte sig ikke rigtig vel til Pas. Men han vilde have været endnu mere utilpas, hvis han havde kunnet forfølge, hvad den unge, mørkjøvede Cubaner med den bløde Stemme, der havde modtaget hans Telegram, videre foretog sig — han var forresten allerede noteret hos Rudy som en af Fjendens Folk. For den unge cubanske Laps tog skyndsomst en Afskrift af Rudys Telegram, og denne Kopi var i Løbet af 20 Minutter i Sir Herbert Donald Fiskeansigts Hænder. Men Rudy vidste det ikke, og Vera vidste det ikke. Og da han to Timer efter modtog Svaret fra den amerikanske Konsul i Nassau, anede han ikke, at Sir Herbert allerede for en hel Time siden havde læst Telegrammet. Det er kun i de sydlige Lande, at den Slags Ting kan foretages saa nydeligt: at sende det samme Telegram til to forskellige Mænd.

„Yachten „Havfruen“ forlod Havnen for en Time siden, før vi modtog Deres Telegram.“

Rudy gik hurtigt tilbage til sit Værelse, hans hurtige Tyvehjerne arbejdede for fuldt Pres. Der var ingen Udvej for ham, han maatte se at faa et Job ombord paa „Happy Days“, naar den sejlede ud i Nat, og hvis han ikke fik det, maatte han gemme sig ombord. Han skulde simpelthen med. Først vilde han prøve at faa Hyre, disse fordømte Smuglere hyrede altid deres Mænd i sidste Sekund, for det meste havde de Lasten tidligere ombord end Mandskabet. Der var ingen stor Chance, men han vilde prøve den. Han saa paa sit Ur. 1,45.

Han forlod Hovedgaderne og søgte ned til Havnen, hvor han forsvandt ind i Dybet af en Marskandiserbutik, og 20 Minutter senere forlod han Forretningen med en stor, gammel Vadsæk i Haanden. Han smed den i en Bil og kørte hjem.

Rudy var mindst lige saa stor en Skuespiller som Vera, og da han en halv Time senere skulende gik ind gennem Døren til Donalds Kontor, lignede han fuldstændig det, han vilde udgive sig for. Han var blot meget nybarberet, for til trods for den største Forvandlingsevne kunde han ikke tvinge sin Skægvekst frem. Han saa Vera over Hovedet, som om hun var Luft, og hun stirrede ligegyldigt forbi ham. Sir Herbert saa dem begge to over Hovedet og hørte utaalmodigt paa Sømandens Spørgsmaal om et Job. Han blev straks engageret som Kok og Maskinist ombord paa „Happy Days“, hvor han skulde melde sig senest Klokkeren halv fem.

Han gik tilbage til sit Værelse, pillede Lampen og Øreklapperne ned. Resten af sine Ejendele lod han blive, de var fuldstændig harmløse, uden Navn eller Mærke. Da han ikke vovede at vise sig for sin Værtinde i sin nuværende Rolle, skrev han et kort Brev til hende og lagde to Ugers Leje i Konvolutten. Saa tog han sine Ting og gik ud for at møde Vera. Hun ventede allerede paa ham med en Cigaret i Munden.

„Du kunde have faaet mig til at falde om med en Fjer,

da du kom ind i Kontoret,“ modtog hun ham. „Hvorfor skal du ud med Baaden?“

Rudy fortalte hende om Telegrammet, og lidt klangløst sagde hun:

„Saa er der vel ingen Vej udenom — og her er dine Sakkarin-Tabletter, jeg skal ikke have noget af, at du gaar og spiser en Masse Sukker der ombord — jeg kunde forresten godt lide at vide, hvornaar du fik din Uddannelse som Kok.“

„Det kunde jeg selv,“ lo Rudy, saa fortsatte han alvorligere: „Hvorfor tror du, at Fiskeansigtet fik Mistanke til dig?“

„Det maa Guderne vide, jeg kan kun tænke mig, at han saa Bulen i mine Strømper, da jeg puttede Kopierne i dem.“

„Det er ogsaa de idiotiske korte Kjoler,“ skændte Rudy.

„De er jo allerede blevet længere.“ Vera lagde sin Haand over hans. „Hør Rudy, lige siden jeg er kommet hertil, har jeg ikke faaet en eneste Stump Tøj.“

„Næh, det skal du nok tænke paa, selv om vi burde have ganske andre Ting i Hovedet.“ Rudy var stadig lidt misfornøjet. „Nu er din Tid her ogsaa omme, jeg tør ikke lade dig blive alene her. Tag den første Damper tilbage til Staterne og bliv i Tampa. Den, der kommer først, venter.“ Han saa paa sit Ur. „Nu maa jeg vist gaa.“

„For Guds Skyld, vær nu forsigtig,“ bad hun i pludselig frembrydende Angst.

„Det er jeg altid,“ kom det lakonisk. „Farvel min Pige og paa Gensyn i Tampa!“

Vera blev siddende lidt, efter at han var gaaet, saa betalte hun Regningen og forlod Kaféen. Hun gik langsomt langs Havnen. Det var over fem, og Skonnerten „Happy Days“ gled langsomt ud af Havnen. Vera blev staaende og saa efter den, saa sukkede hun, men hendes Ansigt var ligesaa udtryksløst som Rudys. Derfra gik hun tilbage til Kontoret, hun skulde have sin lille Telegraf pillet ned. Hun maatte finde paa en plausibel Grund, fordi hun kom igen. Sir Herbert kom paa alle mulige uberegnelige Tider, men hun var altfor klog til at efterlade dette vigtige Bevis paa sin Spiontjeneste. Da hun traadte ind i Kontoret, smilte hun mekanisk til Sir Herbert, der smilte igen, og gik hen til sit Skrivebord.

„Der er to eller tre Telegrammer paa Deres Skrivebord, som vil interessere Dem, Vera!“ bemærkede han. Det, at han for første Gang benyttede hendes Fornavn, var megetsigende. Hun tog Telegrammerne. Det var Kopier af dem, som Rudy havde afsendt og modtaget imorges. Hendes Hjerter begyndte at hamre. Nu var Maskerne faldet, men Gudskelov, Rudy var borte og i Sikkerhed. Det sidste Sted, de vilde søge efter ham, var ombord paa et af deres egne Skibe. Hun lagde Telegrammerne bort og smilte:

„Afsenderen er godt gemt,“ sagde hun roligt.

„Naah — det er han vist ikke.“ Englænderen drævede paa det frygteligste. „Og De forresten heller ikke. Jeg har altid vidst, at Rudy var en all-round Mand, men at han var Kok, har jeg først erfaret idag.“

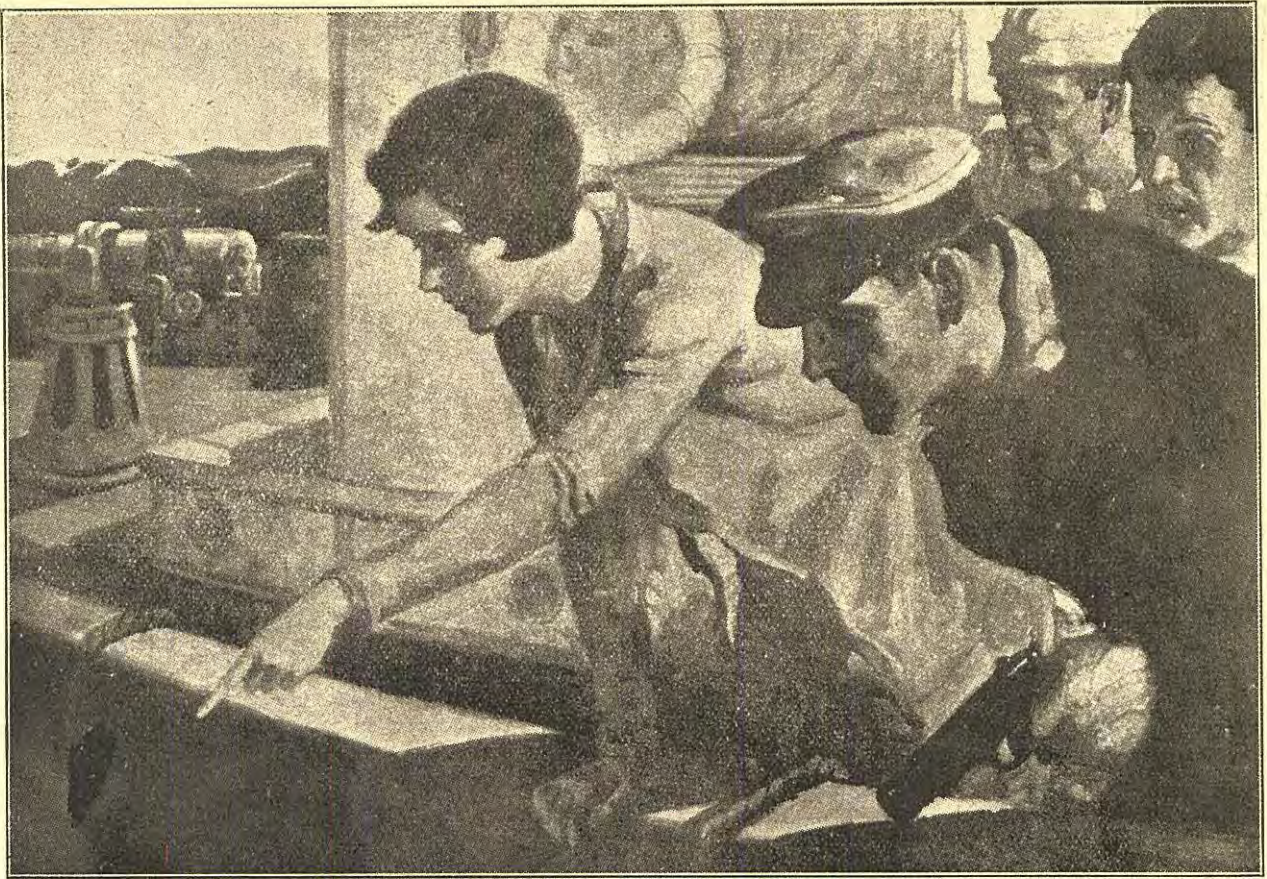
Vera havde en Følelse, som om hendes Hjerne blev tung som Bly. Hun kunde bogstavelig talt føle, hvorledes Blodet blev suget fra hendes Ansigt. Men følgende sit Instinkt styrkede hun sig desperat ud i den nye Rolle og lod hele den Politur falde, som hun i de sidste Uger havde gemt sig under.

„Og hverken De eller jeg, min skønne Vera, vil nogensinde igen faa Jerry Wilson at se,“ fortsatte Sir Herbert.

„Og Rudy?“

„Rudy? — Rudy blev opdaget, da han i Eftermiddags kom herind,“ bemærkede han skødesløst.

„Naa ja,“ hun følte, at hendes Fødder blev iskolde. Sir Her-



»De skyder ikke efter os!« raabte Gloria. »Se, de skyder paa en Mand i Vandet«.

bert saa, at det skælvede i hendes Øjenlaag, og anede hendes Tanke.

„De forlader ikke dette Rum undtagen i mit Selskab,“ sagde han.

Han tog Avisen, der laa paa hans Skrivebord, og Vera saa en stor, tung Revolver. Veras Tanker arbejdede febrilsk, Kontoret var nu tomt, og hvem vidste, om Sir Herbert ikke vilde tage Chancen.

„De har vel lagt Mærke til, at min Interesse for Dem ikke er ren og skær faderlig,“ sagde Sir Herbert efter en lille Pause. Vera kvalte et lille Udraab, men Sir Herbert fejdede det til Side med en Haandbevægelse. „Hvis De vil se Sagen fra min Side, med mine Øjne — —“

Men Vera brød for første Gang i sit Liv sammen, hun sank sammen over Skrivebordet og hulkede vildt.

„Aah Gud, aah Gud!“ stønnede hun. Sir Herbert saa triumferende paa hende. Hendes Hænder slog i Fortvivlelse imod Skrivebordets Plade, fandt Brevaabneren og klamrede sig til den. Hun løftede den op og jog den lange, skarpe Klinge ind i Mandens Hals. Den ramte Pulaaeren, og da Sir Herbert prøvede paa at skribe, strømmede Blodet ned i Luft-røret. Med et dumpt Knald faldt han om. Det gurglede og rallede i hans Hals.

Roligt tog Vera sin hemmelige Indretning bort fra Bordet, saa tog hun Silkelommeløklædet ud af Sir Herberts Lomme, gjorde det vaadt og tørrede alle Fingerspor af Kniven. Systematisk ryddede hun sit Bord op, tog alle Ting, der tilhørte hende selv, og Ting, som hun vidste, hendes Finger-aftryk var paa og pakkede det sammen. Da hun forlod Kontoret, havde hun viklet sin Haand ind i Lommeløklædet. Roligt gik hun nedad Trappen og ud paa Gaden.

Det tog hende en Timestid at pakke sine Ting sammen.

Naar Politiet kom til hendes Værtinde, vilde de faa den Besked, at en Kvinde, der passede til deres Beskrivelse, havde boet der, men hun var spørløst forsvundet. Hun havde Masser af Tid, først henad Morgenstunden vilde Rengøringskonerne komme ind i Kontoret, og det vilde være Eftermiddag, inden det cubanske Politi satte sig i Trav, og da vilde hun allerede være paa Vej, have fundet „Happy Days“ og advaret Rudy. Hun vilde helst være taget af Sted nu straks, men det var Vanvid at ville starte ved Nattetid. Hun betalte Værtinden og kørte med sin Bagage til Banegaarden, hvor hun købte en Sovevognsbillet til Santiago de Cuba, til hvilken Station hun ogsaa indskrev sin Bagage. Da hun forlod Banegaarden, havde hun sin Haandtaske og en Papirspakke med Apparaterne fra Kontoret. I sin Taske havde hun en Tandbørste, en Læbestift, et Fotografi af Rudy og en lille Pistol, som Rudy havde foræret hende. Billetten til Santiago og Apparaterne smed hun ned i en Kloak, saa gik hun hen til en Telefonkiosk.

Noget senere samme Aften spiste Miss Vera Pudowkina til Aften sammen med en ung spansk Flyver af sit Bekendskab. Hun var i ualmindeligt godt Humør og koketterede med den unge Spanier og spiste med god Appetit. Hun vidste, at hun havde dræbt en slet Mand for at redde en god.

Kort efter Daggry næste Morgen fløj et Hydroplan højt over Morro Castle. Vera sad bagved den unge Spanier med en Kikkert i sit Skød, som hun hvert Øjeblik afsøgte hele Horisonten med. De fløj i Zigzag for at komme over saa stor en Flade som muligt. De mødte mange Baade, men ingen af dem var den rette. Klokkeren halv elleve havde de endnu ikke set „Happy Days“, og de undrede sig over, at de endnu ikke havde indhentet Skonnerten. Flyveren var nødt til at lande ved Key West for at faa fyldt Tankene. Det varede næsten en halv Time, inden de igen kunde flyve videre. Blot de ikke



havde overset den. De fløj igen et stort Stykke tilbage, og Klokken halv tolv gik de igen i nordlig Kurs over Tortugas ...

Klokken halv tolv laa „Happy Days“ Kok forslaaet og halvt bevidstløs i Forstavnen ved Kædekassen. Han laa sammensnøret, bundet og bastet med en Planke stukket ind under de bøjede Knæ. Hans Hænder var korsvis bundet fast til Anklerne, og i hans Mund var der proppet en stor Tot Tvist, og om Underansigtet var der bundet et af hans Viskestykker. Han begyndte langsomt at komme til sig selv, hans Hoved var ved at sprænges af Smerter, og han kunde ikke huske, hvorlænge han havde ligget uden Bevidsthed. Han samlede al sin Styrke og Taalmodighed sammen. Det vilde ikke være svært for ham at befri Ansigtet og Munden, hvis han bare fik sine Hænder fri. Da der var gaaet en halv Time, var Kødet om hans Haandled blodige Laser, men Tovet var betydelig løsere. 20 Minutter til, og han vilde være fri. Han hørte Sejlene blafre og Blokkene knirke. Fra Dækket over hans Hoved hørte han Lyden af et Kanonskud og Plasken af en tung Sø, der slog over. Og saa hørte han, at nogen entrede ombord — en kort, knap Kommando, saa en pludselig Tavshed. Aarerne knagede, da de bevægede sig i Aaretoldene, da de belastede Baaede vendte tilbage — han hørte det hele og kæmpede af al Magt, men han kunde ikke skribe. Aah Gud — ti Minutter — fem Minutter — endnu tre Minutter.

I den samme Stund var Yachten „Havfruen“ ved at gaa rundt Man Key, eller rettere sagt Damperen „Svalen“, for „Havfruen“ havde lagt sit fine, kokette Udseende til Side og var nu igen snavset og træg. Jerry stod oppe paa Broen sammen med Bevan, Miles Benham stod med Ryggen lænet mod Rælingen. Gloria sad paa en Rulle Tov, og ved Siden af hende sad Colin med en aaben Bog paa sine Knæ. Der herskede dyb Tavshed mellem dem, men saa slog Colin Bogen i og saa over mod Benham.

„Hvad er der i Vejen med ham?“ spurgte han.

„Han er rasende, fordi jeg vilde med,“ forklarede Gloria.

Colin mønstrede hende en lille Tid, mens et Smil spillede om hans Læber .

„Er du forelsket i Jerry?“ spurgte han.

„Ne—ej,“ svarede hun.

„Vil du gifte dig med ham?“

„Naturligvis ikke,“ smilte hun. „For det første er jeg forlovet med Miles, og for det andet har han aldrig friet til mig, og —“

„I vore Dage er det altsammen ikke tilstrækkelige

Grunde. Især ikke, naar det drejer sig om dig. For det første skulde du nok selv besørge Frieriet, hvis du vilde have ham —“

„Selvfølgelig,“ svarede hun.

„Og for det andet — du maa ikke afbryde mig — vilde han ikke fri til dig, hvis han gjorde det. Han vilde ganske simpelt tage det som en Selvfølge, at der ikke behøvedes noget Frieri.“

„Vi vilde blive meget uheldige,“ bemærkede Gloria.

„Selvfølgelig vilde I det, men det er der saa mange før Jer, der har vidst, og det har ikke afholdt dem fra at gaa op til Alteret.“

Gloria saa nøje paa Colin. „Han vilde være en pragtfuld Elsker!“ kom det roligt fra hende.

„Jeg vil blot advare dig mod nogensinde at tale saadan med Jerry,“ sagde Colin formanende. „du aner ikke, hvor gammeldags han er.“

Gloria nikkede til sin Kæreste. „Har du hørt det, Miles,“ raabte hun. „Colin syntes ikke, at jeg skulde gifte mig med dig!“

„Det er ikke sandt,“ afbrød Colin syrligt.

„Det undrer mig ikke,“ svarede Benham og kom nærmere. „Enhver Mand maa beklage, at du vil gifte dig med en anden.“

Jerry kom hen til den lille Gruppe og meldte,

at der var en Skonnert i Sigte. „Kald dit Kanonmandskab sammen. Colin,“ kommanderede han kort. „Gloria, De kan blive her paa Dækket, til Benham siger, at De skal gaa ned.“

„Jeg vil ikke sendes ned i Sikkerhed som en Baby,“ fo'r Gloria op og blev rød i Kinderne.

Jerry gik igen op paa Broen, hvor Kaptajnen følgende deres sædvan

Nu raabte han noget — strakte den ene Arm op af Vandet.



Hun holdt den hule
Haand for Munden
og raabte: »Bomber — i —
Jeres — Dækslast».

lige Taktik nærmede sig Skonnerten saa meget som muligt. Jerry afsøgte Horisonten med sin Kikkert.

„Alt klart,“ sagde han .

Der blev lige med det samme affyret en Kanon. „Happy Days“ svarede med det samme. Jerry var Fører i Motorchaluppen. De havde hverken Brug for Gasmasker eller Gasbomber, Skonnertens Mandskab stod med oprakte Arme langs Rælingen. Ti Minutter efter var Dækslasten stuvet over paa „Svalen“s Dæk. Jerry gik op paa Broen.

„Det var næsten for let,“ sagde han. „Hallo, Benham, nu kan Gloria godt komme op igen.“

„Der er et Hydroplan, som styrer vor Kurs,“ bemærkede Bevan og lod Kikkerten synke. „Det er endnu en Del Mil borte.“

Jerry gik ned paa Dækket og var paa Vej agterud, da en Geværknitren pludselig begyndte fra den hidtil forsvarsløse Skonnert.

„Gaa ned!“ raabte han til Gloria, men hun blev staaende

ved Rælingen. „De skyder ikke paa os!“ raabte hun. „Se — de skyder paa en Mand i Vandet!“

Jerry lænede sig langt ud over Rælingen og saa en Mand komme svømmende. Han svømmede med lange, sejge Tag, og Vandet skummede formeligt om hans mørke Hoved. Nu raabte han noget — strakte den højre Haand op over Vandet og rejste sit Hoved. Jerry saa — den høje, blege Pande — den lange, tynde Haand. Rudy! Han raabte igen noget imod Vinden. Jerry anstrengte sin Hørelse til det yderste — men han fangede ikke et eneste Ord.

Atter knitrede Geværilden, Rudys oprejste Arm blev slap og slog mod Vandet. Han flød med Ansigtet nedad. Jerry blev ved med at se paa det, som flød paa Vandet. Rudy — han raabte jo lige nu.

Oppe fra Luften hørte han en Brummen, Hydroplanet sænkede sig ned og skummede Vandet brat op, mens det satte Kursen lige mod Rudy. Kvinden, der sad inde i det, klatrede ud paa den ene Ponton, hun holdt den ene hule Haand for Munden og raabte gennem Vinden med sin klare Stemme:

„Bomber — i — jeres — Dækslast!“

Saa sank hun paa Knæ og strakte Armene ud mod Vandet. Et Øjeblik stod Jerry som stivnet, saa forstod han det. Han sprang fra Rælingen med alle Nerver og Muskler spændte. Han saa rødt — iskoldt, farligt rødt.

„Jack — Bob!“ raabte han, „alle herhen!“

Han begyndte febrilsk at adbejde ved Gangspillet, slog Nettet om den nærmeste Kasse Whisky, en klunget Skikkelse arbejdede ved Siden af ham som en Bjørn — det var Kaptajn Bevan. De tre Sømænd arbejdede ved Spillet, langsomt gled Nettet over Dækket, svingede over Rælingen og forsvandt plaskende ned i Vandet. I desperat Tavshed blev de ved med at arbejde — det gjaldt Livet. Colin kom styrtende med Gloria og Benham i Hælene paa sig, og uden Høflighed, brutalt og rasende kommanderede Jerry hende ned i Kahytten.

„Fyr løs paa Skonnerten,“ sagde han med sammenbidte Tænder, „den skal pulveriseres — hvis vi da ikke selv farer i Luften!“

„Nu gaar det,“ raabte Bevan, „det er altsammen overbord.“

Jerry lo, da han hørte det — man hørte ham sjældent le højt. Men i samme Øjeblik blev Skibet ramt, som om en mægtig Hammer slog mod dens Side, den sank langsomt dybt ned paa den ene Side, saa kom den igen op og rullede tungt til Styrbord, hvor Vandet fra Eksplosionen stod op som en Geysir. Bevan gik hen til Rælingen og saa paa Skaden, de var blevet ramt under Vandlinjen. Saa spyttede han langsomt Langspyt og saa paa det indstrømmende Vand.

„Vi har ti Minutter,“ sagde han, „alle til Baadene!“

„Sørg for, at de kommer afsted,“ kommanderede Jerry, „jeg tager Motorbaaden.“

Med det veldresserede Mandskab gik det hele hurtigt og lydløst, Colin kom ned i en af Baadene med Gloria, som han skulde passe paa, og Jerry selv sprang ned i Motorbaaden. Benham kom ogsaa over i Jerrys Baad. Nu var kun Bevan tilbage, han stod oppe paa Broen, og Jerry kaldte:

„Kom saa, Bevan, vi skal ikke have noget af dette her „Kaptajnen sank med sit Skib“!“



Jerry gav Slip paa Rattet, hans venstre Haand greb fast om hendes Overarm, hans højre greb om hendes Nakke

Med sin Sextant og Kronometret i Armene løb Bevan ned og fik en Plads hos Jerry. Det var i sidste Øjeblik, Skruen var oppe over Vandet, og Bevan gav skyndsomst sine Ordre, de skulde være klar af Sugningen, naar „Havfruen“ begyndte at synke, den gik ned paa Næsen og løftede stadig mere og mere sit nøgne Skrog op.

„Fuld Fart!“ Iød Kommandoen, og den lille Baad pilede over Vandet i Retning af Skonnerten, der sejlede for fulde Sejl i den friske Brise. Der var allerede en Mil mellem dem.

„Vi indhenter den aldrig, hvis Vinden ikke flover af!“ stønnede Jerry. „Jack, kom frem med Gasmaskerne og Bomberne, Benham, De kan finde et Bundt Rifler under Styrbords Tofte.“ I det samme fik han Øje paa Colin. „Hvad vil du her?“

spurgte han vredt. „Sagde jeg ikke, at du skulde passe paa Gloria.“

„Det er derfor, jeg er her,“ forsvarede Colin sig — Gloria sad ved Siden af ham, vaad og lidt trodsig. Jerry bed sig i Læben.

„Hun sparkede mig og skubbede mig ud i Vandet,“ forklarede Colin.

Jerry bed sig igen i Læben og vendte sig saa om for at se efter Skonnerten, hvis Fart tog af. Vinden havde lagt sig betydeligt i de sidste Minutter.

„Pas paa den Fyr der agter,“ advarede Jerry. „Han begynder at skyde paa os, saa saare han kan faa Ram paa os. Gloria, kom herhen og duk Dem ned.“



„Jeg sidder godt her,“ svarede Gloria roligt.

„Herhen!“ Der var en lidt befalende Klang i hans Stemme.

„Jeg foretrækker at blive her!“

Jerry gav Slip paa Rattet, hans venstre Haand greb fast om hendes Overarm, hans højre greb hende om Nakken, og halvvejs trækkende, halvvejs slængende hende fik han hende hen paa den Plads, han ønskede.

„Det vilde De ikke vove at gøre, hvis De skulde giftes med hende,“ sagde Benham beundrende og lidt misundeligt.

Jerry svarede ikke, og Gloria krøb sammen, hendes fine Næsefløje vibrerede, men hun prøvede ikke paa at være ulydig. De nærmede sig nu stadig Skonnerten, der var knapt 500 Meter mellem dem, Benham fyrede systematisk og roligt sin Riffel af — def samme gjorde Manden paa Skonnerten, men han kunde ikke naa dem.

„Det er den Mand, som skød Rudy,“ sagde Jerry. „Jeg haaber, at jeg kan faa ham dræbt, tag Rattet, Jack!“

Jerry rejste sig op, stoppede sin Skjorte langt ned i Benklæderne og lukkede sit Bælte i det sidste Hul, saa knappede han de tre øverste Knapper op i sin Skjorte og fyldte en Del Kugler i denne improviserede Sæk. Tilsidst tog han sin Gasmasker paa. „Jeg gaar ombord,“ sagde han, „Bob og Derrick kommer med.“ Han smed Gasmaskerne hen til dem og overgav Kommandoen til Jack, mens de andre fik det Hvert at overdænge Skonnerten med Bomber. Saa bed han Tænderne fast om Maskens Mundstykke, vogtede paa et belejligt Øjeblik og klyngede sig smidig som en Kat fast til Skonnertens Davit, i Læ af en Redningsbaad kravlede han ombord efterfulgt af Benham. De to Matroser kom fra Styrbordsiden, men Derrick var knapt kommet op paa Dækket, før han

blev ramt af en Kugle og med en Ed styrtede baglæns ned i Motorbaaden. Jerry knælede bag det forladte Rat, der var kun to Mand paa Dækket, de tumlede rundt og gned deres irriterede Øjne — Resten var aabenbart nede — eller maaske ogsaa i Rigningen oppe over Gassen — ja, det var derfra, at Skuddene kom.

Skonnerten, der laa frit for Vinden med flagrende Storsejl, havde Bredsidens mod Vinden. Gassen vilde snart være borte, tænkte Jerry, de vilde blive nødt til at kæmpe. Skjulende sig løb han hen til Stormasten og klatrede op ad den, Benham var lige efter ham. Da han var halvvejs oppe, tog han Masken af og aandede dybt, de var nu over Gassen. Han trængte til at samle frisk Luft i sine Lunger, inden han begyndte paa at stoppe den Djævel, der sad gemt i Fortoppen. Masten dækkede ham lige nu, han kunde heller ikke skyde, for han havde Brug for begge Hænder for at kunne klatre. Nede fra Dækket hørte han Eksplosioner, det var godt, Dækket var fyldt med Taaregas, det skulde nok holde Resten nede i Sikkerhed. En Kugle slog ind i Masten lige ved hans Kind, som en Splint borede sig ind i. Han var endnu ikke højt nok oppe, han klatrede videre og satte sig paa Tværsalingen, nu var han højere end Manden, der skød efter ham, og den tykke Mast beskyttede ham.

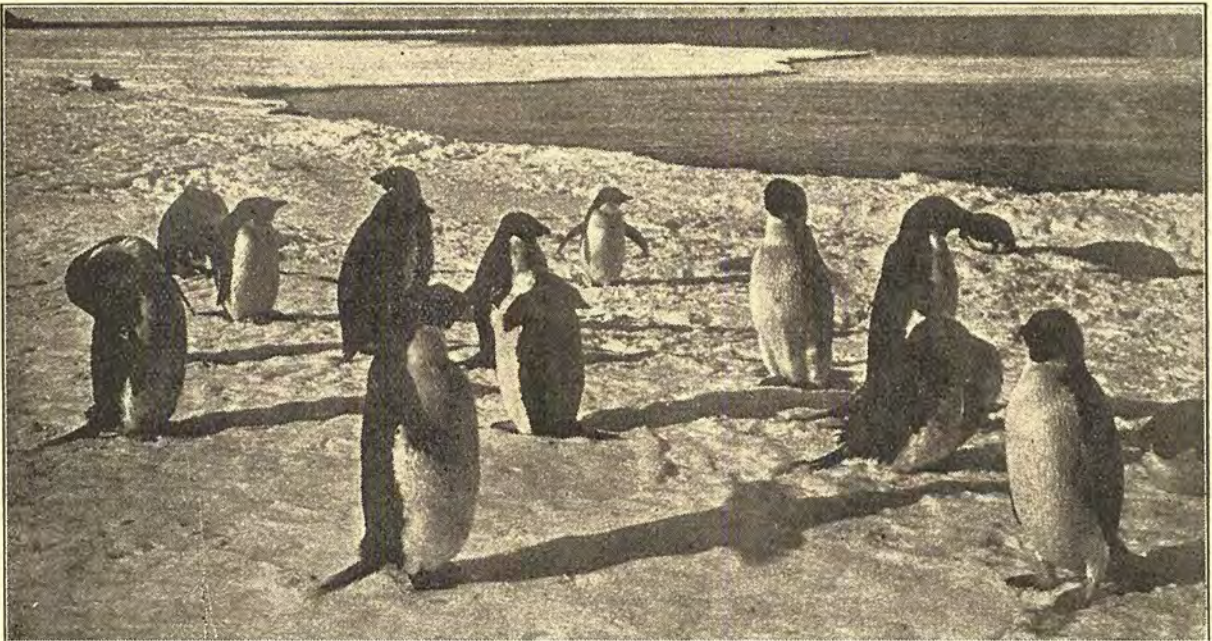
„Smid den Riffel ned og gaa ned paa Dækket!“ raabte han over til den anden.

Det eneste Svar han fik var en raa Ed, og en ny Kugle strøg forbi ham. I det samme Sekund fyrede Jerry to Gange, men Manden fyrede ogsaa.

Jerrys Pistol faldt klirrende ned paa Dækket.

Fortsættes i næste Nr.

PINGVINERNES Ø



Flydende Bar.

En vis Mystik omgiver Bygningen af et Skib, hvortil Kølen nylig er lagt paa et tysk Skibsværft. Skibet faar en Størrelse af 5000 Tons, har Oliefyring og vil koste henimod 20 Mill. Kr. Rygtet vil vide, at det er et amerikansk Syndikat, som lader

det bygge, og at det skal udstyres som en luksuøs, flydende Kæmpebar og stationeres ved den amerikanske Kyst — uden for Spritgrænsen. Her kan velhavende Amerikanere saa faa Tørsten slukket.

Søfarts-Musæet paa Kronborg Slot

FOR nogen Tid siden havde jeg Æren af at forevise et af Verdens ejendommeligste og mest belærende Musæer — Søfartsmusæet paa Kronborg Slot for et Selskab bestaaende af franske og spanske Herskaber, og ved Afskeden udtalte de sig i følgende smigrende Vendinger: „Mille remerciements! Le musée de navigation dans le chateau Kronborg est très interessant, seule dans tout le monde, et remétré souvenirs joli, et qu'on ne doit pas oublier!“ — — —

Her er i Sandhed Stedet, hvor man kan følge Udviklingen i Navigationen fra Tidernes Morgen 4000 Aar før Kristus til det 20. Aarhundredes vidunderlige Instrumenter og Maskiner

til Damp og Dieselmotor — — — Stands ved „Gnommen“, et astronomisk Styrekompas, som brugtes i Tyrus og Sidons, Milet og Didynas mægtige Handelsflaader 4000 Aar før Kristus. — Se Maanviseren, Nocturnalen og Pindekompasset. Og Udviklingen til vore Dage: Vidundere i fineste Mekanik og astronomisk Nøjagtighed. Lærebøger, Kort og Farvandsbeskrivelser fra det 16. og 17. Aarhundrede. — Og stands en Stund ved vor berømmelige Astronom Tycho Brahe, dér hvor han sidder højet over sin Himmelglobus. Det var som bekendt hans Teori at Solen med Merkur og Venus passerer rundt om Jorden. Og lad Stjernehimlen selv tale sine stemningsfulde Ord gennem disse faa Linier:

Men Du, som ønsker i Fred at bo,
Uforstyrret af Verdens Iver,
Hæv dig til mig og prøv den Ro,
som min rolige Rythmus giver.

Og er Du døvet af Mængdens Raab
Af de Stemmer, som huje og skrige,
Da bad Dig og styrk Dig ved kølig Daab
I det stille Hav i mit Rige!

Mine Stjerner tie; paa deres Gang
Ej høres Lyd eller Stemmer:
Kun Tanken sporer en stille Sang,
Som Øret ikke fornemmer.

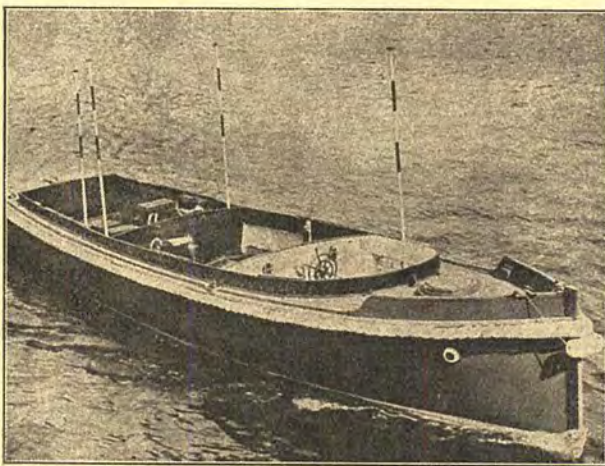
Hos mig Du blandt Konger og Dronninger staa,
Med deres Udstyr, Drager og Slinger,
Hvis Navne lød fra den oldtidsgraa
To Tusind-aarige Sanger.
Hos mig Du lever et Liv, som svandt,
Du lever blandt Guder og Helte;
Hvis forklarede Skikkelser Sagnet bandt
Til mit brede funkende Bælte.

O Menneskebarn, som foragte min Skat,
Eders Amme jeg er, — tør jeg mene, —
Jeg fortæller jer Eventyr hver eneste Nat — —
Og I sove derved — som Stene!“

— — Dette stemningsfulde Digt af en af Stjernehimlens mest begejstrede Beundrere kom mig i Hu, da jeg stod ved Tycho Brahe studerende Stjernehimlen paa sin Globus, for dér at finde de Kræfter og de Love, efter hvilke Kloderne styres i deres Baner i det endeløse Rum, og Sandheden, den fundamentale Sandhed. — — Gennem skønne dekorative Sale,

rummende kostbare, — sjældne og overskueligt arrangerede Kunstgenstande, vandrer man fra Oldtid til Middelalder og fra Renaissance til Nutid. — I en lille kinesisk Afdeling faar man Begreb om den fineste Kunst ved nøje at iagttage Silkebroderierne paa Fuldriggeren, Skibet med Elfenbensrigningen og Skibet af manglefarvet Glas o. s. v. o. s. v. — — — Saa er der Siam. — Højt oppe hænger Billedet af en prægtig Fuldrigger under Sejl. Den hedder „Young Siam“. Den fører Siams Flag, den hvide Elefant paa rød Bund, men paa Fortoppen vajer Dannebrog. — Jeg kendte saa godt den Skude, og jeg kendte den Mand, som var

Radio-Baaden i England



En Baad uden Mandskab, styret traadløst.

dens Fører, og jeg tog Hatten af og bøjede mit Hoved, thi Kaptajnen var Danmarks nuværende „grand old man“, Etatsraad H. N. Andersen. Og jeg hilser til Viceadmiral Richelieus Billede. Under Kong Chulalongkorn, Siams mægtigste Mand, og som sammen med Etatsraaden og nu afdøde Direktør Guldberg skabte et mægtigt Handelsrige ud af Siam og med Danmark som Stabel- og Transitplads.

— — — Og vi ser det nittende Aarhundredes skønne Fregatter og Sejlere fra Sjælland og Øerne og fra Jylland Nord og Syd for den gamle Grænse. Se engang Fuldriggeren „St Albans“ og Barkskebene „Perci“, „Kronborg“ og „Marienlyst“ alle af Helsingør. Og se nogle af Helsingør Skibsværfts skønne Modeller: Sejleren „Prinsesse Marie“ og Damperne „A. P. Bernstorff“ og „I. C. la Cour“, Motorskebene „Parkestone“, „Jylland“, „Esbjerg“, „Britta“ og „Dronning Alexandrine“. Dieselmotorskebene „C. F. Tietgen“ og „Korsør“. Ø. K.s skønne Baade „Fionia“, „Danmark“ og „Amerika“, og det desværre totalt forliste Skoleskib, Femmasteren „København“. Ære være Mindet om den store, haabefulde Besætning, som sporeløst forsvandt med det stolte Skib i Januar 1930.

— — Overalt maa man bøje sig i Beundring for dansk Ingeniørkunst, Teknik, Mekanik og Haandværk. Og løft Dit Hoved og se et Epitafium over „54 danske Skibsførere, som omkom i Verdenskrigen under Udøvelsen af deres Pligt mod det neutrale Fædreland! Ære være deres Minde.“ — —

Capt. George.

Den lille Abe — Af Kapt. Fjern.

PAA de ostindiske Dampere træffer man altid en hel Del ualmindelige Mennesker, der har oplevet mange sælsomme Eventyr ude i Østen. En saadan mærkelig Fyr lod den engelske Forretningsmand, Victor Donovan, ogsaa til at være. Han indlod sig aldrig i Samtale med de øvrige Passagerer, men i sin Kahyt husede han ikke mindre end 7 Aber af alle Aldre og Størrelser, og naar den høje solbrændte Mand gik Tur paa Dækket, sad der altid et Par af dem paa hans Skuldre, og en lille forkælet en saa næsvist op fra hans Jakkelomme. Der blev naturligvis talt meget om denne Forkærlighed, men der var ingen, der kunde forklare sig, hvorfra den stammede.

Snart vilde man være i Philippinerne, og Passagererne havde allerede opgivet at faa noget nærmere at vide, da der en Dag udspillede sig en Scene, der fik Donovan til at lægge sin Reservation bort. — En brutal Kineser-Matros traadte hen til Rælingen og prøvede paa at kaste en lille, forpjusket Abe ud i Vandet, men Donovan havde knapt set det, før han stod ved Siden af Manden og rev Aben fra ham.

„Hvor kan man være saa utrolig raa?“ sagde han til den overraskede Matros, og idet han tog en Snor med en stor Sten af Abens Hals, udbrød han: „Akira — min lille Akira!“

„Hvad andet skulde jeg gøre?“ svarede Manden i et Forsøg paa at retfærdiggøre sig, „det lille Bæst gav mig hverken Ro eller Fred. Og den lille brune Pige, der engang gav mig den — hende har jeg jo forlængst glemt.“

Donovan hørte ikke paa hans Undskyldninger, han saa uafbrudt paa det lille Dyr, der ikke var Spor af ondskabsfuldt, men snarere meget ængsteligt. „Akira — Akira!“ gentog han og gik tilbage til sin Kahyt. Han skulde forbi den lille Gruppe, der altid var forsamlet om den smukke Lady Frances, og da hans Blik strejfede dem, saa han, at flere af dem smilte ironisk. Donovan kneb det ene Øje lidt i, og idet han blev staaende, sagde han roligt:

„Le De kun, mine Herrer og Damer, De er ikke de første, der gør det, og De bliver heller ikke de sidste. Men for at vise Dem, hvor ubegrundet Deres Spot er, beder jeg Dem alle om at komme ned i min Kahyt iaften, og saa skal jeg fortælle Dem, hvorfor jeg ikke kan taale at se, at en Abe bliver dræbt.“

Uden at afvente et Svar fjernede han sig, og Lady Frances raabte: „Bravo — nu faar vi dog lokket en Historie ud af den gamle, sære Fyr!“ Og Sir Lionel tilføjede: „Altsaa i Aften hos den gamle Abefar.“

Hele Selskabet forsamlede sig om Aftenen nede i Donovan's Kahyt. Han bød Cigarer, Cigaretter og Konfekt om og begyndte saa sin Beretning:

„De har idag hørt mig kalde den lille Abe, som jeg reddede fra Døden, Akira. Naturligvis ved jeg godt, at den ikke hedder Akira og heller ikke er Akira, for Akira er død for længe siden, men den lille Abe ligner fuldstændig Akira, der engang ofrede sit Liv for at redde mit. Og det skete paa den Maade:

Da jeg var 25 Aar gammel, blev jeg sendt til Asien for i Singapore at lære Indkøbet af orientalske Frugter og Levnedsmidler paa selve Stedet. Min Chef oplærte mig med stor Taalmodighed, og i Løbet af to Aar havde jeg opnaaet en saadan Selvstændighed, at han roligt overlod mig Afslutningen af store Forretninger, og efterhaanden blev det overladt til mig at foretage mange Rejser for at undersøge de Varer,

der var blevet os tilbudt gennem Prøver, og afslutte Forretninger paa Grundlag heraf.

En Dag fik vi fra en os fuldstændig ubekendt Mand, en Mr. James Waden fra Ceylon en Prøve af en saa fin Kvalitet Ris, som vi endnu aldrig før havde set. „Hvis vi kunde afskibe tilstrækkelig store Mængder af denne Ris til Europa,



Der sad altid et Par Aber paa hans Skuldre, og en en lille en saa næsvist op fra hans Jakkelomme.

tror jeg næsten, at vi kunde slaa hele Konkurrencen," sagde min Chef til mig. „De bliver nødt til at tage den første Damper til Ceylon for at tale med denne Mr. Waden og afslutte en Kontrakt med ham, saa han for Fremtiden ikke sælger til andre end os.“

Da der allerede næste Dag afgik en Damper til Ceylon, ordnede jeg i al Hast mine Ting. Da jeg om Aftenen kom hjem til min Chef for at tage Afsked med ham og hans Hustru, kom deres lille Datter Marjorie løbende hen til mig og slog Armene om mig.

„Du skal tage Akira med dig, naar du rejser, Onkel Victor," sagde hun og lagde den lille Abe i mine Arme. En Forretningsven havde engang bragt den med til hende fra Philipinerne, og skønt jeg ikke havde Spor tilovers for Dyr, tog jeg dog imod den for ikke at krænke Barnet, og næste Dag anbragte jeg den i en Krog af min Kahyt. I de fem Dage jeg var undervejs til Ceylon, tog jeg mig ikke meget af Akira, skønt den paa alle mulige Maader prøvede paa at indsmigre sig hos mig.

I Ceylon gik jeg straks hen til Mr. Wadens Hus. Jeg blev modtaget med overstrømmende Venlighed, men da jeg spurgte, hvor hans Risplantager befandt sig, tøvede han først med Svaret og svarede endelig, at det var overflødig at besøge hans Plantager personligt, da jeg kunde stole paa hans Prøver og afslutte min Forretning efter dem. Jeg var ikke særlig begejstret over denne Vending af Sagen og bad om Betænkningstid. Mr. Waden smilte høfligt og bad mig om at komme igen imorgen. Saa tog jeg Afsked fra ham og begav mig paa Hjemvejen. Men midt paa Gaden blev jeg tiltalt af en fornemt klædt Singhaleser.

„Undskyld," sagde han paa flydende Engelsk, „men jeg ser, at De kommer fra Rishandleren Mr. James Wadens Hus. Jeg vil gerne gøre Dem opmærksom paa, at han ikke selv har nogen Plantage, men selv køber sine Ris. Jeg kender Plantageejeren, og hvis De afslutter Forretningen direkte med ham, sparer De mindst 20 pCt. Da han ikke er en Hvid, men en Kineser, bor han ikke i det hvide Kvarter i Colombo, men i Pettah. Det skal være mig en Fornøjelse at bringe Dem hen til ham. Maaske vil De være saa venlig at tage den Sum med, som De har bestemt Dem til at ofre paa Risen, Kinesere holder af, at Pengene ligger paa Bordet, — hvis det passer Dem, henter jeg Dem iaften Kl. 9.“

Han kom paa Slaget 9, og vi kørte sammen til Pettah. Jeg glædede mig som et Barn over at kunne afslutte en endnu bedre Forretning for mit Firma, end de ventede. Den store Sum Penge gemte jeg omhyggeligt i en hemmelig Lomme, og af gammel Vane havde jeg ogsaa taget min Revolver med. — Da jeg mødtes med Singhaleseren, spurgte han mig, om jeg havde Pengene hos mig.

Jeg nikkede, og saa satte Tamileren, der trak Rickshawen, sig i Trav, men pludselig var der noget, der sprang ned paa mit Skød — det var Akira, som uden Tvivl havde siddet paa Balkonen udenfor mit Værelse paa 2. Sal og var klatret ned langs Muren, da den saa mig. Den slap ikke min Haand, og da jeg ikke havde Lyst til at stige ud og igen bringe den op, besluttede jeg mig til — endnu den Dag i Dag beder jeg i Aanden Akira om Tilgivelse for det — simpelthen at tage den med og forære den til Kineseren, med hvem jeg skulde afslutte Risforretningen. Det var en gunstig Lejlighed for mig til at blive af med Dyret.

Da vi kom bort fra Colombo, hvor det brogede Nattelig

begyndte at udfolde sig, forandrede Billedet sig. De store Huse forsvandt, og smaa Træ- og Bambushytter traadte i Stedet for. Her og der voksede der Bazarer frem, og Singhaleseren kunde næsten ikke værgе mig imod de paatrængende Sælgere. Jeg følte mig stærkt fristet til at købe en lille kulørt Figur til Marjorie, da Rickshawen holdt stille foran et Hus, der i Mod sætning til de andre forraadte en vis Properhed og Velstand Kineseren, der aabenbart vente de mig, modtog os i Døren. Vi traadte ind i Værelset. Kineseren anviste mig underdanigst en Plads og klappede i Hænderne. En Tjener traadte ind med en Skaal Ris, der var af den samme fine Kvalitet som Mr. Wadens.

Kineseren begyndte ikke straks paa Forretningerne, men tilbød mig først paa europæisk Vis Vin og Konfekt. Tjeneren viste sig atter og bragte paa en lille Lakbakke et Glas Vin og forskellige kandiserede Frugter. Og nu, mine Damer og Herrer, kommer vi igen til min lille Akira.“

Victor Donovan tav et lille Øjeblik, før han fortsatte: „I samme Øjeblik nemlig, som Tjeneren satte Bakken hen til mig, sprang Akira op af min Lomme, hvor jeg havde gemt den og sprang op paa min højre Haand. Derved blev det umuligt for mig at tage en af de kandiserede Frugter, for lige saa saare jeg vilde gribe en af dem, slog Akira mig paa Fingrene. Først lo jeg af den, men saa begyndte det at ærgre mig, og da jeg nu mærkede, at det ogsaa gjorde Singhaleseren nervøs, prøvede jeg paa at ryste Aben af mig for at tage Vinglasset, men Akira, der stadig troede, at min Vrede kun var Spøg, sprang nu endelig ned fra min Haand og væltede Vinglasset, inden jeg kunde forhindre det. Vinen strømmede ud over Bordpladen, og nysgerrigt stak Akira sin lille Snude ned i det. Den søde Smag lod til at behage den, og begærligt prøvede den paa at slikke alt op. Kineseren udstødte en sagte Ed, jeg vilde gribe Akiras Strube, da Aben udstødte et forfærdeligt Skrig, den fordrejede Øjnene, strakte sig krampagtigt, og mens Fraedn stod den ud af Munden, styrtede den om — i næste Sekund var Akira død.



Du skal tage Akira med Dig, naar Du rejser, Onkel Victor, sagde Majorie og lagde den lille Abe i mine Arme.



Inden jeg kunde forhindre det, sprang Akira ned paa Bordet og væltede Vinglasset.

Men jeg havde allerede forstaaet Situationen. Før Kineseren og Singhaleseren var i Stand til at pønse paa noget nyt imod mig, greb jeg min Revolver og raabte:

„Den første, der rører sig, bliver skudt!“

Og medens de to Slynkler stod med oprakte Arme, prøvede jeg saa hurtigt som muligt at naa Døre..

Da jeg var ude i det Fri, kastede jeg mig i den første Rickshaw og kørte tilbage til Colombo.

Lady Frances vendte sig mod Donovan: „De var altsaa dog en Helt!“

Donovan rystede paa Hovedet.

„Nej,“ sagde han, „jeg lagde kun to og to sammen. For da den Slurk Vin, Akira havde faaet i sig, kunde hidføre en saa stærk Rus, at den førte til Døden, blev der kun den Mulighed tilbage, at baade Vinen og Konfekterne var forgiftet.

Denne Mening stadfæstede Ceylons Guvernør, hvem jeg samme Nat opsøgte for at fortælle ham om det skete, og han fortalte mig desuden, at der i de sidste tre Maaneder var forsvundet seks fremmede — allesammen Forretningsmænd — inde i Pettah.

Og som Singhaleseren senere tilstod, var ogsaa de blevet lokket over med Mr. Wadens Risprøver og senere blevet slæbt ind i Pettah, hvor man forgiftede dem, ligesom de vilde have gjort med mig for at komme i Besiddelse af deres Penge.

Hvis Akira ikke havde reddet mig, vilde jeg være blevet myrdet den Gang.

Jeg ved ikke, om det lille Dyr handlede efter et Instinkt eller blot i et Lune, men man kan i hvert Tilfælde takke den for, at Mr. Waden, Kineseren og Singhaleseren endte i Galgen, og at jeg kom velbeholdent tilbage til Singapore.

Og nu kan De, mine Damer og Herrer, sikkert forstaa, at min tidligere Antipati mod Aber forvandlede sig til taknemlig Kærlighed, jeg kan ikke mere taale at se en af dem dø, og jeg tager dem hellere til mig og prøver paa at gøre godt mod dem, hvad jeg engang forbrød mod Akira, og derfor skal den lille Abe, som jeg idag reddede, fremtidig have sit Hjem hos mig.“

Et Skibs Historie.

Den tyrkiske Dampet „Gulcemal“ er strandet i Marmarehavet. Det er et berømt Skib, der nu ligger paa Kysten, idet det engang erobrede Atlantens blaa Baand som White Star Lineren „Germanic“ og gjorde Rejsen over Atlanten paa 7 Dage 15 Timer med gennemsnitlig 15.8 Knobs Fart. Den blev i 1875 bygget af Harland and Wolff og var paa 5000 Tons. I 1899 blev Damperen under en Snestorm i Atlanterhavet saa overiset, at den ved Ankomsten til New York krængede over og sank. Den blev bjærget og atter sat i Fart, men blev lagt op i 1909. Et Par Aar efter solgtes den til Tyrkiet, blev torpederet under Krigen af en britisk Undervandsbaad, blev taget op og atter sat i Fart, indtil den nu maaske ender sine Dage i tyrkiske Farvande.

Kronprins-Regenten.

Marinen Officerer overværede nylig en ceber Begivenhed, idet Kronprinsregenten viste „Søljøntant-Selskabet af 1748“ den Velvilje at holde Foredrag ved et Medlemsmøde. Kronprins Frederiks Debut som Foredragsholder meddeltes Medlemmerne i en lille trykt Indbydelse, hvori det kort og godt hedder, at „Kaptajnløjtnant, Kronprins Frederik“ taler om Indtryk og Oplevelser paa en Rejse til Østen. Det hedder ikke, som det formelt skal, „Hs. kgl. Højhed“, og naar det ikke sker, er det efter Kronprinsens eget udtrykkelige Ønske. Thi Kronprins er ingen Ven af overflødige Formularer, og blandt sine Kammerater og Kolleger inden for Marinen har han bestemt bedt sig fritaget for det ustandselige „Deres kgl. Højhed“ og tituleres og omtales stadig som Kronprinsen.

Det største Motorskib, der er bygget i Danmark

Da Direktør Berg fra „Nakskov Skibsværft“ afleverede „India“ fuldt færdigt til „Det Østasiatiske Kompagni“, var det en Begivenhed af Rang, som fortjener nærmere Omtale.

„India“ er Ø. K.s 23. Motorskib. Det er ikke alene det største Skib i hele Ø. K.s Flaade, men det er det største Last-Diesel-Motorskib, der endnu er bygget paa noget skandinavisk Værft.

„India“ er paa 14.000 Tons DW., medens „Afrika“, „Java“ og „Malaya“, som var Ø. K.s største Skibe, før „India“ kom i Gang, er noget over 13.000.

Det storslaaede Indtryk, man har faaet gennem de fore-

Bredde paa Spant 63' 6", Dybde til øverste Dæk 40' 3", Brutto Tonnage 9.549 Tons, Netto Tonnage 6.031 Tons, Lastevne ca. 14.000 Tons D. W.

Hovedmaskineriet, som bestaar af 2 Stk. 8-cylindrede B. & W. Motorer (8 × 630 M), kan udvikle 7.100 IHK., som giver Skibet en Fart i lastet Tilstand af 13½ Knob.

Hjælpe-maskineriet omfatter bl. a. 3 Stk. 3-cyl. 150 EHK. Dieselmotorer, leveret af Holeby Dieselmotor Fabrik, forbundet med 100 KW Dynamoer.

Skibet er bygget med 2 gennemgaaende Staaldæk, og yderligere Mellemdæk i Nr. 1 Lastrum. Der er 6 store Luger til



Da „India“ sejlede ud paa sin første Prøvetur op gennem Sundet.

liggende Beskrivelser, bekræftes fuldt ud ved Selvsyn. Skibet er udrustet med Øjeblikkets nyeste og mest praktiske Materiel, og der er sørget paa allerbedste Maade baade for Passagerernes og Besætningens Bekvemmelighed.

Et Par Tal vedrørende „India“ vil sikkert have Interesse. Skibets Længde er godt fire Gange Rundetaarns Højde. Skibet vejer, fuldt udrustet, ca. 6 Mill. Kilogram og laster ca. 13,6 Mill. Kilogram eller saa meget som 950 Jernbanevogne kan rumme. Dette vil igen svare til et Godstog, der er omtrent en dansk Mil langt. Skibet kan medføre 2,5 Mill. Kilogram Brændselolie, det vil sige tilstrækkeligt til, at det dermed er i Stand til at sejle Jorden 1½ Gang rundt langs Ækvator. Skibet forbruger 25.000 Kilogram Olie om Dagen, men havde det været et Dampskib, vilde det daglige Forbrug have været ca. 100.000 Kilogram Kul.

Skibet, som er bygget i Overensstemmelse med Ø. K.s særlige Krav for Skibe, som betjener Kompagniets Ruter, betyder i mange Henseender væsentlige Fremskridt frem for de tidligere byggede Skibe, og særlig er der lagt Vægt paa at indrette Skibet saa praktisk som muligt saavel som komfortabelt for de ombordværende Passagerer.

Skibet, som er bygget til British Lloyds højeste Klasse, har følgende Hoveddimensioner: Længde (største) 488' 0",

Lastrummene, som ialt rummer 832.000 cubf. grain, og som betjenes af 18 Stk. Lossebomme med tilhørende elektriske Spil af Thomas B. Thriges Fabrikat og med Løftevne varierende fra 7 til 3 Tons. Yderligere er Skibet forsynet med en Sværbom til 40 Tons Vægt og en til 15 Tons.

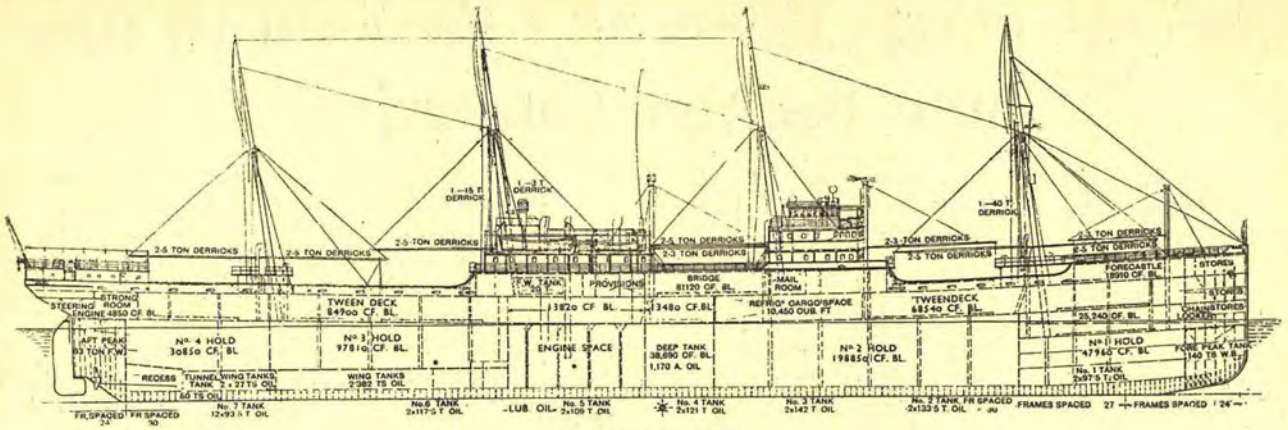
Til Transport af Frugt eller anden letfordærvelig Last findes et moderne Køleanlæg paa ca. 21.000 cbft. Kølerummene Minimumstemperatur er ÷ 12 Grader Celsius.

Maskineriet hertil er leveret af A/S Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus.

Styremaskinen, som er leveret af Thomas B. Thrige, er af dette Firmas rent elektriske Type.

Ankerspillet er ligeledes elektrisk drevet og leveret af Thomas B. Thrige.

Passagerindretningen bestaar af ialt 6 Stk. Kamre, indrettede hver til 2 Passagerer. Alle Kamrene er meget store og rummelige og forsynede med brede og magelige Senge og Sovesofaer, Klædeskabe, Toilet- og Skriveborde, og hvert enkelt Kammer har sit eget komfortable Toilet- og Baderum med Fajance Badekar etc., hvad der er et Speciale for Kompagniets Skibe. I forreste Dækshus findes Spisesalonen, der giver rigelig Plads til 20 Personer. Salonen er udført med Vægge og Møbler i poleret Mahogni og er med sine store Vinduer et



Tegningen til „India“.

lyst og venligt Rum. — Rygesalonen, som er anbragt paa Dækshuset paa Promenadedækket, er udført i mat poleret Mahogni.

Overalt i Kamre og Saloner er der som Gulvbelægning benyttet den lyddæpende Gummibelægning Ruboleum, leveret af Firmaet Rowan & Boden Ltd., Glasgow.

Skibet er forsynet med oliefyret Kabys (leveret af De forenede Jernstøberier, København), og der findes ombord meget

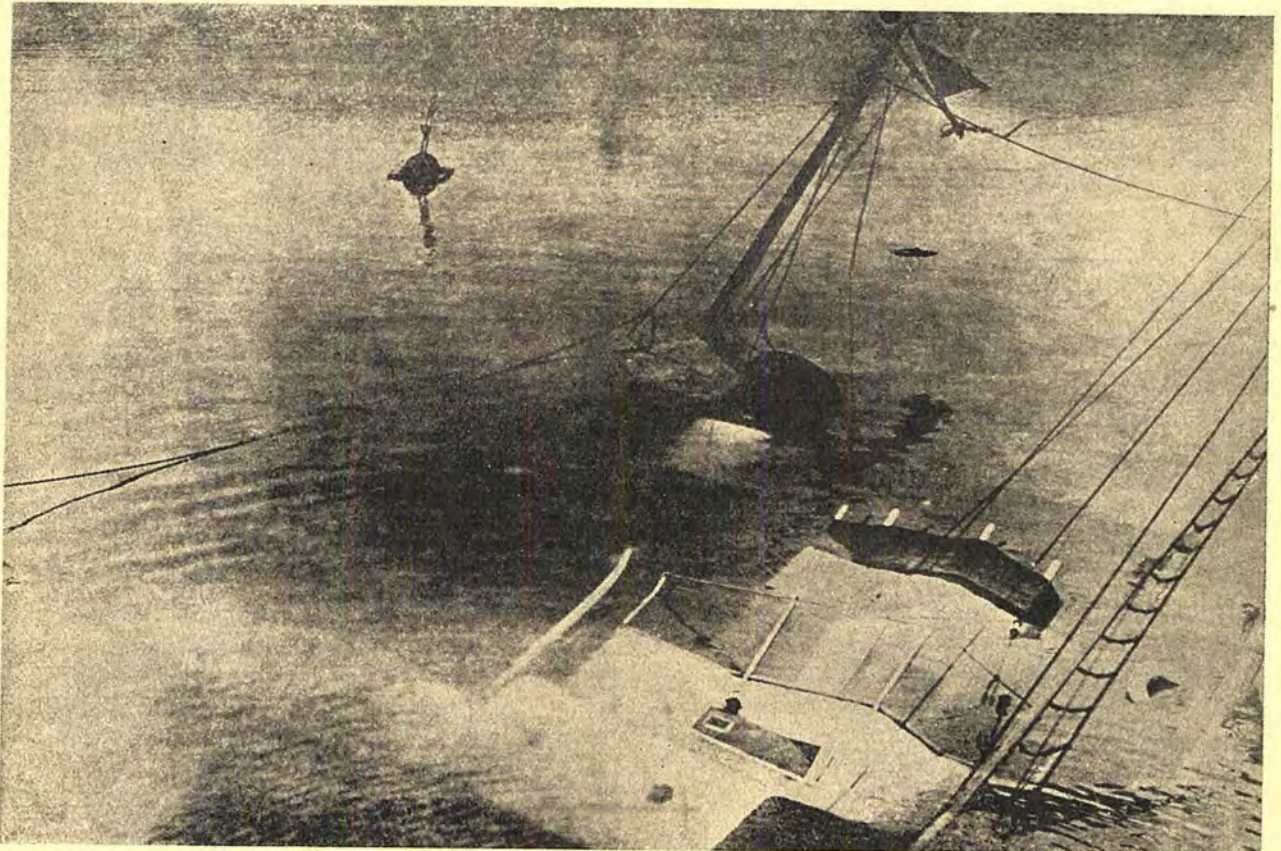
rummelige Kølerum med Kølemaskiner til Proviant etc. (Kølemaskineriet er leveret af A/S Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus). I Stirridset er anbragt et stort Frigidaire Skab.

Redningsbaadene er anbragt under Welin's Kvadrantdavidder af nyeste Model.

Skibet er forsynet med en kraftig Radiostation og et Radiopejleapparat, leveret af A/S Elektromekano, København.

Skibet er bestemt for Kompagniets Rute paa Østasien.

Følgen af et Skibssammenstød



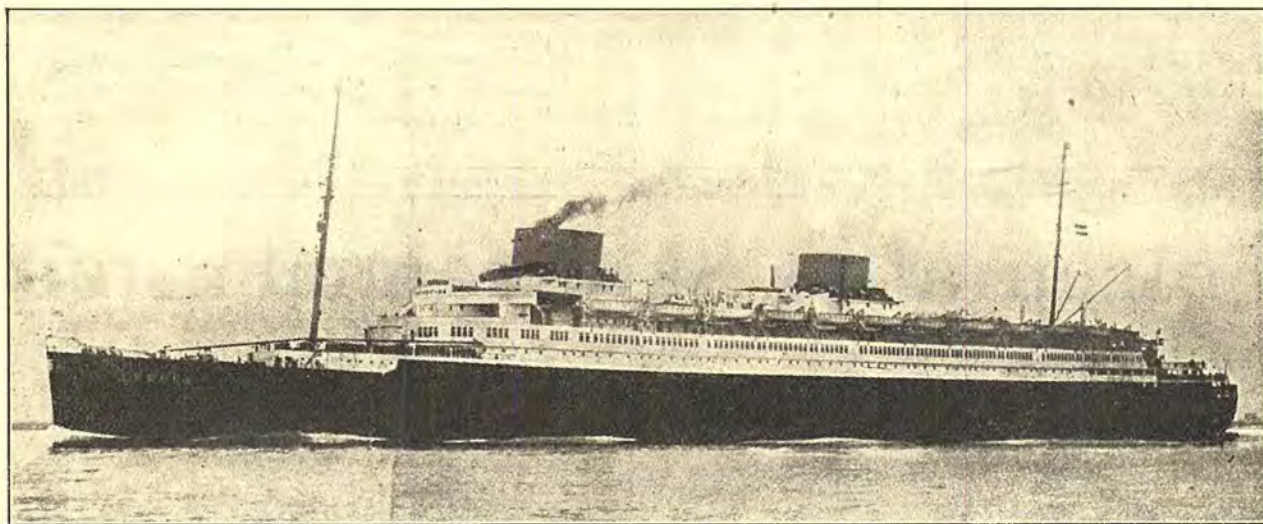
I Kiels Havn stødte „Helene“ og „Jason“ saa voldsomt sammen, at „Jason“ sank. Besætningen blev reddet. Yderst til venstre paa Billedet ses Dykkeren, der forbereder Bjergningen.

„Bremen“ og „Europa“ i Forhold til den nye Kæmpe-Cunarder

Efter at Interessen har lagt sig noget for de udmærkede Hastighedsresultater af Lloyddamperne „Bremen“ og „Europa“ venter man nu spændt paa, hvad Cunard-Liniens Nybygning vil yde i denne Retning. Medens det i sin Tid ikke var muligt at faa noget at vide om „Bremen“ og „Europa“, læser vi allerede nu, at Cunard-Kæmpedamperens Hastighed er projekteret til 32 Knob, og det er interessant at anstille nogle Betragtninger herover uden dog at indlade sig paa Profetier.

Om „Bremen“s og „Europa“s Præstationer véd vi nu Besked. Den kontraktmæssige Hastighed, som Værfterne skulde fremvise, var $26\frac{1}{2}$ Knob. Ved den første Prøvefart opnaaede „Bremen“ allerede en Hastighed af næsten 31 Knob, medens „Europa“, som paa Grund af „Skovsalat“ i en Turbine kun

Belastning, og om muligt bliver Prøvefartsstrækningen lagt saaledes, at Strøm og Vind spiller fordelagtigt ind; desuden bliver Prøveturen først foretaget, naar Skibet er løbet godt til. Her ved kan man naturligvis ofte opnaa rigtig gode Resultater, selv om det bagefter er svært at komme op paa disse igen. Dette har bl. a. vist sig ret tydeligt med Krigsskibe. I Jyllandsslaget kunde den Beatty attachederede 5. Eskadre, som bestod af de nyeste Linieskibe, og som besad en Prøvefarts-hastighed af 25 Knob, ikke komme fri fra den forreste Del af den tyske Flaade, skønt disse Skibe kun skulde løbe 21 Knob. Endvidere, den Gang da „Goeben“ maatte flygte til Konstantinopel, blev den forfulgt af engelske Krydsere, som skulde kunne løbe 2 Knob. „Goeben“, der havde Halvdelen



Vidunderet fra 1930 — S/S „Europa“. Saa hurtigt sejler man over Atlanten nu: paa knop 5 Dage.

kunde bruge tre Skruer, alligevel løb 27 Knob. Begge Baade har jo nu i snart lang Tid sejlet mellem New York og Bremen og holder derved en Gennemsnitshastighed af 28 Knob.

Da Skibene afgaar fra Cherbourg om Aftenen og med denne Fart kommer til New York den femte Dag ved Middagstid, vilde der ikke være vundet ret meget ved at forhøje Farten med nogle Knob, eftersom Ankomsten derved vilde komme til at finde Sted om Natten, og det vilde kræve en Gennemsnitshastighed paa 34 Knob for at kunne sætte Passagererne i Land en Dag før. Det er derfor lidet sandsynligt, at Cunard-Linien skulde tilstræbe en Konstruktionshastighed af 32 Knob, en saadan vilde ikke have nogen særlig Værdi. Om det vil være muligt — indenfor Teknikkens nuværende Grænser — at give en 70.000-Tonner en Hastighed af 34 Knob maa afventes.

Antager vi, at 32 Knob er rigtigt, d. v. s., at Damperen blot skal tilbageerobre det „blaa Baand“ uden Hensyn til praktiske Synspunkter, saa vil det Væddeløb, der udspinder sig, blive højst interessant, thi Maalestocken for Prøvefartshastigheder i England og Tyskland er ikke den samme.

Heller ikke heri fornægter Englænderens Sportsaand sig, for ham drejer det sig om at fremvise Højstydelser, og hertil bliver anvendt alle Midler: særligt skolet Personale, særligt Brændselstof til Kedlerne, ekstra Smørelie, Skibets gunstigste

af Kedlerne under Reparation, kunde paa korte Strækninger kun komme op paa 22 Knob, for det meste langt mindre, delvis kun 17 Knob — alligevel lykkedes det den at løbe væk fra Englænderne.

Naar derfor den nye Cunardliner bliver bygget til en Prøvefartshastighed af 32 Knob, saa kan man antage, at den næppe vil blive Dampskibene „Bremen“ og „Europa“ en farlig Rival i Hastigheden. „Bremen“ viste paa sin første Tur næsten 31 Knob, og det er en Kendsgerning, at man er i Stand til at faa mere ud af den, naar Turbinerne er løbet til og Personalet øvet. Skibet har allerede nu forbedret „Europa“s Rekord med tre Timer, d. v. s. har krydset Atlanten med ca. 29 Knob Gennemsnitshastighed.

Ved dette er imidlertid Spørgsmaalet om Økonomi og Forraad af Brændselstof ikke taget med i Betragtning. Foreløbig betaler „Bremen“ og „Europa“ sig godt, hvad der kan fast slaas af Passagerantallene, som Atlantic-Conferencen opstiller, men om det vil være muligt med en væsentlig Forhøjelse af Farten er tvivlsomt; sikkert er det i hvert Fald, at Brændselstoffet, som Skibene nu fører med sig i deres Oliebunker, ikke tillader en væsentlig Stigning i Forbrug ved større Fart. Imidlertid kunde der vel findes Udveje — selv om det blev nødvendigt at fylde Svømmebassinet med Brændselolie i Stedet for med Havvand.

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, Esbjerg. Telf.
1282.

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 Adlersgade
8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Søfjrbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10.
Telf. 8436.

Sømændenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.

Det Forenede Dampskibs-Selskab.

D/S af 1912.

D/S Svendborg.

A. P. Møller-Tankbaade.

D/S af 1929.

D/S Orient.

D/S Norden.

D/S Progress.

D/S Skagerak.

J. Lauritzen.

D/S Myren.

D/S Torm

D/S Vendila.

Det Dansk-Franske D/S.

D/S Dania

Det danske Petroleums A/S.

D/S Hafnia.

Dansk-Engelsk D/S.

A/S Det Danske Kulkompani.

D/S Heimdal.

De forenede Kulimportører.

Medlemmer af Dansk Dampskibs-
rederiforening i Januar 1931.



D/S Viking.

D/S Pacific

A/S Em. Z. Svitser.

D/S Botnia.

D/S Atlanterhavet.

D/S Ursus.

D/S Baltic

D/S Jutlandia.

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.

D/S Danefelt.

D/S Nordania.

D/S Als.

D/S Nautic.

Det Dansk-Norske D/S.

De danske Sukkerfabrikker

Det store Nordiske Telegraf-selskab.

D/S Jyden, Esbjerg.

D/S Øresund.

J. Saabye & O. Lerche.

D/S af 1925, Esbjerg.

D/S Phønix, Esbjerg.

Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa.

D/S Activ, Korsør.

A/S Dampskibet England.

A/S Dampskibet Finland.

Et Fyrskib uden Besætning.

Til den persiske Havbugt er der af det engelske „Aga“ Selskab, hvis Materiel ogsaa er kendt i hjemlige Farvande, leveret et Fyrskib, der adskiller sig fra Fyrskibe i Almindelighed ved ikke at have nogen Besætning. I „Aga“ Systemet anvendes som bekendt til Belysning Acetylengas, der paa særlig Maade absorberes, medens der anvendes Kulsyre til at drive Taagesignalklokken. Rundt om i Verden har „Aga“-Systemet været i Brug i længere Tid, og Systemet kræver ofte kun et Tilsyn een Gang om Aaret. Det her omtalte Fyrskib er indrettet til at kunne virke uden Tilsyn et halvt Aar ad Gangen. Fyrets Lysstyrke er 4000 Normal Lys, det giver tre Blink, idet Linsesystemet roterer. Solventilen er saa følsom, at den kan indstilles til at tænde midt om Dagen, naar en mørk Sky passerer, men ellers indstilles den saaledes, at Lyset i Fyret slukkes hver Morgen ved Solopgang, og samtidig op-

hører Linsesystemet at rotere. Principet i „Solventilen“ er, at blankt Metal under Solstraalernes Paavirkning indsuger mindre Varme end sværtet Metal, og den dermed følgende forskellige Opvarmning og Udvidelse af Metallet tjener til at paavirke en Mekanisme, der aabner for en Gashane, naar Lyset aftager. Varme og Kulde udefra har derimod ikke nogen Indflydelse paa Mekanismen. Det er dog kun Hovedbrænderen, der paavirkes paa denne Maade, en lille „Vaagekone“-Brænder er tændt hele Døgnet og ved Hjælp af denne tændes Lyset i Hovedbrænderen. Da Fyrskibet imidlertid maa overlades til sig selv i seks Maaneder ad Gangen, er det ogsaa nødvendigt at sørge for Fornøelse af Glødenettet, hvis det skulde brænde over. Hvis dette skulde ske, og Lyset fra Fyret skulde blive formindsket, sørger en Mekanisme automatisk for, at det ødelagte Net fjernes, og at et nyt Net fra et Magasin føres frem paa Plads over Brænderens Aabning.

Alle Henvendelser til „Vikingsen“ 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.



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.

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'Herr Helmsing og Grimm, Riga, Libau, Windau

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

Burmeister & Wain

har Bestillinger paa en hel Flaade. Selskabet har et Par store Skibe, der paa det nærmeste er færdige, men det skal levere:

Et Motorskib paa 8,500 Tons til Fearnley & Eger i Oslo.

Et Motorskib paa 8000 Tons til „Myren“ i København.

Et Motorskib paa 12.000 Tons til Ø. K.

To Motorskibe paa hver 8000 Tons til Lund & Comp. i Tønsberg.

Et Motorskib paa 8000 Tons til Rederiet „Oddfjeld“ i Bergen.

Et Fragtskib paa 8000 Tons til Rederiet „Carona“ i Haugesund.

Et Fragtskib paa 8,500 Tons til Rederiet „Jølund“ i Oslo.

Et Motorskib paa 8000 Tons til Bernhardt Hansen i Tønsberg.

Et Motorskib paa 10,000 Tons til Rederiet „Aramis“ i Oslo.

Et Motorskib paa 12,000 Tons til „Myren“ i København.

Et Motorskib paa 10.000 Tons til Brøvik i Oslo.

Et Motorskib paa 8,500 Tons til L. Kjøle i Oslo.

Og et Motorfragtskib paa 8000 Tons til Fearnley & Eger i Oslo.

Den nye Cunarder.

„Lloyds List“ har fra Cunard Steam Ship Company modtaget et Fotografi af Tegningen af den nye 73,000 Tons Liner, der bygges paa Clydebank. Det ses af Billedet, at den faar lige Stævn og Krydsevagter, 2 Master og 3 Skorstenene af den typiske Cunard-Form. Paa Styrbords Side er 15 Sæt Davider, der er 8 Dæk over Vandlinien, og mellem midterste og agterste Skorsten er angivet, at Spisesalonen ligger her.

Da Skibets hele Længde er 1018 Fod, kan man deraf be-

regne, at Baaddækket er 68 Fod over og Toppen af Skorstenene 130 Fod over Vandlinien. Skorstenene bliver saaledes forholdsvis betydeligt højere end i de tyske Linere „Bremen“ og „Europa“. Skorstenene er 38 Fod i for og agter Retning, Baaddækket 650 Fod langt og Promenadedækket 715 Fod langt.

De nordiske Landes Handelsflaader.

Det norske Veritas har udsendt sin Opgørelse over de nordiske Landes Handelsflaaders Størrelse ved Nytaar 1931.

Den norske Flaade bestaar af 1966 Skibe med tilsammen 3,808,018 Brutto Tons.

Den svenske Flaade tæller 1432 Skibe med 1,643,646 Br. Tons.

Den danske Flaade bestaar af 734 Skibe med 1,123,086 Br. Tons.

Derefter kommer Finland med 356 Skibe og 310,875 Br. Tons og sluttelig Island med 77 Skibe og 29,253 Br. Tons.

I Opgørelsen er ikke medregnet Skibe under 100 Tons Brutto.

1. Juli 1930 var der under Bygning eller bestilt Ny-Tonnage: Til Norge 460,000, til Sverige 313,000 og til Danmark 189,000 Tons.

De største Rederibyer i Norden er Nr. 1 Oslo med ca. 1,199,000 Tons. Nr. 2 Bergen med 771,000. Nr. 3 København med 769,000 Tons. Derefter følger Gøteborg og Stockholm med respektive 634,000 og 470,000 Tons.

Af danske Provinsbyer har Esbjerg den største Flaade, nemlig 76,369 Tons; derefter kommer Odense med 28,959 og derpaa Fredericia, Aalborg og Nyborg. Af sønderjydske Byer har Aabenraa 12,375 Tons. Marstal har 25 Sejlskibe paa over 100 Tons. Thurø og Svendborg tilsammen 15.

Ogsaa Hustruen død.

I forrige Maaned blev den danske Skibsprovianteringshandler *Otto Gylstorff* fra Antwerpen begravet her i Byen. Til Stede ved Begravelsen var hans Enke, en belgisk Dame, Fru Juliette Gylstorff, der var meget træt og nedbøjet af sin Sorg. Hun ønskede imidlertid hurtigst muligt at vende tilbage til sit Hjem i Antwerpen, hvortil hun efter en haard Overrejse fra Esbjerg ankom om Mandagen. Den næste Morgen blev hun fundet død i sin Seng.

**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
mellem 12-1 og 6-7**Tænk dernæst
paa dig selv!**Har du Raad til selv at
tage Ansvaret 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!

Det Danske Petroleums-Aktieselskab

København K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie

TELEFON 2890



Telgr.-Adr. PETROLEUM

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 53030 (udenfor Kontortid)
" 53010 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN

Korresponderende Reder
for D S Dannebrog

KØBENHAVN K.

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

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



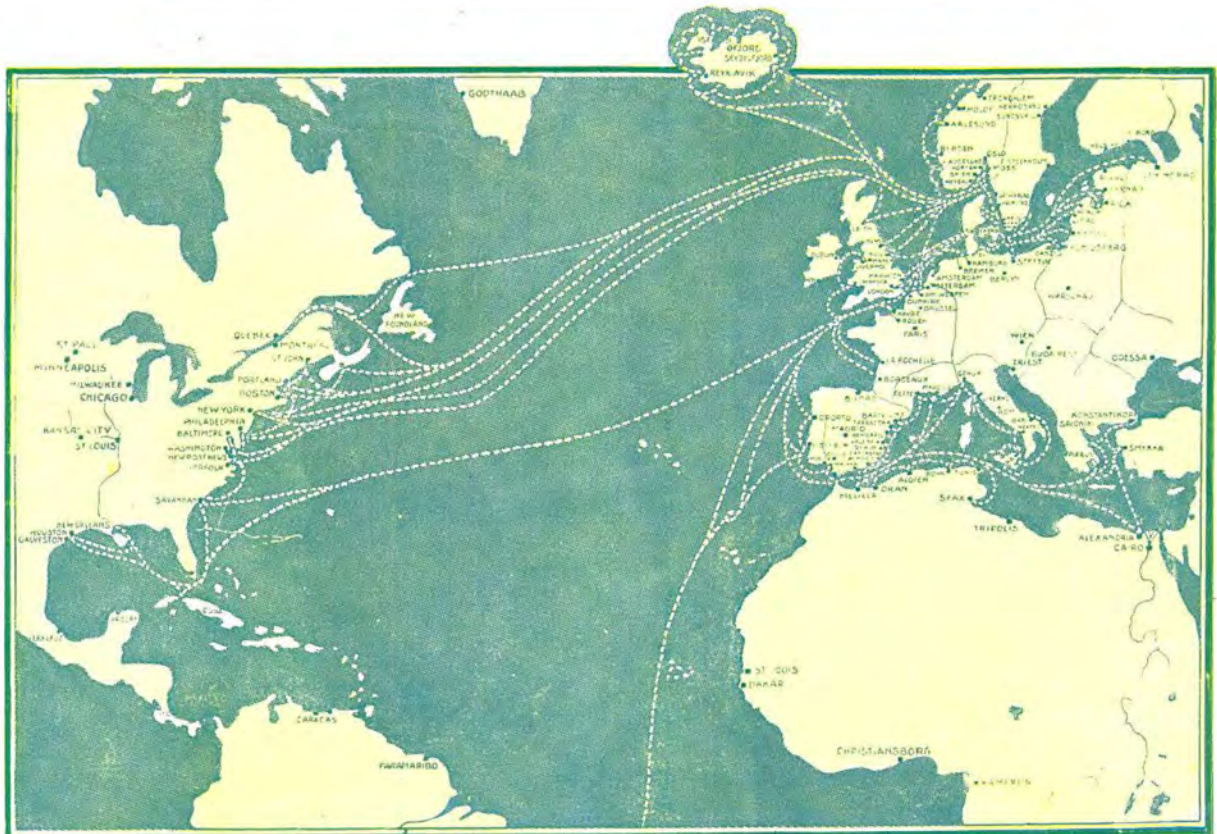


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS • HAVNENS • HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERED E 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 Værftsbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Partier og The International Seafarers Federation



APRIL 1931 36 Sider

Paa Udkig

50 Øre 8. AARG. No. 4



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

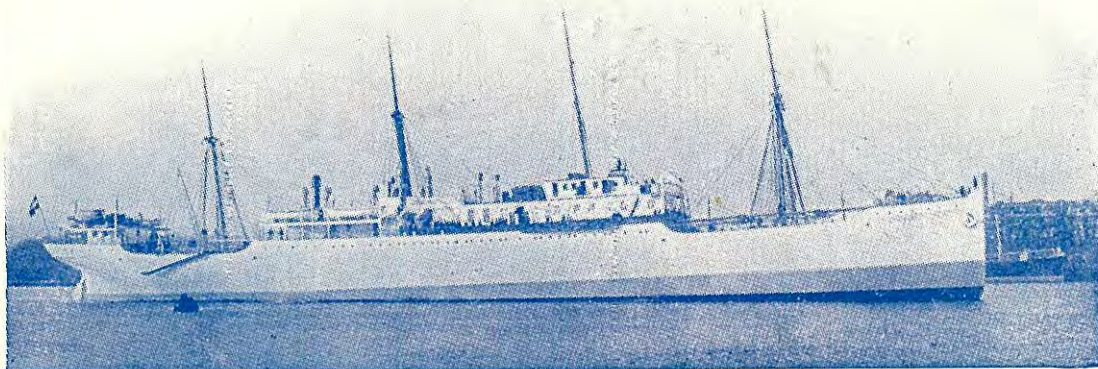
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

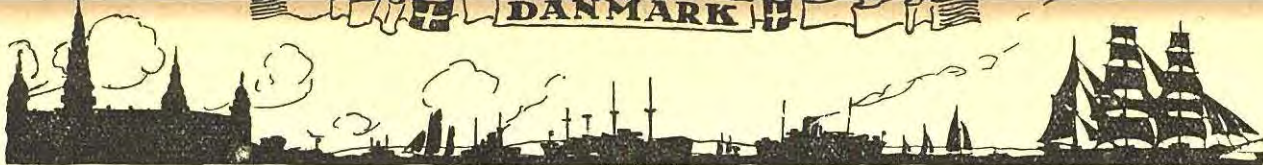
Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny,
Harbin, V.adiwostok, 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 * KØBENHAVN K. * TELEFON 9822

Danmarks glemte Kolonier

DANMARK har i Fortiden haft et slet ikke ubetydeligt Kolonirige; foruden Dansk Vestindien, som alle kender, har vi besiddet Kolonier paa Guineakysten og i Ostindien og, hvis vi regner de saakaldte „Loger“ — Handelsstationer under dansk Flag og med dansk Jurisdiktion — med ogsaa paa Sudanøerne, i Kina, Arabien og paa Ceylon. Og dette blot for Tropernes Vedkommende. Men nu er al denne Herlighed en Saga blot, og for de aller fleste af os indskrænker Begrebet „Danmarks Kolonirige“ sig vist til det nu forhenværende Dansk Vestindien, maaske med en svag Mindelse om Christian den Fjerde, Ove Gjedde og Trankebar. —

Og den Lige gyldighed, hvormed den store Almenhed ser paa disse vore Fortidsminder, er ikke af ny Dato. Der er indtil de sidste Aar intet, eller saa godt som intet, gjort for at vække Interessen for vore Tropekolonier. Naar undtages Dansk Vestindien har ingen — eller saa godt som ingen — Forfatter, Videnskabsmand eller Kunstner før nu givet sig af med dette rige og interessante Emne. Først i vor Tid er de gamle danske Koloniers Historie taget op til grundig Behandling.

Æren for, at denne Opgave nu er løst, tilkommer udelukkende Forfatteren Kay Larsen, der har foretaget uhyre omfattende og besværlige Studier og udgivet Trankebars og Serampurs Historie under dansk Flæg: „De dansk-ostindiske Koloniers Historie“ og „De Danske i Guinea“. Hr. Kay Larsen har foruden sine kolonialhistoriske Bøger udgivet en Skildring af det danske danske Kapervæsen 1807—14 og en Mængde mindre Arbejder og Afhandlinger om dansk Søfart paa de store Have og skrevet adskillige skønlitterære Værker, bl. a. den ved Emne og Behandling lige interessante Bog: „Krøniker fra Trankebar“. Det Arbejde, han gennem sine kolonialhistoriske Bøger har udført, er i Virkeligheden en national Bedrift, idet han har udfyldt et gabende Hul i vor Historie og overvundet de kolossale Vanskeligheder, et saadant Stof frembyder. — og ikke den mindste af disse Vanskelig-

heder er den store Lige gyldighed, der fra dansk Publikums Side i Reglen vises overfor Værker af denne Art, der som oftest maa hente deres fortjente Anerkendelse i Udlandet.

— — —

„Jeg har rejst i 7 Kongeriger, 1 Kejserrige og 2 Republikker,“ siger Kay Larsen, „men alligevel er jeg ikke naaet saa vidt omkring, som vi havde Tropekolonier, — de strakte sig jo fra den ene Ende af Jorden til den anden. Men med alle de skønne Indtryk, mit Rejseliv bragte mig, — og vi Danske har i Fortiden besiddet nogle af Jordens skønneste Egne — saa er det dog herhjemme, jeg skulde hente det meste Stof til mine Bøger. Derude var ganske vist Minder om den danske Tid, de gamle Forter stod endnu, der var Mure med danske Kongers Initialer og Aarstal, men ellers egentlig ikke meget Stof at hente. Det maatte sammenskrabes gennem Arkivstudier herhjemme, gennem Rapporter og Regnskaber og fra utal-



Kay Larsen.

lige andre Kilder.“

Vi spørger om, hvorvidt vi Danske har vist Evner som Koloniasatorer:

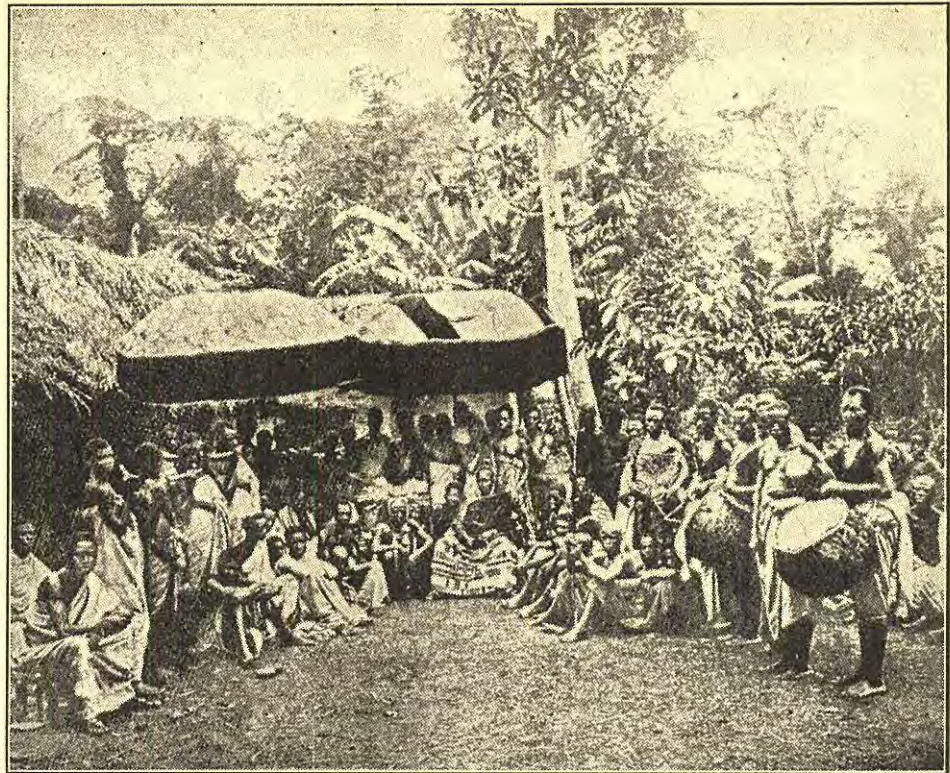
„Aaja. Mange af Kolonierne har vi Ære af. Vi har f. Eks. i Ostindien efterladt os et godt Minde. Guinea var maaske det Sted hvor vi daarligst taalte at være. Der var bogstavelig talt for „lummert“. Vore Forter, — som staar endnu — var bygget med kolossale Mure, og Guvernørens og Betjentenes Kamre maa have været umaadelig varme. Men de fleste Embedsmænd dernede holdt det heller ikke ud ret længe. Man kan gennemsnitlig regne, at de de døde efter 1 Aars Forløb, og engang var der 4 Guvernører i ét Aar. De danske drak kolossalt. Bygningen, der indeholdt „Dranckwahre“, var gjort den vigtigste i Fortet. Samme Dranckwahre i Forbindelse med Krudt, Kugler, Bøsser og Flintesten til Bøsserne udgjorde de vigtigste Indførselsvarer. Saa det var jo ikke lutter Velsignelse, vi bragte de Indfødte. Men vore Naboer, Englænderne og Hollænderne, var i Sandhed ikke

bedre. — Engang passerede den kolossale Skandale, at Fortet Christiansborg blev overrumplet af Negrene. Guvernøren havde været saa uforsigtig at indlade en Del flere Negre, end Reglementet tillod, og Fortets Besætning var ret svag. Der forhandlede om Køb af en Del Flinter, og Negrene erklærede, at de maatte prøves, — de havde fornylig faaet en Sending Flinter, som ikke duede. Dette gik Guvernøren letsindigt ind paa, Flintestenene blev skruet paa Bøsserne, og nu rettede Negrene dem pludselig mod de danske i Fortet. Overrumplingen

lykkedes fuldstændig, og Guvernøren, der havde begyndt Dagen i al sin Pragt med trekantet Hat og guldgaloneret Kjele, befandt sig ved Aftenstid henslængt paa et Sted, som ikke kan nævnes — med overskaarede Haser, for at han ikke skulde løbe bort. — Naa, han slap nu bort alligevel, hjulpet af sin sorte Konkubine. Og ubegribeligt hvordan slæbte den ulykkelige Mand sig til det nærmeste hollandske Fort.

Men da nogen Tid efter to danske Skibe nærmede sig Christiansborg, saa Besætningen til sin Forfærdelse, at det ikke var Dannebrog, som vajede fra Fortet, men et „blaat Flag, hvorudi en Morian med et Horn, deraf at blæse“.

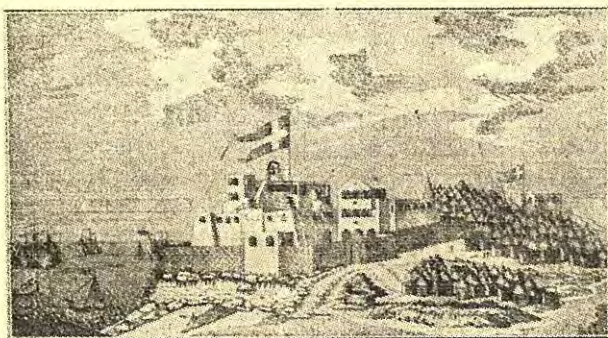
Forøvrigt tog man fornuftigt paa Situationen. Man købte Negrene bort for en rimelig Pris i Stedet for, som den militære Ære egentlig bød det, at skyde Fortet sønder og sammen og derved paadrage sig store Udgifter til dets Nyoprettelse.



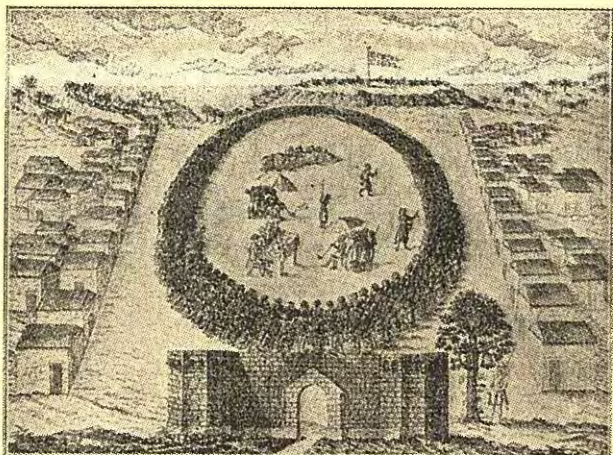
Høvding med Følge fra Guldskysten

Den Slags Træk er der jo adskillige af, og de viser Reversen af Medaillen. Men der blev ogsaa udført adskillige Bedrifter. Vi slog saaledes de frygtede Asiantier, — der dog havde overvundet Englænderne — og det saa grundigt, at de ikke oftere kom igen paa vore Kanter. —

Karakteristisk for alle vore Tropekolonier, saavel paa Guineakysten som andetsteds er det, at vi altid søgte langs Havet, trængte sjældent synderligt ind i Landet. Strand skulde der være. Forbindelsen med Skibene maatte til. Dannebrog maatte ses vaje paa Havet, ellers var det for de danske, som sagde de Farvel til Livet. Som Salgsafstemningen om Vestindien viste, var der Tusinder, som ønskede, at Øerne blev ved Møderlandet, men *vidste* blot Nationen, hvad vi har mistet, havde den blot Kundskab nok, Kendskab til den Betydning. Tropekolonierne har haft for os og igen vilde kunne faa, var Danmark ikke blevet forringet — i Størrelse og Anseelse — ved de gentagne Salg af Tropekolonier. Sidst lod Regeringen en stor, uvidende Hob afgøre Sjakringen. Folket fik sin Vilje, Mængden fik Afgørelsen i sin Haand. Betingelsen var blot en Aldersgrænse, ikke Kendskab til Sagen. Det var *Folket*, som solgte af Landet. Det var Landets Fjender, som skilte Norge og Sønderjylland fra Danmark, men det var Landets egne Børn, som fortsatte med Afgivelse af Rigets Grund, ikke af virkelig Tvang, ikke med Kniven for Struben, men med Pungen for Øjnene. Man benyttede en Lejlighed til øjeblikkelig Fordel. Folk, som ikke havde Raad til at spekulere for egen



Gammelt Billede af Fortet Christiansborg.



En »Palaver«.

Regning, fik Lejlighed til at handle med Statens Midler, og Menigmand lagde det stort an og gjorde sit til, at Staten „tjente“ Millioner.

Derude i den vide Verden, som Folket knapt kender, ligger nu nogle danske Slakker. Nogle Egne, som

endnu bærer danske Navne. Der er Forter, — Dansborg, Frederiksfort, Christiansborg, Kongesten, Fredensborg, Prinsstenen, Christiansfort o. s. v., som Folket ikke har Anelse om. Der er Regeringsbygninger, der er Skoler, Hospitaler — og Grave, som rummer danske Mænd, som gav deres Liv derude. Ogsaa de blev solgte. Danske Lægstene i Afrika, Asien og Amerika fortæller Eftervedenen, men ikke det uvidende danske Folk, som bryder sig fejl derom, at Danmark engang formaaede noget, men gav Afkald — for Penges Skyld.

„Ak, Danmark. Paa Træskhed du aldrig dig forstod. Det har du tit betalt med dit dyreste Blod“. Men Danmark! Paa Salg mente du at forstaa dig. Du solgte Gravene med, du solgte Resterne af dem, som gav deres dyre Blod!

De stærke, der drog ud for at virke paa den danske Grund, de, som maatte betale med Livet for deres danske Villen og Stræben, de hviler nu i fremmed Jord, — en Jord, som vi solgte.“

H. N. Andersen.

H. N. Andersen er Typen paa en fuldbefaren Sømand, der endte som Stor-Købmand, Skaberen af det Østasiatiske Kompagni, der fra en ringe Begyndelse nu mønstrer er af Danmarks største Handelsflaader. Denne eminente Mands Karrière staar da som et monumentalt Udtryk for, hvad Ud-længslea kan føre til, vel at mærke i Forbindelse med Vilje, Daadstrang og fremragende merkantilt Instinkt. Og dog er denne Handelsfyrste, til Trods for sine Dimensioner og verdensomspændende Dispositioner, udpræget dansk af Sind og Temperament, thi — alle Eventyrdrømme til Trods — elskede han altid at føle fast Jord under sine Fødder, og det nøgterne og solidt grundfæstede var til enhver Tid det bærende i hans Foretagender; og i al sin danske Jævnhed resumerer han hele sin vældige Indsats i følgende lille Sætning, vi har taget fra hans „Tilbageblik“:

„Siden mine Drengsdrømme opløste sig i Realiteter, har min Livsbane altid haft Virkelighedens Præg.“

Ikke mere. Ikke mindre. Det er vel en Drømmer, der forstaar at drømme med aabne Øjne. Ingen Sentimentalitet ud over Ungdommen! Og dog var hans Livsværk et Epos i Skibe, Fabrikker og Østerlands Urskove.

Skibsfartens Tragedie.

Af en Indberetning fra det danske Generalkonsulat i New York, offentliggjort i „Udenrigsministeriets Tidsskrift“, fremgaar det, at der i 1930 ankom i alt 48 danske Passagerskibe til New York — mod 58 i 1929. Denne Nedgang skyldes at „Baltic America Line“ i Aarets Løb overførte sine Skibe til polsk Flag, hvorfor kun de af Selskabets Skibe, der ankom i Begyndelsen af Aaret, er registrerede ved Konsulatet.

Af Fragtskibe ankom der i 1930 i alt 123 — mod 195 i 1929, altsaa 72 færre. Aarsagen hertil maa, hedder det i Indberetningen, søges i Depressionen i Forretningslivet, som har medført, at en Række danske Skibe i lange Tider har været oplagt i Amerika. Ligeledes er en Række af de Skibe, der tidligere sejlede paa New York, blevet kaldt tilbage til Danmark, da det har været umuligt at skaffe Fragt til Skibene.

Ved Aarets Slutning var ret mange danske Skibe oplagt i amerikanske Havne, og de nærløbne Vintermaaneder har været endnu daarligere end i 1930.



En moderne Vikingepige.

EN SØMANDS BRUD

En virkelig Oplevelse fra en lille Kystby

En Sømands Brud har Bølgen kær;
det stolte Hav hun fjern og nær
betragter som sin Brudeseng
og Vuggen for sin Dreng,

sang Marie, saa det klang igennem det mørke, store Restaurationskøkken, fyldt med Damp og Mados. — Hun behandlede Gryder, Fejekost og Klude med det samme gode Haandelag. Stor og straalende, ferm og stærk var hun, og altid i godt Humør. Marie var lige let paa Haanden til at vride en Gulvklud op som til at uddele en kraftig Lussing, hvis nogen kom hende for nær, og derfor var det, som om hun lige var født til at være „Alleslagspige“ i denne Restauration, som væsentligst var besøgt af Søfolk og Havnearbejdere.

Hun hjalp til i Køkkenet, naar det behøvedes, men var der mange drikende Gæster, fik Marie i en Fart strøget det viltre, mørke Haar lidt glattere og fik et lille hvidt, broderet Forklæde paa, og saa avancerede hun til „Buffetjømfru“, og det klædte hende. Alle Søgutterne fandt hende „storslaet“, som hun stod der bag Disken med sit kønne Ansigt og raske Bevægelser. De gjorde sig lækre for hende alle, alle, mere eller mindre tydeligt.

Den store brovtende Lars f. Eks. forsøgte sig med smaa Foræringer i Form af stærkt duftende Sæbe og mange andre Ting af den Slags, men Marie smilede bare for hver Gang mere medlidende og sagde:

„La' vær' med de Narrestreger, Lars.“

Men en skønne Dag kom der en stout, lyshaaret Styrmand fra Jylland vuggende i Sømandsgang ind i Restaurationen, og det blev Maries Skæbne.

Det begyndte med, at han sad og saa paa hende. Hele Tiden fulgte hans store, tunge Øjne den flotte Pige, og det varede ikke længe, før hun saa til ham i en,

venligere end til de andre, og de to blev hurtigt enige om, at de passede sammen, som om de fra Tidernes Begyndelse var bestemt for hinanden.

Han var kommen til den lille By for at forhyre to Matroser og sammen med dem rejse over til Hull for at tage sit Skib der og fare med det til Sydhavsøerne.

Det var nok lidt imod alle Beregninger, men han blev i den lille By, saa længe som han paa nogen Maade kunde forsvare det, og saa tog han med megen Sorg Afsked fra sin Pige.



Det var en sørgelig Tid, der nu fulgte. Marie sang som sædvanlig sin Yndlingssang: „En Sømands Brud har Bølgen kær“, men da hun fortsatte: „betragter som sin Bruseseng og Vuggen for sin Dreng“, kom der noget i hendes Hals, og hun vendte sig bort, for at ingen skulde se hendes Øjne, som var mistænkelig røde.

Han havde lovet, at han skulde sende Brev og Ring fra Hull og om tre Aar igen komme hjem for at hjemføre sin Brud, og han var af Rederiet lovet et Skib til den Tid, saa de kunde maaske gøre Bryllupsrejse til en eller anden fremmed Verdensdel.

Tiden gik, 8—14 Dage, 3 Uger, og intet Brev, heller ingen Ring kom der. Han var kanske ikke mere at stole paa end alle de andre Søgutter, som efter et gammelt Ord har en Kæreste i hver Havn.

Marie sang fremdeles sin Sang, men stille for sig selv, og der var bitter Ironi i hendes Stemme.

Hun blev saa bleg og tung i sine Bevægelser, og da en af hendes forsmaaede Tilbedere en Dag tilkastede hende en Bemærkning, om der ikke var en lille nordjydsk Søgt paa Stabelen, kom det hvide Forklæde ikke paa mere, og det blev som en Overenskomst imellem hendes Madmo'r og hende, at hun skulde fritages for at staa ved Disken. Endelig sang hun heller ikke mere, men gik stille omkring og passede sit Arbejde. Hendes Tanker kredsede kun om det ene: Hvordan kunde han have Hjerte til at gøre hende saa ulykkelig! Nu var hun altsaa glemt, og han gik og sagde de samme Ord, som han havde sagt til hende, til en anden i en fremmed By langt borte. Den Tanke gjorde hende ond og bitter, og da den først var kommen, satte den sig fast, og hun saa aam Nat og Dag, altid sammen med en eller anden Pige, blond

og brunet, rød eller sort, altid var der en, som han tætte Kærlighedsord til, og Marie følte sin Ulykke som umulig at komme over.

Tiden gik, og en Aften blev hun syg og fik Lov til at gaa op paa sit Værelse før Løkketid.

„Kald paa mig, hvis det bliver nødvendigt,“ sagde den altid gode Madmo'r.

Marie kom op paa sit lille Kammer. Maanen lyste fuld og rund ind til hende, og hun satte sig, uden at tænde Lys, med sin kære Vens Fotograf foran sig. Smerten blev stærkere og stærkere, og hendes fikse Idé med hans Utroskab stod klarere for hende end nogensinde.

Hun begyndte ynkeligt at stønne: „Aa, jeg arme Menneske, hvad skal jeg gøre, hvad skal jeg gøre?“ og stærkere blev hendes Graad som hendes Smerten, til hun fødte hans Barn i den yderste Desperation.

Da hun hørte det lille Skrig, som sagde hende, at der laa et lille levende Barn, blev hun som sindssyg, tog det lille Væsen, slog dets Hoved med Stolesædet og stod, som om hun pludselig vaagnede, med et lille Barnelig i sine Arme.

Hvad havde hun gjort? Hun havde født et Barn til Verden, jo, det vidste hun jo vilde komme og var forberedt paa det. Men hvorfor havde hun dog gjort det? Aa, Herregud, hvor var det mærkværdigt dette her. Maanen lyste ned paa det blege, lille Lig, hun sad med. Var Barnet da virkelig dødt?

„Aa nej, aa nej, hvad har jeg gjort!“

Graaden gurglede i hendes Hals, hun lagde det lille døde Barn paa Sengen, faldt paa Knæ foran det og bad grædende:

„Herre, Gud, tilgiv mig mit Synd, jeg vilde ikke have gjort det, nej, jeg vilde ikke“

Et rystende fotografisk Dokument.



Mandskabet paa den sunkne finske Skonnert „Merlocki“, som drev rundt i Østersøen paa denne Træflaade i 12 Timer, indtil de endelig blev reddet af en svensk Torpedojager.

Hendes Madmo'r, som nu skulde gaa til Ro, vilde se til Marie først og fandt hende saadan.

Marie blev arresteret. Hvem tog vel Hensyn til hendes Forsikring: „Jeg vidste ikke, hvad jeg gjorde, nej, jeg vidste det ikke!“

Den lille By stod paa den anden Ende.

„Tænk, den pæne Pige!“

Under Forhørene sagde hun ikke andet end det samme og kunde ikke svare sammenhængende paa de Spørgsmaal, der blev stillet til hende. Hun blev syg og ført fra Fængslet til Hospitalet, hvor hun længe svævede mellem Liv og Død.

En gammel Advokat, som havde fattet Interesse for den ulykkelige Pige, besøgte hende der, da hun blev bedre, vandt hendes Tillid og fik hende til at fortælle, saa godt hun kunde, om de Følelser og Tanker, hun havde haft i den sidste Tid før og selve den Aften, da Forbrydelsen blev begaaet.

Han paatog sig hendes Forsvar.

„Ja, mine Herrer, det er rigtigt, denne unge Kvinde har dræbt sit Barn, og i vor Bævidsthed er det en afskyelig Handling. Havde hun gjort det med roligt Overlæg, vilde jeg selv stemme for Lovens strengeste Straf, men Forbrydelsen har en Forhistorie.“

Saa fortalte han Retten om, hvordan den unge Pige var sunket dybere og dybere i Fortvivelse og Sorg over Kærestens Utroskab og Anger over sin Letsindighed og Skam over det Barn, som skulde komme. Hvordan saa tilsidst Smerterne blev den Draabe, der fyldte Galskabens Bæger, saa Forbrydelsen blev en Utilregneligs Handling. Han sluttede:

„Vi er alle Mænd og føler som Mænd, men der er Følelser og Stemninger hos Kvinder, som kun Kvinder kan forstaa, og at forstaa er at tilgive. Lad da os Mænd, selv om vi ikke kan tilgive, være overbærende og dømmende mildt om noget, som vi ikke helt forstaa.“

Resultatet blev, at Marie fik to Aar, som var den mindste Straf for den Forbrydelse, før der blev Nævninger.

Den Dag, Marie skulde begynde at sone sin Straf, fik hun et Brev og en Pakke, der var kommet langvejs fra til hende. Det var fra hendes Ver med Forklaring paa den lange Tavshed.

Brevet, som skulde være sendt til Marie fra Hull sammen med Ringen, havde Matrosen glemt at aflevere, og det var saa gaaet med paa den lange Rejse i Stedet for hjem

til hende, men nu fik hun saa samtidig et lille Guldur til Trøst. Marie græd.

„Hvordan kan jeg nogen Sinde møde ham igen?“

Hun var en Fange, som alle kom til at holde af. Lidt tungsindig var hun vel, men rolig, venlig og taalmodig. Tanken om, at han, som hun holdt af, ikke havde glemt hende, gik som en Understrøm gennem alle hendes Tanker, og hun begyndte igen saa smaat at nynne:

En Sømands Brud har Bølgen kær;
det stolte Hav hun fjern og nær
betragter som sin Brudseseng
og Vuggen for sin Dreng.

Ja, sin Dreng. Og saa kunde hun falde i Tanker over, hvordan hun dog kunde gøre det forfærdelige den Gang, men hun kunde næsten ikke erindre noget af det hele, og hun syntes, at der var som Tilgivelse for hende i det, at hun havde faaet det Brev, netop da hun skulde afsone sin Straf.

En Foraarsdag kom der en høj, lys Sømand ind i Restaurationen, hvor Marie havde været, og Konen saa straks, hvem det var. Der stod nu en anden unge Pige ved Disken, ellers var alt ved det gamle, og han saa til Døren, som om han ventede nogen ind ad den.

Konen gik hen og hilste paa ham og sagde ligefrem:

„De ser efter Marie, kan jeg tænke?“

„Ja, jeg vilde jo i alt Fald gerne have en Forklaring paa, at hun ikke har svaret paa mit Brev.“

Nogle Dage senere blev Marie løsladt, og udenfor ventede hendes kære Madmor og Sømanden. Marie brast i Graad, men han gik hen og tog hende ind til sig. De stod længe stille sammen, men gik saa alle tre langsomt hen til Vognen, som kørte dem hjem til Restaurationen.

Otte Dage efter var de to unge gifte, og Marie sang sin lille Sang, til hun kom til „og Vugge for sin Dreng“, saa saa hun hen til Manden, og det blev som en Sorg imellem dem.

Men en Dag, et halvt Aars Tid senere, sad Marie paa Dækket af Mandens Skib. Han kom op fra Kahytten, og hun tog ham straalende om Halsen og sang lykkeligt det hele Vers, men da hun kom til Strofen om Drengen og Vuggen, gemte hun Hovedet og sang Resten helt inde ved hans Hals.

Han sagde: „Min egen Pige, denne Gang er vi to til at tage imod ham.“

Dødsfald.

Mester Dohn, der nylig er død, rejste i sin Ungdom til Amerika, hvor han opholdt sig nogle Aar. Efter Hjemkomsten derfra sejlede han i forskellige Rederier, indtil han i

1914 blev ansat i Det Danske Kulkompagnis Skibe, hvor han gjorde Tjeneste, til han i 1928 blev pensioneret paa Grund af Sygdom. I 1917 blev S/S „Dana“ torpederet i Nordsøen, hvor mester Dohn reddede en Fyrbøder fra Døden ved at svømme med ham, til de begge blev fisket op i en Trawler. Herfor blev han belønnet af den danske Stat med Redningsmedaljen og af Maskinmestrenes Forening med et Guldur med In-



skription. I 1923 havde han atter Lejlighed til at redde et

Menneskeliv. En Dag, da S/S „Bothal“ laa i Blyth Havn, faldt en Matros i Vandet fra en Stiling og vilde utvivlsomt være druknet, da han ikke kunde svømme. Mester Dohn, der stod paa Dækket og reparerede elektriske Ledninger, sprang resolut udenbords og fik Tag i Manden, som blev bjerget. Kulkomplagniet belønnede D. med en Maanedes ekstra Gage og Carnegiefonen med 1000 Kr. I det sidste Aar under sin tiltagende Svagelighed følte Mester Dohn sig som en forpint og ensom Mand og imødesaa Døden som en Befrielse.

Et gammelt Skibs Endeligt.

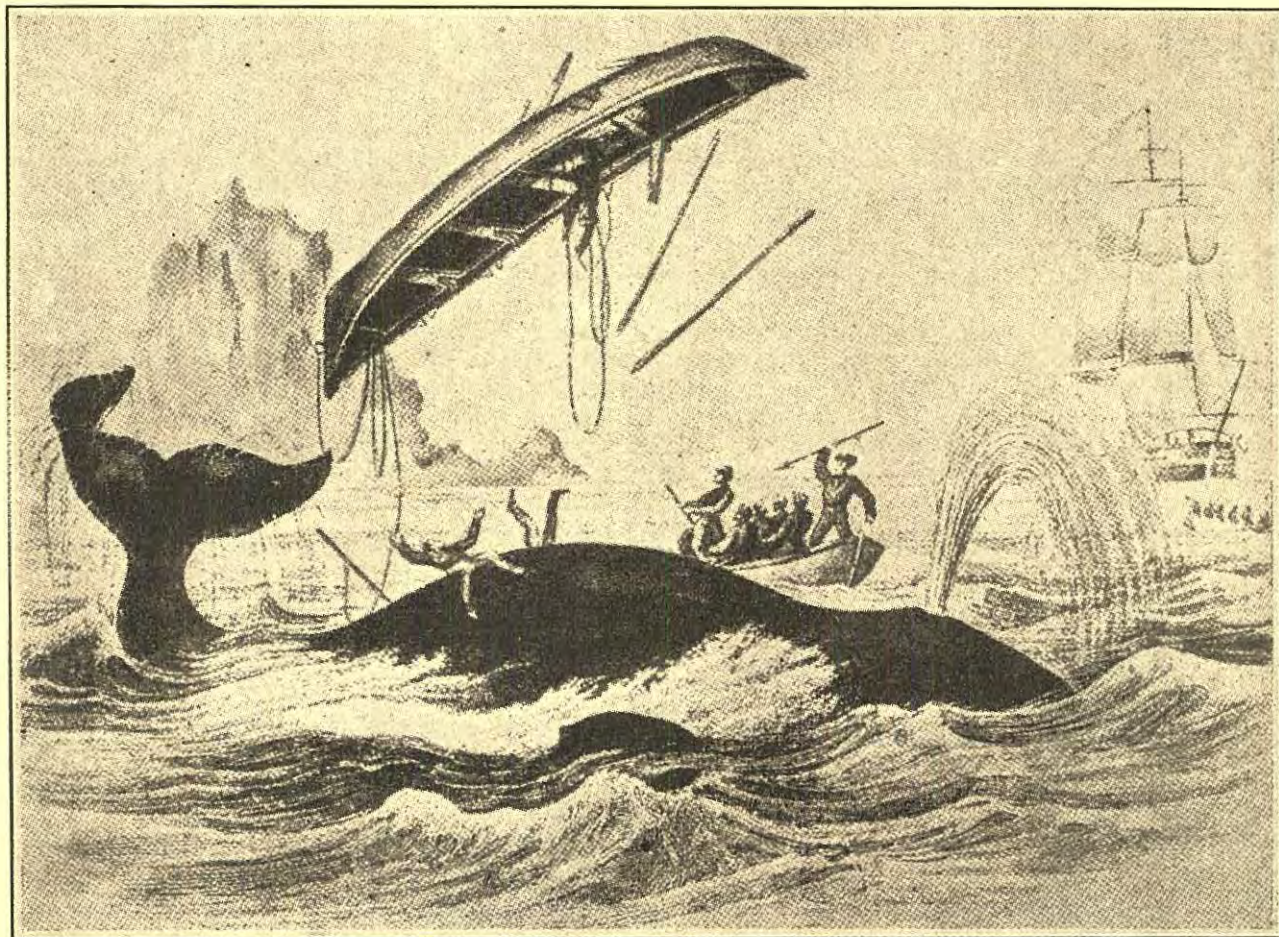
Tremastet Skonnert „Ethel N.“ blev den 31. December slæbt ud af Boston Havn og sænket i 25 Favne Vand. Skibet var afmastet, og alt værdifuldt var fjernet, medens 30 Tons Sand var taget ind. Skroget blev gennemhullet flere Steder under Vandlinien og Propper sat i Hullerne, og da Skibet skulde sænkes, blev Propperne taget ud, og Vandet strømmede ind fra et Dusin Huller. Skonnerten var bygget for 42 Aar siden.

HAVETS GIGANT

Hvormange er der endnu? — Af Henry Ette.

HVORMANGE Blaaivaler har der været paa Jorden, og hvormange er der endnu? — Fangsten paa Finmarken løb ialt op til 2000 Dyr, paa Island blev fra den største Sæson taget akkurat 1400 i de 15 bedste Aar med 7 Baade eller 200 pr. Baad, hvilket altsaa kun giver 11 pr. Baad pr. Sæson. Der har kun højst været 30 Baade ialt i Drift, højst kan der da have været taget 300 Dyr pr. Aar, eller i 15 Aar 4500 Dyr, ogsaa i de sidste Fangstaar til 1915 inden Island sluttede, med et saa at sige ikke længere bestaaende Blaaivaltræk, kun Halvdelen eller 2250 Dyr, hvilket efter Madam Kramers Regnebog fra mine Pogeskoleaar jo skulde give 6750 eller, for at runde det af, 7000 Giganter omdistillerede i 30 Aar. Sammenligner man dette, der aldrig kan opgives officielt, eftersom Selskaberne ikke alle førte Bøger over de forskellige Fangstvaler, med Finmarkens officielle og erindrer, at Island paa Grund af sin Plads rundt i Nordatlantehavet havde langt mere Hvaltræk, kan der ialt være passeret ca. 14,000—15,000 Giganter forbi i 30 Aar, og Halvdelen af dem blev taget. — Men saa var ogsaa Nordatlanten og Ishavet blottet for Giganter. — I 1910 kunde De være rejst og stimet Ugevis fra N.—S. og Ø.—V., uden at faa Kig paa et Gigantblaast. Havet var faktisk tomt. — Men vender vi os til Sydfelterne, kommer der helt op til flere Tusind paa en enkelt Fangstsæson fra Ok-

tober—Januar, lige omvendt der nordlige fra April til September—Oktober. — Og saa er der endda taget Giganter mange andre Steder, Spitsbergen, New Foundland, Japan, Stillehavet, Afrika Øst og Afrika Vest, Chile og Mexico, foruden de Tusinder, der blev taget hver Fangstsæson paa South Georgia og South Shetland. — Og i Rosshavet tog A. C. Larsen alene en Sæson halvsjette Hundrede Blaaivaler. Det kan derfor med absolut Sikkerhed siges, at de øvrige Verdenshaves Bestand af Giganter mindst har været 15 Gange saa stort, som hvad der kom ad Nordpolen til. Hele Jordens Bestand af Giganter har derfor forinden Fangsten paabegyndtes i 60-Aarene forrige Aarhundrede været 152 eller 225,000 Dyr. — Og denne Bestand er i de 60 Aar blevet formindsket med mindst 50 pCt. Men maaske er der alligevel ikke mere end 50,000 Giganter tilbage. — „Giga-ten“ holder ikke ud 10 Aar til. Selv om den da ikke er udryddet, for det kan Hvalfangerne ikke, saa er der dog saa faa tilbage, at den ikke længere kan regnes som Fangstobjekt. — Hvilken grusom og sørgelig Skæbne, der dog blev Jordens største Oliekonge til Del! At ende som Margarine paa engelske og amerikanske Sandwichs, som Lapskovs til afrikanske Negere og Menneskeædere, der ser sig nødsaget til at nyde det nædsaltede Gigantkød i Mangel af bedre, eller som Herregaardssmør paa Smørrebrød i



En Bardehval leger Himmelspræt med en Hvalbaad, som vejer sine 1200 Pund og rummer seks Mand.

Tivoli. — Saaledes ender Dagens og saaledes endte Jordens sidste Gigant og Oliekonge. Havets Rockefeller, der med Torpedojageres og til Tider Flyeres Fart fløj over Verdenshavene fra Nordpol til Sydpol og fra Sydpol til Nordpol. — Tænk om den var blevet tæmmet som Hannibals afrikanske Elefanter eller Nutidens, som de heldigvis nu bliver, saa kunde den have trukket Frederik den VIII. ud af Frihavnen. — Den havde været mere end 3 almindelige Slæbebaade med 100 H. K. hver. Men lad os vende tilbage til Nordpolsisen, for Blaa-hvalen har altid været et Isens Dyr. — Medens dens øvrige Slægtninger helst vil have Søens Temperatur over Nul, vil den, naar den fra sine lange Ækvator togter naar de nordligste og sydligste Have, forlange en Temperatur absolut 0. Den er et Iskantens Dyr. — Gaar helst langs Kanterne af Isen, og naar Søen laver Bugter ind i Ismasserne holder den gerne af at opholde sig der. — For en Menneskealder og mere tilbage kunde den optræde i Dusinvis i Bugterne i Grønlandsisen, baade Øst og Vest for Grønland og især i „Pilestrædet“. — Dog gik den aldrig ind i selve Pakken, Storisen, undtagen i Dødsangsten. — Selve Grønlandsisen overlader den de sidste Mohikanere af de endnu levende rigtig gode, gamle Grønlandshvaler. For den véd, at der er noget der hedder at blive klemt inde. Og det gælder baade Hvalfangstskibe og selve Hvalerne. — Den skal kunne række Kanten og Søen paa ½ Time under fast Is, ellers kvæles den.

Midnatssolen har imidlertid rejst sig. Den illuminerer vidunderligt og pragtfuldt Horizontens driverede Isflager. Bag Storisen i Vest Øsgrønlands gigantiske Bjergformationer, Jordens efter Tibet største Alpelandskab op til 16—18,000 Fod. Bagved dette Indlandsisens uendelige, øde, hvide Flade. — Den evige Higen, som aldrig forgaar, skriver Midnatssolens Straaler over det hele i flammende rødt. For den Mand, der engang har kset et Glimt ind i disse hemmelighedsfulde, vidunderlige Egne er for evigt tabt. — Hverken Storbyens Fornøjelser eller komfortable Hjem, hverken Tropens Varme og Herligheder eller skønne Kvinders dybe Øjne og bløde Arme er i Stand til at holde ham tilbage. — Med

forvilede Øjne styrter han tilbage igen, eller han dør hjertesyg som et Dyr i Ensomheden.

Giganterne har standset et Øjeblik paa deres Nordpolsfart. — Søen er blodig, dybt rød af Plankton. — Det er Milliarder af en ganske lille ca. ½ Tomme stor Krebs, Nordmændenes Kril, Finmarksaaften, Nordhavsaaften. — Det er dennes Milliarder, der farver Søen rød.

Medens jeg som tiaraig Dreng lærte, da jeg for min kære Moder hver Søndag Morgen mellem 7 og 8 købte Rejer til 1 Kr. pr. Liter, Pot hed det dengang for ca. 50 Aar tilbage, af Skovshovedkonerne nede ved Stranden, at Rejerne først blev røde, naar de blev kogte, saa lærte jeg deroppe, at Krillen farver Søen blodigrød uden at være kogt først. — Kogte Rejer bryder Giganten sig heller ikke om. Giganterne stiller sig halvt lodrette op og ned og aabner deres uhyre Gab, i hvilket 5—6 fuldvoksne Mennesker mageligt kunde sidde om et Bord til en lille Middag. — Og saa var der endda Plads til Tjenerne paa Siderne. De lader Underkæben falde ned og Søen strømme ind. Først naar hele Gabet er fyldt med Søj og Aate, lukker de den atter til. — Fra den forlængede, opadbuede Overmund hænger paa hver Side ned ad en tæt Række sorte Ebonitplader. — Egentlig er det ikke Ebonit, men Horn. Et Stykke inden for Munden er disse skaaret igennem i tynde Strimler, der er indfiltrede i hinanden. Og nu foretager Giganten ved Hjælp af sin Maveluft en rask Opkastningsbevægelse, som promptly afleverer alt det for meget Vand, den ved en Fejltagelse fik ind paa engang, dens uhyre Tunge hjælper til og udvælter Vandet gennem de 400—500 tæt sammensiddende Filtre. — Medens Krebsene, Milliarderne, glider ned i Maven. Disse

Krebs, Havens Plankton, dannes i forskellige Arter over hele Jorden paa begge Sider af Ækvator og føres derfra med Havstrømmene over Verdenshavene. — Her samles saa alle Havets Dyr ligesom Løver, Hyæner, Shjakaler om et Dyr, der er styrtet i Afrika, og fraadser. Giganterne er saa ivrige i at slugge de „røde Rejer“, at de overhovedet slet ikke observerer Ekvallangere, som nærmer sig.

Jagten efter Hval har alle Dage været den største og farligste Mandsport.

De fleste søførende Nationer har drevet Hvalfangst, men ingen i saa stor Stil som Norge og De Forenede Stater; og af disse to havde Amerikanerne i Sejlskibenes store Tid absolut Førerpladsen. Alene den lille Havneby New Bedford i Massachusetts besad i Midten af forrige Aarhundrede en Hvalfangerflaade paa 329 store Sejlskibe, som drev Fængst i Nord- og Sydishavet, i Atlanterhavet, Stillehavet og det indiske Ocean. Alverden raabte paa Tran til Lamperne og til Garvning, og Damerne skulde have Fiskebenet i Korsetter og Krinoliner. Spermacetolien var en efterspurgt Vare til Fremstilling af fine Toiletseber, og Parfumefabrikanterne betalte Formuer for den sjældne Ambra — denne veltigtende Substans, som kun er en sygelig Udsondring fra Kaskelottens Indvolde, men som ikke desto mindre er sin egen Vægt værd i Guld. Efterhaanden som Tranlamperne forsvandt, og Staalet fortrængte Fiskebenet, dalede Efterspørgselen, og i Forhold hertil ogsaa Hvalfangernes Antal; men nu til Dags giver Hvaljagten atter store Penge, idet Oliea — foruden til Garvning og til Sæbe- og Parfume-fabrikationen — ogsaa bruges inden for Marine-Industrier.

Jubilæum.

1. April fejrer Maskinmester Axel Chr. Petersen 25 Aars Dagen for fast Ansættelse i Sydfyenske Dampskibsselskab. I de 25 Aar har han været ansat i S/S „Mjølnær“, „Svendborgsund“, „A. L. B.“, Brockenhuus Schack“, og „Agnete“, og da der blev Færgefart mellem Svendborg og Rudkøbing, blev Petersen 1. Mester i Dampfærgen „Langeland“ og sejler stadig med denne.



Jubilæum.

Blandt de Maskinmestre i Flaaden, som i Aar kan fejre 25 Aars Jubilæum for Ansættelse i Marinen, er ogsaa Maskinmester III Jens Peter Rasmussen, som er avanceret jævnt gennem Graderne til sin nuværende Stilling og har forrettet Tjeneste i de fleste af Flaadens Skibstyper. Et særligt langt Af-snit — 11 Aar — faldt hans Tjeneste i Undervandsbaadene og herunder hele Krigsperioden.



Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

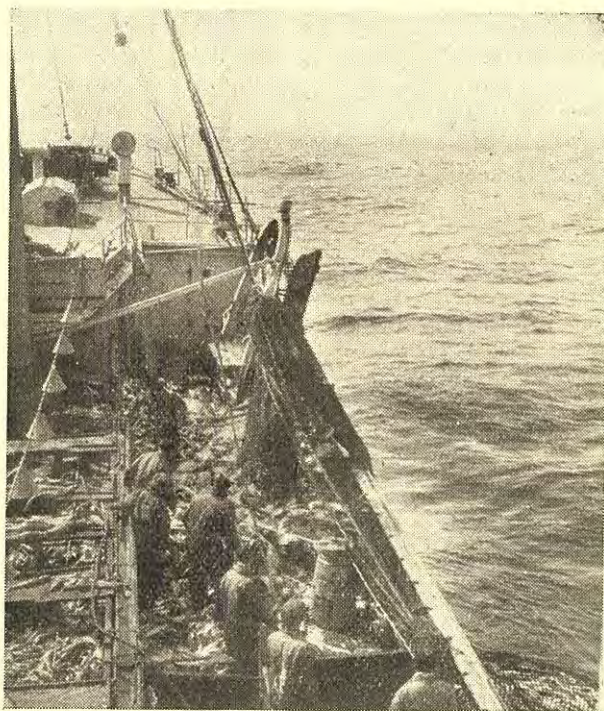
1. April 1931



Medlemmer af
Dansk Dampskibsrederiforening
pr. Januar 1931.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S	D/S Pacific
D/S af 1912	D/S Botnia
D/S Svendborg	D/S Atlanterhavet
A. P. Møller-Tankbaade	D/S Ursus
D/S af 1929	D/S Baltic
D/S Dannebrog	D/S Jutlandia
D/S Orient	D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Norden	D/S Dansefelt
D/S Progress	D/S Nordania
D/S Skagerak	D/S Als
J. Lauritzen	D/S Nautic
D/S Myren	Det Dansk-Norske D/S
D/S Torm	A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Vendila	A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
Det Dansk-Franske D/S	D/S Jyden, Esbjerg
D/S Dania	D/S Øresund
Det danske Petroleum A/S	J. Saabye & O. Lerche
D/S Hafnia	D/S af 1925, Esbjerg
Dansk-Engelsk D/S	D/S Phønix, Esbjerg
A/S Det Danske Kulkompagni	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Heimdal	D/S Activ, Korsør
De forenede Kulimportører A/S	A/S Dampskibet England
D/S Viking	A/S Dampskibet Finland
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	
Svitzers Bugserafdeling	

Dansk Fiskerierhverv i Fremdrift



Havfiskeri ombord
i Motortrawler
»Victoria«.

I „Vikingen“'s forrige Nummer bragte vi en Artikel om Fiskerierhvervets Udvikling gennem Tiderne, og det har vist sig gennem adskillige Henvendelser til os, at det er et af Tidens brændende Spørgsmaal. Den Succes, der blev Havudstillingen til Del, viser ogsaa, at Interessen blandt Befolkningen for et større Fiskeforbrug er vakt, og det gælder da for den danske Fiskeristand at kunne udnytte de moderne Hjælpe midler, som Industrien har fremstillet, og som tilsigter Forenkling og Driftsikkerhed paa Søen.

Vi tror ikke der findes en eneste dansk Fiskekutter, som ikke er forsynet med Motorer, og det er paa dette Felt, at Fordringerne tager Sigte med Hensyn til Fart, Sikkerhed og Økonomi.

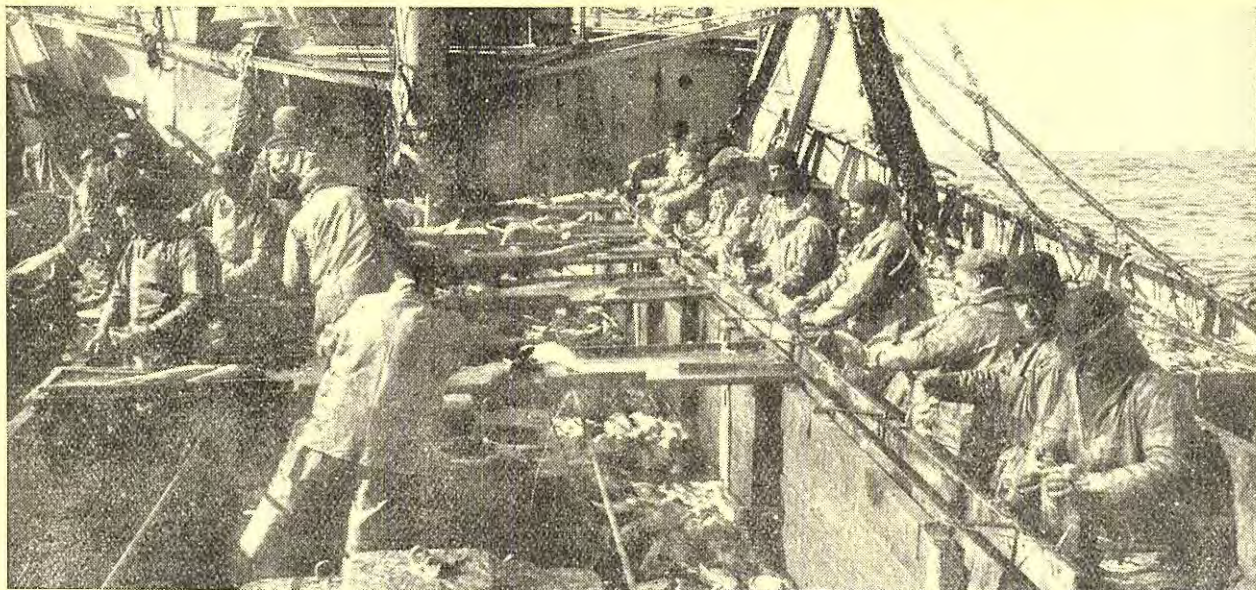
Ligeledes der færøiske Kutterflaade har i de senere Aar, vel især paa Grund af det mægtige Grønlandsfiskeri, været ude for en meget kraftig Mekanisering, og det er sikkert ikke for meget sagt, at dette Forhold er det mest markante i Udviklingen af det færøiske Fiskerierhverv.

De danske Raaliemotorer har vist sig at kunne svare til de Krav om Driftsikkerhed, som Fiskerne stiller, og Fordringerne om Farten, og dermed større Motorer, har Industrien taget op saaledes, at Raaliemotorer nu fremstilles tocylindret paa over 200 HK.

RAALIEMOTOREN

VØLUND

DANMARKS FØRENDE MÆRKE



Der arbejdes for fuld Kraft ombord i Motortrawleren »Victoria«.

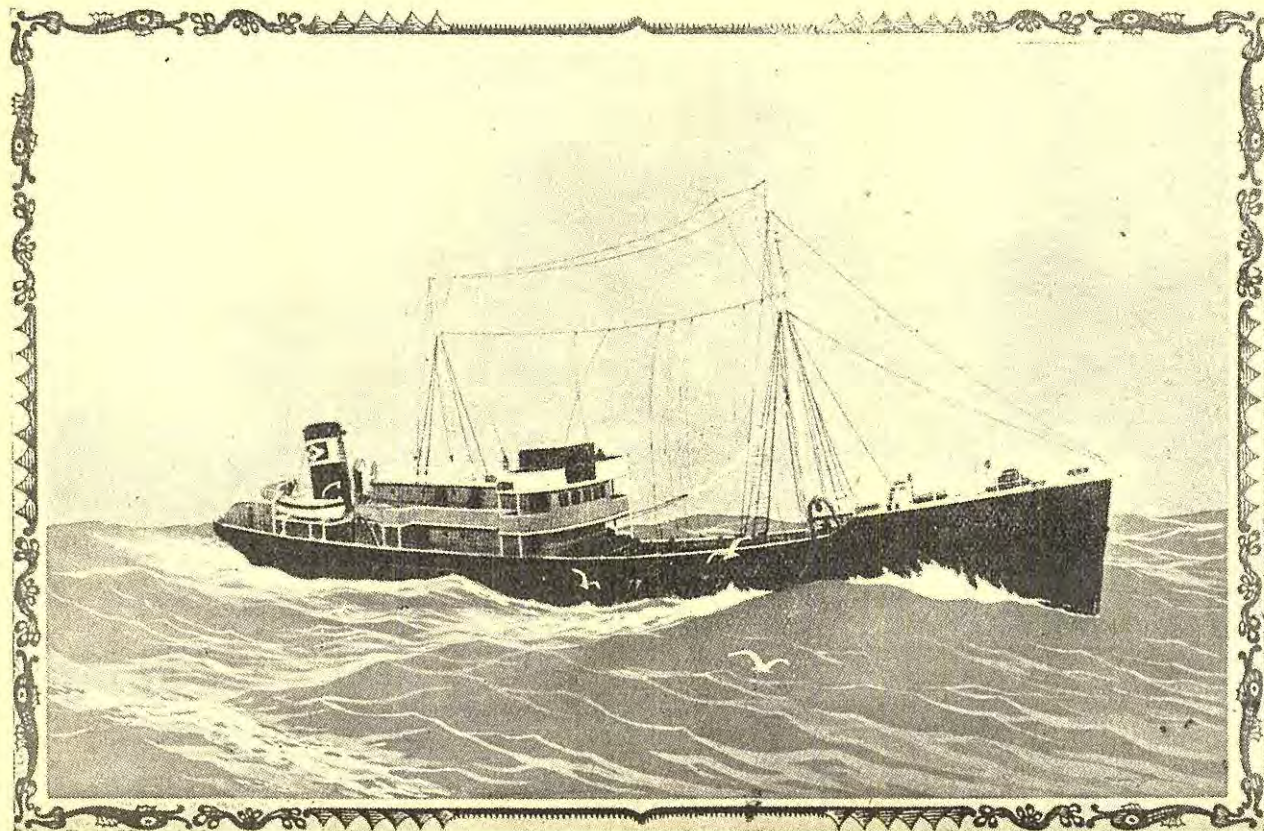
I de fortsatte Bestræbelser paa at skaffe Motorer med saa ringe Forbrug af Brændsels- og Smøroleje som muligt, mødte Dansk Kugleleje A/S S. K. F. frem i 1911 med sin Konstruktion af Propellyklejer med Kuglelejer. Disse Konstruktioner er efterhaanden blevet standardiseret og omfatter nu alle Størrelser fra 50 mm til 450 mm Akseldiameter d. v. s. for Skibe helt op til 3—4000 Tons.

De mest karakteristiske Egenskaber ved disse Lejer er den ringe Friktionsmodstand, den store Driftsikkerhed og Udelukkelsen af Varmløbning. Smøringen er uhyre simpel, og den Mængde Olie, der findes i Lejehuset, er tilstrækkelig for lang

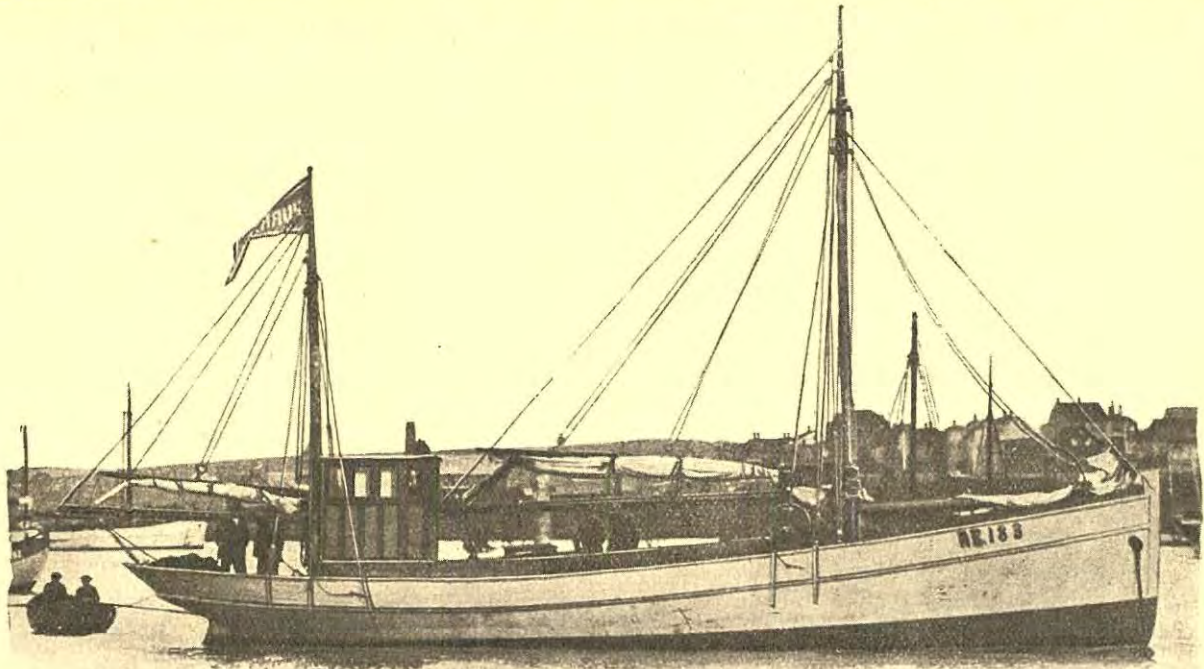
Tids Drift, og det er i Almindelighed unødvendigt at forny Olier før det almindelige Maskineftersyn.

I 1921 bragte S. K. F. de sfæriske Rullelejer paa Markedet. Disse viste sig meget hurtigt at være særlig velegnet som Hovedlejer i Motorer for Fiskefartøjer, og bl. a. A/S Tuxham Maskinfabrikker gik hurtigt over til udelukkende at anvende disse Lejer i deres Motorer.

Nogle Tal, der viser Besparelsen i Olieforbruget, foreligger os bekendt ikke, men Tuxham skriver selv til S. K. F., at dette og Forøgelsen af Driftsikkerheden tilfulde er opnaaet, og at alle Lejerne har arbejdet tilfredsstillende i enhver Henseende.



Fransk Motortrawler »Victoria«, bygget 1928 hos Burmeister & Wain.



Dansk Kutter for Havfiskeri. Raaolietmotoren er forsynet med SKF sfæriske Rullelejer.

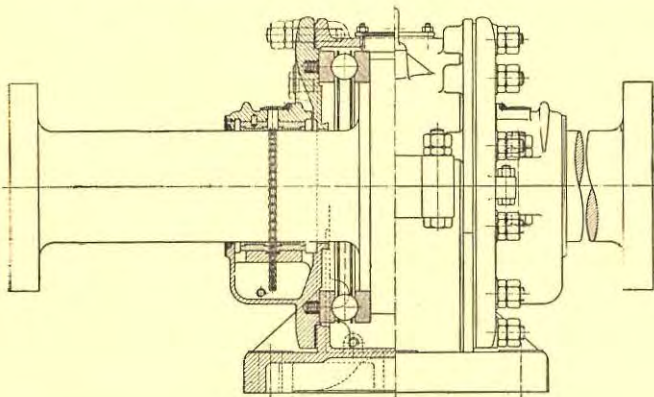
I denne Forbindelse kan vi nævne, at Tuxham har ikke mindre end mellem 50 og 60 Motorer i Drift i færøiske Kuttere, og i den sidste Tid har adskillige af de Skonnerter, der er blevet ombygget til Fiskeri, faaet installeret „Tuxham-Motorer“, ligesom disse Maskiner er installeret i de tre til „Isvirki“ i Tveraa leverede Kuttere.

Inden for danske Fiskerikredse har man i den sidste Tid viet Spørgsmaalet om et lavt Omdrejningstal betydelig Interesse, idet man herigennem blev i Stand til at anvende større Skruer, hvorved opnaaedes bedre Fart i daarligt Veir. Disse Ønsker er bl. a. imødekommet gennem Konstruktion af en enkeltcylindret „Tuxham“-Motor paa ikke mindre end 105 HK., og man har sikkert Lov at paastaa, at hermed er Grænsen naaet for enkeltcylindrede Motorer i vore dog temmeligt smaa Fartøjer.

Medens den største Fiskerimotor fra Tuxham hidtil har

været paa 144 HK., vil Mærkegælene i den nærmeste Fremtid blive rykket endnu et Stykke videre frem, idet man fra en stor Købmand i Klaksvig har faaet Ordre paa en 170 HK Motor til en Fiskeskonnert, der er under Bygning i Frankrig.

Den udprægede Interesse for Optagelse af nationale Fiskerier, der i den seneste Tid er kommet til Orde i flere af de nye Østersø-Randstater, vil muligvis ogsaa kunne blive af Interesse for danske Kuttersærfter og Maskinfabrikker, saaledes kan det anføres, at en Forsøgs-kutter leveret til den litauiske Stat blev bygget i Hæbæk og fik en „Tuxham“-Motor installeret, et Resultat, der maa hilses med Tilfredshed og som et Bevis paa, at dansk Arbejde i Kraft af sin Kvalitet evner at hævde sig i den hærde Konkurrence med Ulandets Overproduktion, der ofte kastes ud paa Markedet paa Vilkaar, som normalt arbejdende danske Firmaer har svært ved at anerkende.



SKF Propøilertrykleje.

Skruestrykket optages af to enkeltvirkende Aksialkuglelejer, af hvilke det ene er beregnet for Gang fremad, det andet for Baggang.

Lejerne er monteret saaledes, at den ene Ring er sat fast paa en Flange paa Akslen, medens den anden Ring støtter mod Lejehusets Dæksel.

Mellem Dæksel og Lejering er der anbragt Skrueffjedre, hvis Opgave det er at forhindre Slør i det Leje, der ikke er belastet. Trykakslen understøttes af to kraftige Bæreløjer med Lejeskaale af Fosforbrønce, foret med Hvidmetal. Lejerne kan justeres og adskilles, uden at man behøver at adskille Aksiallejerne.

Mange Hvaler i Sydhavet.

Førerne af Hvalfangerskibene siger, de har aldrig tidligere set saa mange Hvaler som i denne Sæson. En Del Tankskibe, der gaar sydpaa for at møde Hvalkogerierne paa bestemte Ste-

der, har paa Tilbagereisen til Europa anløbet Cape Town, og disse Skibe har nu i alt taget 150,000 barrels Olie, og en god Del af Lasten er solgt paa Forhaand til 25 Lstr. pr. Ton; imidlertid er Prisen paa Hvalolie nu faldet til 18 Lstr. pr. Ton.



Advarsel til dem, der befarer Leningrad.

Hold Dem nedenstaaende efterretteligt, hvis De vil undgaa at komme i Konflikt med Myndighederne:

Driv ingen Handel med nogen som helst, hverken ombord eller i Land; sælg intet gammelt Tøj til Arbejderne, foræi heller ikke noget Tøj bort, da ogsaa dette er strafbart; køb ingen Varer i Land og bring intet ombord uden gennem Toldvæsenet, da den russiske Lov saa er overtraadt, og Bøder herfor idømmes. Køb ingen russiske Penge i Udlandet og bring ind i Rusland, da dette er en af de største Forseelser, man kan gøre sig skyldig i, og straffes meget haardt. Bøderne, der idømmes for ovennævnte Forseelser er rent ud i det blaa og i Stand til at ruinere en Mand, blot en enkelt af dem er overtraadt, uden at Vedkommende er sig bevidst at have gjort noget forkert. Forfatteren kan tale med derom. Salg af Silke, Læbestift og Puder gives der Bøder for, som ingen Søfarende er i Stand til at udrede; men da dette kommer ind under Begrebet Smugleri, er det en anden Sag, idet enhver ved, at han da er paa ulovlig Grund.

Efter „Maskinmesteren“.

Stor Havne- og Skibsfartsudstilling i Kiel.

Fra den 16. til 31. Maj afholdes i den 8000 Kvadratmeter store Nord-Ostsee Halle i Kiel en nordisk Havne- og Skibsfartstudstilling, hvori 20 Lande deltager samt Folkeforbundet og det internationale Handelskammer i Paris. Der er allerede nu anmeldt stor Deltagelse fra Danmark med Havnedirektoratet i Spidsen.

Der stilles i Udsigt en Række interessante Foredrag af Lederne indenfor nogle udenlandske Havneforvaltninger og Industrier, og da man ikke maa undervurdere Udstillingens store Betydning, vilde en dansk Indsats formentlig være paa sin Plads her. Tre svenske Foredrag er allerede paa et tidligere Stadium anmeldt.

Det nærmere udførlige Program skal vi bringe i næste Nummer af „Vikings“.

Nyt Motorskib til Ø. K.

Nakskov Skibsværft har søsat et nyt Motorskib til Ø. K. Det er Værftets Nybygning Nr. 43, og Skibet fik Navnet „Muinam“. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde 346,6', Bredde paa Spant 48,9' og Dybde til Awningdækket 29'. Lastevnen er ca. 3000 Tons d. w.

Skibet bygges til Lloyds Fjærste Klasse som aaben Shelterdækker med Bak og Bro samt med Huse midtskibs og agter. Det faar 3 Master, 11 Ladebomme og 10 elektriske Spil. Den elektriske Styremaskine og det elektriske Ankerspil leveres af Thomas B. Thrige, Odensø. „Muinam“ er bestemt for Kompagniets Rute mellem Bangkok og Hongkong, og det vil blive indrettet med Plads for 12 Passagerer paa 1. Klasse, 22 paa 2. Klasse og 1200 paa 3. Klasse. Maskineriet bestaar af 2 Stk. 4 Takts Dieselmotorer paa tilsammen 3000 I. H. K., der vil give Baaden en Fart af 13 Knob i lastet Tilstand.

Bør Rederen ofre Lastrummenes

KUN faa Fragtskibe har Lastrummene indrettede for Føring af en bestemt Slags Last som f. Eks. Tank- eller Køleskibe. Almindelige Trampbaade, som maa tage den Last, der er at faa i Markedet, har som Regel udover Garneringen, Lænseledning og Luftrør intet andet Middel, der kan hjælpe til at bringe Ladningen uskadt i Havn. Kun god, gammel Sømands Skik og Brug kan gøre noget yderligere hertil; men selv om en rigtig sømandsmæssig Stuvning aldrig nogensinde vil tabe sin store Betydning, saa kan der dog ogsaa fra Skibskonstruktionens Side gøres mere, end der som Regel nu bliver gjort.

Beskadigelser paa Ladningen kan med Hensyn til Erstatningspligten deles i to Slags, som bæres af enten Forsikringen eller af Rederen.

Forsikringen dækker som Regel kun Skader, der opstaar ved Grundstødning, Stranding, Kollision, Undergang, Ild og Eksplosion, eventuelt Isgang, medens Rederen maa tage Tabet, der kan opstaa ved daarlig Stuvning, Overførelse af ilde Lugt, Lækager i Skroget med alle Indretninger, Skibssved og Selvpvarmning, der eventuelt kan føre til Ildebrand eller Eksplosion.

De Skader, som man ved en hensigtsmæssig Konstruktion kan raade Bod paa, er Lækager samt Sved og Selvpvarmning.

Lækager opstaar som Regel ved de mange Aabninger, der findes i Vejrdækket, som f. Eks. Ladeluger, Pejlrør og Luftrør som ikke er helt i Orden, eller som beskadiges i haardt Vejr. Desuden kan Lækager opstaa fra Vaske- og Baderum, utætte Ledninger eller Spygatsrør.

For at konstatere, om der er Vand i Lasten, maa man pejle, og den Risiko maa Forsikringen bære. Derimod bærer Rederen Ansvar for Lænsningen af Lasten og her er et Punkt, hvor der kan sættes ind for at gøre denne mere effektiv.

Lænseledningerne bør være saaledes indrettede, at de ikke forstoppes af Støv eller faste Dele fra Lasten, og saaledes at de kan suge i hvilken som helst Stilling, Skibet maatte have paa Vardet.

En tæt Garnering over Rendestenene hindrer ganske vist, at Lænseledningen forstoppes, men den hindrer ogsaa Lastvandet i at naa Lænseledningen. Garneringen bør derfor forsynes med tilstrækkelige Aabninger for Vandets Tilløb til Lænseledningen, udformede saaledes, at faste Dele holdes tilbage. Ved meget findelt Last kan det blive nødvendigt at dække Aabningerne med Maatter, der tillader Vandet at passere, men tilbageholder Støvet. Ved dernæst at indrette Sugning i alle fire Hjørner af Lasten sikrer man sig, at i det mindste en Sugeledning altid kan tage Vand, enten Skibet saa har Styrlastighed eller Slagside den ene eller den anden Vej eller endog baade Styrlastighed og Slagside.

Vanskade hidrørende fra Sved dækket næsten aldrig af Forsikringen. Det eneste Middel herimod er en grundig Ventilation af Lasterne, og hertil slaar de nu brugelige Anordninger langt fra til. De lider ogsaa ved den store Ulempe, at der stadig maa passes paa at dreje Hætterne, hvis Vindretning

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-ADR.: DANSKFRANSK

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX
LÆXGADE 8

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

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

noget mere paa Udstyrelse?



Der lastes! Fot. „The Compass“.

gen skifter. I haardt Vejr har Kaptajnen saa Valget mellem at faa Ladningen beskadiget af Søvand, hvis han lader Hæfterne blive paa, eller faa den beskadiget af Sved, hvis man skalker Luftrørene. Det eneste rationelle er her at indrette Ventilationskanaler, saa man med elektriske Ventilatorer kan udsuge den daarlige, fugtige Luft. Lufttilførsel kan foregaa gennem Masterne eller gennem særlige Ledninger. En saadan Ventilation vil ogsaa forhindre en eventuel Selvpvarmning af Ladningen.

Den Reder, der maaske Gang paa Gang har haft Erstatningssager af ovennævnte Grunde bør ved sin næste Nybygning alvorligt undersøge, om det ikke var en fordelagtig Kapitalanbringelse at ofre noget mere end hidtil paa Lastrummenes Udstyrelse.

Det mørke Skibsfarts-Aar.

Aarsberetningen fra „Chamber of Shipping of the United Kingdom“ taler om et Aar „full of gloom“, og Faldet i Frægterne, der begyndte i Efteraaret 1929, blev skarpt belyst. I

Fra Værft, Rederi og Havn.

Med dette Nummer af „Vikingen“ har vi realiseret en længe næret Plan, som her præsenteres for vore mange Tusinde Læsere. Alle de Artikler af søfartsteknisk Indhold, der tidligere fandtes spredt mellem det øvrige Læsestof, vil for Fremtiden være samlet i et særligt Tillæg „Fra Værft, Rederi og Havn“.

Vi har udvidet vore Forbindelser i forskellige Centre paa Kloden og kan herigennem holde vore Læsere underrettet om de seneste Tildragelser og fremskaffe paalidelig Underretning om Teknikens Fremgang baade herhjemme og i Udlandet.

Og saa, kære Læser, har De et Spørgsmaal eller et Forslag at gøre os, som passer indenfor „Vikingen“s Rammer, da skriv til os, og vi kan maaske være Dem behjælpelig. „Vikingen“s Adresse er: Gl. Mønt 39, København K. *Red.*

En Læser spørger os om Ordet „Fastgalease“! Vore Efterforskninger, og med Skibsførernes Nestor i Spidsen, har endnu ikke ført til et Resultat. Kan mon en af vore Læsere fortælle os, hvor, hvornaar og i hvilke gamle Skibslistes dette Ord er anvendt?

hele Aaret var Trampfragterne under Gennemsnittet fra før Krigen, paa sit laveste endog 27 pCt. under 1915 og højst 10 pCt. under. Faldet i Tidsbefragtningsraten var endog større og var i December 50 pCt. under Niveauet fra før Krigen. Følgelig maatte Oplægningen tage til, Aaret endte med 2¼ Mill. Br. Tons oplagt britisk Tonnage, og der er nu over 8 Mill. Br. Tons uvirksom Tonnage i hele Verden. Selv Tankskibene har følt Virkningen af Depressionen, og 140 af disse Skibe ligger stille. Det er illustrerende, at et britisk Linierederi i Fjor befordrede 1 Mill. Tons Gods og 50,000 Passagerer *minare* end i Aaret før, og over Halvdelen af Skibenes Lastrumskapacitet var ikke udnyttet. Det ubenyttede Rum koster Penge og skader baade Befragter og Reder. Det er klart, at Verdens hele Tonnage langt overgaar Behovet. Tonnagen steg i Aarets Løb med 1½ Mill. Tons og er nu paa 69½ Mill. Br. Tons, hvilket er 20½ Mill. Tons eller 40 pCt. mere end før Krigen. Der siges her at den britiske Skibsfart ikke i nævneværdig Grad har bidraget til de nuværende Forhold, den britiske Tonnage har været nogenlunde stationær siden 1914, og dens Andel i Verdenstonnagen er faldet fra 58 pCt. i Aaret 1894 til 42 pCt. 1914 og til 30 pCt. i Fjor. Andre Landes Flaader er derimod taget til, særlig Frankrigs, Grækenlands, Hollands, Italiens, Japans og Norges Flaader, der nu er 2—3 Gange saa store som før Krigen — for ikke at tale om De Forenede Staters Flaade. Det meste af denne Tilvækst er skabt ved kunstige Midler og i Foragt for økonomiske Faktorer.

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
» 53030 (udenfor Kontortid)
» 53010 (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



Fremtidens Motorskibstype?

Ovenstaaende Modelkonstruktion skal efter Opfinderens Anskuelser byde mange Fordele Selv i den værste Orkan glider den roligt hen over de største Søer, da dens Skrue ligger tre Gange dybere end almindelige Skibes. Jo hurtigere Skibet sejler, des mere løfter det Kølen ud af Vandet, saaledes at Gnidningsmodstanden bliver nær mindst mulige. Konstruktøren mener, at man med hans Skibe kan gøre Turen Europa—Amerika paa to Dage. — Time will show.

Skibs-Diesel-Motorer paa over 200,000 I. H. K.

Der foreligger nu Opgørelse over Burmeister & Wains Produktion af Skibs-Diesel-Motorer i 1930. Det fremgaar heraf, at B. & W. har fremstillet Hovedmotorer samt Hjælpemotorer til 40 Skibe, og at Værftet tilige har bygget de femten af disse Motorskibe. De øvrige Dieselmotoranlæg er dels bestemt til Nybygninger, som er udført ved udenlandske Værfter, deriblandt adskillige japanske, dels til Skibe, byggede paa Værfter herhjemme; bl. a. er der afleveret Dieselmotorer til to Nybygninger paa Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri, medens Frederikshavns Værft og Flydedok har modtaget Motormaskineri til et Skib, Nakskov Skibsværft til to og Odense Staaalskibsværft til seks.

Man faar et Indblik i disse Dieselmotoranlægs Dimensioner ved at erfare, at Hovedmotorerne til de 40 Skibe tilsammen er paa ca. 187,000 I. H. K. og Hjælpemotorerne paa 26,175 I. H. K. eller tilsammen noget over 200,000 I. H. K.

Da „Stauning“ løb af Stabelen.

Paa King Andersens Værft i Svendborg løb nylig et stort moderne og hurtigsejlende Fisketransportskib, der skal gaa i Fart mellem Færøerne og England, af Stabelen. Det foregik under stor Højtidelighed i Overværelse af et Par Tusinde Mennesker og med flagsmykkede Skibe i Havnen.

Blandt de særlig indbudte Gæster saas Statsminister Stauning, Folketingsmændene Halvdan Henriksen, Hans Nielsen og P. Andersen samt Landstingsmand Albert Jensen.

Fru Halvdan Henriksen døbte Skibet med Statsministerens Navn, idet hun udtalte:

— Jeg døber dig med Navnet „Th. Stauning“, Held og Hæder følge dig paa din Vej.

Ved den efterfølgende Frokost i Borgerforeningen talte Statsministeren.

„Th. Stauning“, der færdigmonteret vil koste henved 400,000 Kr. bygges til Aktieselskabet Isvirki i Klaksvig.

Dette store Transportskib er af ganske ny Art, idet det er beregnet til at føre frossen Fisk fra Indsamlingsstederne paa Færøerne til Markederne i det fjerne Udland. I Lastrummet, der er 20,000 Kubikfod stort, er der Plads til 340 Tons Fisk, som skal opbevares i en Temperatur af \pm 12 Grader. Skibet maaler 140 Fod i Længden, er 28 Fod bredt og 14,6 Fod dybt. Der vil blive installeret en 400 Hestes Motor fra Frischs Fabriker i Aarhus og elektrisk Anlæg fra Thrige i Odense.

Danmark holder Stillingen.

Danmark holder Stillingen som et af Verdens største Skibsbygningslande. I Løbet af Aaret 1930 blev søsat Verden over 1,054 Skibe repræsenterende 2,889,472 Bruttotons. Af disse blev de 1,478,563 Tons eller 51.2 Procent søsat i Storbritannien. Derefter kommer De Forenede Stater med 246,687 Tons, Tyskland med 245,557 Tons og Holland 153,072 Tons. Japan søsatte 151,272, Danmark 137,230 og Sverige 131,781 Tons.

Der er altsaa bygge flere Skibe i 1930 end Aaret forud, selv om Forskellen ikke er overvældende, nemlig: 96,000 Tons.

Af de britiske Værfters Bygninger var de 650,575 Tons (eller 40 pCt.) for fremmed Regning. Tyskerne byggede 124,178 Tons for fremmede, Svenskerne 90,783 Tons og de danske Værfter 73,130 Tons, altsaa for Sveriges og Danmarks Vedkommende betydeligt over Halvdelen af den byggede Tonnage.

Verdenstonnagen (fraregnet Sejlskibe og Træskibe) andrager i Øjeblikket 64,531,000 Tons. Før Krigen var den 42,514,000. Og der er ikke blevet ret meget mere at sejle med.

Ifølge Danmarks Skibsliste for 1931 bestaar vor Handelsflaade af 607 Dampskibe paa 738.018 B. R. T., 1294 Motorskibe paa 433.168 B. R. T. og 177 Sejlskibe paa 25.569 B. R. T., ialt: 2078 Skibe. Det er en Forøgelse paa 66.394 B. R. T., nemlig 6 Dampskibe (1974 B. R. T.) og 116 Motorskibe (72.352 B. R. T.). Sejlskibene er gaaet 64 tilbage med 7932 B. R. T.

Flot Resultat!

A. P. Møllers Hvalkogereri melder 78,100 Fade pr. 7. Marts. Kun faa norske Hvalfangerselskaber kan opvise større Resultat.



Hovedoplæg for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

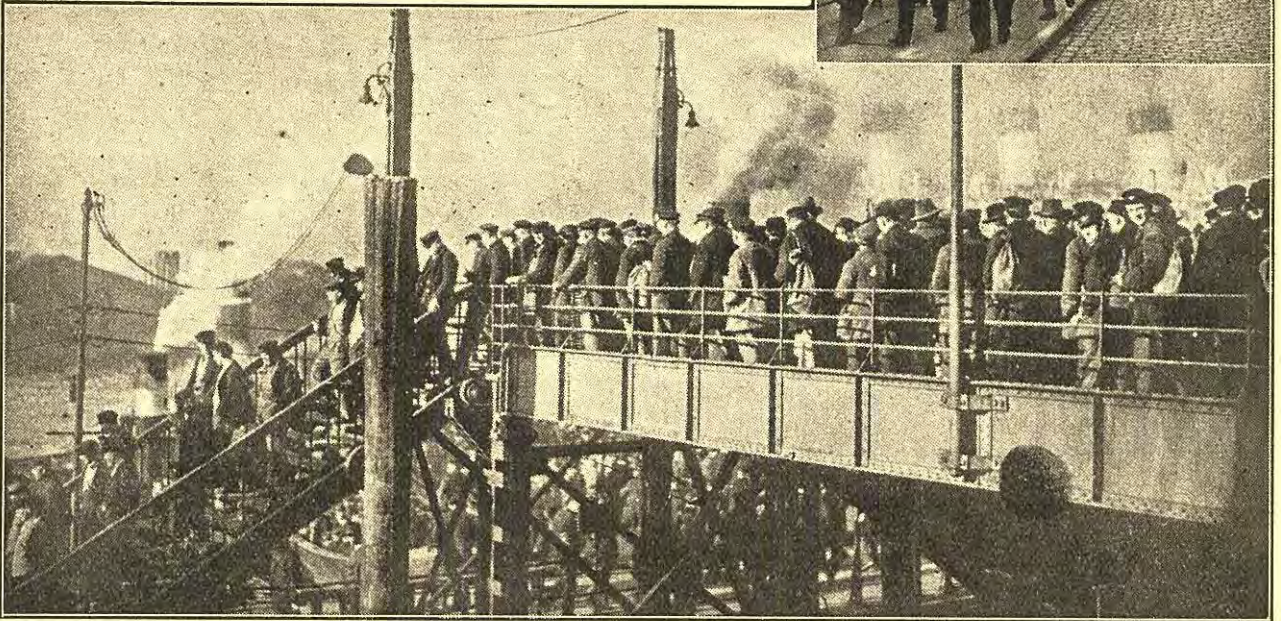
Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Vor værste Konkurrent

Et Billede af Livet i Hamburgs Havn Kl. 5 Morgen



Allerede meget tidligt hver Morgen bliver der levende i Hamburgs Havn. Fra Kl. 5 Morgen og næsten uafbrudt til Kl. 7 strømmer Batailloner af Værftsarbejdere over Broerne, hvortil de med smaa Dampskibe bliver transporteret til Værfterne.

I 1929 var der i Hamburg Havn til 1. August indgaaet ialt 10,012 Skibe med en samlet Tonnage paa 12,505,232 Tons, i 1930 har de tilsvarende Tal været 11,567 Skibe og 12,987.314 Tons. Der kan saaledes noteres en Fremgang paa 1,555 Skibe og smaat en halv Million Tons.

Allerede for nogen Tid har de samlede Shipping-Interesser overvejet Spørgsmaalet om Lavvands-Dybdens Indflydelse for Besejlingen under den mægtige Vækst, som Hamburg er i færd for. En Plan er udarbejdet og overrakt Rigs-Transportministeriet.

Hamburgs Kommunalbestyrelse har fornylig vedtaget en Udgift paa ca. 7½ Mill. Mark til Forbedring af de Kajanlæg, der er udlejet fra Fristaten Hamburg til Hamburg—Amerikalinien og „Deutsche Levante Linie“. Det er foreslaaet at anvende 1,75 Mill. Mark paa indværende Aars Budget, medens Restbeløbet skal udredes i Løbet af de næste 4 Aar.

Foruden disse meget betydelige Beløb er der bevilget 650,000 Mark til Bygningen af en ny Fiske-Auktionshal i Cuxhafen.

Drogden tiltrækker stor Tonnage.

Det uddybede Løb i Drogden, der officielt blev aabnet den 12. August 1930, synes at have medført en stigende Trafik af større Tonnage gennem Løbet. De danske Lodsere tager Skibe med et Dybtgaaende af 25 Fod gennem Drogden, medens de svenske Lodsere ikke kan føre Skibe med større Dybtgaaende end 22,8 Fod gennem Flinterenden. Man har forespurgt Løsdirektør C. L. Nielsen, om Uddybningen havde bragt større Trafik, og om man kunde vente, at Sundet fremtidig vil blive benyttet af den store Tonnage i Stedet for Store Bælt. Løsdirektøren udtaler imidlertid, at Statistikken over Lødsningen ikke gav Holdepunkter til Bedømmelse af Spørgsmaalet. Lødsformand Schmidt i Dragør, til hvem de samme Spørgsmaal rettedes, udtalte, at der utvivlsomt gik flere store Skibe gennem Drogden nu end tidligere, hovedsagelig Skibe, som havde lastet Træmasse i Østersøhavnene og gennem Drogden og nord om Skagen og Skotland gik til Amerika. Dette kræftes ogsaa fra Lodsstationen i Helsingør, som udtaler, at Trafikken med store Skibe gennem Drogden er steget en Del siden Drogdens Uddybning. Dog foreligger der endnu ingen Statistik derover. Mange af de store Skibe, som tidligere

fra København var nødsagede til at gaa nord om Sjælland og ned gennem Store Bælt for at gaa gennem Kiel-Kanalen, kan nu gaa syd paa gennem Drogden og sparer selvfølgelig derved baade Tid og Penge.

Som et typisk Eksempel kan nævnes, at det amerikanske Dampskibsselskab Moore & MacCormack, hvis store dybtgaaende Skibe anløber København, altid gaar gennem Drogden, naar dette overhovedet er muligt, og Selskabet har i den Anledning sluttet Kontrakt med Dragør Lodsstation.

Københavns Havn uddybes.

Københavns Havn fik ikke den mægtige Opgave som Stabelplads for Østersøen, man drømte om umiddelbart efter Krigen, men Trafikken er stadig i stærk og rolig Udvikling. Et Bevis herpaa er de Uddybningsarbejder, som for Tiden foretages i det nye Ti-Meter-Fassin. De var planlagt allerede for godt en halv Snes Aar siden, men skønt Bevillingen var givet, undlod man dog den Gang at fuldføre hele Arbejdet, men nøjedes med at uddybe der ene Side af Bassinet. Nu er der Trang til mere Plads for de store Liners, og nu har man begyndt igen, hvor man slap, og uddyber hele Bassinet.



Et sørgeligt Tegn.

At vore Smaaskibsrederier har Vanskeligheder at kæmpe med, viser tilfulde dette Billede. Det er det store norske Motorskib „Tosca“, der efter at være løbet paa Qvartus Grunden og selv kommet flot „gik ind i Frihavnen og omladete Halvdelen af Ladningen, der var paa 8000 Tons Foderkager, i 35 hollandske og tyske Skuder. Ikke en eneste dansk Kutter fik noget af Kagen, der skulde videre til Andelselskaberne ude i Provinsen.

Men at ogsaa udenlandske Redere har Vanskeligheder at bekæmpe, hørte man paa Baltic and International Maritim Conferences Møde i København forleden.

Et af de vigtigste Punkter var Russernes Tidsbefragtninger paa ganske uantagelige Betingelser.

Det russiske Spørgsmaal tvinges mere og mere i Forgrunden.

STATS-SKOLESKIBET

FOLKETINGETS Udvalg, der har beskæftiget sig med Lovforslaget om et Stats-Skoleskib, har nu afgivet Betænkning. Det fremgaar af denne, at man har stillet en Række Spørgsmaal til Dansk Sejlskibsrederiforening og Rederiet J. Lauritzen vedrørende Uddannelse af vordende Navigatører paa de forhaandenværende Sejlskibe, ligesom Udvalget fra Dansk Dampskibsrederiforening har tilstillet Udvalget en Skrivelse om, at Foreningen kan tiltræde Lovforslaget og gerne ønsker det ophøjet til Lov i indeværende Samling.

Flertallet (Socialdemokrater og Radikale) indstiller Lovforslaget til Vedtagelse og fraraader Mindretallets Ændringsforslag, som Ministeriet af saglige Grunde ikke kan tiltræde, og som Dampskibsrederiforeningen, hvis Medlemmer maa udrede en væsentlig Del af de med Elevuddannelsen forbundne Omkostninger, heller ikke kan slutte sig til.

Mindretallet (Konservative og Venstre) har under Udvalgsarbejdet fra forskellig Side saavel fra Dampskibs- som Sejlskibsrederikredse faaet Forstaaelse af, at Opfattelsen af unge Sømands Uddannelse i Sejlskibene er delt i 2 Retninger, saaledes at den ene holder paa, at Uddannelsen foregaar bedst i et stort Sejlskib, mens den anden Side holder paa, at Uddannelsen sker bedst i mindre Sejlskibe, og at

denne sidste Opfattelse stærkt støttes af de Resultater, som allerede er indhentet fra det af Dampskibsrederie J. Lauritzen, Esbjerg, drevne Skoleskib.

Mindretallet hævder derfor, at Sagen bør være Genstand for Prøve, før man gaar ind for det kostbare Projekt, som Statsskoleskibet maa siges at være, idet de unge Sømands bedst mulige Uddannelse maa være Hovedformalet.

Mindretallet stiller derfor som Ændringsforslag: Forslag til Lov om unge Sømands praktiske Sejlskibsuddannelse, hvori det bl. a. hedder:

„Ministeriet for Søfart og Fiskeri bemyndiges til at timechartré og til denne Lovs Formaal a lade omdanne 2 à 3 Sejlskibe med Hjælpemotor af passende Tonnage til forsøgsvis i 2 Aar at benyttes til i videst muligt Omfang at skaffe unge Sømand Adgang til Erhvervelse af saadan praktisk Sejlskibsuddannelse, som er ønskelig for Styrmand og Skibsførere i Handelsflaaden, eller som til enhver Tid kræves for at blive indstillet til de i Lov om Navigationsundervisningen omhandlede Eksaminer for vordende Styrmand og Skibsførere“.

Ændringsforslaget giver nærmere Regler for Ledelsen, Antagelse af Reder, Skibsførere etc. — Vi faar nu se, hvilket af Forslagene, der gennemføres.

Den nye Statsisbryder „Store Bjørn“.

Ved Redaktionens Slutning af dette Nummer af „Vikingen“ gik den nye Statsisbryder „Store Bjørn“ ud fra Aalborg Skibsværft paa Prøvetogt i de danske Farvande. Dette betyder en meget værdifuld Forøgelse af Statens Isbrydningsmateriel, og vi skal derfor i vort næste Nummer bringe en nærmere Beskrivelse af Statsisbryderen.



Rubbed

Ombord og i Land Søulakens Trøst i 80 Aar

20C Gr. Kr. 7,50

40 Gram Kr. 1,50

Faas ogsaa ufortoldet

DILL'S BEST

Ren Burley

Fri for Virginia



Sliced

Eneimport: LAURITS STERLING - Telf. Centr. 724

Drejøjfiskeren fortæller

Af Thorvald Hansen.



Thorvald Hansen.

Nylig gav dansk Radio-foni en Aften med Sømands-viser og Skipperhistorier af Thorvald Hansen fra Skaarup paa Fyn. Han er en Skippersøn og har selv faret til Søns i sin Ungdom. Han forlod den Vej paa Grund af Sygdom og skal til Sommer tage Lærer-eksamen paa Skaarup Seminarium. Thorvald Hansen har velvilligst overlaet „Vikingen“ disse Historier.

JA, je' ve' edde, om je' novn Sinde har forta't jer den Gang, je' nær ha'e skaat den „gamle“. Se, vi la jeme ved Dreje aa ha' faae en Ladning Blaukaal i, som vi sku' te Assens med. Den Morgen, vi sku' sejle, vaa de lige „blik stille Hov-heng“ — og da vi vaa kome paa Vej, saa siger je' te den gamle: „Gaa du ned, Far, aa steg vos en Bitte Flæsk te-Frokost — aa de ju han. Mens je' naa staar aa røjer min Piv aa ser forud, faa je' Øje paa en Edderfovl. Detæ her Skab væ edde jærne læde, naar de æ flovt, aa æ tov Bøssen aa satte et Skaa i aa la Bøsepiven ov a Styrhovsvindut. Asenet kom nærmere aa nærmere, aa te sids: blev je klar over, at sku' der sky'es, sku' de være naa — den vaa helt inde under Forgrejterne paa vos — aa saa trykke je' av. I de' samme jog den gamle Hovet op a Lugaraskappen. men de' fersvandt pr. omgaaende ijen. Je' ska' love for, a der vaa en vis Rasmus, der blev bleg — je' ku' næsten gi me te aa brøle ved Tanken om, at je' naa sku' jæm aa fortælle Mor, a a je' ha' skaat den gamle — for med de' samme gik det op for mig: har du skaat ham — saa har du skaat ham — je, men: saa haar du skaat ham ihjel, for de vaa jo Hovet, ha jog op. Je, brøle a fuld Hals: „Hvor blev du av gamle — du æ dadde komen nov te“ — men ingen svare'. Je' blø' kal over hele Kroppen — aa saa maatte je' hen aa kige ned a Kappen. Je' vaa jo forberedt paa aa finde den gamle skamskaat — men je' kom enne længere end te' Mastekisten — saa jog ha' Hovet op: „Har du mere, du ska ha' skaat, Rasmus,“ sa' ha' — „Nej, je' ha' edde mer, Far,“ sa' je' — men je' glæmer aldrig de Øjne — ha' lange mig. „Du æ vel edde komn nov te,“ sa' je'. — „Komme te,“ sa' ha — aa tov Hatten a' aa viste mig — der vaa gaa'e træ Havl igennem den — saa langt fra vaa de jutte.

— Se je' har edde rørt en Bøsse fra den Dav, aa je' ka' sæje straks: der æ to Ting, je' ha' Respekte for — de' ene æ Bøssen, aa de a'et æ aa drømme ilde. Der vaa en Gang, je' ha' ligget om Natten aa drømt om saa manne døde Folk aa Grave aa den Slavs — aa næste Avten vaa je' øv samen med den gamle aa slæv Aalevaad nede ved Vorræs. Den gamle vaa lige gaa'e ned i Lugaret for aa tænde Piven — aa je' sætter mig ned paa Damtragten aa spekulered paa, hva' naa aa al de je' ha' drønt ku' betøje. Da konner je' i Tanke om, a de ha staa nov i Svendborghladene om, a de vaa drovne' en Mand nede ved St. Jørgens, aa a de vaa 50 Kroner aa tjene

for den, der ku' kitse Kalen. Naa æ 50 Kr. altsaa edde te' aa putte i Næsen, men je' væ altsaa nødig tjene dem i dette Tilfælde — aa je kom lige frem te aa svede ved Tanken om, a vi sku' faa den Kal i Garnet. „Naa maa vi hellere haale, Rasmus,“ siger ha' Far aa stikker Hovet op a Kappen, — „gaa du op te Forlinen.“ Je' ju' je', som ha' sa', men je' ku' edde la' vær aa tænke paa den døde Mand. „Je' men edde du haaler nov, Rasmus,“ siger ha' den gamle. — „Ja, je' tænkte paa Far, vi sku' vel edde ha' faae ham den døde Mand nede fra St. Jørgens i Vaa'et.“ — „Hold Mund — din Klør — ska' du staa her aa jøre vos saa skidt te' Pas — haal du bare — vi faar skudde den døde Mand.“ — Men je' mente naa, de' vaa saa tungt som bare Pokker. Da je' naaede Sjaklerne, satte je' mig ned paa Kapper. aa skød Vejret. „Føj for Fa'en, hvor æ de tunkt, Far,“ sig je'. — „Sludder,“ sa' ha', aa vi haale ind paa'et ijen. Da ku' je' tydelig se, a Kalorius hang over Stokken paa den forreste Arm. „Her æ sgu den døde Mand, Far,“ sa' je'. — „Næ med ham,“ raavte den gamle. Je' la mig ned paa Knæ paa Bakke aa baake mig øv ove Siden — aa fik fat i Nakken paa Fyren — aa ind paa Dam-dædækket med ham. „Hvad Pokker æ de for en Kal,“ sa' den gamle aa holdt ham op — „je' men' sgu ha' æ nov sladt.“ Je' stod med den kolde Sved paa Panden aa saa te'. — Saa vaa de Søren sprætmte kun en Stortrøje — men den vaa helt god — den gamle gaa' me'en den Dav i Dav.

Langt ude i Pernov.

*Langt ude i Pernov der laa en gammel Brig,
forsliden var dens Sejl, og i Stykker var dens Rig,
men langs efter Gangen var den svart som en Ravn,
det var en gammel Kasse, der var købt i København.
Hej, konfalders Hurra — tag i Pumperne et Tag!*

*Da vi saa kom til Søns, begyndte Sejlene at gaa.
Vi havde ingen andre, e' heller ku' vi andre faa;
men pyt, sa' Kaptajnen, vi skal nok faa den i Stand,
vi har en gammel Kaffesæ' — tjump efter den en Mand
Hej, konfalders Hurra — tag i Pumperne et Tag!*

*Men saa en Dag begynte vore Taljereb at gaa.
Vi havde ingen andre, e' heller ku' vi faa;
men pyt, sa' Kaptajnen, vi skal nok faa den i Stand,
vi har et gammelt Græsru', løb efter den en Mand.
Hej, konfalders Hurra — tag i Pumperne et Tag!*

*Vor Styrmand han bance' og sværged derpaa,
at Græstov til Taljereb, det kunde aldrig gaa;
men vi har en gammel „Kat“, løb blot ind efter den,
for naar vi kommer hjem, vi stjæler en igen.
Hej, konfalders Hurra — tag i Pumperne et Tag!*

*Det var en Søndag Morge-, vi blev purred' ud til Bovi,
fik Tømmermanden i se, et Kølen laa og flød:
„Kom op, Hr. Kaptajn, kom herop, saa skal De se.
Se Kølen den flyder og konner op i Læ.“
Hej, konfalders Hurra — tag i Pumperne et Tag!*

Kompas i vort Nathus det har vi aldrig haft,
vi styrer efter Pullen paa Kaptajnens gamle Hat,
og Ruffet det ligner et gammelt Bræddeskjul,
og Rattet det er lavet af et gammelt Rokkehjul.
Hej, konfaldera Hurra — tag i Pumperne et Tag!

Kaptajnen hedder Larsen, og Briggen er et Bul —
og Folkene er næsten halvøde af Sult.
Irgen Skiver i vore Blokke, ingen Vævling i vor Vant,
og Brasene er knoppede, ja nok saa galant.
Hej, konfaldera Hurra — tag i Pumperne et Tag!

O, du glade Sømand.

O, du glade Sømand, nu forlæder du dit Land
paa en Rejse rundt om Jorden paa det vilde Ocean,
han er glad og fornøjet, hør han synger saa fro;
thi hans Haab staar til Herrens udi Himlens Bo.

Ankeret hives op, Sejlet strækkes højt i Top,
og en Mand gaar til Roret, næns vi andre klarer op,
og med Hatten i Haand staar vi rede alle Mand,
og et ømt Farvel vi sender til vort gamle Fædreland.

Storm og brusende Hav — Skibet lider svært deraf,
og de stolte Matroser staar paa Randen af deres Grav,
men de trøste sig derved, at det haver ingen Nød,
skønt et Fejltrin det kan gøre, at de laa i Havet død.

Og saa snart vi strækker Havn i vort eget gamle Land,
saa staar vor egen fuldtro Pige og vinker fra Strand:
„Vær velkommen her til Lands, du min glade Sømand,
vær velkommen, vær velkommen, du skal hvile i min Favn.“

Og snart lakker det mod Slut, Natten ser saa jarlig ud,
og det regner og det blæser i hver eneste Klud.
Maanen den er gaaet ned, Stjerner ser vi ikke mer,
men kun Byger og Byger alt i Overflod der er.

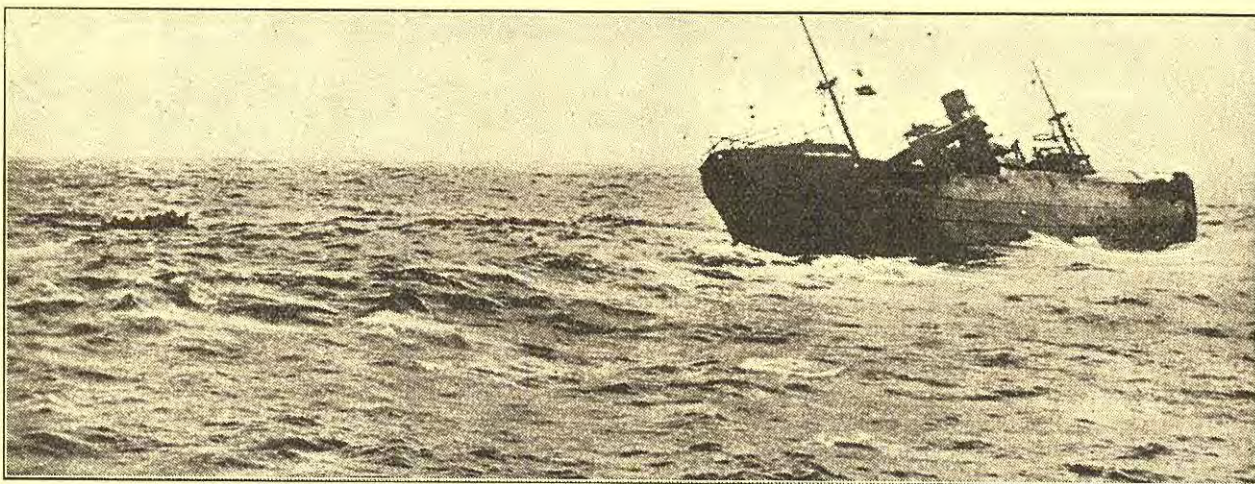
Men naar saa vi strækker Havn i det fremmede Land,
staar der Tusindtal af Piger med en aaben Favn:
„Vær velkommen til Lands, o du glade Sømand,
vær velkommen, vær velkommen, du skal hvile i min Favn.“

Men den Glæde er kun kort, snartlig maa vi styre bort,
og vi støvner imod Norden med en rivende Fart.
Ja en god og fjøelig Vind vil os snart bringe hjem
til Forældre og Søskende — og vor egen kære Ven.

ALLE BLEV REDDET

Nylig strandede i høj Sø foran Plymouth Skibet „Theodor Bulgaris“. Mandskabet blev reddet. Til venstre paa vort Bil-

lede ser man Redningsbaaden, til højre det synkende Skib. Skibe- havde lige klaret sig gennem en Storm, da det strandede.



Kommer Storstrømsbroen snart?

Den stigende Trafik paa TreLeborg-Sassnitz Ruten har vakt en Del Opmærksomhed i Danmark, idet Trafikkens Omfang meget stærkt nærmer sig Gedser-Warnemünde Rutens.

De danske Statsbaner paatænker at indføre forskellige Forbedringer paa Gedserruten. Der skal saaledes bygges en

ny Færge til Ruten, og der er ligeledes bestilt nyt og moderne Vognmateriel til den. En anden Ting af største Betydning er Bygningen af Storstrømsbroen. Statsbanernes Ingeniører er i Færd med at foretage Beregninger og Undersøgelser angaaende Bygningen af denne Bro, og det er sandsynligt, at Spørgsmaalet vil blive forelagt Rigsdagen allerede i Aar.

Det har
jeg
oplevet.

Rundt Cap Horn

— — Omtrent hvor „Atlantis“ sank i Havet ved et mægtigt undersøisk „Skælv“, det samme, som for stedse øsrev Balearerne i Middelhavet fra det spanske Moderland, fra 10 Grader N. Br. til 26 Grader N. Br. og fra 25 Grader V. Lgd. til 65 Grader V. Lgd., dér hvor den mægtige Golfstrøm vælter sine mørkeblaa Bølger fra Amerika til Europa, og af NC Pas-saten tilbage igen, træffer man ofte Overfladen af et uhyre Omfang, ca. 2 Millioner Kvadratkilometer, mere eller mindre dækket af „Sargossatang“. — Da Colombus gennemsejlede det ham ukendte „Tanghav“, forfærdedes alle ombord, da de troede, at disse svømmende Tangarter, der hindrede Skibets Sejlads, dannede Grænsen for det sejlbare Hav. — — — Paa „Sargossatangen“s Oprindelse bygges endnu, Aartusinder efter Atlantis Undergang, paa Hypoteser. Betydningfuldt ser det ud, at Tangen skabes og spredes og ligesom bevægelsesbegrænses indenfor det omtalte Territorium af undersøiske elektriske Strømme. — —

Og i mangen en pragtfuld Tropenat rører sig ikke en Vind; Stjernerne funkler, og Havets smaa Lygtemænd — „Morilden“ — har tændt sine utallige Lys paa Søen. „St. Elm“ har tændt smaa elektriske Blus paa Raanokken, og Strøm og Sargossatang kører rundt med Skuden — — — alt er saa stille; Styrmanden drømmer ved Skylighet paa Halvdækket, Rormanden nikker og vaagner iblandt, naar hans Pande kommer i haard Berøring med en Ratknop. Udkig og Vagt sover; det er saa stille og saa tropemørkt. — — —

I en saadan Nat kan det hændes, at „Den flyvende Hol-lænder“ kommer farende for fulde Sejl! — — — Og vi saa ham! Naturligvis var det min mørkrædde Kammerat Søren, der først saa „Spørgeskibet“, og som 3 Maanedere senere i San Pedro mindede om, at Varslet hin Nat, og Varslet ud for „Tristan da Cunha“ betød „Verdenskrigen“. — Søren var paa Udkig, følte en iskold Haand paa sit Ansigt og vættede med et Hyl ned ad Gangspillet og ned fra Bekken og spærkede til de slumrende Kammerater: „Se, Manne, se Hol-lænderen, se dog!“ — — — Hele Vagten, Objekter for pathologisk Straalelelepathi, stirrede fra Luv (Vindsidens) Løn-ning paa den sig nærmende store Sejler. — Paa det mægtige Raasejl saa vi en Dødningshaand pege paa „Morse“ Tel:graf-Signalet ... — — — (S. O. S.), og de mange ombord-værende sang dæmpede Sørgekoraler til Mozarts Toner. Vi saa slaviske Følketyper i stor Ophidselse og Ruslands Kejser-Ørn og hellige Andreaskors forsvinde og genopstaa. Og vi saa i Flammeskrift paa det bugnende Sejl de marende Ord:

La chute de la terre!
La sentencepénale de Dieu!

— — — Og herlige, milde, sfæriske Toner klang for os i den stille Nat:

Vi venter dig, Herre Jesus, til Dom,
Hvert Øjeblik vi ser os om.
Lad brænde vort Hjertes Lampe beredt
I Tro, i Ha...ab og i Kærlighed.

— — — En mægtig Meteor for over Himmelhvalvet, og i Lysskæret forsvandt det fantastiske Syn, vort første Varsel om Verdenskrigens første blodige Afsnit.

— — — Jeg antager, at de tyve stormfulde og fugtige Dage af SV, som nu fulgte, var Aarsag til, at vi kom saa usædvanlig langt

Øst over, at vi i en Klaring fik en 2000 Meter høj Klippeø i Sigte i Læ i en Afstand af ca. 15 miles. Solen kom frem, og Kaptajnen fik en Længde-Observation, som viste, at Øen var Tristan da Cunha, ogsaa kaldet Sorgens Ø. Vi satte skynd-somt Kursen Vest over og borte fra dens farlige SV Rev, hvor mange Skibe er sporløst forsvundet i det omgivende 4000 Meter dybe Hav. Paa Hundevagten mellem 12 og 4 Morgen blev det pludselig stille, men da Søen vedvarende var høj og vild, var Kaptajnen noget ængstelig for et Orkan-Overfald (Tornado), som kan indtræffe meget hurtigt.

Kaptajnen og 1. Styrmand stod ved Mesanmasten og holdt sig fast, da Skibet slingrede voldsomt.

Rormanden havde lige slået 8 Glas (Kl. 4) og Afløseren faaet Tag i Rattet, da Skriget kom fra Dybet paa Bagbords Laaring (Bagbords Side agter).

Et ueskriveligt Rædselskrig, som fra utallige Millioner levende i Helvedes Pine. Snart crescendo, snart med fortissimo Kraft, snart mezzoforte, for til Slut efter fire Minutters Forløb at tabe i Styrke og forsvinde. — — — Rormanden løb fra Rattet og faldt besvimet om ved Kaptajnens Fødder. Denne raabte: „Min Gud, hvad er dog dette?“ Alle kom rædsels-slagne paa Dæk, og alle søn en stirrede vi Vanviddet nær paa den oprørte Sø og Stedet, hvorfra Skriget kom. — — — Vor gamle Styrmand, som i 50 Aar havde pløjet Søen, erklærede aldrig nogen Sinde at have hørt eller erfaret noget lignende, men at det sikkert betød et Varsel om Udslettelse af Millioner Mennesker og Dyr fra 1914 til Udgangen af Aar 1932. — — — Fik han ikke foreløbig Ret, den gamle Spaa-mand?

— — — Og saa, næppe en Time efter, kom Forklaringen paa vor Kaptajns Ængstelse: *En Tornado, ledsaget af en Skypumpe af mægtigt Omfang!* Vinden tiltog i Styrke og begyndte at hyle og brumme i Læ. Himlen formørkedes, og ildevarslende Skyer for med rasende Fart gennem Rummet. Og pludselig fik Søen en saa uhyggelig sort Farve, at man uvilkaarlig kom til at tro paa en undersøisk, uhyre sprudlende Mudder-Vulkan som Aarsag. Saa lød gennem Megafonen Kaptajnens Stentor-røst: „Bjerg alle Sejl! Hurry up! Hurry up!“ — — —

Med en vild og rasende Kraft kom Tornadoen fra Læ, og havde ikke alle 26 Mand været paa Dæk — allarmedet ved „Skriget i Natten“, da var ganske sikkert alle tre Master fløjet overbord og Skibet muligvis kæntrret. — Tornadoen, hvis Be-vægelse var elipseformet, og hvis maximale Hastighed er 100 miles pr Time, lavede en Koncert, som i Uhygge næsten kunde sammenlignes med det frygtelige Varselskrig, vi havde hørt et Par Timer forud.

Og Søen! — Kunde Søren og jeg og alle ombord nogen-sinde glemme den allevegne fra kommende Stormsø? Himmel-hvalvet syntes at have lejet sig lavt ned over Havet og ligesom i Kamp i et gigantisk Favntag i Forening at ville knuse al Modstand.

— — — Igen lød Megafonen: „Skypumpe om Læ!“

Som et levende Timeglas af uhyre Dimension kom dette med Rette frygtede atmosfæriske Fænomen farende over Søen i en rullende, svajende Bevægelse og fremkaldte et rædsels-fuldt Mærke i en med Elektricitet ladet Atmosfære. — For os saa det ud, som om dens Basis var Horizonzen, dens Top Skyens Midte, og dens Kurs ret forbi vor Boug. — saa hændte der noget mirakuløst i Forbindelse med et Vovemod fra Kap-tajnens Side, som aldrig gaar os af Glemme, eftersom vi tror,

at det var den heroiske Hardling, der frelste Skibet fra Kæntring og total Undergang — Surret som har var til Mesanriggen, fik Kaptajnen bragt sin svære Martini-Henry hurtigskydende Elefant-Riffel, som han ved Styrmandenes Hjælp tømte i Retning af den trygtelige Skypumpe.

Og i næste Øjeblik meldte et Megafonraab: „All hands below! Hurry up!“ („Alle Mænd under Dæk, hurtigt!“). — Skuddene, nogle af dem i al Fæld, ramte „Spouten“. Vi hørte flere dumpe Brag, som trods Orkanen lød med overnaturlig Styrke, og ved at kikke ud gennem Køjerner i Skibssiderne fik vi Syn for Sagen, at den sprængte Skypumpe havde fremkaldt nye Luftstrømme, som brød dens Rytm.

— — — Som et saaret Uhyre af mægtige Dimensioner svajede den hid og did, brød til sidst sammen og tømte sit Indhold bestaaende af flere Tøns Vand, af Træer, Scuvenirs fra Pampassletten i Form af Fæsler af Huse, af Inventar, af Kornsække og Kornstakke, af Fisk og Skibsinventar.

— — Vi havde overværet et gigantisk Naturskuespil og overlevet det ved en eminent dygtig Kaptajns Hænderkraft.

— — Da Solen nærmede sig Meridianhøjden den følgende

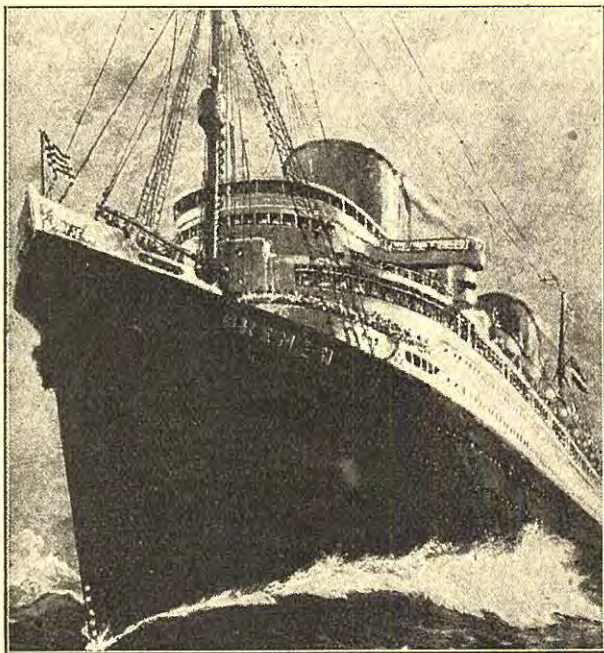
Dag, skulde ingen, som var ukendt med Forholdene, kunne ane, at der fæa Timer forud havde raset en Kamp mellem Tornado, Skypumpe, en frygtelig oprørt Sø og et Skib — et skrøbeligt Menneskes geniale Værk, som dog ved Guds Hjælp, ved Mandens Kraft og ved videnskabeligt og praktisk Sømandskab gik med Tabet af alle Baadene, Forlugen, Fore-Bramstang og nogle Sejl — som Orkanen rev los og piskede i Trevler — iøvrigt uskadt ud af Kampen.

— — — Efter Kaptajnens Ønske blev der ved vor Ankomst til San Pedro efter Skibsjournalen skrevet og underskrevet en Rapport over vor haarde Tørn i Tornado-Orkanen og over den mærkelige Oplevelse „Skriget i Natten“, som 26 Sømænd og alle Officererne fra den engelske Fuldrigger „Queen of the Ocean“ aflagde Ed paa var Sandhed. — — —

Men ingen af Sørenns Medlemmer eller tilkaldte Videnskabsmænd fra Universitetet i Los Angeles City kunde lyse op i Mørket, og Retspræsidenten for U. S. Board of Trade erklærede til Slut, at Gaaden først blev løst, naar alle vi, som her er samlede, én Gang staar for Guds Trone.

Capt. George.

Den høje Fart



„Bremen“ i fuld Fart.

For Tiden vajer Atlantens „Blaa Baand“ fra et tysk Skib; det hurtigste Skib i den britiske Handelsflaade er over en Snes Aar gammelt, og det vil være i det mindste tre Aar, før den nye Cunarder kan udfordre „Bremen“ og „Europa“.

Om en halv Snes Aar er Spørgsmaalet om Hurtigheden paa den nordatlantiske Rute ikke af samme Betydning som i Dag. En regelmæssig Luftrute mellem Storbritannien og Nordamerika ligger snart inden for Mulighedernes Grænse. Naar en saadan Rute er etableret og har vist sig paalidelig, vil Posten uden Tvivl blive sendt ad Luftvejen. De Passagerer, der skal skynde sig, vil tage samme Befordring, og for Skibene vil Hurtigheden derfor ikke spille samme Rolle som nu.

Den nye Cunarder — der skal ikke bygges to — bliver maaske det sidste Skib, der bygges for at slaa Fivalernes Hurtighed, og det „Blaa Baand“ hører da Luftskebene til.

Ombord paa „Bremen“.

En Radio-Installation paa en af de moderne „Baade“, som krydser Atlanten med Rekordfart, er ingen Bagatel. Det lyder helt usandsynligt, naar man hører, at „Bremen“ er udstyret med ikke mindre end 5 forskellige Telefunken-Sendere og dertil hørende 9 forskellige Modtageranlæg. Der er baade Langbølge-, Mellembølge-, Kortbølge- og Tonesendere. De kan hver især telegrafere indtil 150 Ord i Minutet, og det kan altsaa blive til noget, hvis de arbejder allesammen paa én Gang.

Under hele Rejsen staar de i Forbindelse med begge Sider af Lemmen, og de 9 Radiotelegrafister har ofte meget travlt, særlig straks efter Afgangen og før Ankomsten. Paa sidste Rejse telegraferedes i alt 50,000 Ord fra Skibet, medens der daglig i Gennemsnit modtoges ca. 1200 Ord fra Berlin og det samme Antal fra New York. Af de afsendte Telegrammer var 1275 kommercielle Telegrammer, et godt Bevis for den Nytte, som en moderne Radioinstallation kan gøre.

Dødsfald.

En af Aarhus Havns kendte Skikkelser, Maskinmester ved Aarhus Havnevæsen, Johannes Rasmussen, er afgaaet ved Døden efter flere Aars tiltagende Svagelighed og jordedes under stor Deltagelse paa Nordre Kirkegaard den 12. s. M. Som Sverdsarbejdede J. R. bl. a. paa Helsingør Jernskibsværft. Efter at have aftjent sin Værnepligt i Marineen tog han i 1896 Maskinisteksamen fra Orlogsværftet og fik i 1899 Certifikat som Maskinmester af 1. Klasse. Mester R. var i Tidens Løb paamønstret adskillige Skibe, hvøraf vi nævner Tankdamperen „Christine“, S/S „Fyen“ og „Aarabugten“s Skibe, S/S „Helgenæs“ og S/S „Samsø“. I Oktober 1916 fik han Ansættelse som Maskinmester i Aarhus Havns Bugskibe.



I næste Nr. skriver Henry Ette om Grønland i en meget smuk Artikel:

„Skønnere Land har jeg aldrig set!“

Med „Nøddeskallen“ paa Jordomsejling

Efter at „Monsunen“ er kommet vel i Havn, og Forfatteren *Knud Andersen* har prist sin Sejltur paa Atlanten i saa høje Toner, at det kunde friste andre til at sætte Bo paa det rullende Hav, har Forfatteren *Kay Elbo* udrustet et lille Skib, hvormed han vil sejle til Polynesian.

„Sikiwa“, der er bygget i England af Skibskonstruktøren *Mölne*, bliver for Tiden paa Helgolands-Værftet færdigrigget til Turen.

— Hvor lang Tid bliver de borte?

— Jeg antager, vi bliver væk i et Aars Tid, og vi kommer til at besøge mange Lande og saa mange fjerne Lande, at Filatelisterne maatte misunde os. Og for at de ikke skal gøre det i alt for høj Grad, har jeg udfundet en Idé, som ogsaa vil gøre vor Ekspedition interessantere. Jeg vil nemlig sende Breve fra alle de Steder, hvortil vi kommer paa vor Sejltur, og i hvert Brev lægger vi nogle Frimærker fra de paagældende Lande.

— Vil denne Filatelist-Aftale give Penge nok til Ekspeditionen?

— Naturligvis ikke! Men jeg har sikret mig økonomisk Støtte, idet der staar et Konsortium bag Ekspeditionen.

— Hvad betyder „Sikiwa“?

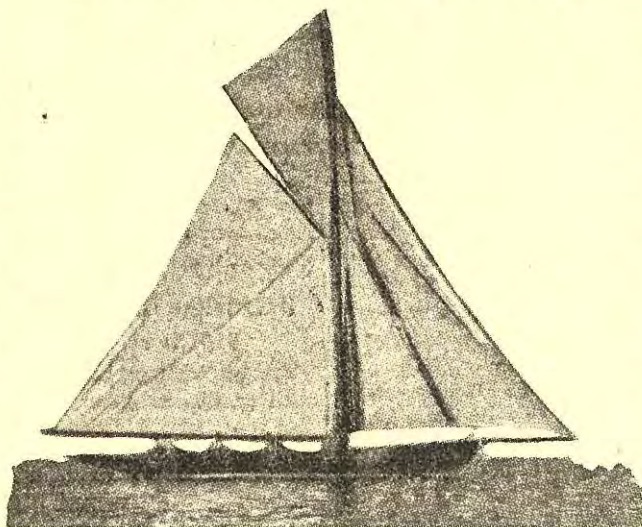
— Skibet har nu faaet Navneforandring; naar det sætter Kursen mod Tropehavene, er Navnet, som er malet paa dets slanke Skrog, blevet til „Nøddeskallen“!

— Er De ikke bange for at sejle Jorden rundt med saadan en Kutter?

— Nej, det er jeg ikke, svarer Hr. Elbo, for Skibet er meget solidt og bygget til den Slags Sejlsads.

— Hvorledes det?

— Jo, bl. a. har vi faaet Siderne beklædt med galvaniserede Jernplader, og det er saaledes bygget, at det gaar lige gennem Bølgerne.



»Sikiwa«-»Nøddeskallen« paa 16 Meter for fulde Sejl.

— Hvad er Formaålet med Deres Rejse?

— Egentlig at undersøge, hvorledes Julen fejres i Alverdens Lande til Brug for en Bog, jeg er ved at skrive. Man har nok hørt om, at Juler fejres saaledes dér og dér, men der er alligevel mange Folkeslag, der fejrer Julen paa en Maade, som vi slet ikke kender.

— Hvilken Rute har De valgt?

— Fra København gennem Kielerkanalen, forbi Frankrig, Portugal, gennem Gibraltar-Strædet, Middelhavet, Suezkanalen, Det røde Hav, Nicobarerne, gennem Macassarstrædet til Bali, Kina, Japan, Fidjiøerne, Skipperøerne, Hawaii, San Francisco, Galapagosøerne, Panamakanalen, An-

tillerne, Sydamerika, Azorerne, Capverdiske Øer, Liberia, Kanariske Øer og hjem.

— Hvilken Strækning er den længste, De kan sejle uden at komme i Havn?

— Det bliver fra Hawaii til San Francisco.

— Og den farligste?

— Ja, De mener maaske, det er Saragossahavet, der jo kan være farligt nok paa Grund af Tangen, men jeg tror nu, det bliver Strækningen langs Kinas Kyst, hvor det endnu i vore Dage vrimler med Sørøvere. Vi har ganske vist hver en Riffel og en Revolver med.

— Hvor mange skal De være om Bord?

— Syv i alt. En Tegner, der vil tegne til mine Bøger, hvad vi ser. En Kok, der ikke er den mindst vigtige om Bord, da han skal sørge for, at vi faar den Kost, vi kan taale. Endvidere en Geolog, en Skipper og to Mand til at klare Sejlene.

— Hvor mange Sømil antager De, De kommer til at sejle?

— Det kan jeg desværre ikke oplyse Dem om, da der knytter sig en Konkurrence til Turen, netop om, hvor mange Sømil vi tilbagelægger.

Havets Svømmefugle dræbes af gammel Skibsolie.

Zoologisk Museum fik forleden en Sending Havfugle fra Vestkysten, nogle Alkefugle og Maager, der var indsendt fra Vyl Fyrskib ved Esbjerg. Personalet paa Fyrskibet havde skudt Fuglene, da disse ikke kunde klare sig i Søen. De var saa medtagne og forpinte, at det var en god Gerning at undlive dem.

Museets Fuglemand, Magister *Hørring* forklarer følgende om Grunden til, at Fuglene blev skudt:

— Det er Motorskibenes Affaldsolie, som kvæler Fuglene. Vi har navnlig siden Verdenskrigens Slutning haft mange Eksempler paa dette Fænomen, og det kendes i øvrigt fra næsten alle europæiske Kyster. Det er særlig Alkefuglene, der kommer ind i de store Oliepletter paa Havfladen, mer ogsaa

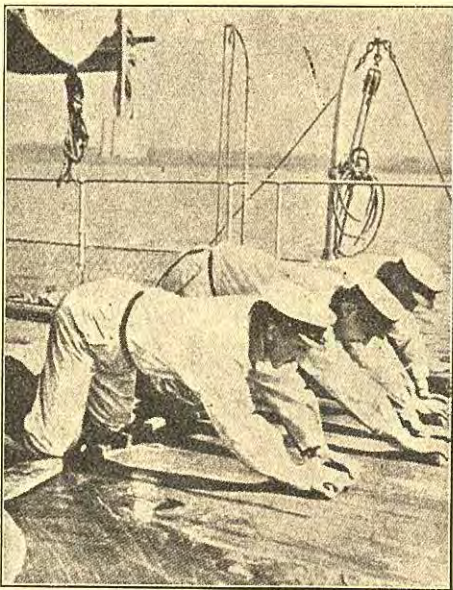
mange Maager møder deres Skæbne i disse Pletter. Olien lægger sig om Fuglene som et tæt, sort Lag, der gør det umuligt for deres Fjerdragt at holde Vandet ude. De kan hverken dykke eller flyve og er altsaa afskaaret fra at søge deres Føde paa sædvanlig Maade. Almindeligvis dør de da ogsaa en langsom Sultedød, sikkert efter mange og lange Pinsler.

— Er der irtet at gøre for at forhindre det?

— Spørgsmaalet har været behandlet i den internationale Sammenslutning for Fuglebeskyttelse, men der er vist intet at udrette. Skibene maa jo ikke kaste den gamle, snavsede Olie i Vandet, naar de er i Havn, og saa er der vel ikke andet at gøre end at lade Olien gaa udenbords, naar Fartøjerne er i rum Sø.

Sømandsprinsen

Allerede i Drengæarene viste Prins Knud en udpræget Kærlighed til Skibe og til alt, hvad der har med Marine og Søfart at bestille. Sammen med sin Broder, Kronprinsen, tumlede han sig om Bord paa Kongeskibet „Dannebrog“, fra han kun var tolv Aar gammel, og her tog han Beslutningen om at blive Søofficer. Begyndelser var ellers ikke saa opmuntrende. De to store Drengæ gik ofte i Vejen for de rig-



Prins Knud som Dækskrubber, da han lærte i Marinen.

tige Søfolks Arbejde, og Skibschefen gjorde et kraftigt Forsøg paa at kurere dem.

— I maa gerne være her, sagde han, men I skal bestille noget ligesom vi andre.

Det fandt de var storartet. Men Skibschefen satte dem til at skure Dæk sammen med Matroserne, han lod dem tage fat i alt det groveste Arbejde om Eord, men det afskrækkede dem ikke. Tværtimod, baade Kronprinsen og Prins Knud knyttede gennem disse forberedende Øvelser hele deres Ungdomsliv til Marinen.

Atten Aar gammel blev Prins Knud Kadet. Han har tjent i Flaaden paa samme Maade som alle andre unge Mænd, der vælger Marineofficerens Kald, og han er avanceret ganske som alle de andre, har delt deres Kaar i ondt og godt, paa Kystforsvarsskibe og Torpedobaade. Nu er Prins Knud Søløjtnant af første Grad, medens Kronprinsen som bekendt avancerede til Kaptajnløjtnant i Fjor. Han har halvandet Aars Forspring i sin Uddannelse.

Gave fra D. F. D. S.

D. F. D. S. har paany vist sin Interesse over for Kronborg-Museet ved at tilse det en Række Skibsmodeller, søm Selskabet lader fremstille udelukkende med Musæet for Øje.

Gaven vil komme til at omfatte alle de ældre Typer af Eksport- og Passager-Baade, blandt andet den første Hjuldamper, „Riberhus“, som blev bygget med Englandseksporten for Øje, ligesom en til de mindste Enkeltheder udført Model af det til Finland afhændede Skoleskib „Viking“ vil findes i Samlingen, der bestaar af en halv Snes Hel- og et større Antal Halv-Modeller.

Ægteskab paa Havbunden.

Hos Dybhavs-Tudsefisken er det ægteskabelige Problem løst til en Fuldkommenhed, der endog maa kunne accepteres af Paven.

Fra Tudsefisk er en trivelig lille Kone med en Lygte paa Næsen, som lyser for hende paa hendes Ture i Havdybets Mørke. Et Sted paa hendes runde Bug har Hr. Tudsefisk suget sig fast engang i sine unge Dage — efterhaanden vokser han fast og faar al sin Ernæring gennem sin geschäftige Kone. Enhver Skilsmisse er udelukket — ja enhver ægteskabelig Uroskab! Et ubrydeligt Familiesammenhold, der maa kunne virke som et selvylysende Eksempel for Havets mange løsgæende Flyndere og Hajer.

En farlig Kæmpeskib.

Tre Fiskere fra en lille avstralsk By kom ud for en uhyggelig Oplevelse. Da de kastede Ankeret for at ligge stille om Natten, greb det fat i en Kæmpeskib, som blev fuldkommen rasende og piskede Havet til Skum, hvorpaa den satte Kursen mod det aabne Hav. Fiskerne satte Motoren i Bakgear og lod den gaa for fuld Kraft, men det nyttede ikke — de blev med stor Fart slæbt ud mod Havet, idet Baaden truede med at kæntre hvert Øjeblik. Bestræbelser for at kappe Ankerkæden mislykkedes, og først efter lang Tid var Søuhvret saa afkræftet, at det var muligt at sejle den anden Vej. Fisken har ved sin uhyre Størrelse vakt stor Opsigt.

Af Farens Stund fremblomstrer Pris og Løn.

Det er Inscripationen paa Reversen af Redningsmedaljen. Med disse Hyldestord hilser Samfundet den Borger, der har sat sit Liv paa Spil for Næsten.

Redningsmedaljeselskabets Beretning for 1930 ligger paa vort Bord og taler sit eget stille Sprog. Man er tvunget til at gaa stille med Dørene, og det er egentlig Synd for Sagens smukke Formaal. I ni af ti Tilfælde er det jo Søens Folk, der faar tilkendt Medaljen — de har jo ogsaa den største Chance — og Medaljeselskabet har kun som Opgave at milde disse hæderkronede Folks Alderdom ved Uddeling af Understøttelse til trængende Medlemmer og at yde disses Enker en mindre Enkepension.

Man skulde tro, at Søens aktive Folk var opmærksom paa denne Opgaves smukke Formaal, men naar man løber Rækken igennem af de „Ekstraordinære“, der blot er Medlem for Sagens Skyld, finder man forbavsende ringe Tilslutning.

Redningsmedaljeselskabet afholder kun en Sammenkomst om Aaret, og den betaler Deltagerne selv, saa det er ikke hertil, Midlerne anvendes. Ca. 3000 Kr. udbetales hvert Aar til ovennævnte Formaal, og disse Penge indvindes bl. a. ved Renterne af Justitsraad Greve og Hustrus Legat (1000 Kr.), L. C. Glads Legat (1000 Kr.), Konsul Gjerloffs Legat (3000 Kr.), H. Dunkers og Fru E. Egenses Legater paa hver 2000 Kr.

I Aarets Løb havde Selskabet den Glæde at modtage en betydelig kontant Gave fra Skibsreder A. P. Møller og fra Kaptajn i D. F. D. S. O. W. Sørensens Enke et Legat paa 2000 Kr.

Da det er det 47'ende Aar, Selskabet gaar i, idet det blev stiftet i 1884, er der Grund til at antage, naar Selskabet paatager sig Enkepension, at disse Krav vil stige, og det vil da være Synd, om man maatte skride til at begrænse de løse Understøttelser, som kan lyse lidt op maaske i en gammel Søulks private Kahyt, fordi der ikke var tilstrækkelig mange, der anede Redningsmedaljeselskabets smukke Hensigt.

Lad der da af denne Fares Svælg fremblomstre mere Pris og Løn! — Formanden er fremdeles Hr. Konsul Gjerløff og Kasseren Hr. Direktør Knud Egense, Strandgade 6.

J—n.

70 Aar.

Peter Lindblad, Medstifter af Sømandsforbundet, fejrede nylig sin 70 Aars Fødselsdag. Lindblad har fra garske ungdom ført et banebrydende Arbejde, særlig indenfor Fagbevægelsen. Efter sin Konfirmation i 1875



kom han til Søns med det samme; den Gang ejede Danmark en meget stor Sejlskibsflaade, som for en stor Del var udrangerede Barker og Brigger, der var købt i Udlandet. Hyren var meget lille og Kosten knap, saaledes bestod denne af saltet Kød, Flæsk og Klipfisk, og det var derfor ikke sjældent, at Søfolk dengang fik Skørbug grundet paa, at de fik for meget Salt. — Hyren var ca. 36—40 Kr. om Maaned for en

Matros, og var der Hustru og Børn, var der selvfølgelig Smalans hjemme. Sømanden havde dengang mange Fjender, idet hveranden Værtshusholder omkring i Havnene var Hyrebasser. Tvunget af Nødvendigheden maatte Søfolkene holde til her, og Hyrebasserne skulde nok sørge for, at deres surt erhvervede Skillinger fik Ben at gaa paa, og naar dette var sket, havde Hyrebassen selvfølgelig ikke mere Brug for „Jack“, og saa hed det: „Sit up, Jack“ — naar han derimod kom hjem fra en længere Rejse og havde forholdsvis godt med Penge paa Lommen, saa hed det: „Sit down, Jack.“



Jubilæum.

1. April fejrer Maskinmester i Flaaden Henrik Carstens 25 Aars Dagen for sin Ansættelse.

Carstens har i de forløbne 25 Aar gjort Tjeneste i mange af Flaadens Skibe og overalt ved sit rolige og beherskede Væsen og sin Dygtighed som Maskinmester vundet sig mange Venner.

Dødsfald.

Dam-Marcker var født paa Bornholm den 26. Juni 1876. Efter at have bestaaet Maskinisteksamen i 1897 sejlede han som Assistent i D/S Carl. Kom ved „Harald“s Forlis ind i Dansk-Russisk for senere at faa Ansættelse i D/S Vendila, hvor han forblev en Del Aar. I 1912 kom han til Færøerne, hvor han i 10 Aar gjorde Tjeneste i Post- og Passagerdamperen „Smiril“. De sidste 7 Aar var han ansat paa B. & W.s Kraftcentral paa Tegholmen. Vor central paa Tegholmen.



25-Aars Jubilæum.

Maskinmester Torvald Ace fejrede nylig sit 25 Aars Jubilæum i Flaaden. Jubilaren af tjente sin Værnepligt som Maskinassistent fra Marts 1905 til Marts 1906, hvorefter han fik Ansættelse som Maskinassistent af 3. Klasse og er saa efterhaanden avanceret til Maskinmester af 3. Grad. I den forløbne Tid har Jubilaren gennem sin elskværdige og rolige Optræden gjort sig afholdt af saavel overordnede som underordnede.



70 Aar.

Da Formanden for Sømandsforeningen af 1856, Kommandør J. H. Schultz, nylig fejrede sin 70 Aars Fødselsdag var den stadig ungdommelige Kommandør Genstand for megen Hyldest, særligt fra Søfartskredse, der benyttede Anledningen til at rette en Tak til ham for det Arbejde, han i sin Egenskab af Formand for Sømandsforeningen nær udført til Gavn for den danske Sømandsstand, samt den særlige Interesse, han har vist den danske Navigatørstand ved Oprettelse af Frokoststue og Hjem for Styrmandselever.



En Sejlskibsmand af den gamle Skole.

Nylig afgik Kaptajn Herman A. Hansen af Marstal ved Døden i en Alder af 82 Aar efter længere Tids Sygeleje. Han var født 1849 i Marstal, kom til Søns straks efter Konfirmationen og sejlede et Par Aar i Toldkrydsfarten og derefter i Koffardifart med Sejlskibe, indtil han i 1869 for sin Styrmandseksamen, hvorefter han sejlede som Styrmand med Sejlskibe. I 1876 førte Kaptajn Hansen Skonnerten „Anne“ af Ærøskøbing og derpaa Galease „Albertine“ af Marstal. Senere førte han fra 1881 til 1899 Skonnert „Avance“ af Marstal og derefter tremastet Skonnertbrig „Johanne“, indtil han i 1913 lagde op og Sagde Søen Farvel — for steds.



Dødsfald.

Tidligere Bestyrelsesmedlem og Formand for D. S. B.s Skibsmaskinofficersforening. Maskinmester Jensen var født 1. Oktober 1875 og lærte som ung paa Helsingør Skibsværft. Efter at have bestaaet Maskinisteksamen mønstrede han ud med Heckshers Skibe og gjorde bl. a. Tjeneste i „Britannia“ og gamle „Livonia“, med hvilket Skib han sejlede, da det forliste ved Hollands Kyst. I 1901 blev han ansat i Statsbanernes Færgfart og gjorde i en længere Aarrække Tjeneste ved Storebæltsoverfarten, senere ved Aarhus—Kallundborg og sidst ved Helsingør—Helsingborgoverfarten.



Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Stueciestræde 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, Esbjerg. Telf.
1282.

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.

Radio-telegrafistforeningen af 1917, Cort Adelersgade
8, 3. Sæl, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Søfrybødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10.
Telf. 8436.

Sømændenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.

Alle Medlemmer af ovennævnte Organisationer kan ved Henvendelse paa Vikingens Redaktion erholde Billetter til Zoologisk Have ÷ 25% Rabat.

Den eneste, der aldrig findes.

I to Aar har den Flyvemaskine nu været forsvunden, hvori Roald Amundsen søgte at bringe Nobile sin Hjælp. Kun enkelte er der endnu, der ikke vil tro, at den hvide Ørn ikke lever mere — at Ishavets Bølger har begravet ham, eller at „Latham“ er bleven knust mod et Isbjerg. Disse enkelte tror, at han endnu frister Livet i Ismørket og en Gang endnu vil finde Vejen hjem til Norge. Vi mindes Amundsen, den vejrbitte Sømand med den vældige Ørnene, Typen paa Ungkarlen og Eneboeren — Manden, der ikke vilde og ikke kunde leve i Hjord.

— Der er en Chance for, at man en Dag finder Ligene af Nobiles Ballongruppe. Vinder kan have drevet Ballongruppen til enten Nordsiden af Ekvadøren eller maaske til Franz Josefs Land ... Polarisen er jo et stort Fryseskab, som bevarer Tingene. Den eneste af de Ekspeditioner, som Polarforskningen har krævet, der i hvert Fald aldrig kommer for Dagens Lys, er Amundsens. Den ene Vingefloetter og to Benzindunke er fundet og genkendt af Latham-Fabriken i Frankrig, og en stor tung Flyvemaskine kommer aldrig til Vejrs. Den og dens Besætning bliver paa Havets Bund.

Smugleriet i England.

Smugleriet tager stærkt Overhaand i Storbritannien. De sagkyndige mener, at Toldvæsenet i det sidste Aar er blevet snydt for 3 Millioner Pund Sterling. Øerne i Kanaler er Smuglernes Hovedkvarter, og herfra dirigeres en Mængde Varer i hurtiggaaende Motorbaade til ensomme Steder paa den engelske Kyst, hvor de afhentes af Lastvogne, som i mange Til-

fælde ligesom Baadene er udstyret med traadløs Telegraf.

Der findes kun 8 Detektiver indenfor det engelske Toldvæsen. De har til Opgave at passe paa Smuglerne; men de holder fri fra Lørdag Middag til Mandag Morgen, og derfor er weekend en udmærket Tid for Smuglerne, som i det Par Dage kan arbejde uforstyrret. Det er særligt Sprit, Tobak, Silketøjer og Sacharin, som indsmugles. Paa Sacharin er der en Told af 3 Pund Sterling pr. ½ Kilo; men det kan købes i Holland for 10 Shilling pr. ½ Kilo, og det er derfor en ganske særlig god Smuglervare. Og Spiritus-Skatteerne er jo lige saa høje som i Danmark.

Forleden da en Ladning tyske Legetøjsbjørne blev losset i Loncons Havn, gik en af Kasserne i Stykker, og der blev traadt paa en Bjørn. Den gik i Stykker, og nu viste det sig, at den var fyldt med Sacharin, og ved et nærmere Eftersyn viste det sig, at samtlige Bjørne var fyldt med denne Vare.

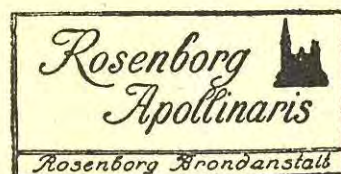
Hyren ligger og venter.

Udenrigsministeriet meddeler:

Fra Gesandtskabet i Helsingfors har Udenrigsministeriet modtaget et Hyretilgodehavende paa £ 3, 14, 7, der tilkommeden i 1900 fødte danske Sømand P. Færdig, rømt i Brisbane, Australien, fra finsk Damper „Vasaborg“.

Da Udenrigsministeriet ikke har været i Stand til at komme i Forbindelse med den Paagældende, anmodes alle, der maatte kunne give Oplysninger vedrørende hans nuværende Opholdssted, om at henvende sig i Udenrigsministeriet, Christiansborg.

Konserves Th. Sørensen	Hørkræm
Dina Benfri	Spegesild
Matjefileter, Gaffelbidder,	Kryddersild, Klipfisk,
Hovmester, Rollmops	Salt, Soda
ST. NIKOLAJVEJ 9	ST. NIKOLAJVEJ 13
Telf. Nora 1726	Telf. Cent.9971



Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

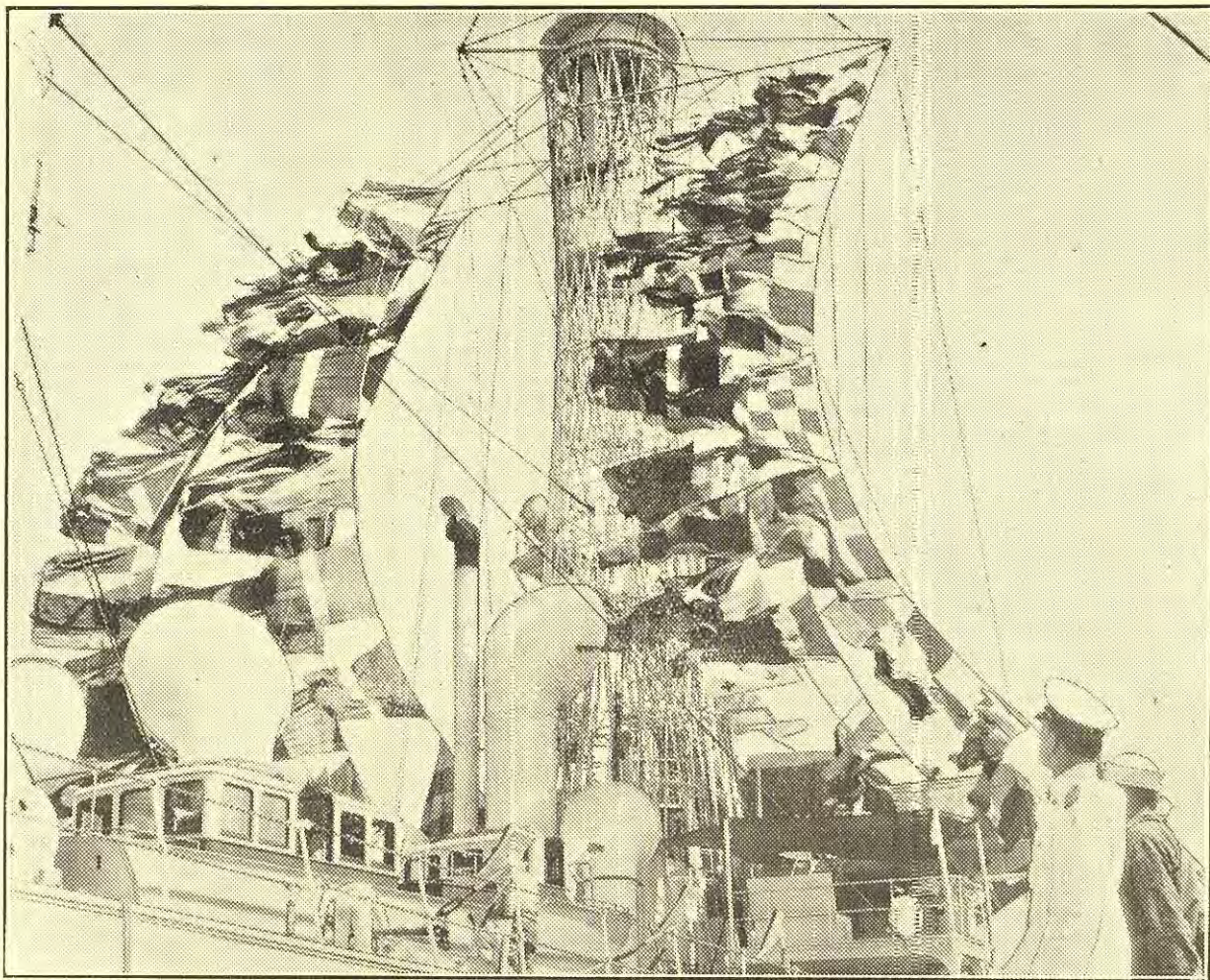
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.

MED ALLE FLAG OPPE

Det amerikanske Krigsskib »Pittsburg« i Olongapos Havn.



Efter et Krydstogt paa Stillehavet torrede Flagskibet sine Signalflag — og det var et festligt Syn.

En Eskadre af den amerikanske Stillehavsfleete lagde forleden ind i den filipinske Havn Olongapo. Eskadren havde været paa et større Krydstogt og kunde nok trænge til et lille Hvil.

Naturligvis stillede Pressefotograferne og fotograferede baade Sømandene og Skibene — og en af de raske Beherskere af Kameraets Kunst tog bl. a. ovenstaaende morsomme og flotte Billeder fra Eskadrens Flagskib »Pittsburg«.

Det var Flagenes Mængde og deres herlige friske Smølden i Blæsten fra Stillehavet, der betog ham. Da han stod

med det færdige Billede i Haanden, skrev han bag paa det med ægte amerikansk naive Begejstring: Et virkeligt Flagskib!

Dog fornægtede hans amerikanske Sans for Realiteter sig heller ikke — og han tilføiede, at Signalflagene bare var hængt til Tørring — for selvfølgelig hejstes de ikke op paa den Maade ved andre Lejligheder.

Men vi forstaar godt hans Henrykkelse over Billedet — dette stormende Væld af Flag op mod den høje Himmelsvirkeligt et pragtfuldt Syn.

Vil Margarine-Truften drive Hvalfangst?

Olieproduktionen er efterhaanden vokset saa stærkt, at Forbruget har vanskeligt ved at aftage det hele, og der er derfor i Øjeblikket store Oliemængder paa Markedet. Det kniber med Oplagringen af den megen Hvalolie, og Priserne er faldet en Del i den senere Tid.

Om Fremtidsudsigterne udtaler norske Fagmænd, at der maa finde en Regulering af Fangsten Sted. I modsat Fald hævder de, vil det næppe vare mere end 3—4 Aar, inden Hvalfangsten bliver urentabel.

I Tyskland, hvor »Deutscher See-Fischerei-Verein« i flere Aar har arbejdet paa at skaffe det fornødne finansielle Grundlag for Starten af et tysk Hvalfangst-Selskab, ser det imidlertid nu ud til, at man vil tage Hvalfangsten op. Det meddeles, at et Selskab med en Aktiekapital paa 5 Mill. Rm. er under Dannelse, og at man allerede har bestilt to Hvalfangstbaade paa Schichau-Værftet i Danzig.

Det forlyder endvidere, at Margarine-Truften, der først skal have tilbudt at financiere det tyske Selskab, ogsaa vil begynde at drive Hvalfangst.

moderne Pirat

M ANDENS Gevær faldt ned paa Dækket, og Manden selv tumlede ogsaa ned. Jerrys Legeme begyndte at svaje frem og tilbage, en stor blodrød Plet bredte sig over hans Tinding, og lige i sidste Øjeblik fik Benham grebet ham. Hvis Jerry ikke havde siddet ned, da Skudet ramte ham, vilde han være styrtet ned, nu kunde Benham holde ham, skønt det faldt ham svært nok, da en Kugle havde gennemboret hans Haand.

Da Manden styrtede ned, var alt Forsvar holdt op, og ti Minutter efter var baade Jerry og Miles Benham sikkert nede paa Dækket. Jerry var besvimet, men udover at en af Matroserne og Benham var blevet ramt, var der ikke sket større Skade. Colin havde taget Besætningen — 4 Mand inclusive Kaptajnen til Farge — den femte fra Masten blev sænket ud i Vandet.

Da Jerry endelig slog Øjnene op, saa han Colin og Gloria staa bøjet over ham. Han satte sig op og trådte forsigtigt ved sit Hoved.

„Hvor er min Skjorte?“ spurgte han.

Gloria lo. „Det meste af den har De om Hovedet, og med det, der var tilovers, forbandt jeg Miles Haar.“

„Er De blevet ramt?“

„Ja.“

„Er jeg ogsaa blevet ramt?“

„Ja, det skal jeg love for,“ sagde

Colin. „Hvis Benham ikke havde nappet dig, vilde du være styrtet hovedkulds ned paa Dækket.“

„Aah,“ sagde Jerry tankefuld. „Tak skal De have, Benham.“

„Mine Helte!“ mumlede Gloria med et Glimt af Drilleri i sin Stemme.

Jerry rynkede Panden, men han sagde intet. I sit stille Sind tænkte han, om den moderne Kvinde da ingen Grænser kendte. Det lykkedes ham at komme paa Benene, men han lagde ikke Mærke til det Lys, der straaled i Glorias Øjne.

„Hvor er Motorbaaden henne?“ spurgte han Colin.

„Jeg sendte den afsted for at hente Baadene over.“

„Har I haft Vanskeligheder?“

„Ikke Spor, efter at Mandskabet var blevet bedøvet, hjalp jeg med til at faa dem bundet.“

„Han har staaet og taget en Film af Dem, da Le kravlede op ad Masten,“ indskød Gloria.

Colin lo lidt forlegent.

Resumé.

Jerry Wilson:

En ung Mand, der efter at have prøvet sig som Forretningsmand har fulgt sit eventyrlige Instinkt og er blevet „Hijacker“, d. v. s. at han stjæler Lasten fra Smuglerbaadene og ude i rum Sø sælger den videre igen. Det er en dristig, modig Sport og mange Gange meget farefuld.

Colin Scott:

Hans trofaste Ven og Næstkommanderende.

Rudy Newes:

En dygtig Mand fra Forbryderverdenen, der i lang Tid har arbejdet bag Kulisserne for Jerry, men som er druknet for kort Tid siden ved Kuba under en Kamp.

Vera Pudovkina: Rudys Veninde, der ogsaa hører til Jerrys Folk. Hun er en kendt Lømmetyv, men dog ellers god og trofast.

Gloria Manners:

Datter af den Mand, paa hvis Kontor Jerry i sin Tid har arbejdet, en stolt, hovmodig, smuk ung Pige, der ikke viser sine Følelser.

Miles Benham:

Den unge Englænder, som Gloria er forlovet med.

James O'Day:

En meget stor og hensynsløs Smugler, hvis Baade Jerry især plyndrer. Der er Krig paa Kniven mellem de to Sejre.

Herbert Fiskeansigt:

O'Days betroede Mand paa Cuba, som Vera har myrdet, da han opdagede lidt for meget af Jerrys Planer.

„Han saa saa grinagtig ud, jeg haaber, at den bliver god.“

Jerry gik hen til Matrosen, der stod ved Rattet, han stod i en skødesløs Stilling, som om han i Aarevis havde sejlet her ombord. Jerry tog Rattet, medens Matrosen gik hen for at ordne noget ved et af Sejlene. Det dunkede og hamrede i hans Hoved. Han tog en Kikkert og saa ud over Vandet, hvor en Række Baade kom lige i Motorbaadens Kølvand. Han kunde skimte en Kvindeskikkelse i en af dem. Flyvemaskinen var forsvundet. — De andre tre kom hen til ham, og Benham spurgte:

„Hvem var Pigebarnet i Flyvemaskinen, det var en rask Pige.“

„Ja, det er hun,“ sagde Colin langsomt. „Hun var det, man kalder for den Mands Elskerinde — han, som blev dræbt i Vandet. To bedre Mennesker findes der ikke,“ tilføjede han blødt.

„Nej,“ sagde Jerry, „men Slutningen paa denne Historie er ikke skrevet endnu, og vi sætter nu Kursen mod Nord.“

De stod et Øjeblik i Tavshed, saa spurgte Colin, hvilke Planer Jerry havde for.

„Vi skal have vore Folk her ombord, bore vore Baade i Sænk og sejle til vort Rendezvous med denne her Skonnert og aflevere Resten af Ladningen til Tampa-Manden Burns.“

„Og hvad saa med Skonnerten?“

„Den kan faa Lov til at passe sig selv, vi sejler i Land med Burns Yacht.“

„Og saa?“

„Nordpaa, Colin, jeg har faaet en storartet Idé. Vi kan tale om det senere.“

Colin stakkede dybt: „Jeg haabede virkelig, at vi nu havde fortjent et Par Ugers Ferie. Det er Foraar, og der er allerede begyndt at komme Turister hertil.“

„Kun Kvinder — ikke Mænd,“ rettede Jerry ham. „Og jeg har kun Brug for Mænd. Manners skal ogsaa nordpaa, saasnaert han har faaet sin Datter levende hjem igen.“

„Gud ved, om han vilde tage sig af det, hvis han ikke fik hende hel og sund tilbage,“ sagde Colin. „Han er bange for hende — det er jeg forresten ogsaa.“

„Jeg lover dig, Colin, at du skal faa ligesaa meget Ferie, dit Hjerte begærer, om nogle Uger,“ sagde Jerry med et Smil. „Men nu maa vi smede, mens Jernet er varmt.“

„Du mener vist snarere, mens du er varm.“

Det er sundt for hende og nyttigt for os. Hvis der er et eller andet Mord, du ønsker, saa er Vera lige i Øjeblikket den rette at slippe løs.“

„Vi maa sende hende hjem og hjælpe hende,“ sagde Jerry.

„Det bedste er, at hun bliver ved med at arbejde for os.“

„Det er sandt, hvormeget har vi nu — fraregnet denne Last?“ spurgte Jerry.

„Tolvhundrede og fyrretyve Tusind for halvandet Aars Arbejde — plus de seksten Hundrede, jeg har hos mig for de løbende Udgifter.“

„Men gik de seksten Hundrede ikke ned med „Havfruen“?“

„Nej,“ smilte Colin. „Jeg har en Attrap-Filmsspole i mit Apparat — det er derfor, jeg altid er saa omhyggelig for det, og jeg tror nok, at det er en endnu bedre Beskyttelse end en Revolver.“

„Du er tosset,“ lo Jerry.

„Ikke Spor,“ svarede Colin. „Forestil dig mig med en Revolver i Haanden og suttende paa en Gasmaske ligesom I andre Filmshelte. Jeg vilde aldrig kunne ramme nogen, men der var sikkert nogen, som vilde ramme mig. Men der er ingen, som tænker paa at skyde en Mand, der er ved at fotografere.“

„Colin, hvad skal vi gøre med Vera?“ spurgte Jerry lidt efter. „Jeg — jeg — kan ikke taale at se hende, naar hun kommer ombord.“

„De er her om nogle Minutter. Lad hende blot være alene, Gloria skal nok tage sig af hende.“

„Jeg har snart nok af al den Skyden og Myrden.“

„Kan du huske, hvor oprevet du var, da du første Gang havde dræbt en Mand,“ spurgte Colin med en for ham usædvanlig Alvor.

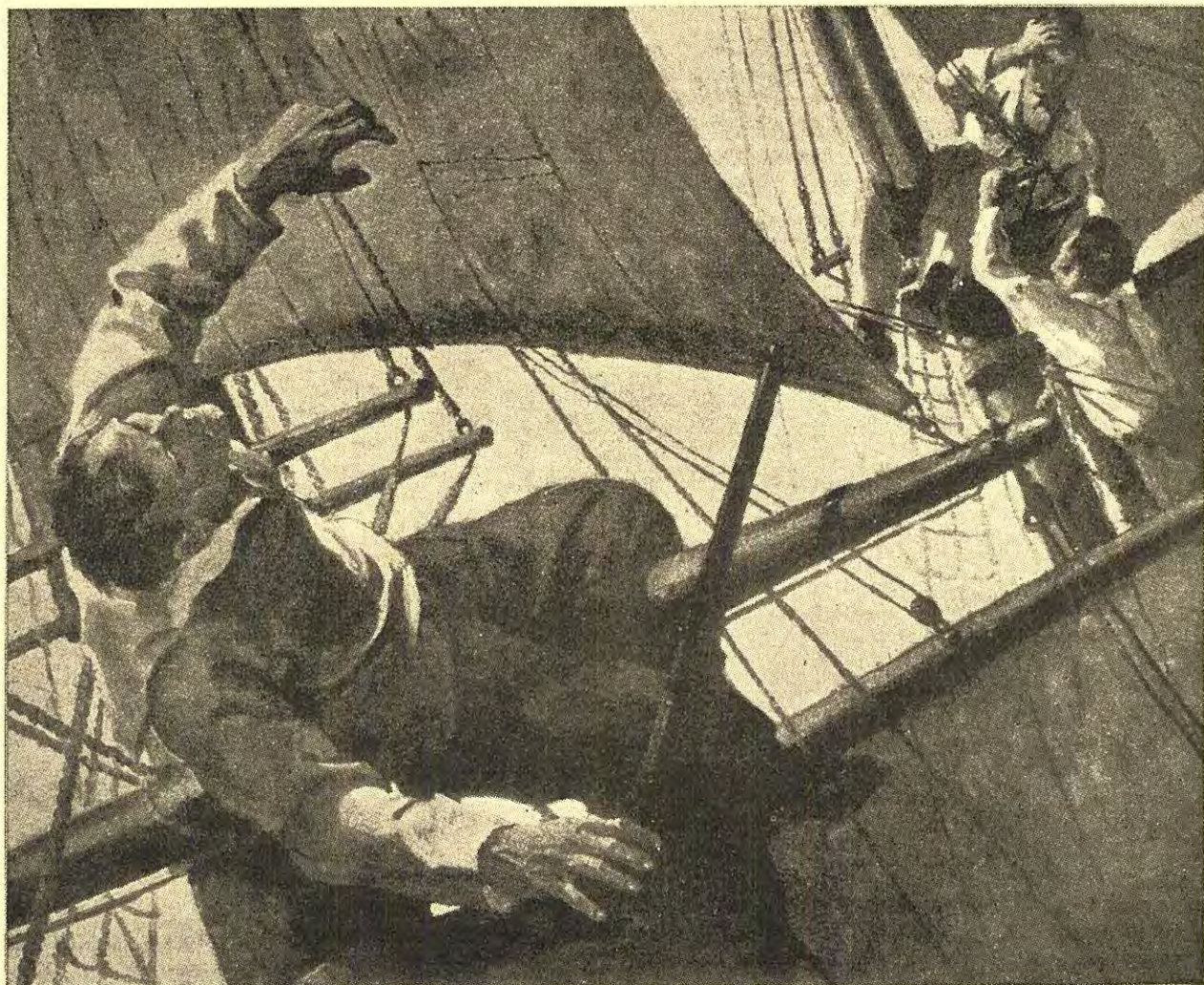
Jerrys Øjne blev haarde og kolde som Staal. „Jeg ved, hvad du mener, at idag generer det mig ikke det ringeste, naar jeg har dræbt en Mand. Det er altsammen et overstaaet Stadium, jeg vidste, at det vilde komme før eller senere, da det jo er en Del af Spillet. Det er Krig — men jeg hverken myrder eller plyndrer i Baghøi. Jeg vil ikke engang skyde først, det ved du, men hvis de prøver paa at dræbe mig, dræber jeg dem, det er alt.“

„Er det ikke det, Banditten siger, naar en pæn Borger prøver paa at forsvare sig mod ham?“

„Ne-nej, ikke helt det samme,“ svarede Jerry med et lille Kast med Hovedet. „Den pæne Borger er ingen Bandit selv, og han gør sin Pligt mod Samfundet, naar han prøver paa at forsvare sig og pille den anden ned. Jeg er ingen Snylter paa Samfundet, og jeg er Fjænde af lovløse Handlinger. Det er dog en Forskel, skulde jeg mene.“

„Der er ogsaa en Forskel mellem os to,“ sagde Colin lakonisk. „Jeg gør alt dette, fordi det morer mig, men du er af en helt anden Kategori — du har fundet paa et eller andet meget moralsk Alibi for din meget umoralske Livsvandel. Med Biblen i den ene Haand og Revolveren i den anden plyndrer og stjæler du lige saa meget, du har Lyst til.“

„Det er rigtigt nok,“ indrømmede Jerry lidt mut, „men det



Riflen faldt ud af Haanden paa ham.

er nu min Anskuelse, at det, der i sidste Instans dog gør Udslaget, er den Maade, du afslutter hele Historien paa."

— — —
Et Par Uger efter sad Vera Pudowkina og Colin sammen i en lille New-Yorker-Restaurations.

„Jeg har ikke set ham i næsten en Uge," fortalte Colin. „Han arbejder med et eller andet, men han vil ikke forraade noget, før Planen er moden."

„Og hvad er hans nye Idé de?"

„Han vil ikke købe en ny Baad, og saavidt jeg forstaar, vil han vove et Par Forsøg inde fra Kysten."

„Han er mere i Sikkerhed inde paa Søen."

„Det er netop det, jeg altid præker for ham. Han gaar rundt her i Byen uden nogensomhelst Beskyttelse, og vi kan dog være enige om, at O'Day ikke vilde tage det, der skete sidst, i Ro. Jeg er meget urolig for ham — og for dig ogsaa, Vera."

„Der er ingen, som behøver at være urolig for min Skyld," svarede hun ligegyldigt. „Jeg har det udmærket."

„Ja, ja, Vera — men hør nu, Jerry siger at du skal passe Rudys Job indtil videre."

„Hils ham fra mig og sig Tak, jeg har Brug for noget, som kan optage mine Tanker. Men hvad kan jeg gøre for Jer?"

„En Masse, Vera. Kan du blive her i Ro?"

„Det kan jeg godt, der er ingen, som er efter mig, selv mine Fingeraftryk har de ikke, jeg har aldrig endnu været rigtig i Konflikt med Politiet."

„Jeg mente nu O'Days Mænd."

„De gamle kender mig fra for en 6—7 Aar tilbage, men der er ingen af dem, som aner, at jeg var Rudys Partner i denne Smugleraffære."

„Er der nogen, som har opdaget dig i Havana?"

„Ikke det, jeg ved af undtagen — undtagen —"

„Fiskeansigtet — tag den bære med Ro, Vera. det var ikke din Fejl."

„Jeg fortryder det ikke, — og I ved jo, at jeg kun gjorde det for at komme bort i god Tid — for — for Rudys Skyld — og for Jeres Skyld ogsaa."

„Jeg forstaar dig godt, Vera," sagde han blødt, „og du ved godt, at det ikke er af Nysgerrighed, jeg spørger."

„Jeg har blandet mig en Del med O'Days Folk, siden jeg er kommet tilbage," fortalte Vera. „Og de siger, at Fiskeansigtets Job er blevet givet til en ung Klubanerinde."

Colin sad et Øjeblik og tænkte, saa sagde han: „Prøv om du kan faa lidt mere at vide, men først og fremmest maa du være overbevist om, at du ikke er opdaget. — Der var nogle Fyre henne i et Pensionat, som Jerry gerne vilde vide lidt mere om. Du kan maaske tage sig et Værelse der. Og hvorledes er det med Telefontelegrafen?"

„Det er ikke saa helt let," sagde Vera efter en lille Pavse. „Jeg kan naturligvis godt faa fat i et Apparat, men de er ikke gode, og de bliver nemt opdaget. Det er dem, som Politiet bruger, man skal have fat i, men de er ikke saadan at faa Fingre i, undtagen man har gode Forbindelser. Og det kræver ogsaa en Ekspert til at installere det — en Telefonarbejder eller en Mand — som Rudy."

„Saa maa vi altsaa afvente, hvad du kan gøre."

„Jeg skal ringe, naar jeg har noget positivt at fortælle. Hvor bor du?"

Colin gav hende sin Adresse, og de sad en Tid i Tavshed og drak deres Kaffe, mens Cigarettrøgen lagde sig over det lille Bord. Colin sad og tænkte paa Vera, hun fængslede ham meget, og der var ikke saa lidt Lighed mellem hende og Gloria Manners. Hun var ældre og mere haard, men der var

ogsaa et vist aristokratisk Træk i hendes Natur. Han vidste, at hun var en polsk Jødinde, født blandt New Yorks Udsbud, opdraget i Jødekvarters Rendesten og siden sit 15—16 Aar altid Hæler for eller Veninde med en eller anden Indbrudstyv, men tiltrods for det, var hun dog nu idag ærlig og oprigtig, modig og trofast. Colin sukkede, Verden var nu underlig.

Vera havde siddet og studeret hans Ansigt. „Ska Jerry giftes med det Pigebarn, der var ombord?" spurgte hun omsider.

„Hvad behager?" Colin fo'r op af sine Tanker. „Nej, det skal han ikke, hun er forlovet med en Englænder, der er en Jarls yngste Søn, altsaa et meget fint Parti."

„Han kunde vist udmærket godt være en Konges ældste Søn, uden at det vilde gøre nogen Forskel for hende — hvis jeg da ikke tager meget fejl af hende," sagde Vera. „Naa, Godnat, og vær forsigtig. Gaa ikke herfra, før jeg har været borte mindst en 5 Minutter."

Vera forlod Restaurationen. Da hun kom til det første Hjørne, forsvandt hun ind i en Forretning og lukkede sig inde i en Telefonbox, hvorfra hun kunde overse Gaaden. Et Par Minutter efter saa hun Colin komme forbi efterfulgt af en Mand, som var gledet ud af Husenes Skygge. Colin blev staaende ved Butikken og saa paa Vinduet, saa gik han videre, men lidt længere borte saa han igen paa et Butiksvindue. Kort efter tabte han et Bundt Nøgler, og idet han tog det op igen, vendte han sig om og kastede et Blik tilbage. Han smilte, da han saa, at han blev forfulgt. Fra imorgen vilde han ikke mere gaa alene.

Men hvad ingen af dem vidste var, at Vera havde set dem og med Øjnene forfulgt dem saa langt, hun kunde. —

Næste Morgen blev Colin vækket ganske tidligt ved, at Telefonen ved Siden af hans Seng begyndte at ringe.

„Det er mig," sagde en tør, udtryksløs Kvindestemme. Ingen, der nogensinde havde arbejdet sammen med Rudy, nævnedes sit Navn i en Telefon eller spurgte om Navne. Stemmerne er nok til at identificere hinanden.

„Ja?" sagde Colin.

„Der var nogen efter dig i Aftes."

„Jeg ved det, og jeg skal se at blive af med ham idag."

„Jeg kender Fyren, det er en af mine gamle Venner. Jeg vil prøve at faa fat i ham idag. Kan du møde mig i Formiddag Klokken 10?"

„Storartet."

„Naa, saa paa Gensyn," og Vera lagde Telefonen paa.

Det første, Colin gjorde, var at spise Frokost, saa klædte han sig paa og pakkede sin Haandtaske. En Tandbørste, Barbermaskinen, et Par Sokker og et Sæt Undertøj anbragte han i de rummelige Lommer i sit Tøj og sin Frakke. Derefter betalte han sin Regning og forlod Hotellet. Han bevægede sig paa en doven Maade som en, der har rigelig Tid, men han sørgede altid for at være der, hvor der var mest Trafik. Da han kom forbi Banegaarden, forsvandt han fuldstændig i Larmerne og Uroen der, og han havde den Glæde at se en Mand ile forbi sig i fuld Fart, han havde endnu mere travlt end nogen af de Mennesker, som skyndte sig ind paa Banegaarden. Kort efter denne Mand kom der en yndefuld, aristokratisk Kvinde, det var Vera, og Colin smilte fornøjet, da han saa hende. Uden at hilse paa hende tændte han sig en Cigaret og forlod slentrende Banegaarden.

Manden havde stadig meget travlt, han styrtede gennem hele Banegaarden, men da han endelig indsaa, at han havde mistet sit Spor, vendte han sig om. Saa opdagede han Vera. Og det kunde ikke være bedre, for Vera var gaaet ud i Haab om at finde ham.

„Vera!“ udbrød han og rakte sin Haand frem mod hende.
Hun saa op paa ham med et fremmed Blik, men lidt efter lod hun det kolde, fremmede Udtryk blive mere venligt og genkendende.

„Ih, du store Kineser, det er jo Bert Penley!“

„Netop — hvor kommer du fra, Vera?“

„Jeg er paa Jagt efter et pænt Værelse, mens jeg er her i Byeñ.“

Hun saa op til ham med et fristende Smil, og efter et Øjeblik Tavshed sagde hun:

„Jeg gaar med.“ Han tog den lille fiske Haandtaske, hun havde i Haanden. „Har du ikke Lyst til at gaa ud med mig i Aften?“

„Jeg har ikke Tid iaften, men vi kan spise Frøkost sammen nu.“

De gik sammen hen til en spansk Restauration, Ricardo Ferrara, hvor alle mulige Mennesker holdt til — Tyveknægte, sminkede Kvinder, Hælere og Hjælpere, og de stod næsten alle ved den lange Bar og drak Cocktail og Whisky. Bert var Stamgæst her, og han og Vera fik anvist et Bord, der stod lidt afsides fra de andre, saa de i Ro og Mag kunde tale sammen. Mens de talte, saa Vera længe paa ham, hun var meget grim, og hun hadede ham, som hun lige fra den første Dag havde hadet og udnyttet ham. Men der var intet i det fine, lidt hovmodige Ansigt, som forraadte noget af dette. — Bert satte sit Champagneglas fra sig — han var i godt Humør efter en rigelig Lunch med forskellige Drikkevarer, som det sømmer sig for en nidkær Forbuds-Betjent, der gør sit bedste for at udrydde Alkoholen.

„Hør, Vera,“ sagde han, „hvorfor har du aldrig villet høre paa mig. Jeg har været tosset efter dig siden jeg ved ikke hvornaar, og det er ikke Smaatng, jeg kan give Dig—“

„Giv mig lidt Tid,“ mumlede Vera. „Det er ikke saadan lige i en Ruf at tage den Slags Bestemmelser. — Bert, ved du ikke, hvad der er sket med Rudy, har du ikke hørt noget?“

Det kostede hende en hel Del Selvbeherkelse at stille ham dette Spørgsmaal.

„Jeg ved ikke noget — undtagen at han druknede et eller andet Sted ved Cuba.“

Hun sukkede. „Jeg fik et Brev fra ham for to Uger siden, det er derfor, at jeg er kommet hertil. Og hvad bestiller du selv, Bert?“

Bert kaldte paa Tjeneren: „To Brandy,“ bestilte han. „Og hvis du ikke vil drikke din, Vera, saa vil jeg. Hvad

var det, du sagde, hvad jeg bestiller for Tiden? Jeg har meget travlt — for det første er jeg ved at arrangere en Fælde for O'Day for Statens Regning —“

„O'Day!“ udbrød Vera. Hun tænkte lynsnart et Sekund, saa tændte hun en Tændstik og holdt den hen til Berts kolde Cigar. Han lænede sig frem og blinkede mod den lille Flamme, men Vera havde allerede set nok — hans Øjne svømmede.

„O'Day,“ gentog hun. „Det var ikke saa lidt, og det er forresten mærkeligt nok, at jeg ogsaa er kommet hertil for at slaa mig sammen med nogle Fyre, der ligeledes prøver paa at pille lidt ved den store Irlænder. Det var Rudy, der skrev det til mig fra Havana, og jeg har allerede set en af dem.“

„En lille firskaaren Fyr med blaa Øjne og lyst Haar?“ spurgte Bert.

„Nej, en høj ung Mand med et skarpt Ansigt.“

Det gjorde aabenbart stort Indtryk paa Bert. „Det er selveste Jerry Wilson,“ sagde han. „Hvad har han sagt til dig, hvad skal du gøre for dem?“

„Jeg skal gøre mig gode Venner med O'Days Folk og se at finde ud af hans Slagplaner.“

„Hm!“ sagde Bert blot. Efter en lille Pause skyllede han den anden Brandy ned, tændte en ny Cigar og lænede sig fortroligt over Bordet mod Vera.

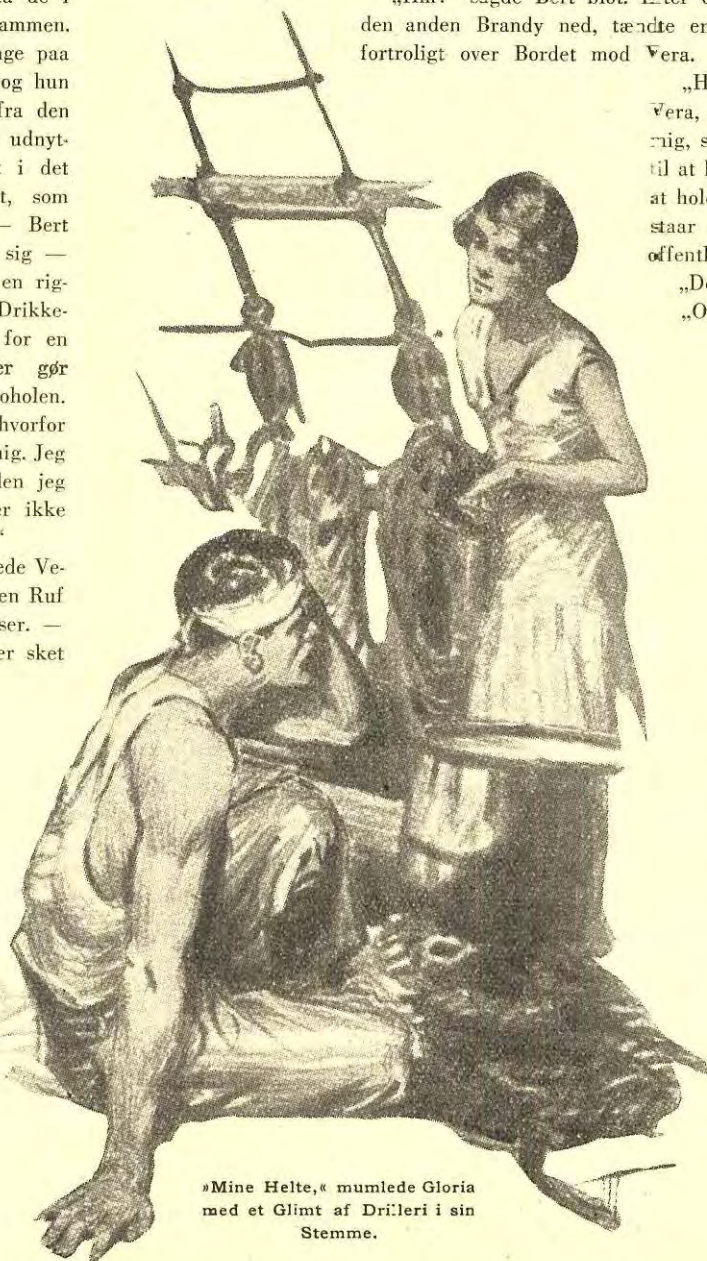
„Hvis du er lidt rar mod mig, Vera, og vil arbejde sammen med mig, saa har vi to her en Chance til at blive rige Folk. Men du har at holde dig borte fra O'Day, forstaar du, du maa ikke komme offentligt frem.“

„Det passer ogsaa mig bedst.“


„O'Day skal udføre sin næste Plan sammen med nogle Mænd fra Montreal. De har en stor, fransk Damper, der ligger 50 Mil udenfor Kysten med lidt over 20.000 Kasser ombord. Jeg har mit Værelse ved Siden af den ene af Montreal-Mændene.“

„Saa er du vel ogsaa inde paa deres Ledning?“

„Naturligvis, og vi har installeret det nydeligste lille Apparat i den ene Væg, og der sidder Dag og Nat en Stenograf ved Siden af og tager hvert eneste Ord, de siger. Men det er det forbandede ved det, at de ikke kommer frem med de rigtige Hemmeligheder de har en Radio, for de telegraferer nemlig ikke mere, efter at Staten kom efter deres Kode. Men hvad de ikke ved, er at Oberst Spønnesby — du kender ham nok, det er



„Mine Helte,“ mumlede Gloria med et Glimt af Dri'leri i sin Stemme.



den berømte Prohibitionschef, — han er nu begyndt at komme efter deres Radio. Vi har jo et rigtig Radiostation med alle Bølgelængder og det hele.“

„Oberst Spornesby,“ sagde Vera. „Er det den samme Spornesby fra før?“

„Ja, det er ham, og det er ganske umuligt at komme ind med ham, undtagen det er en søn Kvinde, der smigrer ham saa han tror, han er Gud ved hvad for en dygtig Mand.“

„Det lyder jo ikke helt tøsset.“

„Nej, det gør det ikke, men vi har ikke Brug for ham, for det er mig, som har alle Traadene i min Haand. Jeg ved alt om Wilson og hans Folk, og jeg har i de sidste Dage hele Tiden været efter den lille tykke Mand, der er Jerrys Ven. Jeg tabte blot Sporet idag.“

„Jeg kunde maaske hjælpe dig,“ foreslog Vera.

„Jeg har skam nok for dig at gøre, jeg har selv saa meget, at jeg ikke kan overkomme det.“

„Jamen hvad gaar din Plan egentlig ud paa?“ spurgte Vera.

Berts Øjne blev smaa og smalle. „Nu skal du Løre, Vera, de er ude efter O'Day som Smugler, og dine Folk er ude for at snuppe Alkoholen bort fra ham, og O'Day pønser paa at give ham en eftertrykkelig Lære, saa han taber Lysten til at være Hi-jacker. Som du ser, er de allesammen i Hærene paa hinanden, og den, der staar midt i det hele har ikke saa faa værdifulde Nyheder at sælge, ikkesandt?“

„Aah, — nu begynder der at gaa en Praas op for mig.“

„Jeg har underrettet O'Day om Wilson, til jeg tabte hans Spor — og om Staten, der er ude efter ham — det er paa den Maade, jeg altid arbejder, jeg faar de forskellige Partier rodet sammen, og saa passer jeg paa og snapper Chancen, naar den er der.“

„Naturligvis!“ Vera var fuldstændig indforstaaet med ham.

Og nu vil jeg ogsaa lade mine Nyheder gaa videre til Wilson — for en anstændig Pris selvfølgelig. Der er ikke Spor af Fare for os. Og paa den Maade faar jeg altsaa Betaling fra tre forskellige Sider.

„Jeg skal nok hjælpe dig, Bert.“

„Det er mig, som faar de traadløse Telegrammer og bringer dem ind til Byen fra Long Island, jeg kan beholde dem et Par Timer, og i den Tid maa Wilson se at faa dem skrevet af. Det er altsammen i Kodet, saa han faar vist ikke meget ud af det.“

„Hvad bestiller dit Hovedsvarter saa med dem?“ spurgte Vera skødesløst.

„De har en Kodeekspert. Jeg prøvede engang at faa nogle Kopier ud af et af Pigebørnene, som arbejder der, men det var umuligt.“

„Lad mig bare faa dem,“ sagde Vera. „Hvordan, kunde du skaffe mig nogle af Telegrammerne, der er ca. en Ugestid gamle — kunde du gøre det?“

„Det er let nok.“

„Den er fin, saa giver jeg Jerry dem, og saa kan han more sig med dem. Men hør ergang —“ Veras Stemme blev igen saa ligegyldig. „Hvorfor faar O'Day ikke bragt sin Ladning i Land fra den franske Damper?“

„Det er noget af det mest gragtigste, jeg nogensinde har hørt. Jeg har faaet pudset nogle af Patruljebådene paa den, der ustandselig sværmer rundt om den. Damperen selv kan der ikke røres ved, den er paa den rigtige Side af Grænsen, men saa saare den vilde prøve paa at faa bragt noget i Land, vilde hele Flokken være i Hælene paa Baaden og tage den, saa snart den kom over Grænsen. O'Day er ved at blive sindssyg over det. Damperen har allerede ligget der i snart 3 Uger, og der er endnu ikke Spor af Hæb om at faa Lasten ind, undtagen at der skulde komme en meget tæt Taage.“

„Aah,“ sagde Vera. „Hvor ligger Damperen?“

„Det ved jeg ikke rigtig, den forandrer hver Dag sin Position og spørger rundt derude. Men det staar altsammen i de Kodedelegrammer, de afsender.“

„Har du set O'Day fornylig, Bert?“

„Næh, ikke lige fornylig, men nu skal jeg hen og ordne nogle Smaating med ham — vi forstaar jo nok hinanden, Vera, hva?“

„Naturligvis gør vi det. Tag en Drink til, Bert.“

„Vi har haft Held med os, nu i Eftermiddag skal jeg se at finde en pæn lille Lejlighed til os.“

„Du maa ikke skynde paa mig, Bert,“ bad Vera og sænkede Øjnene.

„Det gør jeg heller ikke.“ han skyllede igen en Brandy ned. „Naar jeg blot ved, at du kommer, naar det hele er parat.“

„Det kan du være ganske rolig for, min Ven,“ svarede hun og saa paa ham med et langt Blik. —

Næste Morgen kom Colin hen til Vera, hvor hun gav ham en detaljeret Beskrivelse af Samtalen med Bert, hun gav ham ogsaa en Rulle Papir, der var bedækket med runde og firkantede og aflange sære Tegn.

„Han siger, at jeg gerne maa beholde dem, men de nye Telegrammer kan han kun laane os et Par Timer.“

„Hvis alt gaar, som jeg beregner, burde det ogsaa være tilstrækkeligt,“ sagde Colin og gemte de kostbare Telegrammer. „Vera, kan man stole paa den Bert Penley?“

„Nej, det ved Gud man ikke kan,“ sagde Vera tørt. „Han er den værste, jeg nogensinde har kendt. Han vilde sælge sin egen Mør. Det, jeg fik ud af ham igaar, var kun fordi jeg fik ham til at drikke — det er ikke sikkert, at han næste Gang vilde være saa aabenhjertig.“

„Hvornaar skal du se ham igen?“

„Jeg venter ham hvert Øjeblik, og det var ikke heldigt, om du blev fundet her. — Jeg — ja, han er nemlig ude for for at finde en Lejlighed til os,“ fortsatte hun roligt.

„Vera!“ eksploderede Colin. Saa saa han hendes kolde, graa Øjne og fortsatte i en krænket Tone: „Jeg kan ikke fordrage den Slags Spøg.“

„Du er god nok, Colin, men lad du bare mig om at passe mine egne Ting,“ sagde Vera. „Jeg har i hele mit Liv kun levet sammen med to Mænd, og det var Harry London og Rudy Newes. Efter de to kunde jeg ikke godt tænke mig den modbydelige, falske, slimede Bert.“

Colin blev igen sig selv og sagde i en træt Tone, at han ikke kunde finde ud af Kvinderne.

„Det behøver du heller ikke,“ svarede Vera. „Men nu er det bedst, at du forsvinder, jeg er bange for, at Bert ellers overrasker os. Jeg skal nok have de andre Telegrammer parat, til du kommer imorgen.“

Colin lo fornøjet, tog Afsked og skyndte sig ned til en Telefonautomat, hvor han ringede til sin Ven, Will Forrest.

„Ja, det er Colin Scott — jeg har faaet Besked af min Chef om at faa Adressen paa en dygtig Mand til at tyde Kodet. Kan du hjælpe mig?“

„Vent et Øjeblik ved Telefonen, saa skal jeg lige slaa efter.“

Da Colin 5 Minutter senere forlod Automaten, havde han Adresserne paa Amerikas to dygtigste Kodeekspertes i Lommen. Den ene af dem boede i en lille tarvelig Gade, der var intet Navn paa Døren men da han bankede, og der blev raabt „Kom ind“, gik han lige ind. Det var en stor, graahaaret Mand med et histert Udtryk og saa skarpe Glas i sine Brillen, at man næsten ikke kunde se Øjnene bag dem. Will Forrests Navn løskede dog et lidt mere venligt Udtryk frem i hans Bulbideransigt.

Fortsættes i næste Nr.

200,000 danske Hummer aarlig

men der kan sælges mange flere



Ung Dame med en Kæmpehummer, fanget i Østersoen.

For atfaa flere Hummer endnu har Havundersøgelseskommissionen anlagt en Hummerudklægningsstation i Frederikshavn. Om denne fortæller dens Leder, Magister Erik Paulsen:

— Hummeren gaar med sine Æg i Halefolderne (ca. 8000 paa en Hummer) fra Juli det ene Aar til August det næste, saa udklækkes de smaa 6—7 mm lange Larver, der saa i 3—4 Uger driver rundt i Vandet, inden de synker til Bunds for at begynde det rigtige Hummerliv. Paa Udklækningsstationen anbringer vi de ægbærende Eummere i store Kasser, og naar Larverne er udklækkede, flyttes de over i andre store Kasser, hvor de saa gaar i 3—4 Uger, til de har naaet Bundstadiet, saa sætter vi dem ud paa Stenrevene udenfor Frederikshavn. Vi fodrer dem med fint hakket Okselever. Paa Stenrevene lever de saa i 5—6 Aar, inden de er spisefærdige. Fordelen ved Udklækningen er, at Larverne undgaar den voldsomme Udryddelse, de fra en Mængde Sødys Side er Genstand for netop i den Periode, hvor de driver rundt i Vandet. Naar de først er sanket til Bunds, klarer de sig bedre.

— Bliver Hummerne saa der, hvor de sættes ud?

— De vandrer kun meget lidt omkring. Vi har mærket mange Hummere, men aldrig fanget nogen udenfor de Rev eller Grunde, hvor de er sat ud.

— Hvor mange Hummere fanges om Aaret?

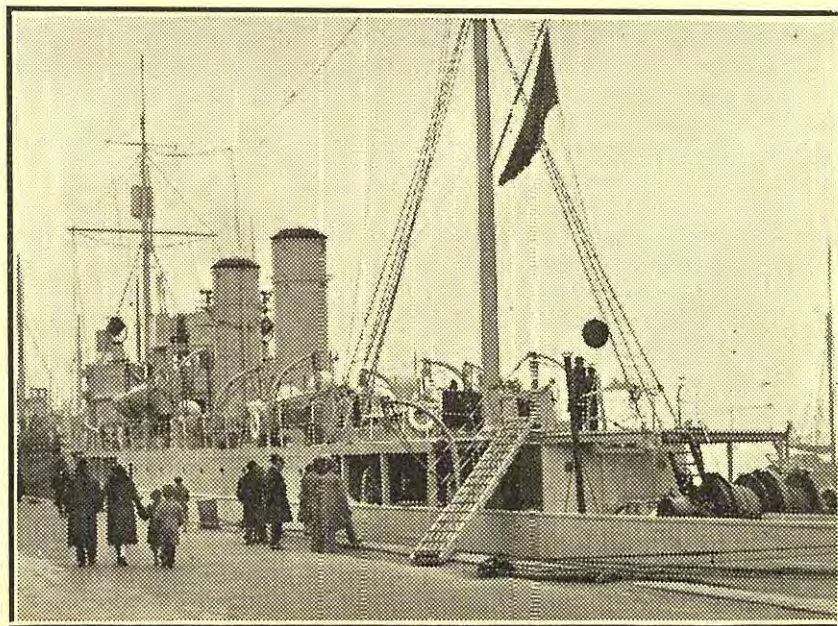
— Omkring et Par Hundrede Tusind, men der kunde sælges mange flere. Vi regner, at det er mellem en Femtedel og en Sjattedel af Bestanden.

— Hvor mange sættes ud?

— Vi har i det Aar, vi har drevet Udklækningsstationen kun sat et Tusind Stykker ud. Vi er jo kun paa Forsøgsstadiet endnu. Men Tallet vil naturligvis blive stærkt forøget, naar vi kommer rigtig i Gang.

Aarets første Marinevisit.

Med sædvanlig sydlandsk Høflighed kom Aarets første fremmede Marinere hertil paa en Søndag, formentlig for at glæde de Københavnerne, der gaar Søndagstur paa Langelinie. Her fortøjede nemlig „Zinna“, det belgiske Fiskeriinspektionsskib, som vi her bringer Billede af, medens Franskmændene „Quentin Roosevelt“ lagde til ved Nordre Toldbod. De medbragte den franske og belgiske Delegerede, som skal deltage i den internationale Havundersøgelses-Kongres, som finder Sted i disse Dage. Medens d'Herrer gik til Havundersøgelses-Drøftelser i Udenrigsministeriet, stormede Københavnerne ud til Fiskeriskibs-Under-søgelse.



I ELBSTADEN

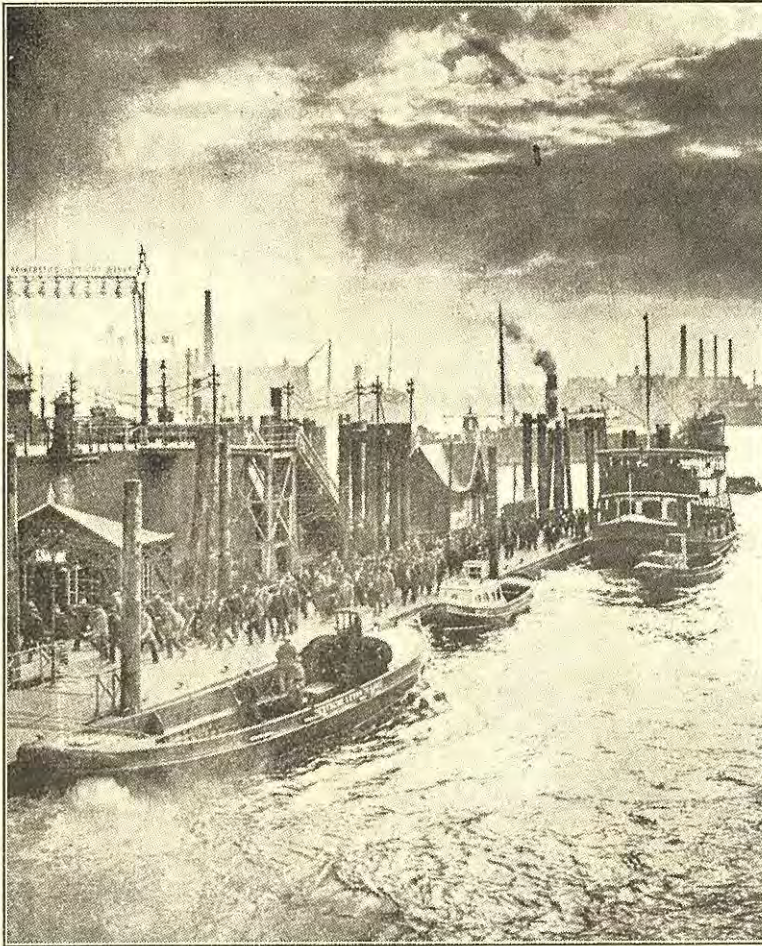
Med Fiskebil gennem Slesvig-Holsten.

EN tidlig Septembormorgen stod Kutterne ind fra Vesterhavet og lagde til i Havnen ved Thyborøn. Den Fiskelast, de indbragte, var paa Markedet i Hamborg 20 Timer efter. Fisken blev hurtigt udlosset, sorteret og pakket i Kasser med ca. 50 Kilo i hver og derefter ræd Bane sendt til Harboøre Station. Her blev det omladet i Fiskebiler, der her holdt parat til at starte mod Hamborg. Ved Tottiden om Eftermiddagen rullede vi fra Harboøre med Kurs mod Syd, og Motoren slugte den ene Kilometer efter den anden uden at faa Pusterum. Vi skulde nemlig passere Grænsen inden Kl. 10 Aften. I modsat Fald blev vi standset og kom ikke længere den Nat. Vi naaede Grænsen i rette Tid, fik vort Pas stemplet og fortsatte nu i Natten ned gennem Slesvig-Holsten. I de Egne, vi kørte igennem, saa vi Lysene blinke gennem Mørket. Vi hastede mod Hamborg, vi skulde være der Kl. 5 Morgen for at faa Fisken paa Markedet. Vi kom i Følge med en anden Fiskebil, der kørtes af en Sønderjyde, og sammen susede vi ad Hovedlandevejen mod

Elbstaden. Vi blev pludselig standset, da Vejen paa en lang Strækning var under Brolægning saa vi maatte køre en lang Omvej. Paa denne Strækning maatte vi passere ikke mindre end 9 Baneoverskæringer. Paa et af de Steder laa en Bil knust. Stumperne havde man endnu ikke naaet at faa samlet op. Her skete igaar en Bilulykke, forklarede Sønderjyden. Et Motortog og Fiskebilen stødte sammen her, og begge Chauffører blev saa ilde tilredt, at de hurtigt maatte føres til Slesvig Sygehus. Da vi naaede Slesvig By, holdt Sønderjyden. Han vilde op paa Sygehuset og sé til sine kvæstede Kammerater, som han kendte. Vi fulgte med Sønderjyden var vor Fører og var det tyske Sprog mægtig. Det tyske Sygehus var rent og propert. Orden og Disciplin slog os i Møde fra hver en Krog. De tyske Sygeplejersker, som vi ikke kunde tale med, var særdeles høflige og imødekommende. Sønderjyden kunde tale med dem, og de gav Lov til, at vi maatte komme ind og tale med den ene af de kvæstede Chauffører. Den anden

maatte vi ikke komme ind til, hvilket jo nok var et Tegn paa, at han var meget daarlig. Ham, vi var inde hos, var nogenlunde kvik, men havde faaet store Flænger, der var syet sammen, bl. a. paa det ene Laar. Besøget paa det tyske Sygehus var en sørgmodig Oplevelse, vi ikke havde ventet, og det

gjorde ligesom et forstemt Indtryk, thi det mindede os om Fiskebilulykkerne her nede paa den anden Side Grænsen. Endnu havde vi langt til Hamborg, og vi maatte sætte Farten op for at naa rettidigt derved. Da Morgenen gryede, kørte vi ind i Hamborg, og da vi naaede ned i Havnen, sendte Solen sine Morgenstraaler ned over Tagene og Elben. Fisken blev hurtigt læsset af Bilen og kom ind paa Markedet med det samme, hvor den paa Auktionen i den store Hal faldt for Hammerslaget. Kranerne larmede, Dampfløjter tudede her i Verdenshavnen — Tysklands Udfaldsport til Nordsøen. Mængder af smaa Dampere pilede frem og tilbage paa Elben. Kæmpe dampere, Oceanfære laa her, lige kom met ind fra Nordsøen og Atlanten. —



Fyratten i Hamburgs Havn.

Det var Meningen, at vi vilde have været en Tur ned ad Elben, men en voldsom tæt Taage lagde sit klamme Slør over alt og skjulte det travle Liv for vore Blikke. Vi maatte opgive det, thi Elbtaagen stod som en Mur ind over Verdenshavnen.

Vort Ophold i Elbstaden blev kort. Ved 9-Tiden startede vi Bilen for at tiltræde Tilbagevejen mod Grænsen. I Rendsburg gjorde vi Holdt og nød en god Kop Kaffe. Sent paa Eftermiddagen naaede vi hjem til Harboøre.

I Løbet af 30 Timer havde vi to Gange kørt gennem Slesvig-Holsten uden det mindste Uheld. Men Fiskebilchaufførerne naa have et Øje paa hver Finger, naar de kører nede i det tyske Omraade. Selv om de faar 40 Kr. for hver Tur, saa er disse Penge i Betragtning af det anstrengende Arbejde og den store Risiko alligevel surt fortjent. Men Fiskebilchaufførerne er dygtige Folk, de kører sikkert, og en Tur med dem er en Oplevelse.

Argus.

Det Danske Petroleums-Aktieselskab

København K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie

TELEFON 2890



Telgr.-Adr. PETROLEUM

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L

**Tænk først
paa Familien!**

Og tænk paa den Dag,
da du ikke er mere!

10.000 Kroner

kan dine Efterlædte 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 ULYKKEFORSIKRING
mellem 12-1 og 6-7

**Tænk dernæst
paa dig selv!**

Har du Raad til selv at
tage Ansvar for de
Hændinger, 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!

**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



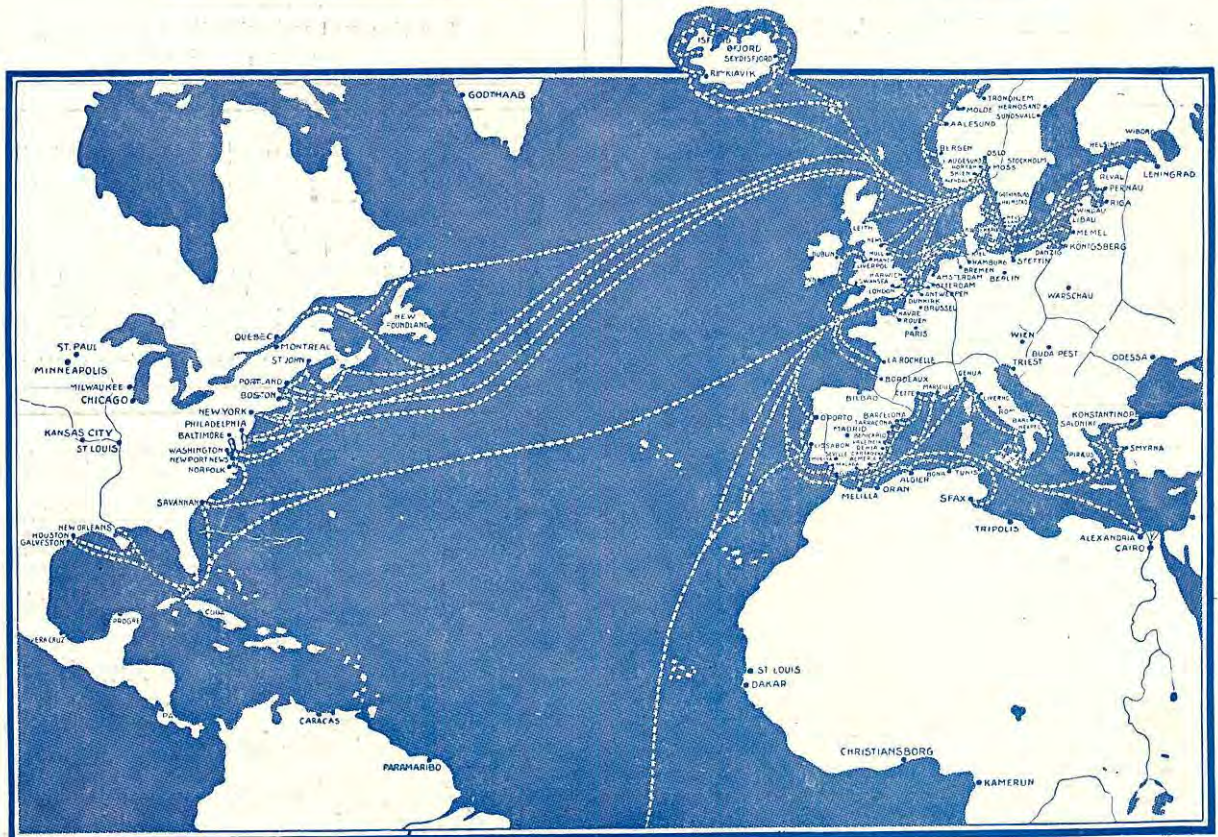
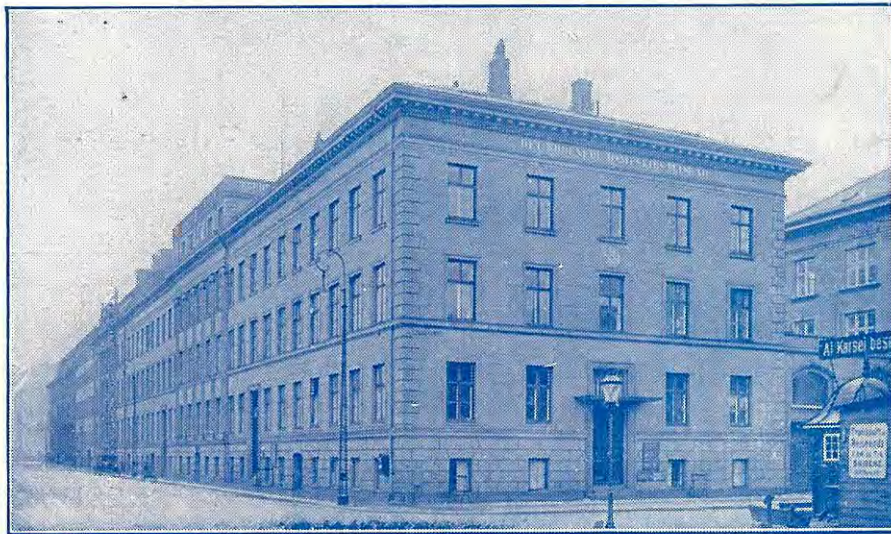


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS 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 Værftsbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygni, Handel og Eksport-Industri interesserede Partier og The International Seafarers Federati



M A J
1931

36 Sider

Fiskeskonnert paa Kapsejlds
om Sir Liptons ny Pokal

50 Øre

8. AARG.
No. 5



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

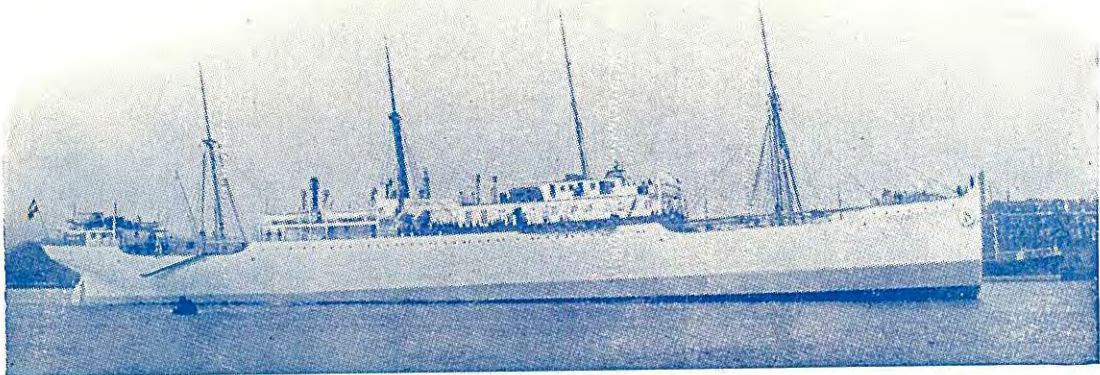
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

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.

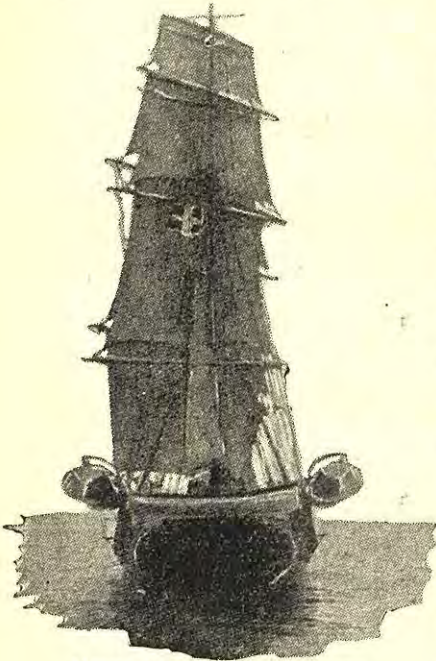
IMPORT :: EXPORT





VIKINGEN UDKOMMER DEN 1. I HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT
 REDAKTION OG EKSPEDITION: GAMMEL MØNT 39 * KØBENHAVN K. * TELF. 9822

„Georg Stage“ lægger atter ud



*Amator-Foto af »Georg Stage».

DER er hvert Aar stærk Rift om Chancen for at komme med „Georg Stage“. I Beretningen for 1930 fra „Georg Stages Minde“ ser vi, at af 132 Ansøgere fik 80 Elever deres første Undervisning ombord under Skibets Togt fra 24. April til 13. September, hvor Kommandoen blev strøget. For faa Dage siden lagde „Georg Stage“ atter ud under Kap-

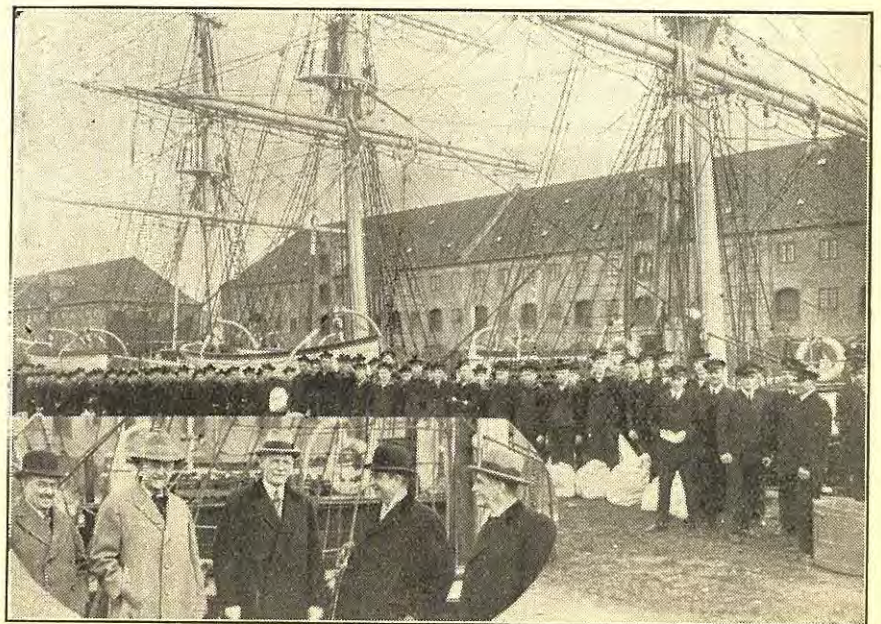
sen — og „Vikingen“ ønsker, at alt godt maa følge Skibet paa dets Vej.



Der staves Sejl under Førstestyrmand Svendsens Vejledning.

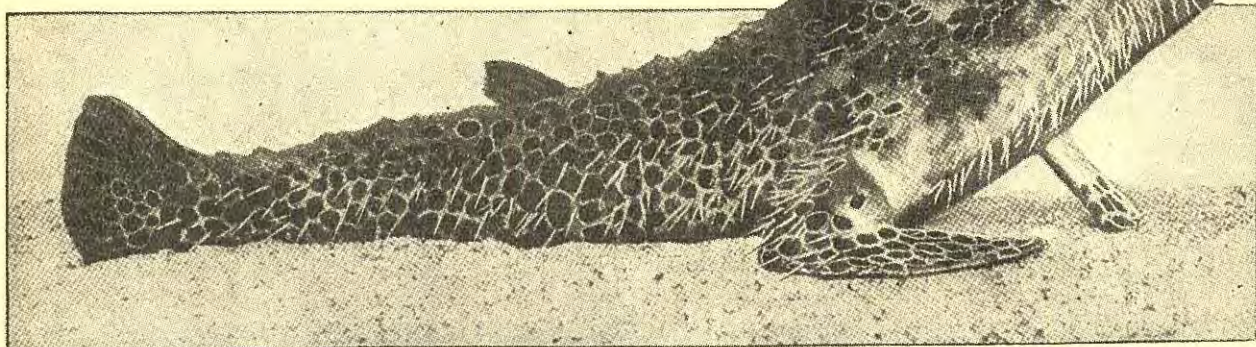
tajn J. B. Junckers Kommando, og alt foregaar efter de gamle hævdvundne Principper. Uden „Dansk Dampskibsrederiforening“s Hjælp vilde det ikke være muligt at udsende Skibet, fortæller Beretningen, ligesom man retter en særlig Tak til Det Østasiatiske Kompagni, Det Forenede Dampskibsselskab, Bugserselskabet og flere offentlige Institutioner. I Aarets Løb har Bestyrelsen, hvis Formand som bekendt er Kontreadmiral F. Cold, suppleret sig med Navigationsdirektør, Kommandør V. Lorch, og Kaptajn Jacob Møller, Formanden for Københavns Skipperforening.

Nu er som sagt et nyt Hold glade Fyre stukket til Sø for paa Trods af Damp- og Dieselmotorskibenes Førerstilling at uddanne sig ombord paa et Sejlskib — et uomgængelig nødvendigt Led i Navigationsuddannel-



»Georg Stage«s Afrejse. I Forgrunden staar Bestyrelsen for »Georg Stage«s Minde.

Forbavsende Opdagelser fra Fiskenes Verden

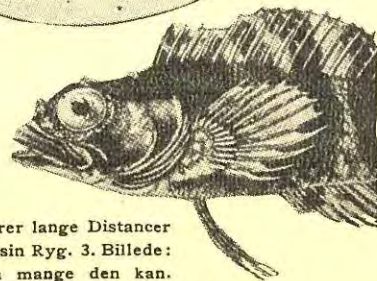
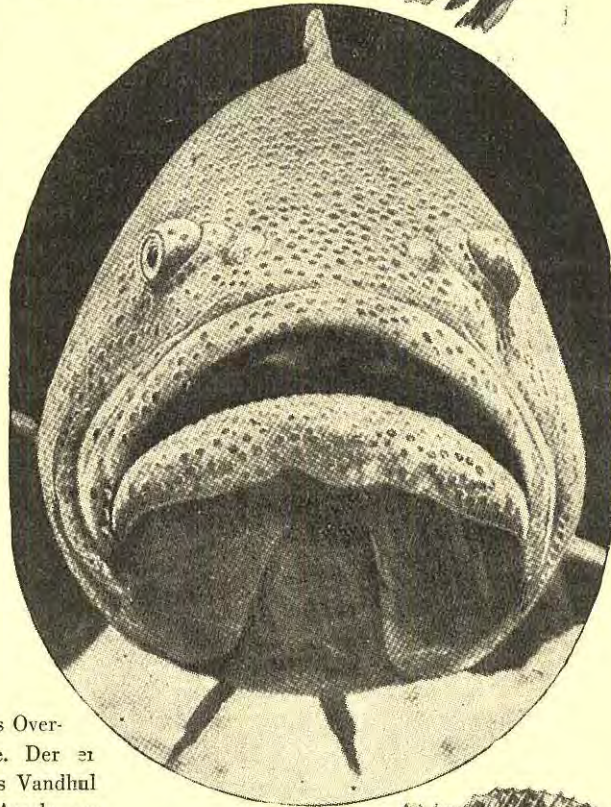
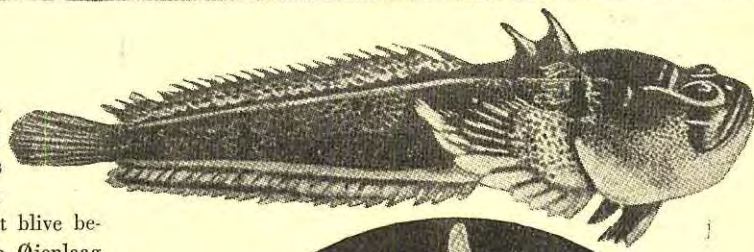


Med interessante Billeder.
Specielt for »Vikingen«.

DER er hidtil blevet opdaget ca. 20.000 forskellige Fiskearter, og der bliver stadig gjort de mest mærkelige Opdagelser. Havets Videnskabsmænd har bl. a. set, at en speciel Art Fisk holder af Selskab, og at det glæder dem at blive berørt af en anden Fisks Finne. Da Fiskene ingen Øjenlaag har, er det ofte blevet diskuteret, om de overhovedet kan se, idag ved man, at de kan se og svømmer hinanden i Møde. Det har ogsaa vist sig, at de har Smag og ikke spiser alt, hvad de faar i Munden, ligesom Mennesket ikke smager Luften, smager Fisken heller ikke det salte Vand, den lever i. Og skønt Fisken ikke har et udverdigt Øre, hører den dog. En Motorbaad f. Eks. bringer Vandet i stærk Vibreren, og denne Vibreren opfanger Fisken ganske paa samme Maade, som v. opfanger Lydbølger.

Der hersker ogsaa forskellige Sygdomme blandt Fiskene. Nogle Gange kan de blive helt bedækket med et hvidt Skum, og naar dette naar Gællerne, dør Fisken. De kan ogsaa faa Lus, en Slags Vandlus, og da den ulykkelige Fisk ikke kan klø sig, prøver den paa at gnide sig mod Klippevægge og lignende. En bestemt Slags Fisk kan ogsaa faa Vattersot. De svulmer op, saa de bliver baade 2 og tre Gange saa store som ellers, og Skællene staar lige ud fra Huden. Der er blevet gjort mange Forsøg paa at helbrede syge Fisk. En Fisk, der er befængt med Lus, kommer under et Forstørrelsesglas, og de smaa Snyltene bliver taget af med en fin Pincet. En Vattersotpatient bliver sat ud i Bassin, hvor der til hver Gallon Vand er tilsat nogle Draaber Digitalis.

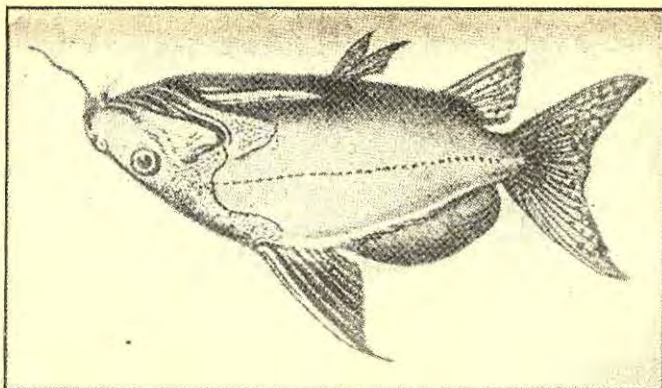
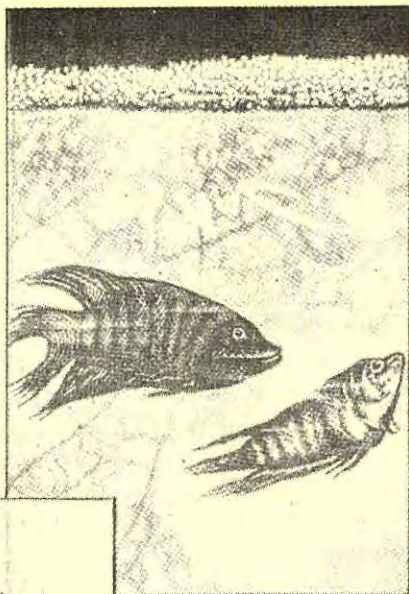
Det er de mest ejendommelige Fisk, der lever under Vandets Overflade, og som almindelige Mennesker slet ikke faar at se. Der er f. Eks. en ægyptisk Fisk, der gaar gennem Ørkenen, naar dens Vandhul er blevet udtørret af Sol og Tørke. Denne Fisk kan drage Aande, og den bevæger sig fremad som en Sæl. Sine Vandringer foretager den altid om Natten, naar Duggen er faldet. I den mexikanske Golf lever der ogsaa en vandrede Fisk, den foretrækker at hoppe eller springe paa Bunden af Vandet fremfor at svømme. Den er helt bedækket med Vorter. Igen en anden Art svømmer med Hovedet nedad, fordi dens Finner vokser paa en saadan



Øverste Billede: Den mærkelige ægyptiske Fisk, der kan gaa og indaande Luft, og som vandrer lange Distancer gennem Ørkenen, naar dens Vandhul er udtørret. 2. Billede: Fisken, der har giftige Pigge paa sin Ryg. 3. Billede: Naar denne Fisk svømmer ind i en Stime Smaafisk, aabner den Munden og fanger saa mange den kan. 4. Billede: Fisken, der kan skrike.

I denne Familie er det Faderen, som maa forsvare Æggene mod den unaturlige Moder.

Denne Fisk svømmer altid med Hovedet nedad, fordi dens Finner vokser saaledes.

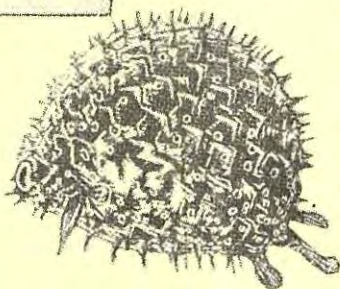


En Fisk, der lever i Nilen, og som altid svømmer med Bugen opad.

der, han smed ned i Bassinet, var gennemtrængt af Quinine, saaledes at det var bittert. Efter mange Forsøg lærte Fiskene at skelne mellem de to Klokker, der fortalte, at nu kom der enten noget, som de holdt af, eller det, der var bittert. Det er ikke alle Lyde, som Fisk kan opfatte, mange skingre Toner hører de overhovedet ikke, men de ganske dybe, lave Toner opfanger de altid.

Men Fiskene forstaar ikke blot at skelne mellem Lyde, de kan ogsaa kende Farver. En Dame, der interesserede sig meget for Fisk, gjorde et Eksperiment. Hun smed Foderet ned i Bassinet pakket ind i rødt Papir, desuden smed hun roget bittert Foder ned indpakket i blaat Papir og saa helt tomt grønt Papir. I

Billedet t. højre viser Havets Pindsvin, der ligner en strittende Naalepude, naar der nærmer sig en Fare.



Maade, at det er det naturligeste for den. Havet har ogsaa sit Pindsvin, det er en Fisk, der naar den ser sin Fjerde nærme sig, pumper hele sin Krop op, hvorved den bliver bedækket med en Masse Pigge. En Fisk, der lever i Nilens Vande foretrækker af ubekendte Grunde at svømme paa Ryggen. Det er heller ikke alle Fisk, der er stumme, mange af dem kan give et Snøft eller et Grynt fra sig, en bestemt lille Fisk kan endog skrike højt.

En meget ejerdømmelig Fisk er den sydamerikanske *Gymnotus electricus*, der bliver ca. 4 Fod stor. Den har i sit Indre et meget kraftigt elektrisk Batteri, og en Professor fortæller, at en Fisk han engang dissekerede, ikke havde mindre end 4 Batterier i sig. Disse

var dannet af Millioner af smaa Celler.

Paa Ceylon er der en Fisk, som lever et mærkeligt Familienliv. Det er nemlig Faderen, som forsvare Æggene og de unge Fisk mod Moderen, der ikke ejer Gnist af Moderkærlighed. Til Gengæld er der en anden Fisk som opkækker Æggene i sin Mund, og i de fjorten Dage, det varer, faar den ret at spise.

En tysk Professor lærte sine Fisk at korre, naar han ringede med en Klokke. Han ringede hver Dag en 40 Sekunder, før han smed Foderet ned, og det varede ikke længe, inden de forstod, at naar der blev ringet, saa vankede der Mad. En Dag ringede han med en anden Klokke, og det Fo-



Det er blevet observeret, at disse Fisk altid holder sammen og er i Besiddelse af et skabeligt Instinkt.

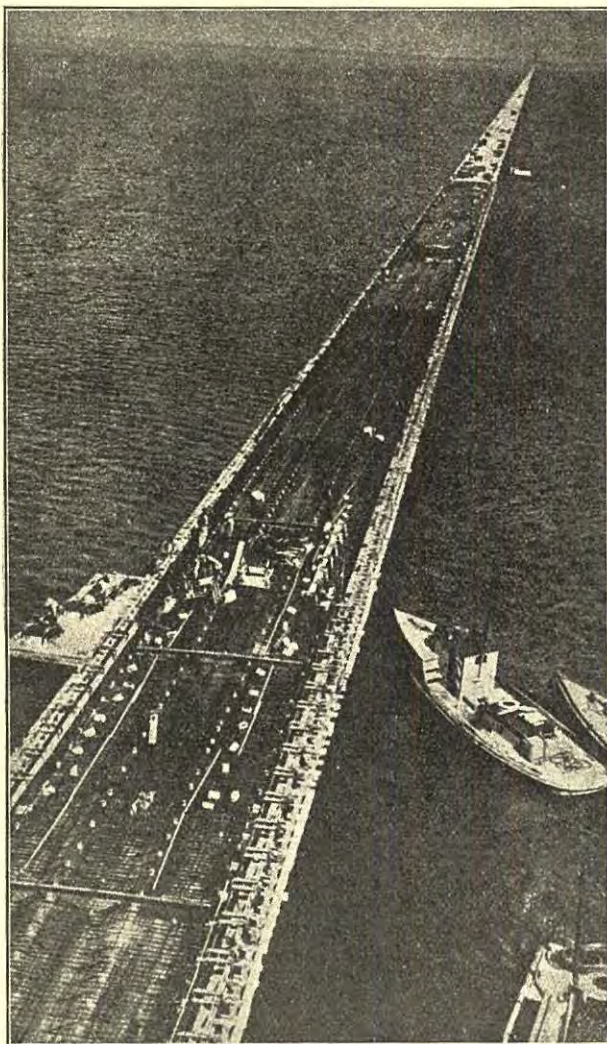
Løbet af forbavsende kort Tid forstod Fiskene at snappe de røde Papir, foragte det grønne og gaa udenom det blaa i en stor Bue.

Det hænder ofte, at Fisk bliver blinde, men de har en sjette Sans, som vejleder dem — adværer, naar de nærmer sig en Forhindring, eller naar de svømmer paa Ryggen. Paa den Maade kan en blind Fisk godt svømme rundt. Derimod har man endnu ikke observeret, at Fisk bliver gamle. Alle Dyr paa Landjorden bliver før eller senere gamle, Organismen opbruges, og Sanserne sløves. Men Fiskene lever aabenbart i evig Ungdom, hvis de kan undgaa Fiskerne, deres Fjender og de farlige Klipper, som de i Stornvejr bliver knust paa. Livet

under Vandets Overflade har, som man ser, mange Farer. Men sover Fiskene? Det er stadig et uopklaret Spørgsmaal. Da de ingen Øjenlaag har, kan de naturligvis ikke lukke deres Øjne, og der er hidtil kun en Lærd, som paastaar, at en bestemt Fisk tilbringer Natten i Ro, mens den om Dagen stadig er i Aktivitet, hvis det er sandt, er det det eneste kendte Eksempel paa en sovende Fisk.

Fiskene er ikke den største Gruppe af Dyr, men de er ubeskriveligt den mest interessante og overraskende for den, der forber sig i Studiet af dem, og hvem ved, hvor mange mærkelige Ting, der endnu skal opdages, før hele Havets sælsomme Liv er blevet fuldstændigt kendt og undersøgt.

Verdens længste Bro



James River Broen ved Newport, U. S. A., der nu er blevet aabnet for Færdslen.

Vidunderlig Hændelse.

En Sejlbaad var kænret paa Søen, de ombordværende, mest Damer, blev dog alle frelst. Dagen efter bragte et Blad en udførlig Beretning om Begivenheden og sluttede med denne Sætning:

— Takket være nogle behærtede Mænds hurtige Assistance druknede ingen. Tværtimod blev der trukket én Dame mere op, end der havde været i Baaden.

Kærlighedserklæring til Danmark

*Udølands, paa et fremmed Sprog,
blev jeg spurgt om Navn og Stand,
hvorfra jeg kom, hvorhen jeg drog —
„Danmark kalder vi selv vort Land.“*

*Havindlullet ligger mit Land,
flådet i Øer og tunget i Næs.
Hvor Bølgerne dør i det hvide Sand,
begynder det frodige grønne Græs.*

*For Græsset skygger den svajende Bøge;
thi sprængt er Egenes graa Tyranni.
Ind over kornunge Bakkestrøg
bor en Nation, som er glad og fri.*

*Det solblaa Hav, som gør Kysten vaad,
har blødet Racen, som bor derpaa,
gjort os milde til Latter og Graad —
alle Kvindernes Øjne er blaa.*

*En Sommerdags Bølger, der sagnetlig slaar,
sacledes er Øjnene ganske blaa.
Ved Maj bliver Løvet grønt over Land,
saa paa Grønt og Blaåt har vi bedst Forstand.*

Sophus Claussen.

Jubilæum.

Den 2. April afgaar Overmaskinmester N. C. Frandsen fra D. F. D. S.s Tjeneste og træder ind i Pensionisternes Rækker. Overmaskinmester Frandsen begyndte sin Løbebane i D. F. D. S. som Maskinassistent i S/S „Hven“, avancerede gennem alle Graderne og ved Tjeneste i mange af Selskabets Skibe i 1915 op til Stillingen som Overmaskinmester i Danmarks største Skib „Frederik VIII“. Det er en lang og meget effektiv Arbejdsdag i D. F. D. S. Tjeneste, der hermed faar sin Afslutning, og det tør paastaas, at Overmaskinmester Frandsen ved sin Dygtighed og udprægede Pligtfølelse i alle disse Aar har været Selskabet en god Mand.

Den 28. Juli 1927 blev N. C. Frandsen af Staten hædret med Ridderkorset.



»Skønnere Land har jeg aldrig set«

Af Henry Ette

„Skønnere Land har jeg aldrig set!“ — sagde Erik den Røde, da han for ca. 1000 Aar tilbage som første Europæer satte sine Fødder i det høje Græs i en vestgrønlandsk Fjord og troede, han havde opdaget selve Vinlandet nogle Aarhundreder før Colombus. „Skønnere Land har vi aldrig set,“ sagde de første Nordboere, som optog Kampen med Eskimoerne i de to velbyggede og velordnede Samfund, Vester- og Østerbygden, begge paa Vestlandet, indtil de til Slut bakkede under for „Skrællingerne“.

„Skønnere Land har jeg aldrig set!“ sagde Kong Christian den Tiende, da han for nogle Aar tilbage som den første danske Konge rundede Cap Farvel og besøgte Vestkysten helt til 75 Grader nordlig Bredde.

„Skønnere Land har vi aldrig set!“ siger Sæl- og Hvalfangerne, naar de gennem Ugers Kamp med Søriser har trængt sig gennem den østgrønlandske Isbarriere og for „Damp og Snejsejl“ glider ind i de hundred mile dybe østgrønlandske Fjorde, begrænset af 16—18.000 Fod høje, evig snebedækte Malmbjerger, medens hvide, mægtige Iskolosser vugger sig ved Fjeldenes Fødder.

Og „Skønnere Land har jeg aldrig set!“ sagde ogsaa Stauning, da han som den første Statsminister i September 1930 rundede Cap Farvel og dampede op langs Vestkysten gennem de fremmede Nationers Fiskeskibe og mægtige Fryseskibe og



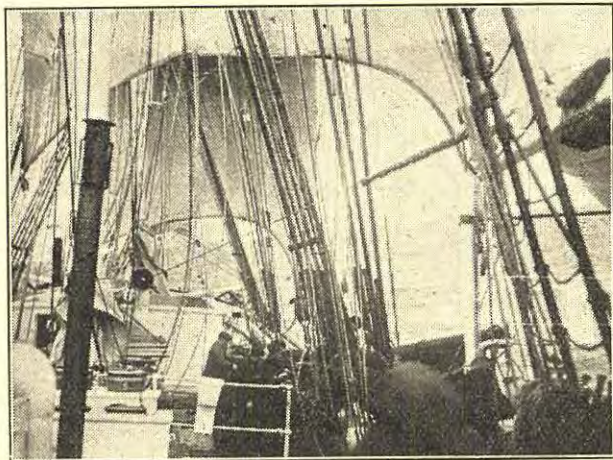
Grønlandsk Fjord med Drivis mellem Isfjelde.

Trawlere, Skonnerter, Kuttere, Motorbaade og Dorier, medens Danmark som altid glimrede ved sin Fraværelse.

„Skønnere Land vi aldrig saa!“

„More beautiful country we did't see.“

Og nu saas vor Regering med de genopstandne „norrøne“ Herrer om, hvem det egentlig er, der har Retten til dette historiske, pragtfulde Land „Grønland“.



Undervejs til Grønland i Magsvejr.



Undervejs til Grønland i Storm og Frost.

Svensk Søfartsudstilling 1932.

9. Februar 1932 er det to Hundrede Aar siden, at det svenske Ostindiske Kompagnis første Skib „Fredericus Rex Sueciæ“ afsejlede fra Gøteborg til Kanton under Befaling af Kaptajn i Admiralitetet Georg Herman af Troile.

For paa en værdig Maade at fejre denne Begivenhed har Foreningen Gøteborg Sjøfartsmuseum besluttet at arrangere en Søfartsudstilling, og man har allerede nedsat en Komité for at udarbejde Planerne. Det er saaledes i første Række en Mindeudstilling for det svenske Ostindiske Kompagnis Tilblivelse, som Søfartsmuseet vil starte, men for at fastslaa Kompagniets Betydning for Udviklingen af den svenske Skibsfart skal Udstillingen ikke blot omfatte det Ostindiske Kompagni, men ogsaa den øvrige Skibsfart fra den Tid og til vore Dage. Det Ostindiske Kompagnis Virksomhed er den

Basis, hvorpaa den nuværende svenske Skibsfart er bygget op, og ikke mindst for Skibsbygnings-Industrien i Sverige har Kompagniets Virksomhed været af den aller største Betydning, ikke mindst for Gøteborg.

Konserver af Hvalkød.

Man har fundet paa en ny Maade at udnytte Hvalen paa. Det meddeles nemlig, at der nu er gjort Forsøg med Konservering af Hvalkød, der er faldet særdeles heldigt ud. Kødet angives at smage fortrinligt, at være billigt og at indeholde store Næringsværdier. Det er derfor Meningen at paabegynde Fabrikation i større Stil, og allerede i den kommende Sæson vil en 10.000 Tons Damp fra Norge blive udrustet som Konserverfabrik til Behandling af Hvalkødet fra de forskellige Ekspeditioner.

THORSMINDE

Brev fra Vestkysten

Paa den sydligste Spids af den store Havtunge, der strækker sig i fra Mærsk i Fjaltring ud til Thorsminde, rører der i denne Sommer et imponerende Arbejdsliv. Denne store Tange mellem Nissum Fjord og Vesterhavet, der er en eneste stor Engsete, hørte i sin Tid ind under Baroniets Ryssensten og henfarne Slægter har gjort Hoveriarbejde. Ladefogdens Pisk er her svunget over Børdernes Rygge, naar de i Sommertiden var paa Arbejd her paa denne Tange, naar Høstet var inde paa disse Enge. Der har gennem Tiderne ligget en tung Ensomhed over denne Tange, særlig før 1870, da der ingen Beboere var herude, det var først Livet vaagnede herude, da der var Planer fremme om at udtørre Dele af Nissum Fjord. Et engelsk Selskab paatog sig dette Arbejde, og lod i den Anledning opføre de mægtige Sluser, hvorigennem Vandene fra Fjord til Hav og omvendt skulde regulers. Det store Arbejde, der blev paabegyndt mislykedes totalt. Naturmagterne var her ved Jyllands Vestkyst Englænderne for stærke, saa Arbejdet maattet opgives. Kun den kæmpemæssige murede Sluse blev staaende, og har siden trodset Tidens Tard. Naar Havet brølede under Thorsminde, naar Vandbjergerne kastedes ind mod Slusens Vestsider, naar Stormene strøg over Slusens høje Brystværn, da rokedes denne Kæmpe ikke i sin Grundvold. Den stod der med sine 13 Porte ud mod Nissum Fjord og Vesterhavet, som et Minde om det store Arbejde, der her mislykkedes. Men en Severdighed af Rang var Kæmpelinen ved Thorsminde. Og det skyltes vel ogsaa for en Del derne, naar gennem Tiderne en lille Vestkystby er vokset op her liggende i Klitternes Østre Rand, med Redningsstation, Baad og Rakethus i Midten. Er Thorsminde saaledes gradvis blevet kultiveret. Fiskeri og Redningsmænd slaet sig ned her paa dette øde Sted, saa har den store Nabo, Havet, ike forandret sig gennem Tiderne. Nej, den Blaa Kappemand er den samme stejle Herre. Han slog Englænderne paa Flugt i 1870, og Beboerne ved Thorsminde har siden haft den samme tunge Skæbne hængende over Hovedet. Naar Havet lagde en Sandbarre op i Vandet. Udløbet fra Fjord til Havn, da trægte Vandene ind i Beboernes Stuer, saa de for Tid en matte reterere. Men naar de vaade Elementer trak sig tilbage, saa flyttede Beboerne igen ind i deres Stuer. Disse Sus var en stadig fortsat Kamp mod Havet. Men det stod klart, at i denne Kamp vilde Beboerne komme til at trække det korteste Straa.

Ikke alene bortrev Havet Klitterne, men Udløbet fra den store Fjord, holdt Havet lukket det meste af Tiden, saa Vandene stod ind over Tangen. Fiskeriet i Fjorden ødelagdes, og Beboerne havde stadig Flugten for Øje. Mod denne haarde Kamp mod Havet er det, at det store Arbejde i denne Sommer



Naar Redningsbaaden korer ud.

er saa igang. Englændernes Kæmpesluse er det store Led i dette Arbejde. Efter 60 Aars Forløb er den endnu kapabel til at fungere, som Porten ud til Vesterhavet. Det ny Udløb, der skal etableres fra Fjord til Havn, saa det bliver stabil, skal gaa gennem Slusen, og Arbejdet derpaa er i fuld Gang. Der skal tilbygges Slusen mod syd, saa der bliver 12 Porte i den. hvorigennem Vandene kan fosse, og der skal bygges en lille Kammersluse. Dette skal støbs op af Beton og derefter dækkes med et muret Skal af Vandstensklar Net. Udgravningen til denne Tilbygning er i fuld Gang, ligesom de sydlige Vinger fra den gamle Slue nedlagdes. Det er haarde Krabater at bøde i, da Englænderne har opført dem paa en stærk Blanding af Cement. Fra Kæmpeslusen og ud til Havet skal der graves en 300 Meter lang Kanal, der ude ved Havet skal sikres mod Tilsanding ved Bygning af 2 smaa Høfder, hver paa ca. 150 Meter lange. Det store Arbejde, der her udføres, har gjort Thorsminde til en stor Atraktion, saa Turister og fremmede i Aar sætter Kursen mod disse Egne, for at se Arbejderne og Kæmpeslusen, der nu bliver den ny Port til Nordøen.

Argus.

Danske Hajskind.

Garvning af Fiskehuder er en forholdsvis ny Industri, der dog allerede herhjemme kan opvise smukke Resultater. Det er især Garvning af Hajskind, der har vist sig lønnende, og Danmark har paa dette Omraade været Foregangsland. saa der nu er oparbejdet en stor Ekspert til Udlandet af baade farvede og ufarvede Hajskind.

Grossererfirmaet Henningsen & Wolf-Jürgensen har netop i disse Dage haft en større Leverance til Holland. Det drejer sig om ialt 1000 Skind, der skal benyttes til Beklædning af Stole og andre Møbelgenstande paa en ny Oceanampfer.

Bl. a. aftager Frankrig et større Kvantum. Det er dernæst blevet Mode at bruge Hajskind til Indbinding. En dansk Dame, Fru Ingeborg Børjesen, har i Paris oprettet en Skole i Bogbinderi med et større Antal Elever, og herfra udsendes en

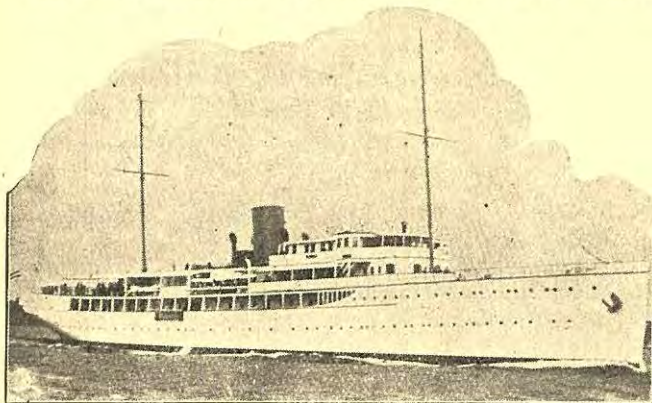
Mængde Bogbind af Hajskind. I Czekoslovakiet og Østrig er der ogsaa solgt Partier af de danske Hajskind til Skotøjsbesætning.

Stor Yachthavn.

De københavnske Yachtklubber har nedsat et Fællesudvalg der skal undersøge Mulighederne for at skabe en stor Yachthavn ved København. Paa Grundlag af en af den kendte finskødt Arkitekt og Yachtkonstruktør *O. Dahlstrøm*, Hellestrup, udarbejdet Plan vil Fællesudvalget anstille de fornødne Forundersøgelser, inden der sker Henvendelse til Myndighederne. Planen gaar ud paa Nord for Tuborg Havn paa opfyldt Terræn (hvorved Hellerup Havn kommer til at ligge inde i Landet) at bygge en stor Havn med flere Bassiner og med Plads til 1000 Baade Sommer og Vinter.

Verdens største Luksus-Yacht

Luksusyachten er den fornemste Juvel i Millionærens Krone. At han har sit Pragthotel i Byen og sit — næsten — Slot paa Landet med Stalde, Garager og mange dyre Tennisbaner, er en Selvfølge, for det har alle rige Mænd. Men en Luksusyacht, der kan sejle hele Verden rundt og er mindst ligesaa stor som et Dampskib i Kystfart, den er en Fjer i Hatten

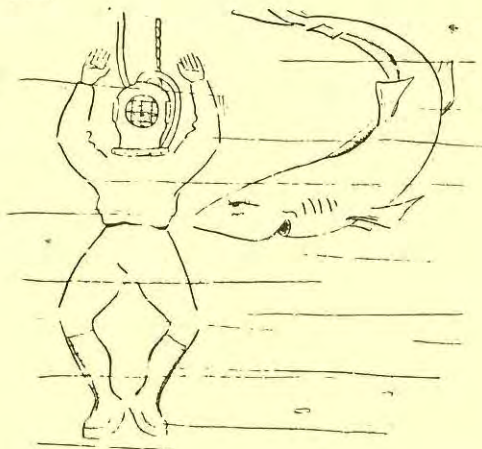


og aftvinger Respekt — ikke blot i Omgangskredsen, der maa ske faar Lov at sejle med, men ogsaa i de fremmede Havne, hvor Yachten en skønne Dag dasker ind for at hente Fødder eller Olie.

Til en Dollarskonge i New York, Julius Forstmann, har man for nylig bygget Verdens største Luksusyacht paa tysk Værft i Kiel, den meget omtalte Baad „Orion“. Den kan kun sejles med en Besætning paa ca. 50 Mand, og den minder i højeste Grad om en rigtig Ocean Liner, idet den har flere Dæk, og i dens rummelige Indre findes ikke blot Spisesale, Dagligstuer og Luksuskabiner, men ogsaa det, der for Tiden er det mest smarte af alt: Sportssal og Svømmehal. Det er, kort sagt, en Pragt, der nok kan faa en lille Dansker til at stirre.

En Dykkers Oplevelse

Da den store Mole skulde anlægges ved Durban, maatte en Dykker hver Dag gaa ned og arbejde paa Fundamentet. Dykkeren blev saa fuldstændig lammet af Skræk den første Gang, han var nede, ved at se en stor Haj svømme hen imod sig, saa han hverken kunde røre sig eller gøre mindste Forsøg paa at undslippe. Det blev i Virkeligheden hans Redning, for Hajen gled tæt hen forbi ham uden at opdage ham. Næppe var han kommet over Forskrækkelsen, før han opdagede en ny Haj nærme sig fulgt af to Unger. Men ogsaa denne Fare undslap han ved blot at forholde sig fuldstændig rolig. Hver Dag gentog nu den samme Forestilling sig. Paa en bestemt Tid af Højvandet kom den samme Procession forbi omtrent nøjagtigt paa Klokkeslettet, saaledes at Dykkeren kunde regne ud næsten paa Minuttet, naar han kunde vente den. Som Arbejdet skred frem, lærte Hajerne efterhaanden Dykkeren at kende, og da de altid saa ham staa fuldstændig urokkelig, antog de ham formodentlig for en Pæl og generede sig ikke for at svømme hen og gnubbe sig op ad ham.



En Harboørefisker

Først i September indkom til Thyborøn et engelsk Fiske-skib, en Dreft paa ca. 100 Tons. Den bar Navnet „Santara Gy 444“ og var hjemmehørende i Grimsby. Der var den Mærkelighed ved dette Skib, at en Harboørefisker var Skipper paa det. Han hed Jens Møllerup og var Søn af Kutterfisker Møllerup, Vrest, der druknede under Fiskeri i Vesterhavet i Januar 1902. Da Sønnen Jens blev voksen, tog han Faderens Gerning op og blev Havfisker, og han har nu gjort en ikke helt almindelig Karriere. For 9 Aar siden drog Jens Møllerup ud fra Hjemmet, gik vestover til Grimsby, hvor han i et stort Fiskeriselskabs Tjeneste fik Plads som Læremester for de engelske Fiskere med Hensyn til Brugen af Snurrevod. I Hyre fik han 1 Pund om Dagen og 10 pCt. af Fangsten. I de første Aar arbejdede han saadan, men avanserede saa til Skipper i Selskabet, og som saadan løb han ind til Thyborøn med „Santara Gy 444“. I 9 Aar havde han ikke set sit Hjem eller sin gamle Moder, der endnu lever og sidder som Enke i Vrest. Før han paa sin sidste Rejse gik ud fra Grimsby, fik han af Selskabet Lov til at løbe tværs over Nordsøen for at aflægge et Besøg i sit Fødehjem og for endnu en Gang at se og tale med sin gamle Moder.

„Santara Gy 444“ havde en Besætning paa 8 Mand og en Last Rødspætter paa 2000 kg, der blev solgt paa Fiskeauktionen i Thyborøn. Jens Møllerup havde i de 9 Aar været i samme Selskabs Tjeneste og hvert Aar indfisket for store Summer. I 1930 havde han saaledes irdtil September fisket for ca. 60.000 Kr., og inden Aaret var omme, mente han at være oppe paa ca. 100.000. Fisketurerne fra Grimsby varer i Reglen fra 9—13 Døgn, og efter 36 Timers Forløb gaar de atter ud uanset Vejret. I Hyre faar han som Skipper 12½ pCt. af Fangsten. Jens Møllerup er nu gift med en engelsk Dame og bor i Grimsby. Hver Uge udbetaler Selskabet til hans Hustru 3 Pund Sterling til at leve for. Resten bliver staaende. I nogle Dage laa han med sit Skib i Thyborøn Havn. Efter Besøget i sit Hjem ude i Vrest, stod han atter til Havs ud paa Fiskepladsen. Med ny Fiskelast stævner Harboørefiskeren mod Humber for gennem denne at naa Grimsby, Verdens største Fiskerihavn, hvor hans engelske Hustru venter ham. Harboørefiskeren Jens Møllerup har gjort Karrieren fra Læremester til Skipper paa det store engelske Fiskeskib „Santara Gy 444“. En ikke helt almindelig Løbebane.

Argus.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studøstræde 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, Mærstal. Telf. Mærstal 87.

Fiskeskipperforeningen, Havnegade 149, Esbjerg. Telf.
1282.

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
3. 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Søfyrerødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10.
Telf. 8436.

Sømændenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.

Alle Medlemmer af ovennævnte Organisationer kan ved Henvendelse paa Vikingens Redaktion erholde Billetter til Zoologisk Have ÷ 25% Rabat.

En Doktor i Skibsfart.

Den 39-aarige Sekretær i Ø. K. cand. polit. Marius Christoffersen har faaet en Afhandling til Forsvar for Doktorgraden antaget.

Afhandlingen hedder „Ruteskibsfart“ og er en Betragtning over Ruteskibsfarten i Modsætning til den frie Trampfart og en Bedømmelse af den internationale Vareudveksling og Arbejdsfordeling, og Sekretæren er naturligvis gennem sit Arbejde velorienteret i dette Emne. Sekretær Christoffersen har været Kandidat siden 1914 og har i omtrent lige saa lang Tid været ansat i Østasiatisk Kompagnis Tjeneste.

Emnet er jo hele Baggrunden for Ø. K. Iøvrigt er Sekretæren en udpræget Ø. K.-Mand, der hylder Selskabets Princip: At lade Kendsgerningerne tale.

Billedet paa Forsiden.

Vort Billede paa Forsiden denne Gang forestiller Fiskekonnerter „Gertrude L. Thebaud“, som i Oktober i Aar skal deltage i en Atlanterhavs-Kapsejls af Fiskekonnerter, hvortil der berømte Sejlsportsmand Sir Thomas Lipton har udsat Pokalen. Kampen menes at komme til at staa mellem „Gertrude L. Thebaud“, der er amerikansk, og den kanadiske Fiskekonnerter „Bluenose“.

Konserves Th. Sørensen Hørkram

Dine Bentri Matjefileter, Gaffelbidder, Kryddersild, Klipfisk, Hovmester, Rollmops, Spegesild, Salt, Soda

ST. NIKOLAJVEJ 9
Telf. Nora 1726

ST. NIKOLAJVEJ 13
Telf. Cent. 9971



Archimedes

Anvendes i Titusindvis over hele Verden.
Absolut bedste og billigste Paahængsmotor.

A/S Pedershaab Cementindustri
Maskinfabrik

Brønderslev, Tlf. 5-212 og 339 - København, Fuglebakkevej 108, Tlf. 14066 - Aalborg, Nyhavnsgade 11, Tlf. 611 - Thisted, Store Torv 2, Tlf. 707.

Forlang Tilbud - Repræsentanter ant. overalt.

Paahængsmotorer.



Rosenborg Apollinaris

Rosenborg Brøndanstalt

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. — Befragtningsagente: for d'Herr Helmsing og Grimm, Riga, Libau, Windau

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

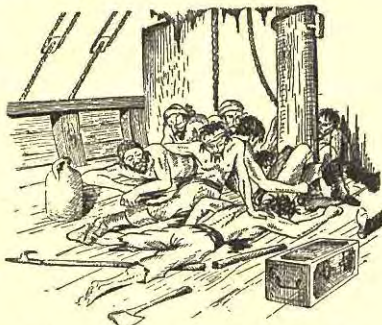
Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.

DRIVVRAGET — Sørover-Ballade

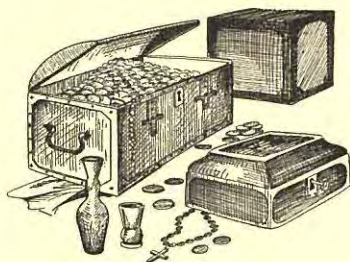
Femten Mand laa døde paa Dæk —
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!
 Drik og den Onde tog Resten væk,
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!
 Styrmanden spiddet paa Baadshagens Od,
 Og Baadsmanden ramt af et, Mærlespørs Brod.

Et Kværk om Halsen blev Kokkens Lod, —
 Der laa den Flok
 I Døden kry,
 Drukken i Blod
 Og med Næsen i Sky,
 Som udsmidt af Kroen ved Dagens Gry.
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!



Femten af Mandskabet død og fordømt —
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!
 Og Resten fra Skuden og Skæbnen rømt,
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!
 Skipperen laa med Skallen kvast,
 Og Koksmatens Ansigt til Plukfish mast;
 Naada, hvor Dødens Storm havde rast!
 Der laa den Flok,
 Og Solen sved
 I døde Øjne,
 Til Dagen led,

Men Natten og Maanen gav ikke Fred —
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!



Femten Gutter, hver een en Svend —
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!
 Som kunde ha' gaaet med Fanden i Spænd,
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!
 Der var Kiste paa Kiste af Spanjernes Guld,
 Og Lasten med Sølvbarrer stuvende fuld,
 Kahytterne bugned med Silke og Uld.

Nu laa de og bied
 Paa Helvedes Ild
 Med stærblinde Øjne
 Og døde som Sild.

Mens vi delte Ranet, begærlig og vild —
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!



Femten laa nøgne — i Døden stiv —
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!
 Mærket af Morderes Økse og Kniv —
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!
 En Huggerts Hiv, en afhugget Foå,
 I et gabende Saar en Kofnagle stod;
 Hvert Spygat stoppet af størknet Blod.

Paa Dækket læ
 De feruten Lig
 Med Gluggerne vendt
 Mod Himmerig.

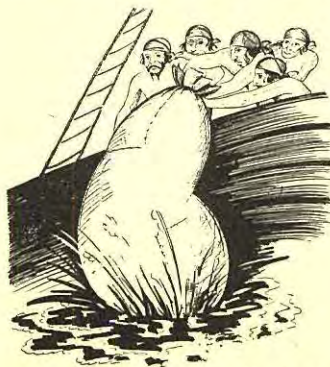
Mens Sjælen trampet paa Helveds Stt.
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!



Femten Mand laa døde paa Dæk,
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!
 Drik og den Onde tog Resten væk,
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!
 Vi hyllede dem alle i Storsejlets Skrud
 (Det kostede Møje og Knofedt, ved Gud)
 Og hev dem paa fulde tolv Favne ud:

Med et Hiv-o-hø!
 Ud paa Dybet sort,
 Et plaskende Pæmp
 Og det hele var gjort; —

Tolv Favne paa Vej til Helvedes Port —
 Hej-Hillemænd og en Dunk med Rom!



H. Trolle Steenstrup.



YANG LIK GLEMME IKKE

En Historie om Troskab
af
Kaptajn Grey

JAKE CURRAN var en Kæmpefy, uhyggelig at se til, som han drukken stavrede op ad sit Skibs Landgang i Port Saida's Havn. Der var heller ikke noget smukt inden i den sværlemmede Bandit. Han var blevet ondskabsfuld af Spiritus. Han var kommet i Tanker om, at Yang Sik en Gang i Tidernes Morgen havde tabt Ward ned over hans Fødder, og skønt det var adskillige Tider siden, havde han nu faaet Lyst til at hævne sig i dette samme ællige Øjeblik.

„Hvor skal du hen, Jake?“ spurgte 2den Maskiermester paa „Onega“, da Donkeymanden stavrede frem over Dækket.

„J' sk' en aa ø' læg' sin Kineserskm'l a'm Yanglik.“

Eftersom Denson ikke regnede Kinesere for rigtige Mennesker, men snarere var en Slags Skabninger, der lignede hinanden og var mødbydelige og havde godt af at blive traadt paa, gik han til Side for Jake.

Yang Liks Tænder klæprede som Kastagnetter, da han saa den store Donkeymand. Kineseren var slet ikke nogen Helt. Han erindrede saa udmærket det gamle Mellemværende med Swellen, eftersom dette samme Mellemværende var blevet opgjort utallige Gange med Knubs og Slag og Spark, som den hvicte Mand trakterede den gule med, naar han var i Humør til det.

Jake grinede grimt, da han saa Kineserens Rædsel.

„Hvoffe sme' du den Shovl ov'r min' Tæ'r“

„Det var ikke med Vi'e,“ stammede Kineseren.

„J' sk' lær dig og tænk' dig om. Din stin-ken-ne K'nesersnu'e.“ Han svang grinende sin Næve foran Kineserens Næse.

Men i det samme kom Piggy Waitling om Bord. Han var langt fra nogen Helt og saa langt fra nogen „stærk Mand“, men et Par Flasker Whisky havde stivet ham af og gjort ham paa een Gang sentimental og modig.

„Ka' du la' den K'neser vær?“ gryntede han.

„Wa rager de' dig?“

„S' mege a du' sk' l'am vær'.“

„Aa skrub a.“

„Du sk' la' den K'neser vær'.“

„Glid m' dig, inden jeg ødelæg'er dig med.“

„J' v' ikke ha, a' du alti' er efter 'am, 'an ka jo ikke sla igen.“

„Nu ska du gli'e.“

Den store Donkeymand vendte sig igen mod Kineseren; men i samme Øjeblik var Piggy over ham, og skønt han paa ingen Maade kunde staa sig mod Jake, gav han sin Modstander saa meget at gøre, at Yang Lik kunde slippe væk.

For Resten varede Batallien ikke længe. Da Piggy havde faaet en blodig Næse og et blaat Øje, og hans Modstander til Gengæld var blevet af med et Par Fortænder, sluttede de Fred og gik i Land for at besegle deres Venskab med nogle Dunker af forskellig Størrelse, Styrke, Farve og Renhed. Casus belli Yang Lik var fuldstændig glemt. Men Yang Lik havde ikke glemt. Og han huskede endnu, da han gik i Land i London med den faste Beslutning aldrig mere at have noget at gøre med saadan et Djævleskib som „Onega“.

Han opsøgte sin Slægtning Hop Lee.

„Hvad søger du nu, du Søn af min Nieces Søn?“ spurgte Hcp Lee.

„Ærefuld Beskæftigelse,“ svarede Yang Lik. „I vort Land indtog jeg, som du vel har hørt, en høj og betydningsfuld Stilling, indtil Oprørerne satte en Pris paa mit Hoved. Det stod dog skrevet i Skæbnens Bøger, at jeg skulde slippe bort og bie, til min Tid kommer. Vinden blæser ikke altid fra det samme Verdenhjørne.“

„Vinden vil vende sig igen. Ja, den vil vende sig.“

„Ja, du vise, men indtil den Tid, da jeg kan vende tilbage, er jeg som Voks i Eders ærefulde Hænder.“

Yang Lik fik Arbejde som Tjener - Tong Lees Restaurant. Det var ikke nogen helt almindelig Cafe. Den bestod af tre Afdelinger, hvoraf der ene var offentlig tilgængelig, medens de to andre var hemmelige og havde Udgange, der førte lige ud i Themsen. Det var den Vej, døde Mænd forlod Etablissementet ad. Yang Lik gik stille og tavs i det hemmelighedsfulde Hus. Han rakte Gæsterne i den ene af de hemmelige Afdelinger deres Opiumspiber og serverede Drinks i den anden Afdeling, som var en Spillebue. Tong Lee var en klog Mand, han søgte paa sin Maade at tage Hævn fordi Europæerne havde gjort sig til Herre over hans Fædrelands Rigdomme, og han vidste, at en død Mand er det tavseste Vidne, der kan findes.

Tong Lee havde hvide Agenter, der lokkede Søfolk ned i Spillebuen, hvor de fik Lov til at vinde, indtil de var døddrukne, saa blev de udplynget og gjort tavse.

En Aften kom en ung, velklædt Sømand fulgt af Tong Lees Agenter ned i Spillebuen. De to Mænd satte sig ved Roulettebordet, og Agenter bestilte en Drink. Yang Lik kom med de to Glas. Han havde ikke lagt Mærke til Ansigterne før nu. Han saa i sidste Øjeblik et Par blaa, ærlige Øjne, som han straks i Sekund kendte, han havde Billedet af det Ansigt i sit Hjerte. Og hurtig som Lynet tog han sin Beslutning og byttede de to Glas om. Der var ingen, der lagde Mærke til Ombytningen, men saa snart Agenten havde taget den første Mundfuld af sin Drink, løftede han Blikket og saa forundret paa Yang Lik. Lidt efter væltede han Glasset, der stod foran ham og bestilte et nyt. Han troede, at Yang Lik havde taget Fejl. Men Yang Lik havde ikke taget fejl. Han havde set ind i Piggys Ansigt, og Piggy var hans Ven. Sømanden havde forlængst glemt hin Hændelse i Port Said, — men en Kineser glemmer ikke. Han skriver ondt og godt op i sit Hjerte, og naar Tiden kommer, betaler han tilbage. Og nu var Regnskabstimen kommet. Da han bragte Piggy den næste Drik, bøjede han sig over ham og hviskede hurtigt.

„Yang Lik advarer Dem, gaa, dette Sted er farligt.“

Sømanden havde netop vundet 50 Pund. Han var en Smule beruset, og det var først efter med meget Besvær at have rodet rundt i sin Hjerneboks, at han erindrede sig Yang Lik. Men da han saa ind i Kineserens Øjne, forstod han, at det var Alvor. Han rejste sig og puttede sine Penge i Lommen, idet han sagde:

„Man sku' vel se aa' komme hjem til Kæresten.“

Tong Lee stod i Døren og saa med Forbavselse, at Gæsten allerede vilde bryde op. Han gav en af sine Tjenere et Vink, en Portiere løftedes, og en knivbevæbnet Kineser sneg sig frem bag Ryggen af Piggy. Men Yang Lik havde bemærket det; med sin Kniv i Haanden gik han ligesom tilfældigt ind mellem Angriberen og hans Offer, og stille og roligt skar han med sikker Haand den gule Mave op.

I næste Øjeblik blev der vild Tummel, den døendes Klage overdøvedes af Banditternes Eyl, men Yang Lik knuste med en Stol Lampen, aabnede Lugen til Themsen og skubbede Piggy ud. Bagefter sprang han selv samme Vej. Ved Siden af hinanden svømmede de to Mænd over til den anden Side. Piggy hjalp den gule paa det tørre.

„De skal du skam have Tak for, Yang Lik. Det var nok lige ved,“ sagde Piggy.

Men for Yang Lik var det mere end „lige ved“, en Kniv under det venstre Skulderblæ var blevet hans Skæbne. Han naaede lige at trykke den hvide Mands Haand og smilte blegt og kraftesløst til ham. Saa døde han. Han kom aldrig hjem og fik den høje Plads, som han havde Krav paa i sit Fædreland; men kan hælde hans trofaste Sjæl har faaet en bedre Plads i en bedre Verden.



Han gav Jake saa meget at bestille, at Yang Lik kunde slippe bort.

Dykkerens Liv er farefuldt

VOR Tid er mere interesseret i Luftens Rekorder end Vandets, og hvor fattige er ikke ogsaa Vandets Rekorder, det højeste Tal er 180 Meter, og mens Længderekorderne i Luften stadig stiger, er Vandets længste Rekord kun 3 Timer. Denne Rekord lyser dog med en klar Glans, naar man betænker, at den egentlig er 30 — ja 90 Gange større end den „naturlige“ Rekord der er paa 6 Minutter. Saa længe kan nemlig Ceylons Perlefishere holde sig under Vandet.

Allerede omkring 1600 brød man sin Hjerne for at opfinde noget, der kunde gøre Dykningen ufarlig, men det er først i 1825, at man kan tale om en virkelig Dykkerdragt. Siden den Tid blev der i hurtig Rækkefølge opfundet forskellige Former for en Dykkerdragt. — Den gang var Slangen

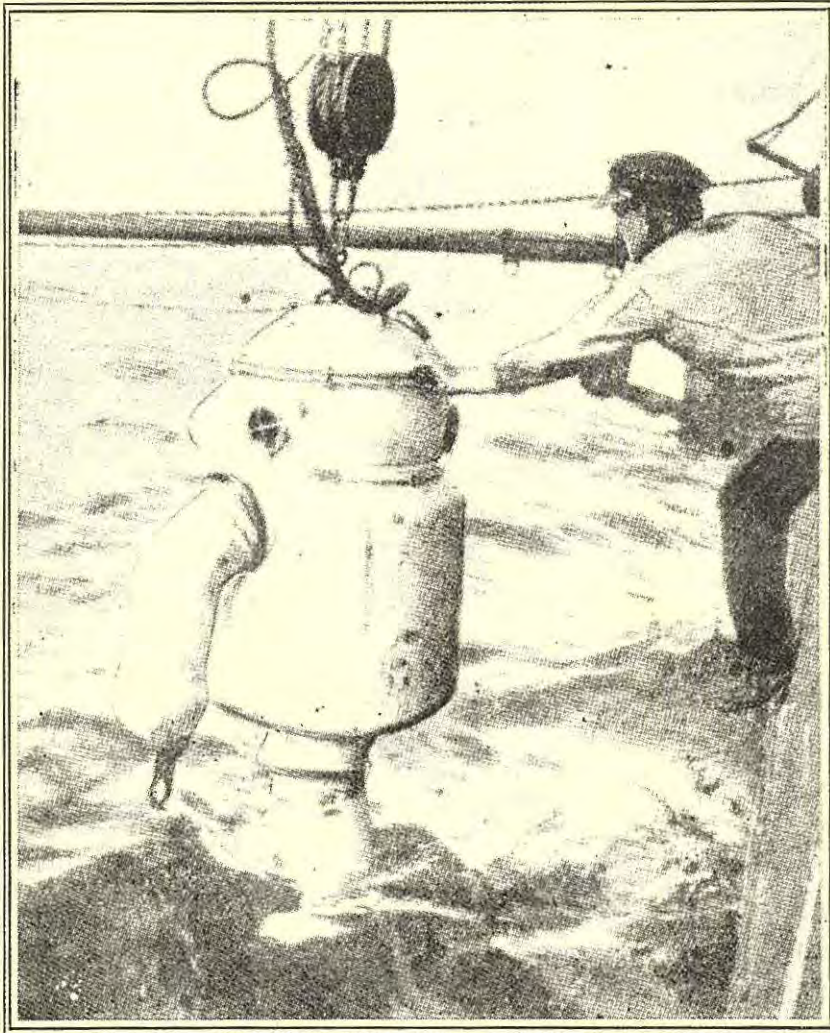
det mest brugelige, men det var en farlig Indretning, og naar Slangen revs over, var Manden i Vandet dødsensløst fortabt. Den Dragt, der hidtil er den bedste, er opfundet af Lybeckerfirmaet Dräger, og der er Slangen erstattet af et Ill-

apparat, som er fæstnet paa Dragten som en Tornister. Paa Hovedet har han en Hjelm, som staar i Forbindelse med

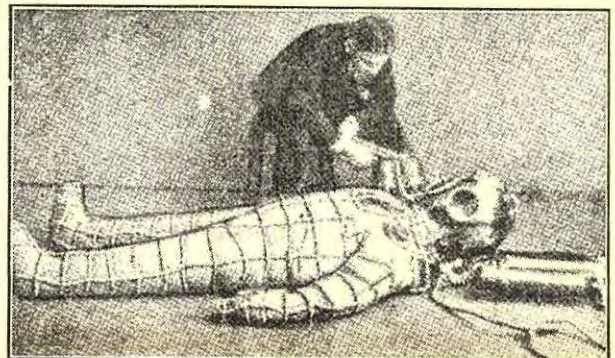
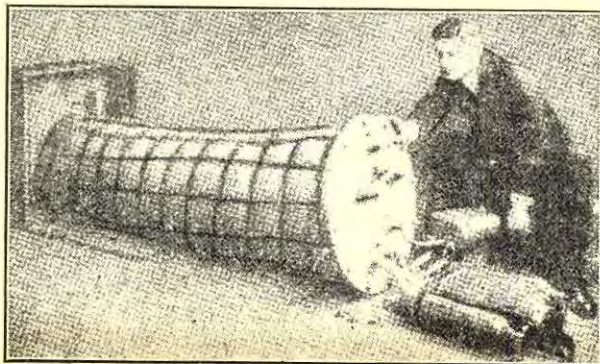
Apparatet, og der er fire Udkigsvinduer, saa han bekvemt kan se sig om. For at Hjelmen ikke skal være for tung, hviler den paa Skuldrene.

Det er ganske individuelt, hvilken Dybde en Dykker kan taale, men Grænsen ligger dog mellem 140 og 180 Meter. Paa 40 Meters Dybde kan en Dykker arbejde roligt i 2 til 3 Timer med Lufttilførsel, paa 90 Meter ligesaa længe, men Arbejdet maa dog være lettere, paa 120 Meter kan han kun opholde sig nogle faa Minutter for Observationer og uden Arbejde samt med Lufttilførsel af 21 pCt. Ilt paa 140 og 180 Meter ogsaa to eller tre Minutter, men nu med en Lufttilførsel af 12 pCt. Ilt. Dyk

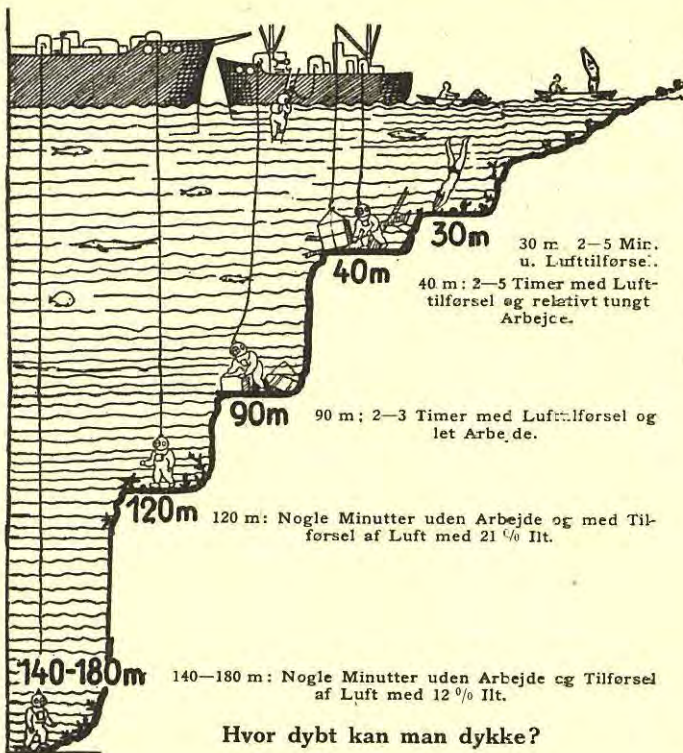
kerne kunde dog gaa endnu dybere ned, hvis Indaandingen ikke sagde Stop. Vore Aandedrætsorganer er nemlig udelukkende indstillet paa at drage Aanden oven Vand. Paa 50 Meter er Luften 6 Gange saa tyk og tung som her oppe, og



Dykkerdragter, der anvendes til Arbejde paa store Dybder.



Disse Billeder viser en Dykker, der er kommet for hurtigt op. Jernrøret er lagt om Dragten, der pumpes op med Luft.



Hvor dybt kan man dykke?

derfor fordres der 6 Gange saa meget Arbejde af Dykkerens Bryst for at drive Luften igennem, og han maa aande gennem Munden, fordi Næsen er for trang. Dersom Dykkeren ogsaa skulde arbejde, maatte han anstrenge sig yderligere, og er det tilmed et tungt Arbejde, naar han Grænsen af det mulige. Men selv om denne Ulempe kunde reguleres, surde Mennesket ikke prøve paa at trænge dybere. Som man ved, paaskynder et stærkt Tryk de kemiske Forvandlinger i det menneskelige Legeme, som bestaar af et Utal af kemiske Foreninger. Paa et Tryk af for Eks. 5000 Meter kunde det tænkes, at det organiske Liv blev fuldstændig ødelagt. Dette er sket ved Forsøg med Dyr.

Dykkerens Arbejde bestaar af forskellige Ting: Rekognoscering, Bjergning, Reparationer m. m. Skal han arbejde paa et Skib, der er i Fart, sænkes han for det meste ned i et Net, saa at begge Hænderne er frie.

Hvis Dykkeren ikke benytter Klokken til Opstigningen, maa han meget langsomt og varsomt stige opad, for at undgaa den farlige Dykkersyge. De standser hver tiende Meter i nogle Minutter.

Populært kan Aarsagen til Dykkersygen fremstilles saaledes. I en Seltersflaske raader der et Tryk af flere Atmosfærer, hvilket gør, at Kulsyren ligger paa Bunden. Naar Flasken pludselig aabnes, formindskes Trykket brat, Kulsyren frigøres og skummer ud.

Aabner man derimod Flasken langsomt og lader Trykket sive ud lidt efter lidt, kan man undgaa det eksplosive Skum.

Naar Dykkeren af er eller ander Aarsag maa stige hurtigt op, bliver der lagt et stormasket Net om Dragten, som bliver pumpet fuld med Luft indtil flere Atmosfærers Tryk, som saa mindskes til det normale Tryk. Hvis Nettet ikke laa udenom Dragten, vilde den sprænges.

Naar et Skib skal hævres fra Havets Bund, bliver dets omtrentlige Position først taget. Derefter bliver det omgivet af store Metalpontoner i Cylinderform, der er fyldt med Luft, disse løfter Skibet op af Vandet. Men det er



Alt Arbejde paa Havets Bund er besværligt.

et vanskeligt Arbejde at fastgøre disse Pontoner. Der bliver nedsænket en Dykkerklokke, der ligesom Undervandsbaadene indeholder Luft af samme Tryk som Vandet. Herfra sker Arbejdet. En Ponton kan have en Løftkraft af 100 Tons, 24 Pontoner kan altsaa løfte et Skib paa 2400 Tons.

De modige Dykkers Arbejde under Vandets Overflade er ikke uden Fare.

Men dertil kommer, at de er udsat for i højeste Grad nervepirrence Syner, som nok skulde faa Hjertet til at staa stille paa et almindeligt Menneske. Vildt stirrende Lig med

forvredne Ansigtstræk, der vidner om en rædselsfuld Døds kamp. samt Lig, der allerede halvvejs er fortæret af griske Rovfisk. — I de varme Have kan det hændes, at Dykkeren bliver overfaldet af de glubske Hajer. Han maa da værge sit Liv med sin Kniv, og det kan være voldsomme Kampe, der ved saadanne Lejligheder udkæmpes under Havets Overflade.

Ogsaa Blæksprutterne er meget farlige for Dykkeren. De omslynger ham med deres lange Fangarme, og Dykkeren har ingen anden Udvej end at prøve paa at skære Fangarmene over med sin Kniv.

Der skal gode Nerver til den Slags Ting, og der hører Mod til at begive sig ind i den Gerning, hvor man aldrig er sikker paa at komme frelst op til Havets Overflade i Lys og Solskin.



En Dykker i Arbejde.



De Skibbrudne

To Mænd og en Kvinde i en aaben Baad, den vanvittige
Tørst, Lidelserne, og Francis Angst for at have myrdet Bill

BAADEN drev langsomt med de monotone Bølger, fra den skyfri Himmel brændte Solen ubarmhjertigt, og dens glødende Straaler gjorde Tørsten og Elendigheden endnu større for de to Mænd, der sad sammenkrøben og i Tavshed stirrede paa hinanden over en liggende, tildækket Skikkelse. De var begge unge, udtæret af Lidelser, men mens den ene var slank og mørk, klædt i et ødelagt Sæt Tøj, der engang havde været elegant, var den anden en stor lyshaaret, blaaøjet Fyr, hvis Klæder forraadte, at han var Sømand.

„Hvornaar skal vi drikke?“ spurgte han i en stridbar Tone.

Den slanke Mand saa paa sit Armbaandsur og svarede hæst: „Om nøjagtig 55 Minutter.“

„Gid Fanden havde det,“ mumlede den store Mand, „jeg vansmægter, lad os drikke lidt nu — kom, giv mig Beholderen.“

„Og Miss Cooper?“

„Hun sover og har for en lille Tid glemt det. Men jeg er vaagen, og jeg er ved at dø af Tørst.“

„Hold Mund,“ befalede Francis Hassall, „hvis De skal tale, saa lad være med at raabe saa højt — lad hende glemme, saa længe hun kan. Vi er midt ude paa Oceanet, og vi kan i mange Dage drive rundt paa denne Maade. Og vi har en Kvinde med os. — Gud hjælpe hende. Vi maa sætte os selv paa Ration, og naar vi drikker, saa drikker vi sammen. Hvis De er en engelsk Sømand, saa opfør Dem som en saadan!“

„En engelsk Sømand, — ja, det er jeg, og nu skal den engelske Sømand til at drikke sig en god Slurk Vand!“

Francis trak en Jagtkniv op af sit Bælte og holdt den parat i sin Haand.

„Mærkeligt, at jeg i sidste Øjeblik stak den til mig. Jeg tog den med for at gaa paa Jagt, men hvis det bliver nødvendigt, vil jeg ogsaa bruge den her. — Deres Navn er Bill Hopkins, ikke sandt?“

„Ja, det er mig,“ svarede Bill bittert, „kun Bill Hopkins, en tarvelig Sømand, og nu er I to fine Folk imod mig, skønt jeg har ligesaa meget Ret til at leve som I. Jeg har gennemskuet Jer — en Slurk Vand eller saadan, naar jeg er vaagen, men saa saare jeg sover — —“

„Det er Løgn,“ raabte Francis. „Se paa hende — ser vi bedre ud end De? Jeg lider ligesaa meget og maaske mere — og hun — —“

„Ja hun — De er varm paa hende — De kunde gøre alt for hende!“

„Og det kunde De ogsaa, Bill, hvis det kneb. Jeg kunde godt lide Dem, før De fik denne Mistanke, De var som en Ven, og ser jeg ud til at ville svigte en Ven?“ — —

Der faldt Tavshed over dem, til de 55 Minutter var gaaet, saa udbrød Francis i en hæs Tone, der skulde være munter: „Frokost, Miss Cooper, to Tvebakker og en Slurk Vand.“

Den sovende rørte sig, sukede og trak Tørklædet til Side, der dækkede over hendes Hoved. Saa rejste hun sig op. Hun havde et henrivende ungt Ansigt, der gennem Lidelserne havde faaet et Præg af Ædelhed. — —

Der gik en Dag, og saa kom Natten med de tindrende Stjerner. Francis sad i Agterstavn med Kniven parat og vogtede paa hver hemmelig Bevægelse. Da søgte og fandt en lille tynd Haand hans. „Mr. Hassall,“ hviskede hun, „jeg er saa bange for Bill — mere end for Sult og Tørst — jeg er vanvittig angst.“

„Nej, nej,“ hviskede han tilbage, „Bill er allright, og jeg er her jo.“

„Jeg har takket Gud for Dem — mange Gange. Maa jeg kalde Dem Francis — og vil De ikke sige Rosemary til mig?“

„Ja, Rosemary!“

„Bill, — han vilde gerne drikke alt Vandet, ikke sandt? Jeg hørte Dem træ ham med Kniven.“

„Jeg troede, De sov, Rosemary.“

„Jeg kunde ikke, jeg var for tørstig. Francis, hvis jeg nu bad Dem om noget Vand — kun en Slurk — vilde De saa give mig det?“

„Bed mig ikke om det, Rosemary!“ stønnede han.

„Men hvis jeg nu tiggede og bønfuldt Dem om det — vilde De saa ikke?“

„Nej,“ svarede han med sammenbidte Tænder. „Jeg kan ikke det vilde ikke være fair overfor Bill. Rosemary — —“ han tav, for med en rask Bevægelse havde hun presset sine hede Læber mod hans Haand og lænede nu sin Kind, der var raa af Taarer, mod den.

„Gud har været meget god imod mig, fordi han lod mig komme sammen med en Mand som Dem — saa ærlig og modig. Nu er jeg rolig, hvad der saa end sker.“ Og med sin Kind mod hans Haand faldt hun i Søvn.

Lange, hede Dage fulgte, Tørsten blev næsten til Vanvid, haabløse Nætter fulgte. Francis Kræfter begyndte at svigte ham, og det saa ud, som om Bills store Krop skrumpede sammen. Enten rasede og truede han, eller ogsaa laa han i tavs Fortvivelse, og hans feberblanke Øjne var saa vagtsomme, at Francis ikke turde sove, før han vidste, at disse Øjne var lukket i fast Søvn. — — Det var igen Nat, og Francis sad midtskibs og saa med smertende Øjne paa Bill, da de svage Arme trak hans tunge, trætte Hoved ned mod en ødøde Hvileplads.

„Francis, min Elskede,“ hviskede hun, „Vandet er næsten drukket alt sammen.“

Han rikkede kun, og hun fortsatte: „Jeg tror ikke, at det er Meningen, at jeg skal leve, men du skal leve — — og hvis Bill prøver paa at stjæle Vandet, skal du bruge din Kniv.“

„Rosemary, aah, Rosemary, hvis du forlader mig, bruger jeg min Kniv til noget andet. Livet er værdiløst, hvis jeg ikke har dig. Læg dig ned og sov, maaske kommer der et Skib imorgen.“

„Saa skal du ogsaa sove — her tæt ved mig, Francis!“

Han rystede paa Hovedet. „Jeg vil vaage over dig,“ svarede han, men i denne frygtelige Nat, hvor han baade var aandelig og sjælelig nedbrudt, faldt Francis i Søvn — — og vaagnede op af en drømmefyldt, urolig Slummer, idet han famlede efter sin Kniv. Den var borte! Dagen var ved at bryde frem, alt



om ham var spøgelsesagtigt lyst. Han saa hen til Bills Plads, den var tom, og han og Rosemary var alene i Baaden. Langsomt rejste han sig op paa Knæene, for der ved Siden af Rosemarys lille Fod laa Kniven, rød af Blod og omgivet af nogle frygtelige Blodpletter. En lille Tid sank han helt sammen, men saa tog han sig sammen og smed Kniven overbord og tørrede Blodpletterne op. Forpint af rædseifulde Tanker satte han sig ned ved Siden af Rosemary og ventede paa, at hun skulde vaagne. Da den grusomme Sol kom frem, vaagnede hun, og han lagde sin Arm om hende og lod hende drikke. Hun saa taknemligt paa ham, men da hendes Blik faldt paa Bills tomme Plads, blev hun meget stille, i Tavshed spiste de deres Tvebakker og prøvede paa at lade være med at se hen paa den tomme Plads.

„Jeg tror, at vi nu har større Chance for at holde ud,“ sagde Francis besværligt. „Du vil i hvert Tilfælde ikke lide saa meget mere, saa længe vi endnu har Vand.“

Den lange Dag slæbte sig videre, de var begge to ganske stille, og for hver Time blev Francis svagere. Han sark hen

i en Febersøvn, som han brat blev vækket op af, da der blev rusket i ham. „Francis — Francis, et Skib!“ raabte Rosemary.

Han rejste sig op paa Albuene og fik Øje paa et Stykke hvidt Papir, som de ikke før havde set. Rosemary kravlede hen og tog det, og da hun hævde kastet et Blik paa det, udstødte hun et Glædeskrig. „Aah Francis — det var ikke dig, som — læs det!“

„To er bedre end en, og derfor er der en, som gaar for at give de to en Chance. Godnat og Held og Lykke.
Bill.“

P. S. Bruger Kniver mod Hajeerne.“

„Rosemary!“ Med fornyet Styrke omslyngede Francis Arm hende. „Jeg troede, at jeg — — — Gud være lovet!“

„Gud velsigne Bill!“ sagde hun blidt.

„Ja, for han var en bedre Mand, end jeg troede,“ sagde Francis bevæget.



Francis trak en Jagtkniv op af sit Bælte.

„Hvornaa skal De have dem?“ spurgte han.

„Saa hurtigt som muligt, Mr. Koslowsky, helst idag.“

„Jeg skal prøve at være færdig ved Middagstid, det er maaske meget vanskeligt, men jeg skal se, hvad jeg kan gøre.“

Colin drev nogle Timer rundt i Byen, spiste Frokost og gik saa igen hen til Koslowsky, der sad ved sit Skrivebord og paa sin uelskværdige Maade brummede at det havde været meget let.

„Det er meget ligetil — blot man har fundet Nøglen,“ sagde han og rakte Colin Telegrammerne og Dechifreringer.

„Det glæder mig, at De saa let fandt ud af det — hvormeget skylder jeg Dem, Mr. Koslowsky?“

„Fem Hundrede Dollars,“ kurrerede den store Mand.

„Aah!“ sagde Colin sygeligt. „Og hvormeget tager De for et eneste Telegram, jeg faar et i næste Uge.“

„Et Hundrede Dollars!“

Colin betalte, stak Papirerne til sig og forlod Koslowsky. — I Elevatoren saa han flygtigt Rerskriften igennem, og hans Øjne blev store og runde af Overraskelse og Tilfredshed. Han maatte straks se at faa fat i Jerry og styrtede sporensstregts hen til en Telefon.

„Jeg har et Par opsigtsvækkende Nyheder, Jerry,“ sagde han. „Hvornaa kan jeg tale med dig?“

„Jeg tager hen til Vera i Løbet af en Time,“ svarede Jerry. —

Han havde ikke taget det med Ro i de otte Dage, Colin ikke havde set ham. Han var ikke bange for O'Day, men han havde Respekt for hans Bandes køldbodige Metode at rydde Hindringer af Vejen paa. Derfor holdt han sig borte fra dem; naa han skulde have fat i dem, var det Tid til at komme aabenlyst frem. Han havde i Mellemtiden dannet sig en Liste af Navne, som han kendte fra sin mislykkede Kontortid, det var altsammen de fineste Navne og samtidig de største Soldebrødre. Jerry var i Færd med at danne sit „Store Tørst Syndicat“. Han arbejdede i 6 Dage. Manners var den sidste paa Listen, alt skulde være i Orden, naa han henvendte sig til denne fremragende Mand, der tog alle Beslutninger i et Øjeblik. Tilsidst ringede han til Manners Sekretær, Potter, og bad om en Samtale med Mr. Manners. Til sin Overraskelse blev han bedt om straks at komme op til Mr. Manners. Manners modtog ham i Døren og slog ham velvilligt paa Skulderen.

„Hallø unge Mand,“ sagde han. „Gloria er her, at hendes Trip med Dem var glimrende. Og hvad har De saa paa Hjertet i sig?“

„Jeg er i færd med at starte et Firma — en Sammenslutning, der skal overtage et stort Part. Alkohol, det er den fineste Vare, vi har haft paa lange Tider. Her er Listen. — hm, naa jeg har glemt saa kan De faa den senere. Prisen, der er tilbudt Sammenslutningen er 430.000, Halvdelen er allerede blevet un-

derskrævet af følgende Mænd.“ Han nævnedes de forskellige kendte Personligheder og fortsatte: „Det afhænger blot af, om De vil tage den sidste Halvdelen paa Dem, Mr. Manners.“

„Det er ikke daarlige Folk, De er kommet i Forbindelse med,“ overlagde Manners tankefuldt. „Bosworth f. Eks., for et Par Aar siden var han sammen med mig i en Tandpastaforretning.“

„Jeg kan huske det,“ indskød Jerry en Kençe ironisk. „Det var lige før jeg fik et Spark, og hele Forretningen var en rædselsfuld Træsk, De og Bosworth satte en Masse Penge til.“

Manners nikkede og spurgte saa i en forretningsmæssig Tone:

„Hvor er Varerne nu?“

„Undervejs,“ svarede Jerry.

„Hm,“ rømmede Manners sig. „Det er vel min Yacht, De vil aave Fingre i, kan jeg tænke?“

„Ganske rigtigt,“ svarede Jerry, „den ligger altid her omkring, og De er ofte ude paa Smaature med de selvsamme Mænd, jeg har paa min Liste. Det vil ikke se Spor af mistænkeligt ud. Naturligvis vilde jeg aldrig have foreslaaet det, hvis min „Havfrue“ ikke var

gaaet neden om og hjem, men der er ikke Tid til at købe og udruste et nyt Skib — jeg tænker forresten heller ikke paa det da jeg om kort Tid vil trække mig tilbage. Og desuden kender jeg ikke en eneste Yacht, der er i Stand til at tage saa megen Last som Deres „Gaviota“. Vi omlaster Varerne ude i rum Sø, og naar de igen ligger for Anker her, er der ingen, som vil aave det ringeste.“

„Gud ved, om jeg ikke gjorde en Fejltagelse dengang for 2 Aar siden, Jerry,“ lo Manners i godt Humør. „De har i hvert Fald Talegaverne i Orden.“

„Maaske,“ samstemmede Jerry venligt.

„All right,“ sagde Manners, „Jerry, jeg tager den sidste Halvdelen paa mig. Hvornaa skal det gaa for sig?“

„En af de nærmeste Dage — eller Nætter rettere sagt. Jeg skal telefonere nærmere Besked til Dem. Her har De et Kort. Det er sandt, hvor lang Tids Varsel skal De have?“

„Ti Minutter,“ svarede Manners barskt.

„Tak,“ Jerry vidste, at den anden vendte paa en Anerkendelse for sin Hurtighed og smilte pludselig sit sjældne, smukke Smil, der maldnede det skarpe, brune Ansigts haarde Træk.

„Jerry!“ Jerry stod henne ved Døren og skulde til at aabne den, da Manners holdt ham tilbage, „De ved vel, at Gloria den anden August skal vies til sin Engländer.“

Spørgsmaalet kom saa brat, at det lød som skudt ud af en Kanon. Jerry saa venligt paa ham.

„Det vidste jeg ikke,“ sagde han, „men naa skal jeg nok huske det.“

Saa lukkede han roligt og sagte Døren i efter sig, og Manners saa gnavent og lidt overrasket paa den lukkede Dør. Han var ikke vant til, at den anden

Resumé.

Jerry Wilson

der efter et uheldigt Forsøg paa at blive Forretningsmand har fulgt sin eventyrlige Tilbøjelighed og er blevet „Hi-jacker“. D. v. s. at han ude i rum Sø plyndrer Smuglerskibene og — stadig paa den sikre Side af Grænsen — omlaster Varerne til Køberen. Det er en dristig og farefuld Haandtering.

Colin Scott:

Hans gode Ven og Kompagnon.

Vera Pudowkina:

Spritsmuglerske, mædig og trofast, der arbejder for Jerry bag Kuliserne, efter at hendes Elsker, Rudy, er blevet dræbt i en Kamp ved Cuba.

Gloria Manners:

Datter af den Mand hos hvem Jerry havde sin uheldige Stært som Forretningsmand, hun er forlovet med

Miles Benham:

En ung Engländer.

Manners:

Glorias Fader, der synes godt om Jerrys Modighed, og hvis Vinkælder bliver forsynet af ham.

Bert Penley

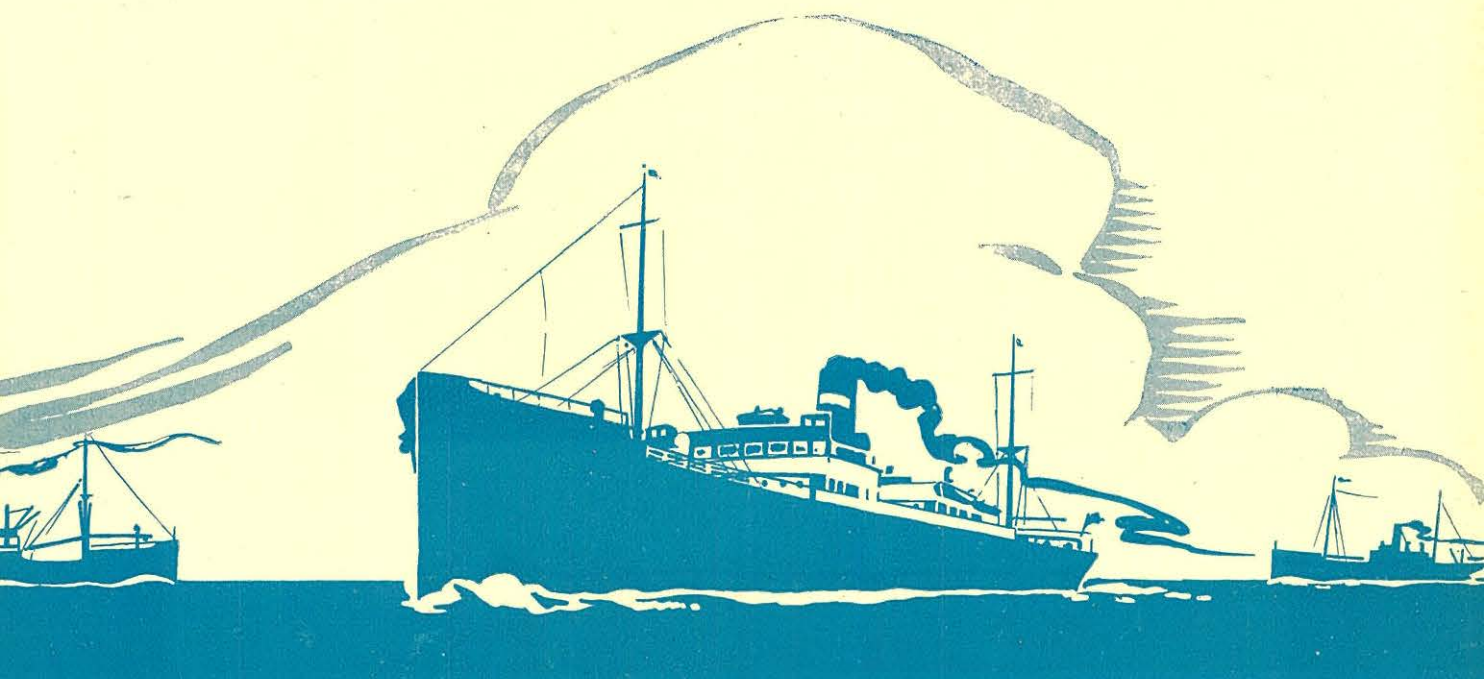
er ansat af Staten som Prohibitionsagent og sælger alle sine Nyheder til Staten, Jerry og den store Smugler O'Day. Han er forelsket i Vera, og for at lokke saa meget som muligt ud af ham gaar hun ind paa hans Forelskelse.

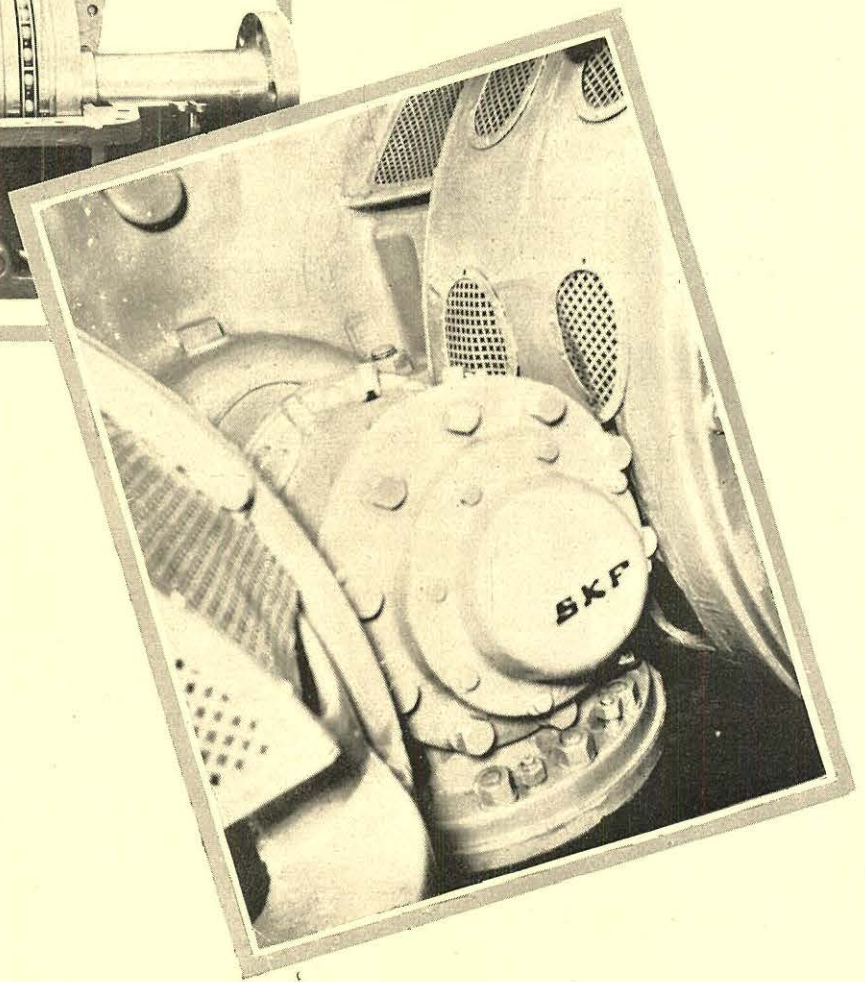
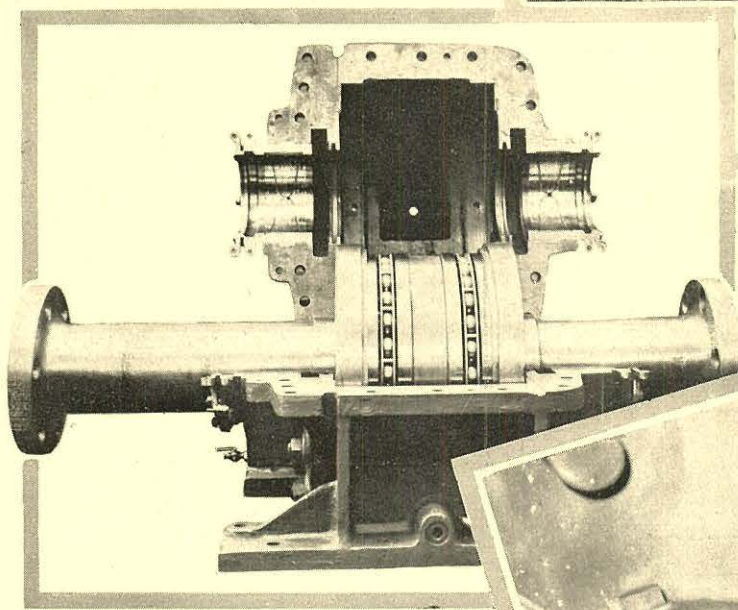
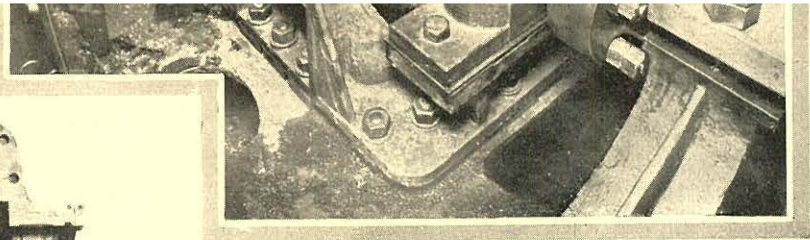
O'Day:

Jerrys Modstander. Der er Krig paa Kniven mellem de to Løjre. For Øjeblikket har han en stor Damper med en kostbar Ladning liggende udenfor Kysten, Bert har pudset en Patrouillebaad paa den, saa den ikke kan faa sine Varer i Land. Bert har ligeledes solgt alle Detaljer og Oplysninger om denne Damper til Jerry samt hele den Kodekorrespondance, der er blevet udvekslet angaaende den.

SKF

PROPELLERTRYKLEJER *for* SKIBE



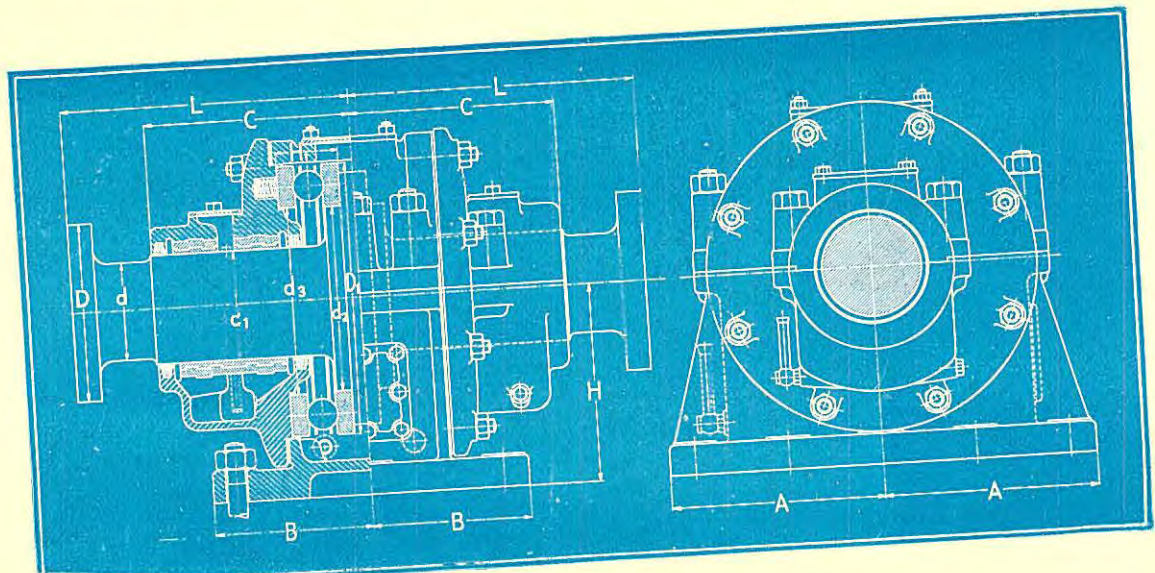


SKF *Propellertryklejer formindsker Dri*

Nogle
Installationer



SKF PROPELLERTRYKLEJER FOR SKIBE



Type No.	Akseldimensioner		Lejehusets Dimensioner mm						Aksialkuglelejer					Vægt incl. Aksel ca. kg.	Tilladeligt Aksialtryk i kg.						
	Akseldiam. indtil mm	Flangediam. indtil mm	d ₁	A	B	C	H	L	No.	d ₂	d ₃	D ₁	H ₁		Maks. 100 O./M.	Maks. 150 O./M.	Maks. 200 O./M.	Maks. 300 O./M.	Maks. 400 O./M.	Maks. 500 O./M.	Maks. 600 O./M.
50	50	99	50	140	115	130	130	200	92C	100	100	130	32.5	55	1000	950	850	775	725	675	625
70	70	129	70	135	115	135	135	260	92B	130	130	130	46.5	80	1400	1300	1150	1050	975	900	850
85	85	149	85	165	125	140	165	280	93C	150	150	220	55	130	2100	1950	1700	1550	1450	1350	1250
110	110	178	110	225	180	220	210	350	1	180	180	270	65	220	3000	2750	2450	2200	2050	1900	
140	140	234	140	230	200	230	250	400	3	235	235	345	80	375	4900	4400	4000	3550	3200		
160	160	265	160	270	220	265	310	460	5	270	270	400	100	585	6800	6200	5500	4700			
180	180	303	180	295	220	285	340	480	6	305	305	445	110	680	8500	7500	6500				
200	200	355	200	345	265	315	380	665	1-633;8	360	360	500	125	1046	11000	10000	9000				
220	220	405	220	370	290	350	435	710	1-633;9	410	410	570	130	1500	13000	12000					
240	240	455	240	460	340	380	465	865	1-393;4	460	460	650	140	1930	15000	13500					
270	270	515	270	480	350	410	515	865	1-633;60	520	520	690	140	2500	17000						
300	300	565	300	510	360	430	600	865	1-633;61	570	570	700	140	2980	18500						

De i Tabellen anførte Belastningstal kan direkte sammenlignes med de teoretisk beregnede Skruetryk. Standard Propellertryklejer kan leveres komplet incl. færdig bearbejdet Trykaksel. I de Tilfælde, hvor der kun leveres Aksialkuglelejer, medfølger de nødvendige Arbejdstegninger af Lejehuset.



SKF

Standard Propellertrykleje for Skibe omfatter 12 Størrelser, beregnet for Trykaksler med Diameter indtil 300 mm.

Skruestrykket optages af to enkeltvirkende Aksialkuglelejer, det ene beregnet for Fremad-, det andet for Bak-Gang. Aksialkuglelejerne sidder paa Flanger paa Trykakslen og støtter mod Lejehusets Dæksler. Mellen Lejer og Dæksler er indlagt Skræfjedre, hvis Opgave det er at forandre Slør i det Leje, der i Øjeblikket er ubelastet.

Trykaksleens Vægt optages af to kraftige Bærelsejer med Lejeskaale af Fosforbronce foret med Hvidtmetal i Lighed med de øvrige Lejer for Skrueakslen. Bærelsejerne kan justeres og er lette at adskille, uden at man behøver at demontere Aksiallejerne.

Til Smøring af Lejerne anvendes Olie. Kuglelejerne Olierum er adskilt fra Bærelsejernes, hvorved Slidpartikler hindres i at trænge ind til Kuglelejerne. Oliestanden behøver kun at staa saa højt, at Kuglerne i underste Stilling netop passerer gennem Olien.

Bærelsejernes Oliecirkulation besørges af Kæder, som løfter Olier op til Overskylning af Akslen. De i Lejehuset anbragte Tætningsanordninger med Filtringe saavel som de viste Kanaler for Tilbageledning af Olien til Olierummet forhindrer Olien i at trænge ud af Lejehuset. Oliestandsrør muliggør en bekvem Kontrollering af Oliestanden i Lejehuset.

Selve Kuglelejehuset er todelt, for at man let skal kunne udføre Montering og foretage Eftersyn. Lejehuset har foruden en kraftig Fodplade til Fastskrue paa Maskinfundamentet. Paa Lejehuset findes store Aabninger lukket med Dæksler, der gør det muligt at efterse og rense Kuglelejerne.

Ved Forespørgsler udbedes følgende Oplysninger: Fartøjets Art, Effektiv Maskin-HK, Fartøjets Hastighed i Knob, Trykaksleens Diameter og Flangediameter samt Omdrejningstal pr. Minut.

SKF

Propellertryklejer

Minimal Friktion

Aksialkuglelejernes Friktion er ubetydelig, uanset de Hastigheder og Belastninger de udsættes for. Udførte Prøver viser, at Friktionskoefficienten ikke er mere end 0,0010 à 0,0012. Friktionstabene i et SKF Trykleje er saaledes meget smaa.

Fuld automatisk Smøring

SKF Propellertryklejer kræver ikke Tryksmøring og heller ikke særligt Pumpeanlæg for Cirkulation og Afkøling af Olien. Olien i Lejehuset behøver ikke at fornyes før efter lang Tids Drift. I Almindelighed er det tilstrækkeligt at forny Olien, samtidig med at Skibet iøvrigt underkastes Efter-syn.

Lille Forbrug af Smøreolie

Lejerne bruger kun meget lidt Olie. Tætningerne mellem Aksel og Lejehus er nemlig saa effektive, at Olien ikke kan trænge ud af Lejehuset. Den kan heller ikke kastes omkring, fordi de roterende, smurte Dele er fuldstændig indkapslet.

Ingen Varmløbning

Kuglelejerne giver sikker Beskyttelse mod Varmløbning. Køling med Vand eller Ventilatorer til Afkøling er derfor fuldkommen overflødige.

Ringe Tilsyn og Pasning

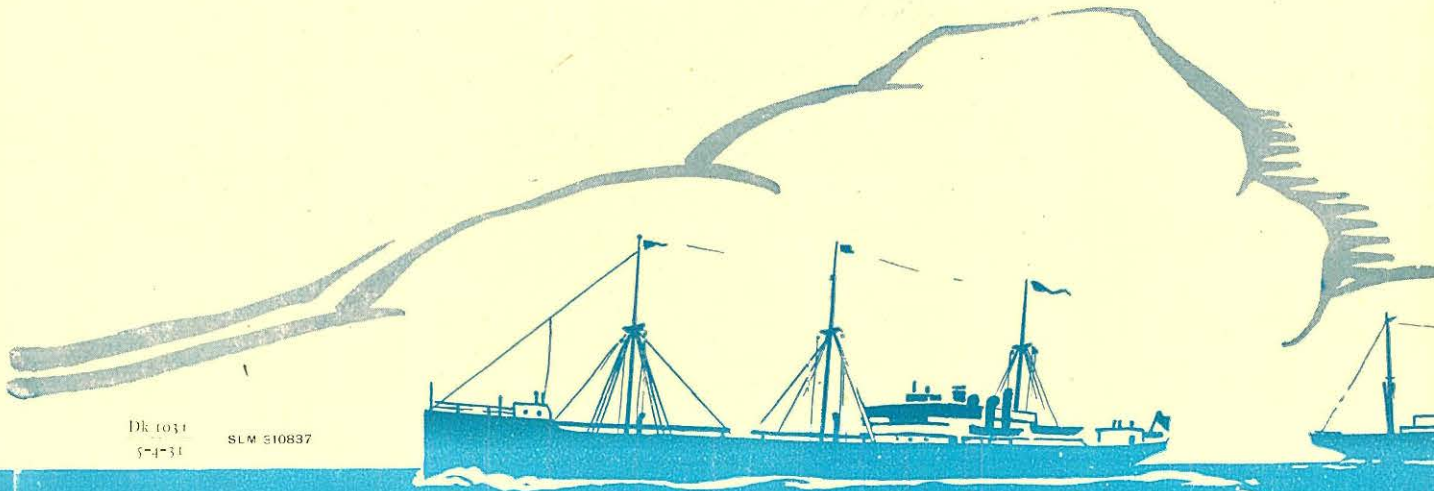
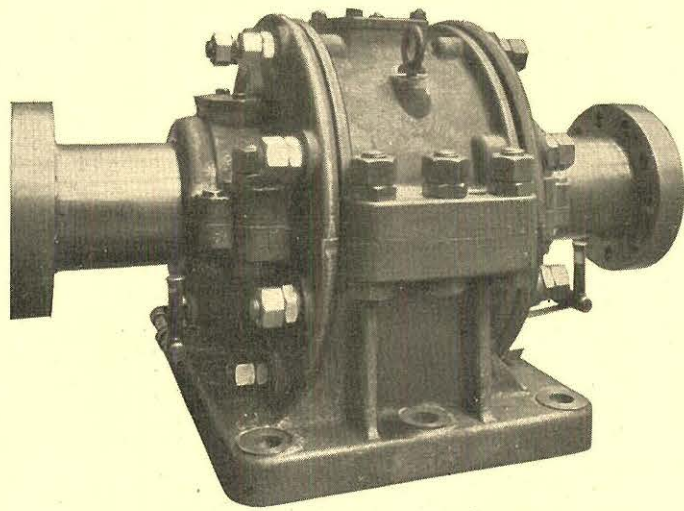
I Almindelighed behøver man ikke at fylde Olie paa under Gangen. Kuglelejerne skal ikke justeres og behøver ikke at skræbes til Tid efter anden. Da der ikke kræves Tryksmøring, Vandkøling el. lign., er en stadig Kontrol overflødig.

Fuldstændig Ombyttelighed

Hvis det skulde blive nødvendigt at udveksle et Kugleleje, saa kan dette ske, uden at man behøver at foretage nogenstunde Efterbearbejdning eller Justering af Aksler eller Lejhuse.



omkostningerne og forøger Driftssikkerheden



Dk 1031
5-4-31

SLM 510837

RNE PIRAT

Af TROLLI JØRN
En Roman om Spritsmugler-
Kampene i Atlanterhavet.

beholdt det sidste Ord, og især ikke, naar den anden var en ung Mand.

To Dage efter havde Jerry Besøg af Kaptajn Bevan.

„Det er alt, hvad jeg foreløbig kan sige Dem, Damperen er ude et Steds, og en Patrouillebaad bevogter den. Jeg venter hvert Øjeblik nærmere Detaljer fra Mr. Scott. Imidlertid holder De Dampen oppe paa den lille Baad, og der er ikke noget, som hedder Landlov, vi skal være parat til at sejle i samme Øjeblik, jeg kommer ombord.“

„Alt er i Orden,“ svarede Bevan, „Mandskabet er alle vore gamle Mænd fra „Havfruen.““

„De holder Dem vel i Forbindelse med Meteorologisk Institut?“

„Det er ikke en Time siden, de fortalte mig, at der er kyser ved Horisonten, som varsler Taage.“

„Det var værre,“ Jerry bed sig i Læben. „Jeg har Brug for Taage, men ikke før jeg er klar over Damprens Position. Det kan ødelægge alt for os.“

Der blev banket paa Døren, og Jerrys Værtinde stak Hovedet ind.

„Der er nogen i Telefonen til Dem, Mr. O'Henry,“ meldte hun.

Jerry gik nedenunder, det var Colin, der antydede, at han havde nogle opsigtsvækkende Nyheder og gerne vilde tale med Jerry.

Jeg tager hen til Vera i Løbet af en Time,“ svarede Jerry. Han gik igen ovenpaa og gav Bevan Besked om at holde sig parat, eventuelt skulde de ud allerede i Nat. — — —

Samme Dags Morgen havde Bert Penley faaet den Indskydelse, at det nu var det rette Tidspunkt at sætte sig i Forbindelse med O'Day. Han havde for nogle Timer siden haft en Oplevelse, der gav ham noget at tænke over. Ganske tidligt og uventet havde han begivet sig hen til Vera for at overraske hende, men da han saa Colin Scotts fedladne, firskaarne Skikkelse komme ud af Døren, blev der ikke noget af Besøget.

Hans Vera var altsaa en falsk lille Slange, tænkte han. Hun havde hele Tiden kendt Scott og narret ham. Den Pakke, han havde set i Colins Hænder var nøjagtig den samme, han havde givet Vera med Kodetelegrammerne. Det var jo ikke slemt, for det havde været hans Mening, at Jerry skulde have dem, men han var dybt krænkede i sit elskende Hjerter over Veras Forræderi, og saaledes gik det til, at Bert Penley kort efter traadte ind i O'Days Kontor. Den store Smugler sad med sænkede Øjne og hørte paa ham. Endelig bemærkede han utaalmodigt:

„Det ved jeg jo altsammen i Forvejen, Penley.“

„Det ved jeg godt, men hvor meget er det Dem værd at faa 24 Timers Varsel, naar der skal tages energisk fat i Deres Sag, og hvor meget er det Dem værd at faa lidt at vide om Jerry Wilson?“

O'Days tunge Øjenlaag sitrede et Sekund. „Det er mig en hel Del værd,“ sagde han skarpt, „kom saa frem med, hvad De ved.“

„Alle Deres Kodetelegrammer er blevet opsnappet.“

„Naa — det tænkte jeg nok, siden Patrouillebaaden har været saa skrap efter mig. Men det betyder ikke noget. Og saa Wilson — hvad ved De om ham?“

„Aah ikke noget særligt,“ Penley smilte. „Han faar blot Telegrammernes Rerkskrift af et Pigebarn i Oberstens Kontor.“

O'Days Ansigt blev blodrødt, men hans Udtryk forandrede sig ikke. Roligt aabnede han en Skuffe, tog en Pakke Tusind-Dollars Sedler ud og rakte Penley tre af dem, som denne omhyggeligt sænkede ned i Dybet af sin Indertomme.

„Hvor er Wilson i Øjeblikket?“ spurgte O'Day.

„Det ved jeg ikke lige nu, men jeg ved, hvor han er at finde den største Del af Dagen,“ svarede Penley.

„Kender De Jack Roberts? — Chaufføren?“

„Ralphs Broder — ham, der blev skudt af Cooper?“

„Jo, jeg kender ham nok,“ sagde Bert ubehageligt berørt. Hans Ansigt havde faaet en let graalig Tone.

„Roberts kender ikke Wilson, og de to turde virkelig lære hinanden at kende,“ den store Mand svingede sin Stol rundt, saa han saa Bert lige ind i Ansigtet. Et Sekund saa han paa ham, tog igen ned i Skuffen og smed en Pengeseddel over til ham. „Der ligger fem til af denne Slags og venter, til De kan fortælle mig, at Sagen er i Orden,“ sagde han. „De ved nok, hvad jeg mener?“

Denne Samtale fandt Sted Kl. 11 om Formiddagen, og den er Bevis paa at selv en meget klog Kvinde kan forregne sig, naar hun stoler altfor blindt paa en Mands Forelskelse. Ved halv fire Tiden kom Jerry hen til Vera. Scott var der allerede, og ved Siden af ham stod der en lille tyk Mand med et rosa Barneansigt og store, blaa Engleøjne. Det var Tom Delaney.

„Du kender vel nok Toms Navn,“ sagde Colin forestillende, „en af Rudys gamle Venner.“

„Det glæder mig at se Dem igen,“ svarede Jerry høfligt, men der var en Stakkatoklang over hans bydende Stemme, der vidnede om, at der var

noget i Gære. „Vi skal ud i Nat. Se nu her, den franske Damper har nu i tre Uger ligget og rodet rundt uden at kunne komme klar af Patrouillebaaden. De har knapt med Proviant, og Mandskabet pønser paa Oprør. Hvis de ikke kan liste bort i en Taage, bliver de nødt til at sejle til en kanadisk Havn og dumpe deres Varer der.“

„Det har jeg allerede fortalt dem,“ indskød Colin.

„Hvorfor Fanden aabner du saa ikke Munden?“ spurgte Jerry vredt.

„Herregud, man kan jo ikke faa Lov til at indføre et Ord, naar du først begynder.“

Jerry lo pludselig fornøjet. „Du skal sammen med mig og Bevan,“ sagde han. „Vera bliver her og er i stadig Forbindelse med Radioen, jeg skal sende Dem et Telegram uden Underskrift, blot



Med blinkende Øjne leverede Bert sin Lektie til O'Day ind i Telefonen.

med Tid og Sted. Saa saare De har faaet det, underretter De Manners om det.“

„Ja,“ nikkede Vera. Hun stod ved Vinduet halvsjult bag Gardinet og saa ned paa Gaden, saa ringede Telefonen, og hun forlod sin Plads for at gaa hen til det lille Telefonbord. I det Øjeblik, hun tog Røret op til Øret, gjorde hun en usynlig Bevægelse hen til Tom, der lydløst som en stor Kat gled hen til Vinduet.

„Hallo,“ sagde Vera. „Ja, det er mig — ja, jeg skulde egentlig ud i aften, men hvis det er vigtigt, kan du komme op. — Ja, naa, det er jo udmærket.“

Hun blev staaende ved Telefonen, og henne fra Vinduet sagde Tom roligt og behersket:

„Det er Roberts med sin Bil.“

„Det tænkte jeg nok,“ udbrød hun hæst. „Det er tredje Gang i Dag, jeg har set den Bil køre forbi. Nu holder denovre paa den anden Side.“

„Hvad betyder det?“ — spurgte Jerry hurtigt.

„Naar Roberts bliver taget i Brug, betyder det kun een eneste Ting,“ svarede Tom med sin bløde Stemme.

„Det er mig, der er Skyld i det,“ sagde Vera lavt, „jeg har været en topmaalt Nar, jeg troede, at Bert var saa forelsket, at han ikke vilde gøre noget. Han er her om et Minut, og han maa ikke faa Lov til at underrette Roberts om noget.“

„Hold du Øje med Bilen, Vera,“ afbrød Tom, „jeg skal saa tage mig af Døren.“

Jerry sad smilende i en Lænestol. „Den eneste Betingelse er, at det gaar stille af,“ advarede han, „absolut ingen Larm og ingen Raaben.“

Der blev banket paa Døren, og Vera gik frem midt paa Gulvet. Tom aabnede Døren, saa han stod skjult bag den. Bert traadte intetanende ind.

„Naa, du har fremmede, det gør mig ondt, at jeg forst —“

Mere fik han ikke sagt, Tom lagde hele sin Vægt (240 Pund) i et haardt Boksestød, der sendte Bert i Gulvet, hvor han blev liggende fladt udstrakt. Rutineret gennemgik Tom hans Lommer. I en Inderlomme fandt han 4 Tusind-Dollars-sedler, som han nysgerrigt undersøgte.

„De fire Lapper forraader ikke saa lidt,“ bemærkede han saa.

Jerry havde ikke rørt sig, men hans brune Fingre trommede en Stormmarch paa den blanke Bordplade.

„Det var et nydeligt Arbejde, Tom,“ sagde han endelig, „jeg kender ogsaa selv lidt til Boksning. Hvad siger I nu til at snakke lidt mere intimt med Manden i Bilen?“

„Ja, hvorfor ikke,“ Tom rejste sig op og børstede sine støvede Benklæder. „Hvad skal vi gøre med de 4000 Dollars?“

„Dem giver vi til mig,“ sagde Jerry med sit drilagtige, kønne Smil. „Kom, Tom. — Colin, du og Vera passer lidt paa Manden her, vi er tilbage om et Øjeblik.“

Ude paa Trappegangen foreslog Tom, at de skulde tage

Vejen over Tagene. „Vi overrumpler ham fra to Sider, mens De tæner med Naam, kommer jeg bagpaa. Men sig ikke noget, før De har set mig, ellers gaar det galt.“

Ti Minuter efter kaldte Jerry paa en Taxa, og Chaufføren skulde lige til at sige Ja, da han følte noget haardt og rundt presse sig ind i hans Side.

Da han kom efter stadig med det runde og haarde presset ind mod sin Ryg gik op ad Trappen til Vera, havde han ikke blot mistet sine to Revolvere, ikke saa lidt af sin Selvrespekt, men ogsaa sin Bil, som han havde set Tom køre bort med. Han blev skubbet ind i Værelset, hvor Bert igen var kommet til sig selv og sad bastet og bundet. Roberts blev bundet paa samme hensynsløse, men tilforladelige Maade. Jerry saa paa sit Armbaandsur, han havde Masser af Tid.

„Hvorfor blev De sendt ud af O'Day?“ kommanderede han, men Roberts aabnede ikke Munden.

„Hvor er O'Day nu?“ spurgte han lidt efter Bert.

„Gud hjælpe mig, jeg ved det ikke,“ svor Bert.

Vera gik hen til sit Natbord og tog et elektrisk Krøl-lejern ud af Skuffen. „Jeg skal nok faa ham til at tale,“ sagde hun og satte det ind i Kontakten, mens de andre fulgte hver af hendes Bevægelser. Scott smilte ondskafuldt, og Jerry, der ikke kendte hende saa godt, kneb Øjnene lidt sammen.

„Lad være, Vera,“ udstødte Bert rædselslagen. „O'Day er, hvor han altid hænger om Eftermiddagen, i „Sømaagen“. Men jeg har ikke set noget til ham, I gør mig Uret. Jeg sværger —“ Han tav, da

han mødte Roberts Blik og hørte hans foragtelige Snerren.

Jerry løste Telefonen ned fra Bordet ved Siden af Bert. Colin der anede hans Plan, søgte allerede i Telefonbogen efter „Sømaagen's“ Nummer.

„Bert,“ sagde Jerry blidt, „nu ringer vi til O'Day, og De siger til ham, at De ikke kunde finde mig, og at Roberts er kørt tilbage med sin Bil og venter paa ham udenfor. Hvis De prøver den ringeste Uregelmæssighed, slipper jeg Vera løs paa Dem.“

Han holdt Røret hen til hans Øre, og med blinkende Øjne leverede Bert sin Lektie til O'Day. Da det var gjort, skar Jerry Ledningen over med sin store Tollekniv.

„Naar jeg er gaaet, kan I to kneble de to Fyre, saa de ikke rører sig de første Par Timer,“ instruerede han hviskende Vera og Colin. „Saa saare I er færdige med det, gaar du ned til Bevan, og holder Jer parat til at sejle i samme Sekund, jeg kommer.“

Et Kvarter senere gik Jerry alene og ubevæbnet ind i „Sømaagen“ — en lille Restauration. Han var rasende, og Aarerne i hans Tindinger tegnede sig tydeligt af. Han fandt O'Day siddende ved et Bord sammen med to Mænd af sin Bande. Han saa op, genkendte Jerry og pegede kort paa den fjerde tomme Stol ved sit Bord. Han var ifærd med at tygge Choko-



Tom slog ham af al Magt over Øret med sin nægtige Revolver.

lade, som den store, forvovne Smugler havde en sand Liden-
skab for.

„Jeg vil gerne tale med Dem alene, O'Day,“ sagde Jerry
og tog Plads.

O'Day sank den sidste Rest af Chokoladen, tørrede sig om
Munden og gav sine to Mænd Ordre til at forlade dem. Da
de var gaaet, tilbød han Jerry en Drink.

„Tak,“ sagde Jerry. Det morede ham kongeligt, at den
Mand, der forgæves i lang Tid havde prøvet at rydde ham af
Vejen, nu tilbød ham en Drink.

„Jeg har et Forslag at gøre Dem, O'Day,“ sagde Jerry.
„De har en Damper liggende, som De ikke kan faa losset —
men det kan jeg.“

„Saa — hvordan?“

„Jeg kan gaa ombord — sejle bort fra Patrouillebaaden
og sælge Lasten ude i rum Sø, hvor den straks bliver lastet
om. Det kan De ikke gøre. Giv Deres Kompagnorer et Spark
og gaa fifty-fifty med mig om Sagen. Jeg har Kunder.“

„Det lader til det,“ sagde O'Day lakonisk. Han havde ikke
den ringeste Lyst til at slutte Fred med Jerry, men naar
Jerry selv udleverede sig i hans Hænder — han brækkede et
nyt Stykke Chokolade af.

„De har vel en Liste over Varerne?“

„Naturligvis,“ svarede Jerry.

„Naturligvis,“ sagde O'Day uden Ironi.

„Hvor meget kan De sælge dem for?“

„Firehundredogtredive Tusind.“

„Det er en ganske antagelig Pris. Men
hvis jeg bliver enig med Dem om at hi-
jacke min egen Damper, hvorledes kan jeg
saa vide, at De ikke vil spille mig et
dirty-Trick?“

„Har jeg maaske nogensomhelst Garanti
fra Deres Side?“

„Det behøves ikke,“ bed O'Day ham
skarpt af. „Dampere og Varerne er der.“

De lo begge to og begge med en hemmelig Triumf over
den andens Dumhed.

„Jeg havde forresten tænkt mig at sejle en lille Tur ud i
Nat for at se mig lidt om,“ bemærkede O'Day løseligt hen-
kastet. „Og De er vel ikke bange for noget, Wilson?“

„Jeg er bange for Dem,“ smilte Jerry. „Nu skal De høre,
O'Day, jeg vil gaa alene ombord sammen med Dem, hvis De
vil tage ud i min Baad.“

„Tror De, jeg er født igaar,“ gryntede O'Day.

„Naaja, saa kan vi ogsaa leje en Baad, det er mig lige-
gyldigt.“

O'Day rynkede tankefuldt Panden for at skjule sin Hen-
rykkelse. Det gik altsammen saa godt, at han ikke kunde
ønske det bedre. Det gjaldt jo for ham blot om at faa Jerry
ud i Roberts Bil, der holdt udenfor, og nu leverede Jerry sig
selv fuldstændig over i hans Hænder paa Naade og Unaade.

„Tja, det kunde vi jo,“ sagde han endelig i en ikke særlig
begeistret Tone.

„Vi kan køre ned til Havnen og leje en Baad der Naar
vi kommer ud til Dampere, kan De sætte mig af, jeg tele-
graferer saa efter min egen Baad, og De vender hjem.“

„All right,“ slog O'Day til, „paa den Maade har jeg ikke
noget imod det. Hvornaar skal vi starte?“

„Lige nu, hvis De ikke har noget imod det, men jeg er
fuldstændig ubevæbnet,“ han skubbede Frakken til Side og
viste, at han intet Vaaben havde hos sig.

„Jeg er ogsaa ubevæbnet,“ svarede O'Day.

Kort efter forlod de Restaurationen. Jerry led, som om han
vilde kalde paa den første ledige Bil, men O'Day protesterede.

„Ikke saa hurtigt, unge Mand,“ sagde han. „Jeg tager
aldrig den første Bil.“

„Naa, saa tag da Deres egen,“ sagde Jerry i en irritabel
Tone.

O'Day gik langsomt Rækken ned, indtil han saa den kendte
Bil med Roberts fedtede Læderkappe ved Rattet. Tilfreds lod
han sig synke ned i Bilers Hynder og strakte magerligt Benene
fra sig. Jerry gav Adressen til Chaufføren og satte sig saa
ved Siden af O'Day, der sad og spekulerede paa en eller
anden Undskyldning for at kunne stige ud og lade Jerry blive
alene med Roberts. Roberts havde sine Ordre og vidste, hvad
han havde at gøre. — Nej, det var jo sandt, Roberts anede
ikke, hvor Jerry Wilson var. Hvordan skulde han faa under-
rettet Roberts om, at Jerry sad i Bilen. Han overlod et
Øjeblik — Herregud, det var da let nok.

„Vil De have en Cigar, Wilson,“ sagde han meget højt.

„Tak,“ sagde Jerry og tændte den store, fede Cigar.

Bilen kørte i vanvittigt Tempo gennem Gaderne. Jerry lod
sin Haand glide ned under Hynden — jo, de var der.

„Tag den med Ro, Chauffør,“ sagde han og stemmede begge
Fødderne haardt imod Gulvet Bilen gjorde en brat Vending,
O'Day ble. slynget ned fra Sædet, laa paa
Knæ og fægte to Jernhænder om sin Nakke.
Chauffør trak Ruden ned, vendte sig om
og stak en Haand med en mægtig Revolver
ind. O'Day gjorde sig de største Anstrel-
ser for at ryste Jerry af, men da Tom af
al Magt slog ham over Øret med Revolveren,
sank han sammen.

„Her er Haandjernene,“ sagde Tom med
sin lyse, uskyldige Drengestemme. Saa sprang
han ud og klatrede ind ved Siden af O'Day,
som han proppede en stor Svamp ind i Mun-
den paa. Ørenpaa blev der klæbet et Plaster,
og tilsidst kom der et Tørklæde om Under-
ansigtet, saa kun Næsen var fri.

Det var allerede højlys Dag nu, et Par Børn legede i
Rendestenen, men Mødrene halede dem hurtigt ind. Her i
dette Slumkvarter var det bedst, hvis man hverken saa eller
hørte for meget.

„Jeg haaber ikke, De har slaaet ham helt ihjel,“ sagde
Jerry og forbandt hans blødende Øre.

„Da haaber jeg af et godt Hjerte, at jeg har gjort det,“
pippede Tom.

Klokken var lidt over 8 samme Aften, da „Mary-Anne“ var
paa Vej gennem Ambrose Channel. Den havde en mægtig
Dækslast af Tønder, og dens Mandskab var ualmindelig stort.
Jerry stod sammen med Bevan og saa udover Bølgerne.

„Det kan vist ikke tage mere end en tre Timer,“ bemær-
kede Bevan. „Det vil sige, hvis vi ikke faar Taage.“

„Vi kan finde den efter Lysene.“

„Hvis det er klart, behøver vi ingen Lys at styre efter,
og hvis det er Taage, nytter det os ikke.“

Jerry gav Besked til, at der skulde kaldes paa ham, hvis
der viste sig noget, og gik saa ned i den trange, lille Kahyt,
hvor Tom sad med sin Revolver ved Siden af sig. O'Day laa
udstrakt paa Sofaen med sit Hoved indbundet i et Haand-
klæde, han røg en Cigar, og ved Siden af ham stod et Glas
Whisky. Men hans Ben var omgivet af to stærke Benjern.
Colin stod ved det ene Køjse.

„Hvordan gaar det med Hovedet?“ spurgte Jerry. „Det gør
mig ondt, at De fik en saa ublid Medfart, men det gjaldt jo
enten Dem eller mig selv.“

„Høh!“ gryntede O'Day og prøvede samtidig at tage en
Sturk Whisky og et Drag af Cigaren.



Jerry fandt de fire Tusind-Dollar-sedler i sin Vestelomme og smed dem hen til O'Day. „Det er dem, De gav til Bert,“ forklarede han.

„Gaa ad Hekkenfeldt til med dem,“ knurrede O'Day. „Hvorfor giver De dem ikke til Deres lille fede modbydelige Gorilla og lader ham gøre en Ende paa det?“

„Vær nu hellere lidt forsigtig,“ advarede Tom. „Det er en Guds Lykke for Dem, at jeg ikke slog Dem sønder og sammen.“

Jerry vendte sig om mod Scott. „Har du talt med ham om det, jeg sagde?“ spurgte han.

„Ja,“ svarede Colin venligt, „han er ved at overveje det, men jeg tror, at han er gal i Hovedet endnu, skønt jeg har skænket ham en stiv Whisky for at hjælpe paa Humøret.“

Der hørtes pludselig et Spræt af Latter fra O'Day.

„Nu har jeg aldrig oplevet noget lignende,“ sagde han. „Det er godt gjort, maa jeg sige, men der er en Ting, jeg gerne vil vide, hvordan kunde I vide, at jeg altid tog den tredje Bil?“

„Det har jeg saamænd vidst de sidste to Aar,“ opklarede Tom.

„Hold Kæft, det er ikke dig, jeg taler med. Hvad har I gjort med Roberts — skaaret Halsen over paa ham?“

„Hvis der skete Dem Ret, O'Day, burde jeg smide Dem overbord her,“ sagde Jerry og kom hen til ham. „Men jeg vil give Dem en Chance, De skal faa Lov til at komme tilbage med Baaden her. Men hvis der en eneste Gang til sker noget, er De færfig. Jeg benytter ikke lejede Snigmordere og den Slags drastiske Midler, jeg skal selv tage mig af Dem, og saa er der ingen Naade — har De forstaaet? — — Hvor er Tøjet, han havde paa, Tom?“

Tom bragte ham en Lædertrøje og nogle løse Papirer og Konvolutter, som Jerry hurtigt bladede igennem, et Par af Brevene beholdt han, samt en nøjagtig Liste over den franske Dampers Varer og et halvt Ark revet ud af „Le Rire“ for seks Uger siden. Han stak det i Lommen, beordrede O'Day kneblet og gik ovenpaa. *Sluttes i næste Nr.*

Forberedelseskursus til Motorpasserprøven.

Som bekendt kræves der til Pasning af saavel stationære Forbrændingsmotorer som af Skibsmotorer af en vis Størrelse, at den paagældende Motorpasser har bestaaet Motorpasserprøven, der afholdes offentlig to Gange om Aaret — om Sommeren og om Vinteren. Efter Opfordring fra Haandværkere har Teknologisk Institut besluttet forsøgsvis og foreløbig kun med Henblik paa den Motorpasserprøve, der afholdes i Juni i Aar at arrangere et Forberedelseskursus af samme Omfang som andre lignende Kursus, mer koncentreret til 7 Uger — fra Slutningen af April, og hvor ucbnbyss Deltagere vil kunne faa frit Natteophold i Kursustiden paa Institutets Sevesal.

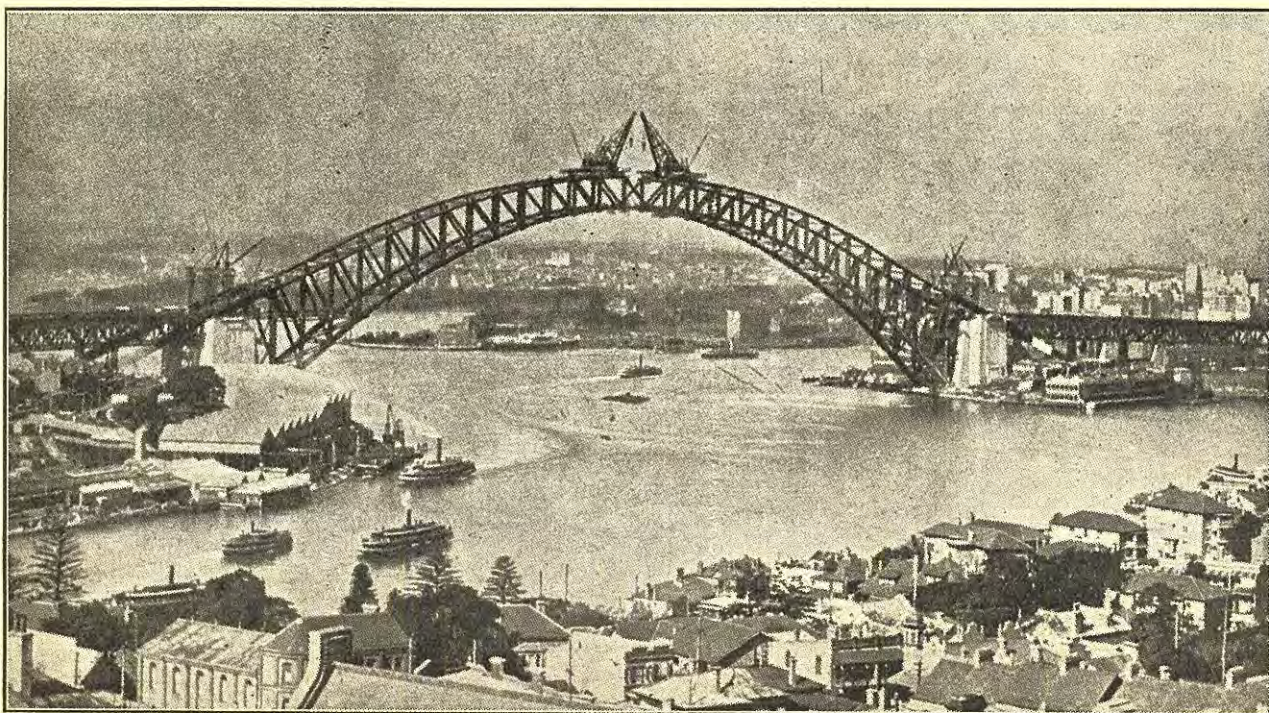
Præmie til Skibsførere.

Efter i en Aarrække som Skibsfører at have udført Observationer for det Meteorologiske Institut har Marineministeriet bemyndiget Meteorologisk Institut til at tildele følgende Skibsførere hver en Præmie, bestaaende af en Sølv-Cigarkasse med indgraveret Billede af Vedkommendes Skib samt med en Inscription:

Kaptajn *A. J. Schmidt*, S/S „Oscar II“, og Kaptajn *S. Pjetursson*, S/S „Gullfoss“.

Præmierne er et Udtryk for Institutets Paaskønnelse af det udførte, gode Arbejde, der er et Led i Danmarks Bidrag til de internationale Bestræbelser for Havets Udforskning.

VIDUNDER AF BROBYGNING FULDFØRT



Den nye Bro over Sydney Havn.

Den ruinerede Spritkonge

SPRITSMUGLERIET er blevet mere hverdagsgraat, siden Ernst Bremer og Nystrøm ikke er aktive mere. Sidstnævnte har Døden taget. Hvor Bremer er f. T., ved kun de indviede, men ved Kattegatkysten venter man, at han atter viser sig paa Flakket, naar Foraaret har meldt sin Ankomst.

Disse to Mænd er Romantiken i de skumle Spritaffærer paa Herthas Flak; begge et Par ejendommelige Typer, Eventyrere af første Rang; for dem var Spritsmuglingen næppe alene et Spørgsmaal om Pengegevinst, men i lige saa høj Grad Sport, Spænding og Eventyr.

Nystrøm var ved sin Død sikkert fattig som en Kirkerotte, og dog havde Tusinder af Kroner været i hans Eje. Hvor hans Vugge stod, omtalte han ikke. I sin Ungdom havde han faret Jorden rundt til Søs, og mangeartede var de Eventyr, han oplevede. Senere gik han i Land i Buenos Ayres, kom ud paa de store Pampas Sletter som Kvæghyrde, fo'r atter til Søs og mødte paa et Besøg herhjemme Ernst Bremer.

Det blev hans Skæbne. De to Mænd blev Kammerater, og Nystrøm blev en af Bremers dristigste og mest uforfærdede Medhjælpere. Den ene Last efter den anden sejlede Nystrøm ind paa de norske Fjorde med og klarede sig baade overfor Toldere og Politi. Et Par Gange skete det, at han blev fanget, men enten maatte han løslades paa Grund af manglende Bevis, eller ogsaa flygtede han.

Under Latter fortalte han da, at man havde holdt ham fængslet, fordi man tog fejl og troede, det var Bremer, man havde under Laas og Slaa. Senere opdagede man Fejltagelsen og maatte løslade ham med en Undskyldning.

Nystrøm tjente mange Penge. Det kunde hænde, at en enkelt Rejse gav ham op til 1500 Kr. Saa var han gæstfri. Paa en Dag eller to var hver eneste Øre soldet op. Der gaar endnu mærkelige Frasagn om de Nystrømske Champagne-Gilder.

Men nogle Timer efter et saadant Gilde stod Nystrøm i Spritracersens Styrehus paa Vej til Flakket for at indtage en ny Ladning Sprit, der skulde til Norge. Hvert Spor af Nattens Sold var for hans Vedkommende borte, kun Tegnebogen var tom, men den kunde fyldes og blev det adskillige Gange senere.

Men hvad der kom let, gik let, og ved sin Død ejede han næppe mere

end det Sæt Tøj, han havde paa Kroppen. — Han blev efterhaanden ogsaa erklæret fredløs her i Danmark og maatte tilsidst til Stadighed opholde sig paa Søen. Med Kutteren „Lynet“ forulykkede han en Vinterdag, og Spritsmuglingen havde derved mistet en af sine mest kendte og ejendommeligste Skikkelser. Han var kendt i hele Norden.



»Spritkongen« Bremer, der nu atter er paa fri Fod, og som i Løbet af Foraaret ventes tilbage til »Herthas Flak«.

I Modsætning til Nystrøm, der var en fuldstændig Bohème-type, er den meget omtalte Ernst Bremer, naar han opholder sig paa Landjorden, nærmest en hyggelig Bedsteborger, hvem Hjemlivet med Hustru og Børnene er kært.

Først naar han faar Skibsdække under Fod, bliver han „Smuglerkonge“. Han er en lille Mand med mørkt Haar, et Par spillende, levende Øjne, der gnistrer af Energi, og en venligt smilende Mund.

Da den socialdemokratiske Redaktør Anton Nielsen, hvorfra vi har denne Skildring, kommer om Bord, siger Bremer:

En Nykterhetsmand! Saadan en Jækel har jeg ta' Tusand aldrig før haft om Bord i min Spritskude!

Paa Spørgsmaal om Rentabiliteten af Fortagendet svarer han, at det er elendigt. Han var blevet snydt saa ofte og havde haft saa mange Tab, at hvis han kunde faa saa meget ud af det, at han kunde klare sin Gæld, saa vilde han give op.

„Snydt og bedraget bli'r man, hvis man ikke passer paa og faar Pengene straks. Jeg har af sørgelig Erfaring lært, at i denne Branche skal der ikke gives Kredit!“

Og „Stikkerne“ maa man ogsaa værge sig for. Kan de tjene en Skilling ved at angive, saa gør de det.

Naar det i sin Tid lykkedes det norske Toldvæsen at overhale Raceren „Käthe“, saa skyldes det et Par Spritsmuglere, der paa det Tidspunkt opholdt sig i Frederikshavn, og som gennem deres Samvær med Smuglerkammeraterne havde erfaret Tiden for „Käthe"s Afgang til Norge.

De underrettede da det norske Politi og lod sig herfor udbetale en klæskelig Ducør; denne Maade at komme til Penge paa, var jo betydelig mere risikofri end selv at sejle med Spritten.

Bremer har nu udstaaet sin Straf, men han har tabt alt. Skibe, Formue m. m. Alligevel venter Kystbefolkningen, at han vender tilbage til Foraaret og genoptager sin gamle Haandtering. Man tror ikke han giver op.

Ca. 17 Sømil fra Frederikshavn og 11 Sømil fra Skagen ligger ude i Kattegat en Sandbanke: Herthas Flak. Den ligger ca. 10 Meter under Havsladen og afgiver en nogenlunde stabil Ankerplads.

Paa Flakket vi lman til Stadighed finde 2 Kuttere opranrede, deres Navne er „Eln“ og „Edith“, deres Rheder er en i Frederikshavn boende Skipper. Disse 2 Kuttere er den skandinaviske Halvø's Spritcentral. Kutterne er Depotskibe for den Sprit, der siden af ulovlig Vej indføres i Norge og Sverige.

Fra Tyskland og Holland kommer Lasibaalene medførende Ladninger af Vinspru i aflange Metalbeholdere, i daglig Tale benævnt: Spritkander. Der er 10 Liter i en saadan Kande. Denne Last overføres til Depotskibene, og paa Flakket møder saa Aftagerne, eller ogsaa letter det ene af Depotskibene Anker og gaar of i Nærheden af de Kyster, hvor Aftagerne findes, men Skibet holder sig altid udenfor 12-Mile Grænsen.

Landbringningen af Spritten besørges af „Specialiser“, der i Snekker, smaa Motorbaade, beordrer Spritten ind til Kysten og sænker der paa forud aftalte Steeder, hvor saa Aftagerne i Land senere kan opfiske den til Videreforhandling.

Paa Depotskibet koster i disse Dage en Kande Sprit ved 12-Mil Grænsen 12—15 Kroner. Aftagerne i Land faar mere end de 10-dobbelte for den.

Tidernes Ugunst og Pengeknapheden mærkes dog ogsaa i Spritsmuglerbranchen. Sagkyndige hævder, at der indtil Jul var en ivrig Orisætning ved Spritcentralen paa Flakket, men at det siden har været smaatt.

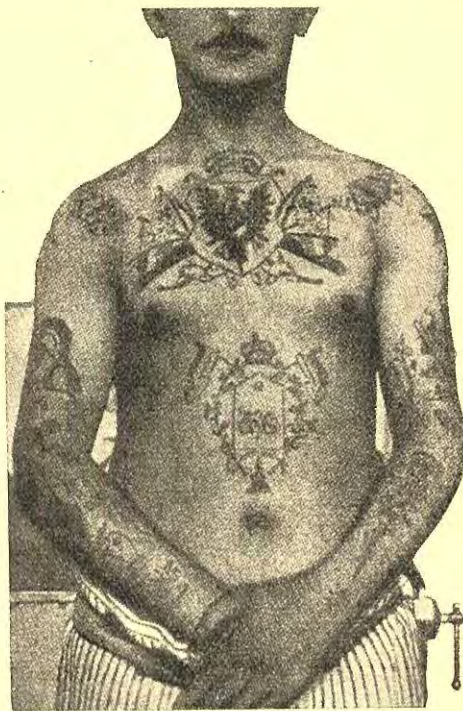
Naar Sømænd tatoverer sig —

Tatoveringskunstnerens elektriske Naale snurrer, jeg gør Mine til at ville studere de udstillede Mønstre, men Frank, der har det amerikanske Vaaben paa højre Underarm og en nøgen Dame paa en Globus paa den venstre, siger, at det kun er *silly Boys*, dumme Dreng, der selv bidrager til at skabe sig et Signalement, man absolut ikke senere kan løbe fra. Hans egne Tatoveringer stammer fra en Fortid som Fyrbøder paa Michigansøen ... man var jo ung der Gang, og uerfaren, man troede, den Slags pyntede. Nu véd man, at det bare letter Politiets Identifikationer.

Henry Hellsen.

Nutildags ser de fleste civiliserede Mennesker i Vesteuropa med Uvilje ned paa Tatovering takket være den stigende Folkeoplysning og takket være Lægevidenskaben, som indtrængende har advaret mod de Farer, der er forbundet med denne — iøvrigt ret smertelige Operation. En Kendsgerning er det, at Antallet af tatoverede nu stadig tager af. Men om det vil lykkes helt at ucrydde denne mærkelige Skik, er dog tvivlsomt, fordi der stadig er en Del unge Mænd, som trods alt interesserer sig for Tatovering og synes, de bliver saa uimodstændigt dejlige derved. Inder tiden gaa der pludselig Mode over — som for ikke saa længe siden i De forenede Stater. Der fandt Hollywood-Damerne det pludselig smukt at lade sig tatovere Strømpebaand paa Benet.

Men saa tossede saadanne Modepaafund end er, og hvor berettiget end vor Uvilje kan være mod dette Barbari, saa staar vi dog her ikke desto mindre over for en Urdrift, som alle vore Bestræbelser ikke kan udrydde, men maaske føre ind paa smukkere Veje. Tatovering er en Mellemting mellem Nøgenhed og Beklædthed, og ganske ligesom Damedragternes skifterde Mode har Tatoveringen sit Udspring i Erotiken. Kun naar man forstaar dette, bliver



Et sidste Pragteksemplar fra Nyhavn.

Damemodernes ofte naragtige Paafund begribelige, og ganske det samme er Tilfældet med Tatoveringen.

Hjemstavnens for Tatoveringskunstner ligger paa Sydhavsøerne med deres tropisk varme Klima, hvor Befolkningen gaar nøgen omkring. De Indføiede tatoverer endnu i vore Dage ofte deres Legemer saa kunstfærdigt, at de virer næsten paaklædte. De kan minde om hin tyske Officer, der væddede om, at han kunde ride Byen igennem nøgen uden at vække Opsigt, og som værdt sit Væddemaal derved, at han lod male en Husaruniform paa sin Kræp og saaledes nøgen og dog paaklædt red gennem Byen. Vi ser altsaa hos Sydhavsøernes Beboere den samme Harg til Beklædning som hos os, dog ikke for Varmens Skyld, men af den anden Grund, den erotiske, som ogsaa faar vore Damer og vore unge Mænd til at pynte sig.

Hos os hvide Folk findes Tatovering mest hos Sømænd. Endnu averteres der i et Vindue over en Beværtning i Nyhavn: „Smuk Tatovering udføres“, men Søgningen er ikke mere saa livlig som i gamle Dage Søfolkene er blevet mere oplyste, og nu hører man ofte Spørgsmaalet: „Hvordan kan jeg faa det væk igen?“ fra Søfolk, der fortryder, at de har ladet sig tatovere.

Helten fra Jyllandsslaget hugges op.

Nylig fandt en historisk Begivenhed Sted i Vesterhavet ud for den jydsk Kyst. Det berømte britiske Krigsskib „Benbow“, kaldet „The Hero of Jutland“, gik paa sin sidste Rejse op gennem Vesterhavet og sejlede paa en længere Strækning langs med den danske Kyst for at passere Stedet, hvor Jyllandsslaget udspillede under Verdenskrigen.

Hvis man fra Horns Rev Fyrskib trækker en Linje i nordvestlig Retning og fra Hanstholm trækker en omtrent direkte vestlig Linje, vil man i Skæringspunktet have Stedet for det store Søslag. Her passerede det store engelske Krigsskib nu paa sin sidste Rejse, idet „Jyllandshelten“ har endt sin Karriere som Krigsskib og skal hugges op!

Krigsskibets sidste Rejse gik fra Plymouth til Firth of Forth, hvor Skibet skal hugges op. Dets „Besætning“ bestod af udsendte Journalister fra Londonbladene.

Da „Benbow“ sidste Gang passerede den danske Kyst, var Skibet en farligere Gæst. „Benbow“ var et af Jyllandslagets største Skibe, og det sankede en af den tyske Flaades Stoltheder, et Slagskib.

Frygtelig Situation for en Dykker.

En Dykker var gaaet ned for at bjerge Ligene fra en i Middelhavet sanket italiensk Damer „Palermo“. Den Luge, hvorigennem han var kommet ned under Dækket, smækkede pludselig i, og kun fordi et Træskaf paa en Økse hindrede Lugen i helt at gaa i, blev det undgaaet, at Lufttilførselsrøret blev knækket over. Han var klar over, at det gjaldt hans Liv, hvis han ikke hurtigst muligt fik Lugen op. Vandtrykket paa Lugen var imidlertid saa kraftigt, at det var ham umuligt selv med Opbydelser af alle sine Kræfter at hæve den blot saa meget som en Tomme. Han søgte nu under Dækket efter et eller andet Redskab, der kunde tænkes at hjælpe ham i hans Bestræbelser for at faa Lugen op. Han betragtede det nærmest som et Mirakel, at han fandt en Dunkraft, som han fik anbragt paa det øverste Trappetrin til Lugen, og nu begyndte han at dreje paa øen, hvorefter Lugen langsomt begyndte at hæve sig. Det var som Følge af Aandedrætsvanskeligheder i yderste Øjeblik, at han fik den saa meget op, at han kunde raa op paa det sunkne Skibs Dæk, hvorefter han øjeblikkelig gav Signal om, at han ønskede at blive hejst op.

DET HAR JEG OPLEVET

Af Capt. George.

Denne lille Skitse skal være helliget „Togø“, den op-gaaende Sols skønne lille Dreng, som med sin Moder, Madame Anako Stzuhara, paa en forunderlig Maade kom under min Beskyttelse. — Vi ankom til San Pedro, Havnesad for Californias store Provins Los Angeles, paa min Fødselsdag den 28. November, 110 Dages Rejse fra Baltimore, som vi forlod den 8. August. — Søren fik Ret, da han spaaede Verdenskrig fra hin Nat „Den flyvende Hollænder“ viste sig, og vor gamle Styrmand fik ligeledes Ret i sin Profeti om Millioner levende Livs Udsettelse siden hin Nat, vi hørte det gaaefulde, rædselsvækkende „Skrig i Natten“ i Nærheden af Klippegen „Tristan“ (Sorgens Ø). — Og Søren og jeg og alle Kammeraterne maatte med sorgfyldt Hjerte forlade vor store engelske Fuldrigger, som havde baaret os mange Tusinde miles ad sporløse Veje. — Ja, saa stod vi da — efter endt Søforhør — udenfor det engelske Konsulat med vore Ejendele i smaa Sejldagsposer og lyttede bevægede til vor gamle Kaptajns Afskedsord:

„Officers and men! On the threshold of leaving God knows, perhaps for ever, I express my greetings and most profound gratitude for brilliant seamanship and noble conduct executed on board our ship „Queen of the Ocean“, which the cruel war forces us to leave. — Be just and fear not, boys! And keep the memory of „Union Jack“ and your beloved møtner in deep respect!“

Alle tog Huen af og hilste Englands gamle Fleg „The Union Jack“ med 3 rungende Hurraraab.

— Ja, saa gik vi lidt paa Opdagelse efter et passende og billigt Logi. Men det var uhyre vanskeligt. Amerika vejrede „business“ en gros og ofrede ikke saa mange gode Tarker paa Søfol, som Krigen havde gjort erhvervsløse. Men det var næsten en Lettelse at møde kendte Lidelsesfæller. — Se, der har vi jo vor gamle Ven Haakon fra Trondhjem, som vi sidst hørte spille og synge i Beværtningen „Stars and Stripes“ i Baltimore. Her var det yderste Nød, der fik den grænedne Skjald til at synge og spille paa Gaden:

Men I skul' komme ut i den kolsvarte Næt,
nær det regner ok det blaaser, ok Vinden er besat!
Gaa i Læ om Storbaaten er det bedste, man kan faa.
Hold dig fast ved en Ringbolt, nær Baater den vil gaa.
„, Hej sing komfallera Hurra!
Paa det brusende Hav. „:

Saa fik vi Sangen om Oberst Sinclairs uheldige Eroerings-togt til Norge, og det klang i Haakons gamle Trækspil, da Slutningsstroferne lød: „Men imot Norriges Søner kunde han ej bestaa!“ —

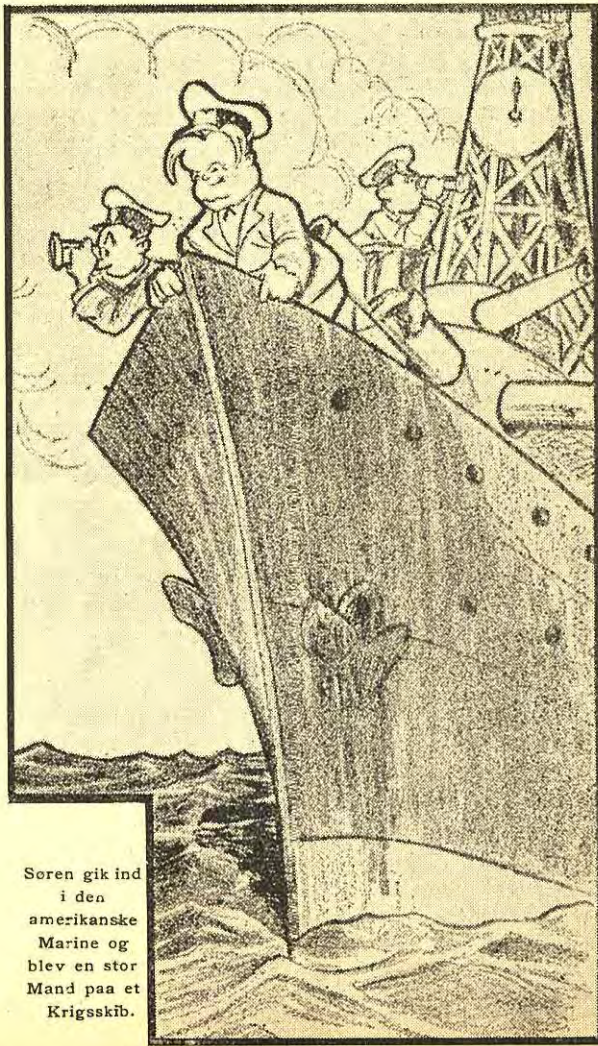
Efterhaanden blev der mange Tilhørere, og medens Haakon forsøgte at anslaa Hjertets Strenge med en rørende Vise:

In the moonlight night,
when the Stars shine bright,
and I am far across the sea,
„: I will ask my true love by the Star above
Does thy heart beats true to me? „:

— gik Søren og jeg rundt med Huen i Haand og samlede en god Skærv ind til vor fattige gamle Kammerat.

Dage, Uger og Maaneder sneglede sig afsted; orøentligt Logi og Forplejning havde vi kun en dunkel Anelse om. Men

saa, da det saa allermost mærkt ud, var Søren saa heldig at bjerge en nobel gammel Herre, som var kommen ned til Dokken for at modtage en Søn og en Datter ved en fra Honolulu kommende Postdamper. I sin Glæde ved Synet af sine Børn fik den gamle Herre Overbalance og faldt i Søen. — Men Søren var efter ham som et Lyn, og ved manges Hjælp blev de hurtigt bjergede. — Men Søren blev omgaaende tilbudt Plads paa U.S. Marinearsenal, en Plads, han kun modtog, hvis hans Ven George kom med. Noble, brave Søren! Der var vi længe; Søren maatte lære Yankesproget, og da U.S. i 1917 kom med i det store Ragnarok, skiltes vore Veje en Tid. — Søren blev udnævnt til Underofficer i U. S.' Flaade og sat til Tjeneste i en stor Torpedojager, der i Eskadre straks afgik til Filippine Isle og Central Polynesian Isle, da tyske Kaperkrydsere og Kampflyvere truede med at standse al maritim Trafik. Fire Maaneder senere fik jeg det ærefulde Hverv — i Kraft af mit engelske og mit danske Skipperpatent — at føre en større Fragtdamper til Pearl Harbour (Krigshavnen paa Honolulu). Ladningen bestod hovedsagelig af Ammunition, dog var der et stort Parti Stykgods, deriblandt mange Bal'er fin Chantung Silke. Damperen var paa 7000 Tons, men ikke indrettet til Passagerer. Den førte U. S. N. R.



Søren gik ind i den amerikanske Marine og blev en stor Mand paa et Krigsskib.



Flag og skulde følge Storcirkelinien for muligen derved at undgaa de tyske Kapere. Alle Mand var stillet op til Mønstring og Lægeeftersyn paa Kejen, da alt var klar til Afgang. Havnekommandanten konfererede Antallet med Bemandingslisten. — Alt i Orden! — Gud naade den Fører, der mødte frem med „blinde“ Passagerer. — — — Der var 6 Japanere blandt Dæksfolkene; Resten var Mænd fra Arsenalet. — Det var Nat, da vi stod ud af Havnen, og endnu Kl. 9 næste Morgen kunde jeg fra Kommandobroen skimte Konturerne af U.S., dette rige, mærkelige Land. — — — Jeg stod og undrede mig over min gode Lykke og over det store, skønne, spejlblanke Ocean, som gav en Genspejling af Himlens vudunderlige blaa, da noget, som puslede ved min Fod, fik mig til at se ned. — — — Der laa en silkeklædt Japanerinde, og fra et sort Silkerygshaw kikkede den dejligste Japanerunge op paa den fremmede Mand. Nu saa den skønne Japanerinde op, foldede sine Hænder og bad paa Fransk om Naade og Beskyttelse for sig og sit Barn. — — — Hvor kunde jeg andet? — — — Straalende glad udtalte jeg min Hilsen og Respekt til det stolte, frie Læns Datter og lovede Beskyttelse for hende og hendes lille Dreng. „Banzai, — Dai Nippon — Banzai! Anako-San!“ — — — Saalænge jeg lever, vil jeg mindes den Glæde, der seraaledede fra den japanske Dames skønne Øjne ved at høre sit Hjemlands Hilsen. Jeg løftede hende op, og taknemlig kyssede hun min Hænder; og da jeg tog den lille „Togo“ i mine Arme, og vi kærtægnede hinanden — Togo paa den Maade, at han med Jubelsærig sled i mit Skæg og sparkede mig i Ansigtet med sine bløde smaa bare Fødder, — troede jeg hendes Lykke fuldkommen; men da vi kom ned i min Kahyt, som jeg beredvillig overlod hende og Englebarnet, fik jeg hendes Tragedie at høre og Meddelelse om, hvorledes hun var kommet om Bord. — — — Hendes Mand var Læge, og i Løbet af 2 Aar havde han paa Grund af sin store Dygtighed i den interne Medicin vundet et ret stort Klientel. Og de havde bygget et dejligt Hjem og var lykkelige med deres lille Søn Togo. — — — En Nat døde en af hans Patienter, og straks faldt hans kristne Kolleger over ham. — Ifølge retsmedicinsk Erklæring kunde Dødsårsagen ikke bevises, men skyldtes antagelig Kemikalier, ukendte i den amerikanske Pharmakopee.

Og dermed var den japanske Læges Skæbne beseglet — En Nat blev han kaldt ud, men kom aldrig hjem. Og hans Hjem blev lagt øde, og den ulykkelige Moder maatte med sit lille Barn søge ned til Døkken i Haab om at finde et Skib, som kunde føre hende og hendes lille Dreng bort fra et saa grusomt og ubarmhjertigt Land og Folk. — — — Men hvorledes var hun sluppet ombord gennem den bevæbnede Vagt? — — — Ved de japanske Havnearbejderes Hjælp! En Silkerulle blev aabnet, Moder og Barn lagt blødt tilrette; Rullen snøret lempelig til, hevet ombord og anbragt øverst i Lasten. Udenfor Havnen havde Japaner-Matrosen befriet hende. — — — Og paa samme romantiske Maade slap de to i Land i Pearl Harbour paa Honolulu efter 6 Dages Forløb. — — —

Damperen var afleveret og kvitteret, og jeg var ene Dansker i Hotellet paa den paradisiske Ø. — — — Men som jeg en Aften sidder i Haven og lytter til Militærorkestret, kommer der en Dame og en Herre gaaende henimod Koncertsalen. — Det var Søren i den flotte U.S.N. Uniform. „Søren!“ lød min gjaldende Røst; „Søren!“ — „Det var Georges Stemme, „Sunbeam!“ hørte jeg Søren sige. Og et Øjeblik efter laa vi i hinandens Arme. — Nu fulgte Præsentationen: „Ja, Sunbeam, det er George, min bedste Ven før jeg saa dig; nu bliver han ogsaa din Ven, kender jeg dig ret, — fordi han er min

Ven. George, denne dejlige lille Pige er Sunbeam, og vidste jeg ikke, hun er ægte Yankee, kunde man godt tro, hun var fra Ælsingør, saa blond og smuk som hun er. Se en Gang, George! Har du set Mage til Pige? Jeg frelste hende i sidste Øjeblik fra et synkende Skib omkring Fiji Isle, og paa Vejen herop blev vi forlovede, og i Morgen skal vort Bryllup staa i den amerikanske Kirke, og jeg haaber, du vil være vor Forløver og „Bedste Mand“.“

Alt blev oversat, og paa den kærligste Maade blev jeg omfavnet af den lykkelige unge Pige, der med Ordene „My friend's friend is my friend,“ kyssede mig paa Kinden.

Alt blev med amerikansk Præcision ordnet i alle Enkeltheder; og jeg havde den Lykke i Japanerbyen at finde Madame Stuhara, der lovede at komme til Festen. — — — Højtideligheden i Kirken sluttede med Beethovens Bryllupsmarch, og vi tog Flads om det festligt dækkede Bord i den blomsterduftende Park. — — — Alle Sørens Kammerater fra Torpedojagerne var med og nogle prominente Amerikanere, Japanere og Hawaii-Mænd. Den eneste indbudte Dame var Madame Stuhara, der var min Borddame. Togo sad i sin Silkepøse og aad en Banan. Der raadede den lykkeligste Stemning ved dette Bryllup, som for mig var en ligesaa uventet som uforgæmelig Begivenhed. Ved Stegen holdt jeg følgende Tale paa Engelsk og paa Kanakisk, som oversat lyder saaledes: „Mine Damer og Herrer! Det er ganske interessant at iagttage, at jo længer man fjerner sig fra sit Fødeland, jo stærkere bliver Traaden, som knytter ens Hjerter til det Sted, hvor Vuggen stod! Traaden er uhyre stærk og elastisk, dens Styrke siges at tiltage med Kvadratet paa Afstanden, og den følger os til Verdens Ende, vort Livs sidste Stund. Den kaldes Fædrelandskærligheden; Kærligheden til Hjem, til Land, til Konge og Folk, til Flag og til Sprog. Men hør nu en af Traadene!“ Og paa et givet Vink og efter forud truffet Aftale spillede et skjult lille Orkester en Cello, en Violin og en Fløjte, „Kong Christian“ og „I Danmark er jeg født, der har jeg hjemme!“ Dernæst den amerikanske, den japanske, den engelske, franske, russiske og svenske Nationalsang; et Vers af Her. — — — „Mine Damer og Herrer! Den Traad er spunden af vor Mor, den velsignede Kvinde! Hun leve!“

Sjældent har Haven genlydt af en saa glad Jubel. Men Søren tudede, og Sunbeam tudede, men alle maatte jo svinge og tømme Pokalen. Madame Stuhara takkede mig paa sit Hjemlands Vis, og Togo sled i mit Skæg med sine smaa Bananfingre.

— Men Festen fik Ende, og gennem en Allé af tændte, farvesnukke japanske Lampions vandrede Søren og hans unge Brud til Paradis.

— — — Alle var gaet! Ene i den herlige, tropiske Nat under en straalende Stjernehimmel, og svimmel af den muntre Fest og det vidunderligt duftende Blomsterflor faldt jeg i Søvn ved Bordet og sov trygt og længe.

— Det var Dag! Solen kom frem over Kimingen — — — men hvad var nu dette? — — — Paa Bordet var der af friske røde Nelliker og hvide Chrysantemums lavet det dejligste Dannebrog. Og paa et Kort stod der Tak paa Fransk:

„Mille remerciements pour souvenirs joli, qu'on ne doit pas oublier Adieu; pour prendre congé, adieu!“

Madame Anako-San-Stuhara — Togo.“

— — — Jeg dykkede ned i Blomsterflaget, mit skønne Flag, og græd.

Capt. George.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Maj 1931



Medlemmer
pr. Januar 1931.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S	D/S Pacific
D/S af 1912	D/S Botnia
D/S Svendborg	D/S Atlanterhavet
A. P. Møller-Tankbaade	D/S Ursus
D/S af 1929	D/S Baltic
D/S Dannebrog	D/S Jutlandia
D/S Orient	D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Norden	D/S Danefelt
D/S Progress	D/S Nordania
D/S Skagerak	D/S Als
J. Lauritzen	D/S Nautic
D/S Myren	Det Dansk-Norske D/S
D/S Torm	A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Vendila	A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
Det Dansk-Franske D/S	D/S Jyden, Esbjerg
D/S Dania	D/S Øresund
Det danske Petroleum's A/S	J. Seabye & O. Lerche
D/S Hafnia	D/S af 1925, Esbjerg
Dansk-Engelsk D/S	D/S Phønix, Esbjerg
A/S Det Danske Kulkompagni	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Heimdal	D/S Activ, Korsør
De forenede Kulimportører A/S	A/S Dampskibet England
D/S Viking	A/S Dampskibet Finland
A/S Em. Z. Svitzers Bjergrnings-Entreprise	
Svitzers Bugserafdeling	

Motorbaadstyper og deres Anvendelse



Vikingen bringer herved Kommandørkpt. Barfod's Foredrag, holdt i Motorbaads-Foreningen den 8. April, og som velvilligst er overladt os i Manuskript.

DA Motoren omtrent ved Aarhundrede-Skiftet fremkom, fortrængte den hurtigt de faa Dampmaskiner, der var installerede i vore Fiskekuttere. Den praktiske lille Maskine vandt ogsaa hurtigt Indpas i Lysbaade og andre Smaafartøjer, saa at man allerede i Aarhundredets første Tiaar reklamerede med 28 Knobs Motorbaade.

De sømilitære tilforordnede til Forsvarskommissionen af 1902 skrev i Betænkning af 1908: „Saa en ny Type har vi under Farvands-Eskadren opført armerede Motorbaade (12), som vi har kaldt Torpedobaade af III. Klasse (10—25 Tons). — Disse Baade tænker man sig anvendt dels til selvstændig Bevogtning af Minespærringer, dels selvstændigt optrædende i ganske specielle grundede Farvands-Afsnit, hvorfra de ved given Lejlighed kan bryde ud og tage deres Chance ved et dristigt Angreb.“

I 1911 irøeholdt Tidsskrift for Søvæsen en lang Artikel af daværende Løjtnant Briand de Crèveceur om saavel Motor-Torpedobaades som civile Motorbaades Anvendelse i vort Forsvars Tjeneste.

Umiddelbart før Krigen stiftedes i Sverige et frivilligt Motorbaadskorps.

Saa kom Verdenskrigen og viste, at alle Flaader, selv den engelske, havde for faa lette Enheder. I England overtog Marinen bl. a. en stor Del af den engelske Fiskerflaade og en stor Del Lystmotorbaade. Det sidste gjordes ogsaa i Italien. Vi herhjemme overtog en Del Skibe fra andre Institutioner og lejede civile Smaaskibe

RAAOLIEMOTOREN

VØLUND

DANMARKS FØRENDE MÆRKE

Det store Nord-Østersø-Aar



Den 8000 □ m store Nord-Ostsee Halle i Kiel.

Med mægtige Summer som Lidsats udfolder Tyskerne i Aar en storstilet og vel tilrettelagt Propaganda for sine Østersøhavne og Skibsfart paa Skandinavien. Det er den gamle Lübecker Hansestad som Stabelplads for Handelen, det i Realiteten gælder, og man indleder Nord-Østersø-Aaret med en stor Havne- og Skibsfart-Udstilling i Kiel fra 16. Maj til 7. Juni. Der er anmeldt Udstillere fra samtlige skandinaviske Lande og flere baltiske Stater. Fra Danmark deltager Københavns Frihavns A/S med sin smukke Model af Frihavnen, ligeledes Aarhus, Fredericia, Kolding og Korsør Havnene saavel som Turistforeningen møder som Propaganda (og Vært) for Danmark.

En af Attraktionerne ved Udstillingen er Stabelafløbningen af den første tyske Panserkrydser fra Deutsche Werke i Kiel. Afløbningen finder antagelig Sted den 19. Maj under Rigspræsident Hindenburgs Overværelse.

Ved den store Havneforvaltnings-Konference er der foruden tyske Notabiliteter anmeldt ikke mindre end 3 Foredrag af svenske Havneautoriteter. Ingen Dansker har modtaget Opfor-

og Fartøjer. — Dette var naturligvis Nødforanstaltninger, men noget ved Lystmotorbaadens Ydeevne maa dog have tiltrukket sig Opmærksomheden i begge de to nævnte krigsførende Lande, thi da Skibsbygningen satte ind for at forøge det manglende lette Materiel, saa fortsatte man ikke udelukkende med Bygningen af de hidtil brugte Krigsskibstyper (Krydsere, Jagere og Torpedobaade), men man tog ogsaa fat paa Bygningen af forskellige Motorbaads-Typer.

Om begge Lande gælder det, at de tog saa energisk fat paa Bygningen af Motorbaade, at alle dertil egnede Baadebyggerier under Resten af Krigen var fuldt optagne med Bygningen for Flaaderne, og at begge desuden foretog store Bestillinger af saadanne i U.S.A. Da dette Land i 1917 indtraadte i Krigen, og det for egen Regning ligeledes fat paa Motorbaads-Bygning som Masse-Fabrikation.

Naar vi vil se, om der blandt vore Motorbaade findes eller kan skaffes Typer, der kan være til Nytte for Flaaden, saa maa vi naturligvis undersøge, hvortil de bruges af de krigsførende, og om vi har Brug for dem til lignende Tjeneste. Dernæst maa vi undersøge, hvilke Fordringer man stillede til de forskellige Typer og

hvorfor, og om vi maa stille de samme eller andre Fordringer for Formaalene under vore specielle Forhold.

Vi kan straks fastslaa, at Adriaterhavet ligger under et mildere Himmelstrøg end vort Land, men at det til Gengæld er mere aabent end vore Farvande, saa at de to Ting omtrent kan gaa ige op. Om Kanalen, og om den østlige Del af Østersøen og Hvidehavet kan vi fastslaa, at de ligger under omtrent samme eller under barskere Himmelstrøg end vore, og at Farvanden der er mere aabne navnlig for de fremherskende vestlige Vinde, end vore.

Sejlads i vore Farvande er et Sejlads i Kanaler mellem Grunde, og for den fremherskende vestlige Vind kan man i Virkeligheden altid under alle Vejrforhold færdes i Læ af Land fra Skagen til til Gedser eller i hvert Fald her rede mellem vore Øer.

Hvortil brugtes da Motorbaade?

1. Patrouille

Krigen krævede mange og udstrakte Patrouiller af de allierede. En Patrouille er ligesom et Panser: der skal strække sig over en vis Strækning, medens Angrebet, ligesom Projektilet mod Panseret, sættes ind paa et enkelt Punkt. De Krigs-

dring, og det er karakteristisk, at man kun har henvendt sig een Gang til de danske Havneforvaltninger, endda skriftligt, hvorimod Svenskerne har modtaget talrige Opfordringer til at deltage, og ved personlig Henvendelse.

Udstillingen arrangeres i den store Nord-Ostsee Halle, der er 8000 Kvadratmeter stor og omfatter praktisk talt alt indenfor Havne- og Skibsbygning, Havneudrustning, Skibsproviand, Fiskeri, Flyve- og Turistvæsen og en kollektiv Export-Afdeling.

Fra dansk Side er Indsatsen ringe, men det synes, som om Vægten herfra mere er lagt over paa den umiddelbart efterfølgende Lübeck-Udstilling. Bl. a. har Københavns Kommune ydet 30.000 Kr. til Turistforeningens Propaganda. Vi maa heller ikke glemme os selv og lukke Øjnene for Tyskernes gennemførte Propaganda, naar alt taler for, at vort Aar kan forvente et usædvanlig godt Turistaar. Vi har nemlig i Forhold til andre Steder virkelig billige Priser. —

Endnu mangler vi adskilligt i Konkurrencedygtighed — naar Taler bliver om København som Stabelplads for Østersøen

Arbejdsforholdene og Skibsværfterne.

Paa Grund af de uvise Arbejdsforhold og den truende Lockout-Situation vil S.S. „Grønland“, der for nogle Dage siden ankom til Nakskov Skibsværft for at faa udført en større Reparation, afgaa til Kiel for at faa Arbejdet udført ved et af Kiel-Værfterne. To store Ordre er i Forvejen gaaet fra Burræser & Wain!

skibe, man sætter til at bevogte Farvandet, maa derfor gaa samlet for at kunne sættes samlet ind til Imødegaaelse af Angrebet. Krigen lærer, at det koster Blod at synde mod dette Princip, men naar Styrken saa ikke kan overse Patrouillefeltet fra de Punkter, hvor den til forskellig Tid opholder sig, hvilket i hvert Fald ikke kan ventes om Natten eller i diset Vejr, saa maa Observations-Poster fordeles over hele Feltet. Hertil viste Motorbaade sig særdeles anvendelige, naar de var forsynede med et passende Sigtemiddel.

Paa de engelske Patrouiller foran Dardanellerne og paa de italienske i Otranto-Strædet gennemførtes Principet, ligesom trods Dover-Patrouillens Admirals Modstand, fremtvunget af dyrekøbt Erfaring, i Kanalen. Da Eksempler taget uden for egen Dør virker stærkere, skal jeg nævne, at Tyskerne ogsaa maatte betale Erfaringer for Metodens Rigtighed med Blod i Helgolandsbugten. I den vestlige Del af Østersøen mellem Kiel og Gedser indførte Tyskerne ogsaa at bevogte hele Overfladen med Fiskermotorbaade og saa holde de lette Artilleriskibe, Jagere og Krydsere, gaaende samlede for at kunne reagere med Kraft, naar Melding indløb.

Statsisbryderen „Storebjørn“

Skandinaviens største

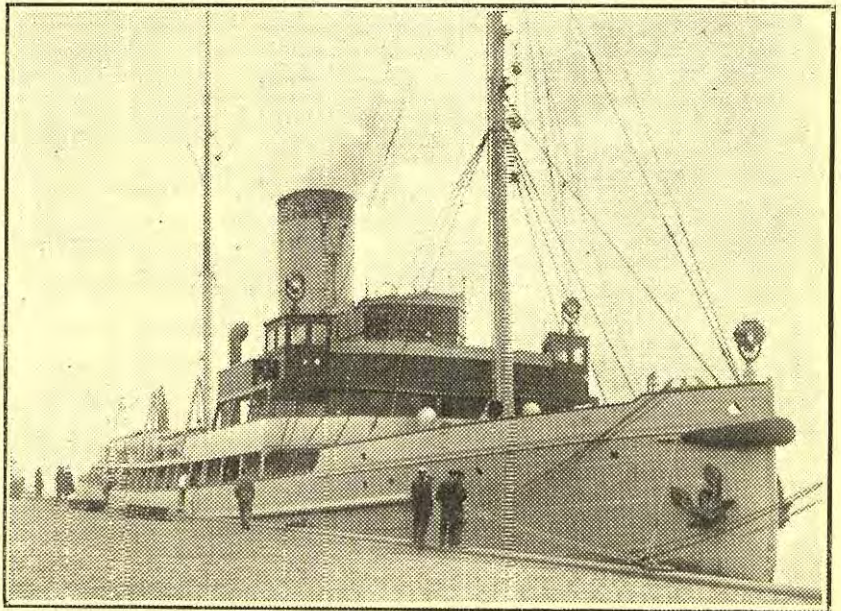
Som man vil erindre, kneb det hyppigt i Vinteren 1929 med at holde Trafiken til Søs i Gang. Erfaringerne viste det ønskelige i at faa en Isbryder med større Hestekraft end Isbjørns 2500. Desuden vil man huske, at der er blevet nedsat et Isbrydernavn, og en Traktat er afsluttet med Sverige om Samarbejde i Øresund og visse tilgrænsende Farvande.

Ved Afleveringen af „Storebjørn“ tør man vel nok sige, at Danmark staar vel rustet til at byde en hvilken som helst Isvinter Trods.

„Storebjørn“, der er konstrueret af Overingeniør Aage H. Larsen i Søfartsministeriet, og bygget paa Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri, er 59 m lang, overalt 14,6 m bred og har med en Dybgang af 5,3 m for og 5,8 m agter et Deplacement paa 2500 Tøns. Skroget er særlig stærkt bygget og er ogsaa i Formen særlig tildannet efter Skibets specielle Brug. Dobbeltbunden gaar gennem hele Længden og er indrettet til Tanke, der baade kan bruges til Brændselolie og Vand. Desuden er der indbygget 2 Højtanke rummende 460 Tøns Olie. Over Dobbeltbunden findes 4 vandtætte og 4 olietætte Skodder.

Maskineriet bestaar af 3 Hovedmaskiner (leverede af Frisch's Maskinfabrik, Aarhus) paa tilsammen ca. 5000 I. H. K. De 2 Maskiner, der driver Agterskruerne, er opstillet i et fælles Maskinrum agter, medens den Maskine, der driver Forskruen, findes i et særligt Maskinrum foran for Kedlerne. Forskruens Opgave er nærmest at suge Vandet bort under Isen for at frembringe et Slags Vacuum, der letter Isbrydningen. Alle Skruerne er af Nikkel-

staa. Damp à 14 Atm. Arbejdsryk leveres af 4 høje, cylindriske Kedler (byggede af Helsingør Skibsværft), Kedlerne, hvis Diameter er ca. 5 m og med Længden 3,5 m, har hver 4 Fyrkanaler og 4 separate Forbrændingskamre og er oliefyrede samt forsynede med Howdens Træk og Luftforvarmere. Til at betjene Varmer og Lys samt til Brug ved Dampopsætning paa Hovedkedlerne og eventuelt til Brug for Hjælpemaskineriet findes en vertikal Hjulpekecel med et Arbejdsryk paa 7 kg/cm². For altid at sikre sig det nødvendige Cirkulationsvand er der i hvert Maskinrum bygget en Isbrønd, ligesom der findes Cirkulationstanke for og agter.



Storebjørn ved nordre Toldbod.

2. Offensiv Mineudlægning.

En af de første Ting, man benyttede Motorbaade til, var Mineudlægning helt fremme paa Fjendens Ankerpladser og inde i hans Havne. Fra de allieredes Side hører man derom baade fra Dalmatiens og Belgiens Kyst og i 1919 fra Englændernes Operationer mod Kronstadt. Fra tysk Side hører man herom fra Irben-Strædet mellem Fastlandet og Øser foran Indsejlingen til Riga. Minekrigen her er særlig interessant, fordi Tyskland i 2 Aar paa Grund af Russernes Passivitet kunde føre den uden artilleristisk Støtte for Motorbaadene. Tyske Flyvere var nok med til at jage Russerne tilbage, naar deres Skibe forsøgte at gaa frem for at forjage Motorbaadene. Som Forsvar om Natten surrede man paa en af Motorbaadenes Dæk en Terpedokanon fast, men den kom aldrig til Anvendelse, fordi de russiske Jagere kunde passere dem i 100 Meters Afstand uden at se dem. Derimod sendte man en Nat en elektrisk styret Baad med stor Sprængladning mod en russisk Kanonbaad, der derved sank.

3. Ubaadsjagt.

Denne udførtes ved Mikrofön og Dybde Bomber. Ved Lytning i Mikrofönen be-

stemte flere Baade samtidig Retning til en nedcykket Ubaad. Man løb derefter hen imod Flådsen, lyttede igen, og naar man mente at være tæt over den, blev det omgivende Areal belagt med Dybde-Bomber. Da en sdaan Gruppe Ubaadsjagere bestod af 3 Baade, vil de Herrer indse, at hvis Ubaadsjagt skulde drives i nogen Udstrækning, saa var selv alle de allieredes Jagere og Torpedobaade som en Draabe i Havet og maatte suppleres med Tusinder af Motorbaade.

4. Torpedoangreb.

Disse er der jo gaet mest Gny af, fordi man der straks kan faa, som Jægeren siger, Tasken fuld.

Der oprindelige Tanke med et Torpedoangreb var: lille Indsats, stor Gevinst. Angreb med smaa Torpedobaade er ofte kronet med Held, og den moderne lille Torpedobaad er Motorbaaden.

Med den udførte Italienerne over et Dusin Angreb i Adriaterhavet. De bekendteste af disse er det østrigske Slagskib „St. Istvan“s Torpedering under Gang om Natten, det østrigske Kystforsvarsskib „Wien“s Sænkning og det Togt op i Quarnero-Bugtén, som Digteren d'Annunzio deltog i og har beskrevet.

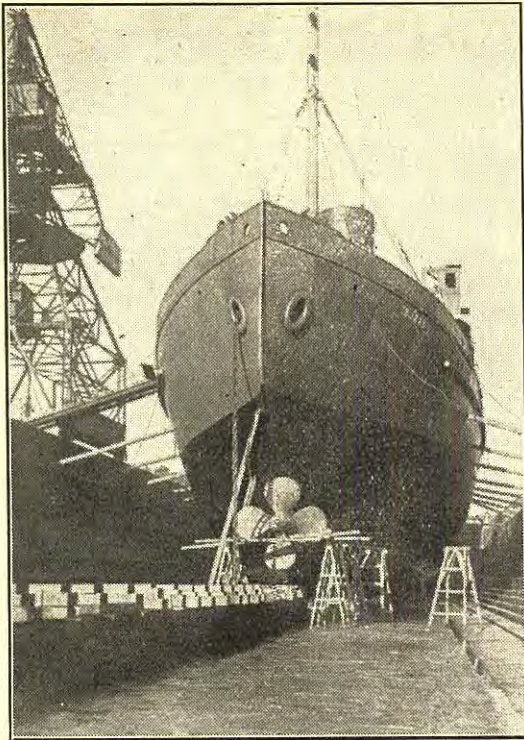
I Kanalen udførte Englænderne saa mange heldige Angreb med dem, at Tyskerne helt indstillede deres Patrouiller, og at Admiral Schröder som Grund hertil rapporterede, at han til Trods for Englændernes Held mod Zeebrygge billigede dette, fordi Jagere og Ubaade i Overfladen var ret værgeløse mod Motor-Torpedobaadene, fordi deres Artilleri paa Grund af Angribernes høje Fart og Manøvrevevne ikke kunde gøre sig gældende overfor Motorbaadene.

Fra den finske Bugt i 1919 har vi Eksempler paa deres Værdi fra den russiske Krydser „Oleg“s Torpedering og fra Angrebet paa Konstads, hvor 8 Motorbaade torpederede: 1 Slagskib, 1 Panser-skib, 1 Krydser, 1 Moderskib for Ubaade, 1 Jager m. m.

Selv om Motor-Torpedobaadenes Virksomhed maaske hører til de mest romantiske i Verdenskrigen, skal jeg ikke komme nærmere ind paa dem, da de udførtes af Special-Motorbaade, der ikke kommer vor Forening ved, selv om det førstnævnte Eksempel med en tysk Lyst-Motorbaad med paaarrret Torpedo-Apparat bør erindres.

5. Taage-Udvikling.

Under Verdenskrigen udvikledes Taa-



Storebjørn i Dok i Frederikshavn, taget forfra, saa man ser Skruen i Førstævnen.

Overalt i Skibet, baade i Kedel- og Maskinrum saavel som paa Dæk, Kommandobro og i Beboelsesrum er der god Plads. Beboelsesrummene er tiltalende og hensigtsmæssigt udstyrede. Salon og Kaptajnsbeboelsen giver med sine polerede Skodder og Møbler og sin smukke Kerkoid-Gulvbelægning den Besøgende et Indtryk af Hygge og Varme. Mandskabsbeboelsen er lys og venlig med Egetræsmøbler. Kabys og Stirrids er ogsaa tiltalende Rum, der er udstyrede efter Nutidens Fordringer med oliefyret Kabyskomfur (fra De forenede Jernstøberier) samt et dansk Ever-cold Køleanlæg.

Til Brug ved Navigationen findes ogsaa en Række ud-

mærkede Apparater. Hoved-Gyroskopkompasset er opstillet i et særligt Rum ved Maskinrummet og driver derfra 2 Datterkompasser i Styrehuset og paa dettes Tag. Radio-Telegraf og Telefon samt Radiopejleapparat finder naturligvis ogsaa. Desuden Atlas Ekkolod og Maalere, der viser Skibets Dybgang. 3 Stk. 3000 Watts Projektører, 2 paa Broen og 1 i Førstævnen, gør det muligt at belyse Farvandet i alle Retninger. Afstandsmaalere findes ligeledes paa Styrehusets Tag.

Medens „Storebjørn“ laa fortojlet ved nordre Toldbod, vakte den stor og berettiget Interesse blandt Københavnerne. Over-skibingeniøren kunde med Rette være stolt af sit Værk, og Skibets Fører, Kaptajn Grue, vil sikkert paa Togt med den høste nye Laurbær, som kan føjes til de med „Isbjørn“ vundne.

Svenskerne vil paatage sig at hæve „Oberon“s Vrag.

Svitzers Bjergningsdamper „Gorm“ har været dirigeret til Læsø Rende for at søge efter Vraget af den finske Damper „Oberon“, der kort før Jul stødte sammen med sit Søsterskib „Arcturus“ og gik til Bunds med 41 Mennesker.

I to Dage har „Gorm“ søgt uden at kunne finde „Oberon“. Bjergningsdamperen var til Stede Ulykkesnatten, og da man opgav Eftersøgningen efter flere Omkomne fra Katastrofen, bestemte man det nøjagtige Sted, hvor Skibet var sunket. I Overensstemmelse med Søkortet loddede man 50 Meters Dybde.

„Gorm“ vidste saaledes, hvor den skulde lede, da Anmodningen kom fra det finske Forsikringselskab, som ønskede klarlagt, om noget af „Oberon“s værdifulde Last kunde reddes op. Med dybgaaende Staalwirer har „Gorm“ fisket efter „Oberon“, men Vraget har intet Steds været at træffe.

Man hælder til den Anskuelse, at „Oberon“ er gledet ned i en Kløft, dels ved sin egen Vægt, dels drevet af Strømmen, og nu ligger paa de 90 Meter Vand. Her er der ingen Mulighed for at komme ned til den. Svitzer har indstillet videre Eftersøgninger, da det med de til Raadighed staaende tekniske Hjælpe midler er umuligt at bjerpe noget paa den Dybde. Imidlertid er Sagen ikke opgivet. Det finske Forsikringselskab har disse Dage sluttet Kontrakt med det svenske Bjergningselskab „Tolvan“, og kun Tiden kan vise, om dette Skab kan løse denne vanskelige Opgave.

ge-Taktiken, og i Smaafarvande, som vore besørgedes den nødvendige Taage-Udvikling hovedsageligt af Motorbaade. Hvor det gælder at belægge en eller anden snæver Passage i vore Farvande med Taage for at faa Modstanderen paa Grund og for at kunne overraske ham med Angreb baade i og umiddelbart efter Taagen, vil det da ogsaa let ses, at med Vinden tværs vil smaa Motorbaade ind paa Luv Landgrund være bedre egnet til Taage-Udvikling end et hvilket som helst andet Fartøj.

Dette kun nævnt som Eksempel paa deres Værdi hertil.

6. Røde-Kors-Tjeneste.

Under Sikringsstyrken maatte vi nøjes med gennem Bekendtgørelser at søge at advare Skibe mod fremmede Minespæringer i vore Farvande. Erfaringen viste, at dette ikke var nok. Det eneste Middel, hvorved vi med rimelig Bekostning kunde have reddet Menneskeliv og Skibe, vilde have været ved Motorbaade, der patruljerede over en saadan Spærring og advarede Skibene. Til at udføre Røde-Kors-Tjeneste over for dem efter Ulykker vilde saadanne tilstedeværende Motorbaade være praktisk talt eneste Mulighed, thi der

kunde dog ikke være Tale om at sende andre Skibe ind til et Sted, der havde vist sig at være i Minefeltet. Ogsaa dette Virkefelt har Motorbaads-Foreningen derfor Blikket rettet imod.

7. Depechetjeneste n. m.

Ogsaa hertil og til at herte Fløde til Admiralens Morgenkaffe (den Mad og Drikke duer Helten ikke) og lignende nødvendige, men ganske vist ikke heltemodige Bedrifter, hvortil øer eliers ofte maatte afses Jagere, benyttedes de.

Jeg tror nu, jeg har givet Dem en Forestilling om, at det ikke var uden Grund, at de allierede lod bygge henved 3000 Motorbaade af forskellig Art og havde omtrent lige saa mange i Ordre, da Krigen sluttede, foruden alle de private Motorbaade, de havde beslaglagt. Hvis De nu, ligesom jeg altid har gjort, i hvert Tilfælde har spurgt Dem selv: „Har vi Brug for Motorbaade til lignende Tjeneste,“ saa kan De næppe have undgaet at svare Dem selv: „Naar de andre har kunnet bruge dem i de nævnte Farvande, saa maa vi mangedobbelt have Brug for dem i vore.“

Under Bevogtnings-Tjenesten under

Verdenskrigen manglede vor Marine som nævnt Skibe. Foruden at Orlogsværftet blev sat i Gang med at bygge som aldrig tidligere, lejede vi Skibe. Blandt disse var ogsaa Motorbaade, der navnlig blev anvendt til Mineafsøgning. Disse kunde i praktisk talt alt Vejr besørge deres Tjeneste i Sund og Bælt. Under Øvelses-Eskadrene har der ligeledes i paakommende Tilfælde været lejet Motorbaade til at udføre Smaafunktioner, og dette var vel nok en af Aarsagerne til, at Marineministeriet i 1928 tog imod Tilbud fra nogle Motorbaads-Ejere om i Stedet for at stille sig med deres Motorbaade til Disposition. Samme Aar blev Motorbaads-Foreningen efter et meget stort Arbejde af Sagfører Arnold Andersen dannet.

De Erfaringer, som vi i 1928 og 1929 høstede af Øvelserne, var, at medens næsten enhver Type af Motorbaade kan bruges lokalt, saa er det ønskeligt, at Motorbaads-Foreningen til Førerbåde disponerer over et vist Antal gode Søbaade, som altid kan forskydes fra det ene Farvand til det andet, og som tillige kan bruges i lidt mere aabne Farvande.

Nu er det saadan, at Folk i København, der vil sejle Lystsejlsads uden for Sundet, straks kommer ud i de mest aab-

Udenbaadsmotoren „Archimedes“

Sejlsport er altid uberegnelig og underkastet Naturens Luner. Hvor ofte tager ikke Sejlsportsmanden ud paa sin Weekendtur for en frisk Brise, der i Løbet af den første Del af Sejladsen fører ham et godt Stykke udad? Naar han saa atter skal hjem til det daglige Slid, faar han Viadstille eller Modstrøm, saa Baaden ikke gør nogen Fart over Bunden, men driver den forkerte Vej, saa den Tur, der begyndte i Fryd og Gammen, ender i Ærgrelser og Fortrædelighed. I saadanne Tilfælde kan han jo maaske lægge Aarerne ud som de gamle Vikinger, men det er et træls Job, hvis Vejen er lang.

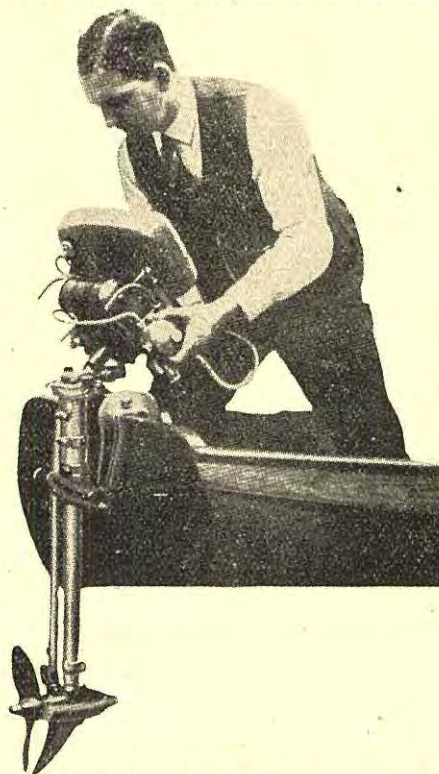
Den Sejlsportsmand, der ogsaa tager et saadant Tilfælde i Betragtning, henter blot sin Paahængsmotor frem fra Hensluthedsrummet, og i Løbet af Nul Komma fem nar han omdannet Sejleren til en Motorbaad, hvormed han behageligt naar frem i rette Tid.

Vore Sejlere vil i Sommerens Løb faa Lejlighed til at stifte nærmere Bekendtskab med den kendte svenske Paahængsmotor Archimedes, hvis Generalagent i Danmark, A/S Pedershaab Cementindustri udsender en Demonstrationsbaad paa en Tur Danmark rundt.

Archimedes fremkommer i Aar med 3 nye Typer af forskellig Størrelse: en 5 HK med Vægt 27 kg, en 7 HK med Vægt 43 kg og en 12—14 HK med Vægt 67 kg samt desuden en Racermotor med indtil 5000 O/M.

I disse Motorer har Fabrikken nedlagt sine store Erfaringer høstede gennem mange Aars Fabrikation. Saaledes er den ringe Vægt opnaaet ved hensigtsmæssig Konstruktion uden Anvendelse af Letmetaller, der som bekendt ikke kan staa for Søvand. Starten sker let igennem en patenteret Igangsænningspumpe paa Karburatoren. Lydløshed opnaas ved Hjælp af en særlig Hydro-Lyddæmper. Naar vi dernæst anfører at Motoren gennem et Balancesystem praktisk talt er vibrationsfri, at der er Kuglelejer overalt, automatisk Selvstyring, Centrifugal-

kølevandspumpe og automatisk Tryksmøring, saa har vi dermed givet vore Læsere et Indtryk af denne lille elegante Ma-



skine, som sikkert vil vinde Bifald mellem vore Sejlsportsfolk.

Hertil kun den Oplysning, at Brændselsforbruget for den mindste Model er 2,5 l pr. Time.

ne Farvande, vi har indenfor Skagen, nemlig Østersøen, naar man gaar Syd ud, og den mest aabne Del af Kattegat, Farvandet Nord for Sjælland, naar man gaar Nord ud. Er man først kommet over disse Farvande, saa kan man praktisk talt altid bevæge sig i Læ af Land, særlig naar de fremherskende vestlige Vinde blæser.

En Københavner, der vil benytte sin Motorbaad til at gennemføre en planlagt Ferietur, maa som Følge af det nys nævnte ønske sig en Baad med Sødygtighed og i det hele med ganske de samme Egenskaber, som Motorbaads-Foreningen ønsker at kunne disponere over som Førersbaade.

Motorbaads-Bygning har hidtil herhjemme staaet paa et ret primitivt Standpunkt. Enhver har bygget sin Baad efter sine Idéer, og har faaet en ret vilkaarlig Motor sat deri. Følgen har været, at der næppe findes 2 ens Motorbaade her i Landet. Tænk, hvorledes Bilerne paa vore Gader vilde have set ud, hvis man for deres Vedkommende var gaaet frem efter samme Princip og havde sat Motorer i Ponnyvogne, Wienvogne osv. Det vilde have ført til et baade daarligt og dyrt Resultat for den enkelte.

Først i den aller sidste Tid er man i Modsætning til Udlandet, hvor dette forlængst er sket, Landet over begyndt at danne Motorbaads-Foreninger for at varetage fælles Interesser. Naar vi i Øjeblik-

ket staar saa langt tilbage for Udlandet, saa bør vi snarest søge at naa op paa Højde med det ved at drage os dets Erfaringer til Nytte. Forrest blandt disse staar Ønsket om at faa Motorbaads-Bygningen ind i et rationelt Spor, saa at man faar det bedste og mest mulige for sine Penge. Motorbaads-Foreningen har straks efter Start tegnet dette Spørgsmaal op, har indsamlet Tegninger og raader gerne alle med Typevalget. Mest interesseret har den dog været for at fremskaffe Tegninger til den større og derfor noget dyrere Baad, for at den, der vil anskaffe den, kan være mere sikker paa at faa noget virkelig godt for den noget større udlagte Sum.

Foreningen har ogsaa tænkt sig, for at faa de første Baade af Typen frem og dermed skaffe yderligere Erfaringer for dens Godhed til Gavn for alle, at yde de første Anskæffere et Tilskud. Hertil kræves Penge, og allerede for 1 Aar siden oprettedes derfor et Byggefond, der dog foreløbig kun har naaet den beskudne Sum af ca. 5000 Kr.

Som det vil fremgaa af, hvad jeg har sagt, er Motorbaads-Foreningen en rent civil Forening og ikke noget frivilligt Korps. Den er det af den ganske simple Grund, at vi ved, at der skal Kampkraft til at føre Krig paa Søen, og den kan Motorbaadene aldrig faa. Der haves derimod Erfaring for, at de kan frigøre Flaaden til dens egentlige Opgaver ved

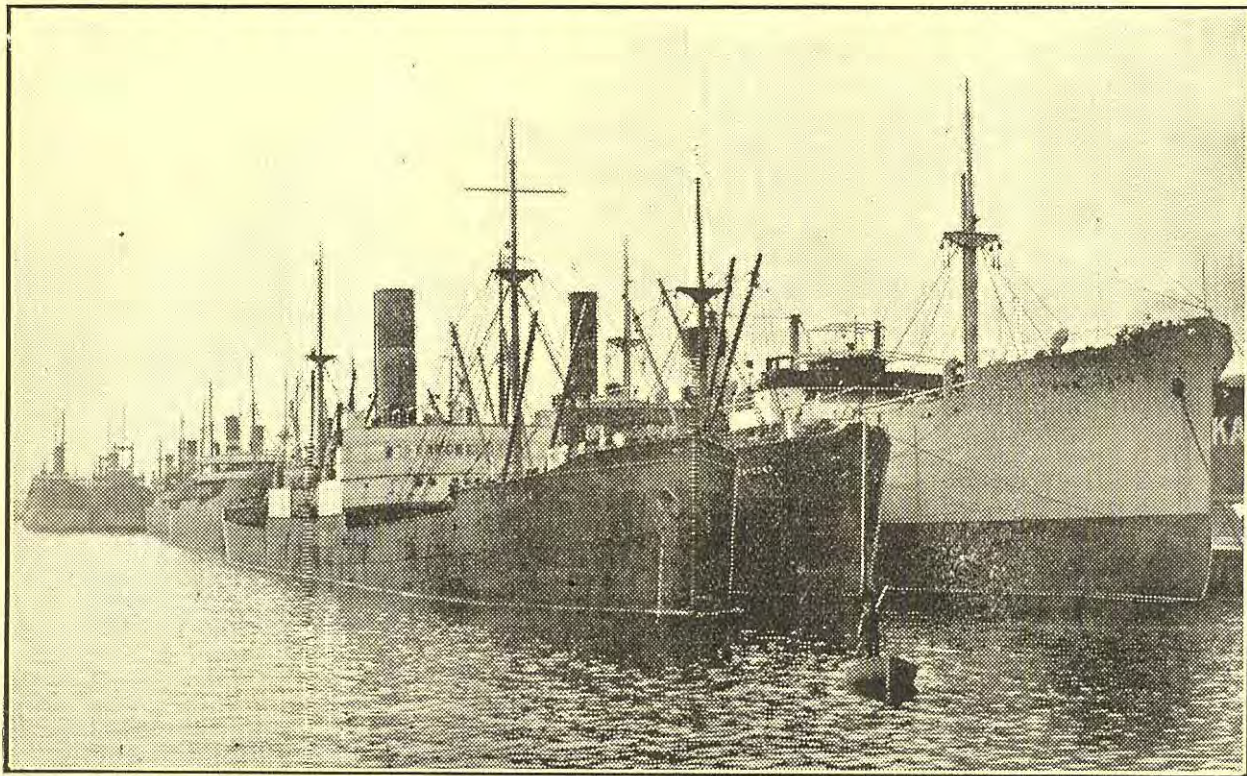
at udføre alle de nævnte Smaafunktioner for den, saa at de kan blive et værdifuldt Supplement til Flaaden, Foreningen er heller ikke politisk, thi hvad enten den ene eller den anden Marine-Ordning gennemføres, saa vil civile Baade og Personel altid være et nødvendigt Supplement til Flaaden.

Derfor foretager Foreningen heller ikke nogen Art af militære Øvelser udover de Tilfælde, hvor vi af Marineministeriet anmodes om med et vist Antal Baade at deltage i en eller flere af Sommer-Eskadrens Øvelser, men den søger, foruden som nævnt at virke for fælles Interesser, at vejlede sine Medlemmer i Sejlads med Baadene under Fællesture og Eskadre-Sejladser.

Som Ting, der staar paa Programmet for i Sommer kan jeg saaledes nævne foruden mindre Fællesture, en større samlet Tur til Smaalandsfarvandet. Desuden arbejder vi for om muligt at skaffe en billig samlet Vinter-Oplægning, medarbejder i Benzinsagen osv., og hermed tilader jeg mig at anbefale Motorbaads-Foreningen til alle Motorbaadejeres Bevaagenhed.

Bayard.

Hvor Skibsrederne parkerer



Ialt 208.970 Bruttotons ligger nu brak. Tusinder af Søens Folk maa spænde Livremmen 2—3 Huller ind. Intet Olie- eller Kulforbrug, ingen Provantering, ingen skabende Omsætning, en uigennemtrængelig Taage har lagt sig over Skibsfarten.

Der er Symbolik i at lægge op paa Langeliniekaen, for er det galt, saa skal saagu Københavnerne selv have Lov til at konstatere det. Hele Udsigten er taget fra dem her, de døde

Skibe ligger i Lag. Der hersker en knugende Tavshed, der maner. — Derude ligger en Snes Skibe, i Kroneløbet 4 med „Hellig Olav“ paa Fløjen, i Gasværkshavnen ligger 23 af Marins Niensens 26 Skibe. Ialt gaar 105 Skibsbesætninger med Hænderne i Lommen.

Kun Haabet laster og lossers skiftevis med Forventninger og Skuffelser.

Det danske Lodsvæsens Hundrede Aars Jubilæum

Det danske Lodsvæsen fejrede nylig 100 Aars Dagen for sin Tilblivelse. Loven, der danner Grundlaget for Lodsvæsenets Organisation, er dateret 27. Marts 1831.

En stor Forandring har fundet Sted siden den Tid, da Lodserne gik ud i deres smaa aabne Joller for at opsøge Skibene, og nu, hvor motordrevne, solide Fartøjer eller udstationerede Dampbaade og Fyrskibe yder Ophold for tjenstgørende Lodser. Et betydeligt Spring er der gjort fra forrige Tiders beskedne Uddannelse til en nyere Tids omhyggeligere Forberedelse til at udøve en af de mest samfundsnyttige Gerninger i vort vandomfyldte Land.

Af praktisk Betydning saavel udadtil som for Lodserne selv kan fremhæves Overgangen fra Lodsvang, som Loven af 1831 principielt byggede paa, til Lodsfrihed. Efter denne Ændring af Lodsernes Ret til Lodninger, paatog Staten sig en

betydelig Erstatningspligt overfor de Lodser, som derved led et økonomisk Tab. Lodsvangens Ophævelse medførte desuden nye Lodsbestemmelser, som skulde tjene til at forebygge, at uberettigede paatog sig Lodninger i danske Farvande, og som indeholdt strenge Straffebestemmelser for Krænkelse af Lodsernes Eneret til at foretage Lodninger.

Som Følge af den Stilling, Lodserne indtager mellem Tjenestemændene og private næringsdrivende Borgere, har det, peges der paa i en Jubilæumsomtale i Lodsernes Medlemsblad, undertiden voldt nogen Vanskelighed at holde Lodsvæsenet i Trit med Udviklingen; men selv om der ogsaa paa flere Omraader kan være ønskelige Forbedringer at arbejde henimod, er det dog under noget mere moderne og menneskelige Vilkaar danske Lodser gaar ind i et nyt Hundredeaar under det af Lovgivningsmagten organiserede Styre.

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

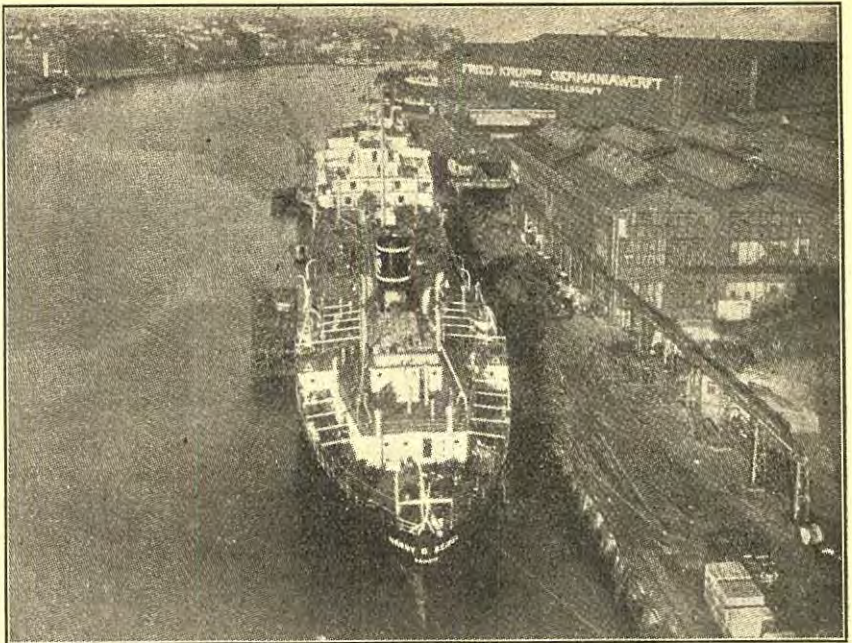
Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.

Standard Oil Company bygger og bygger

Motortankskibet Harry G. Seidel er nu afleveret fra Germania Værftet i Kiel til Standard Oil Co. Lasteevnen 16000 Tons. De to Motorer er enkeltvirkende 4-Cylinder Totakt Krupp-Dieselmotorer. Det er det 12. i Rækken af Tankskibe, som i de sidste Aar er bygget af Værftet til Standard Oil og dettes Datterselskaber, herhjemme repræsenteret af D. D. P. A. Den samlede Lasteevne af disse Tankskibe er 160.000 Tons, og den samlede Hestekraft af Motorerne er paa 35.000.



A/S „Vesterhavet“s nye Damper „Betty“

blev forleden søsat fra Nakskov Skibsværft og faar Kaptajn S. Winther fra Fanø til Fører. Skibet bliver nu forsynet med en Lentz Dampmaskine paa 780 HK., saa Farten med Last bliver 12 Knob. Afleveringen fandt Sted lige efter Paaske, og samtidig søsattes det 3. Skib til samme Rederi fra Nakskov Skibsværft, saa med denne Nybygning raader „Vesterhavet“ over en Flaade paa ialt 31 Dampskibe med ialt 37.000 Tons.

Burmeister & Wain i 1930.

Burmeister & Wain har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1930, hvoraf vi giver følgende Uddrag:

Der er udført Reparationer paa 438 indenlandske og 80 udenlandske Skibe mod i 1929 559 indenlandske og 135 udenlandske Skibe. Flydedokkerne har været benyttet af 220 Skibe i 907 Dage mod i 1929 281 Skibe i 1,277 Dage. Tørdokken har været benyttet af 21 Skibe i 164 Dage mod i 1929 20 Skibe i 233 Dage. Ophalings-Beddingerne har været benyttet af 31 Skibe i 171 Dage mod i 1929 43 Skibe i 287 Dage.

Af Skibs-Dieselmotorer er afleveret:

Hoved- og Hjælpmotorer til Værftets egne Nybygninger paa tilsammen 60,580 IHK. Endvidere Hoved- og Hjælpmotorer for Skibe, bygget paa andre Værfter, til en samlet Hestekraft for leverede Skibsmotorer paa 181,765 IHK. mod 195,715 IHK. forrige Aar.

Af Land-Dieselmotorer er afleveret 11 Motorer paa ialt 7,165 EHK. mod 5,155 EHK. forrige Aar.

Der er afleveret 2 Diesel-Lokomotiver med ialt 400 EHK.

Af andre større Landanlæg er afleveret 3 Kedelanlæg med Vandrørskedler, Economisere, etc.

I Arbejdsløn er udbetalt: i 1930 Kr. 26,575,600.00 mod i 1929 Kr. 26,260,900.00 og i 1928 Kr. 22,190,700.00.

Drifts-Regnskabet for Aaret 1930 balancerer med 9,440,450 Kroner.

Skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne.

I Beretningen om den danske Afdeling af Foreningen for de skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne oplyses, at Grosserer Gylstorff i Antwerpen ved sin Død har testamenteret Foreningens derværende Hjem 100,000 Francs.

Regnskabet balancerer med lidt over 91.000 Kr. Under Godkendelse af Budgettet vedtoges iøvrigt Formandens Forslag om foreløbigt i den skandinaviske Hovedbestyrelse at stille sig lidt mere reserveret end hidtil overfor store Budgetposter, men man gaar med til Foreningens nyligt stedfundne Erhvervelse af fast Ejendom i Rotterdam. — Efter tidligere Forslag af Direktør O. A. Andersen vedtoges en Lovændring, hvorved Repræsentantskab og Bestyrelse søges sammensluttet.

I Aarets Løb har følgende Antal danske logeret i Sømændshjemmene: Antwerpen 141, Cardiff 46, Hamburg 62, Hull 39, Liverpool 25, Marseille 77, Newcastle 28, Rotterdam 54 og i Rouen 183, ialt 655 Danskere. 179 Finner, 932 Svenskere, 4726 Nordmænd og 182 fra andre Nationer. Endvidere er der fra Sømændshjemmene skaffet Hyre til 1090 Skandinaver. I Newcastle har man udvidet med Naboejendommen, og en gennemgribende Omforandring har fundet Sted. Antagelig kan man genaabne i Maj Maaned, og der bliver Plads til 60 Mand.



Rubbed

Ombord og i Land Søulkens Trøst i 80 Aar

200 Gr. Kr. 7,50

40 Gram Kr. 1,50

Faas ogsaa uførtoldet

DILL'S BEST

Ren Burley

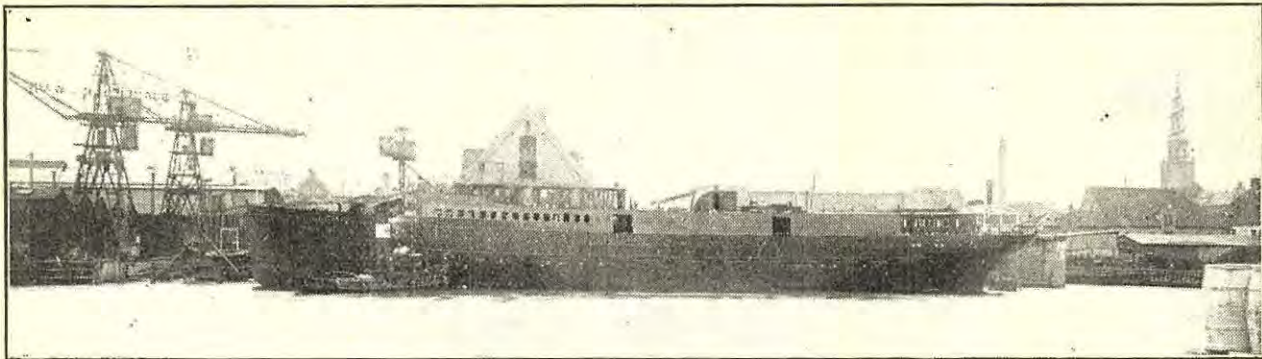
Fri for Virginia



Sliced

Eneimport: LAURITS STERLING - Telf. Centr. 724

To nye danske Dieselmotorskibe



«Kalundborg» ved Monteringskajen efter Stabelaflobningen.

Fra Burmeister & Wain's Strandgade-Værft søsattes forleden et Dieselmotor-Passagerskib, Værftets Byggenummer 598, bygget til De danske Statsbaner.

Skibet, der fik Navnet „Kalundborg“, skal anvendes paa Kalundborg-Aarhus Overfarten og bygges til Bureau Veritas højeste Klasse. Det har følgende Hoveddimensioner: 78 m \times 12,1 m \times 5,2 m og forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der vil kunne udvikle ca. 2850 IHK., som vil give Skibet en Fart af ca. 15 Knob.

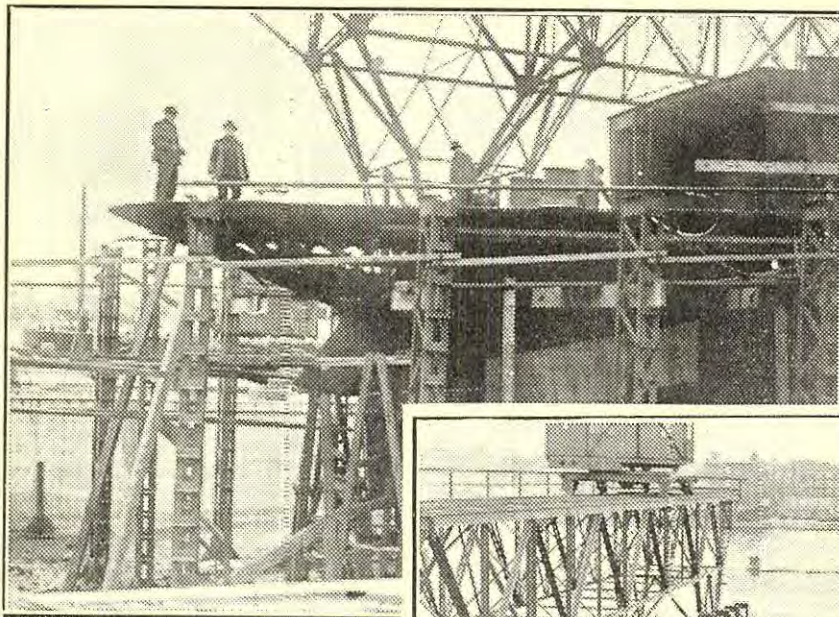
Stabelaflobningen, som overværedes af Repræsentanter for saavel De danske Statsbaner som for Værftet, med Trafikchef

Graae og Direktør Bondegaard i Spidsen, forløb i alle Maader smukt. Skibet blev døbt af Frøken Ellen Graae.

Fra Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller er Motor-Taakskebet „Bente Mærsk“ sat i Vandet.

Skibets Dimensioner er følgende: Længde mellem p. p. 40 Fod 7 Tommer, Bredder moulded 54 Fod 6 Tommer, Dybde moulded 32 Fod 3 Tommer. Dets Bæreevne paa en Dybgang af ca. 25 Fod 9 Tommer bliver ca. 9050 Tons.

Skibe: bygges for Regning Dampskibsselskabet „Svendborg“ A/S og Dampskibsselskabet af 1912 A/S.



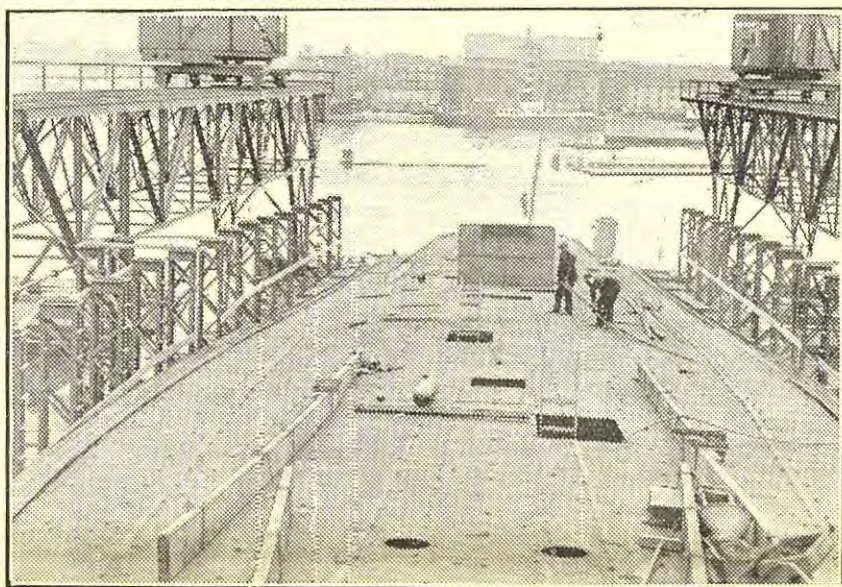
lagt, og man faar ogsaa et godt Indtryk af, hvorledes det slanke, elegante Agterskib vil komme til at tage sig ud.

Skibet skal drives frem med 2 B. & W. Dieselmotorer paa tilsammen 1300 A. H. K., der vil give det en Fart af 14 Knob.

Dets Hoveddimensioner er: Længde overalt 75 m, største Bredder 10,4 m, Dybgang 3,6 m, Displacement 1220 Tons. — Vi skal stadig holde vore Læsere underrettede om Bygningens Fremadskriden.

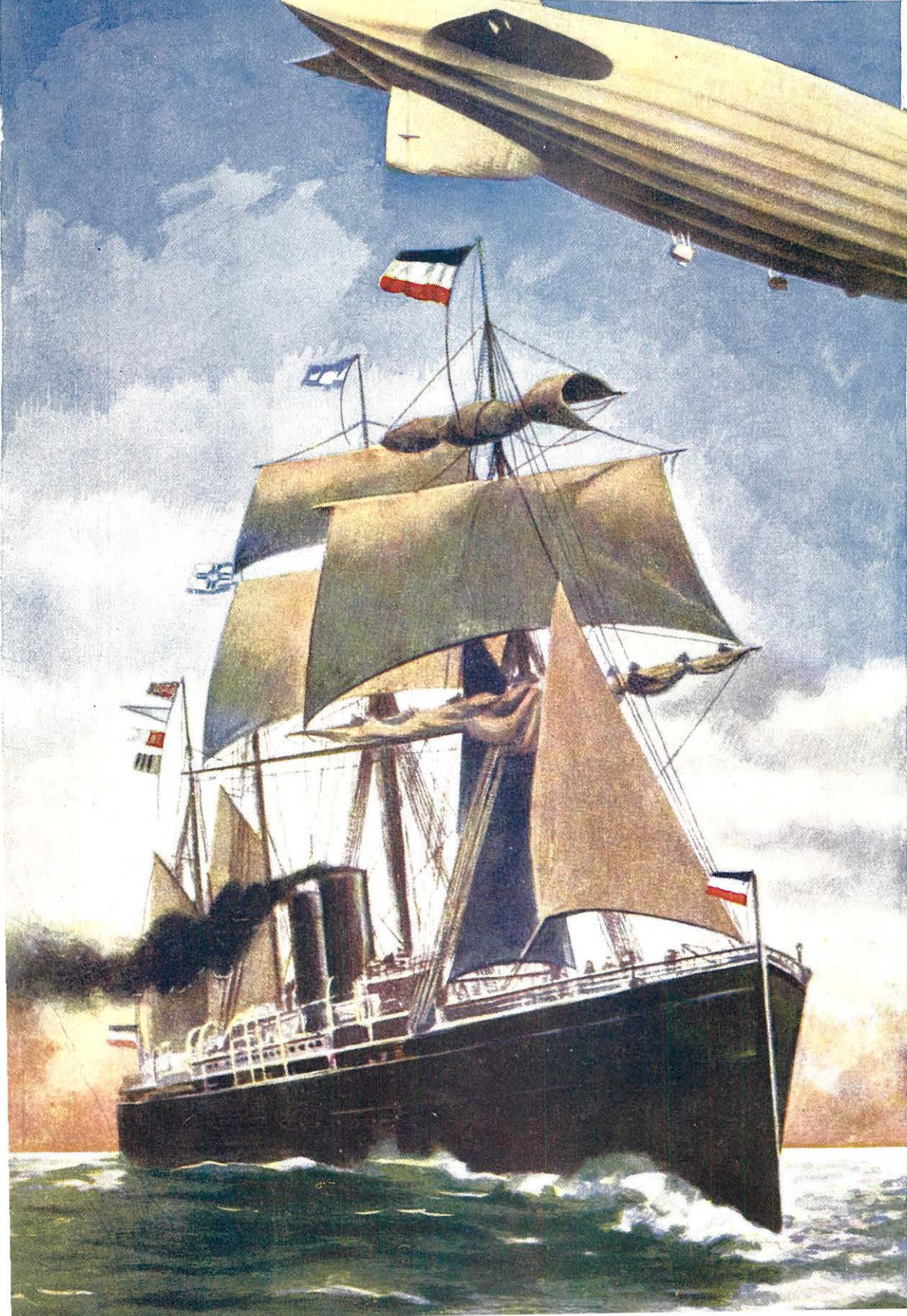
Det nye Kongeskib

Bygningen af det nye Kongeskib, der skal arve Navnet „Dannebrog“ fra sin Forgænger, skrider, som man kan se paa vore Billeder, rask frem paa Orlogsværftet. Stabelaflobningen skal finde Sted i Sommerens Løb, saa Skibet kan færdiggøres til Brug for Kongen til næste Aar. Vore Billeder viser, at det øverste Dæk allerede er





VILTINGEN



Luftens mægtigste Sejler

Interessant Beretning
om Zepelinerens
Krydstogt over Danmark

★

Kinafareren
„Kronprinsen“
Undergang
Af Kay Larsen

★

Da det spøgede
ombord paa
S/S „Nosilia“

★

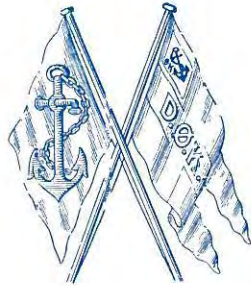
Spændende
Noveller fra
Søen

Forsidebilledet:

50 Aars Udvikling
Den første tyske Atlanterhavsdamp
terhavsdamper 1881
Luftens store Sejler 1917

JUNI 1931 · 8. AAR
NR. 6

36 Sider · 50 Ø



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

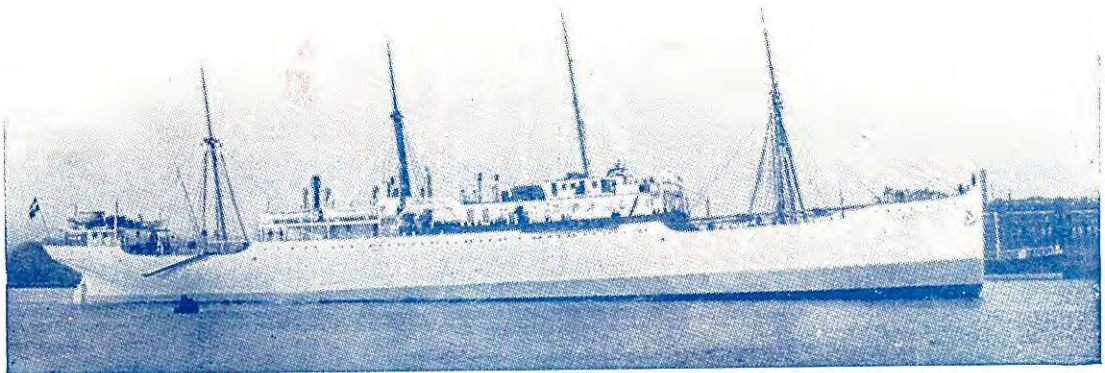
FLIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Scerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny,
Harbin, Vladiwostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, New York, Durban,
Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT





HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN
Udgivet i Forstaaelse med: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer
og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsar-
bejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The Inter-
national Seafarers Federation

Kinafareren

„Kronprinsen“s Undergang

Teltbyen paa Orkneyøerne

Af Kay Larsen

ASIATISK KOMPAGNI, Datidens Østasiatisk Kom-
pagni, var for et Par Aarhundreder siden det
danske Riges største Rederi. Hvert Aar sendte der sine
store, smukke, armerede Fuldriggere til Ostindien og
til Kina, og ingen andre i
Danmark, Norge og Hertug-
dømmerne maatte gaa det i
Næringen.

Kinafarerne var Landets
største Handelsskibe, og Ud-
rustningerne var omstændelige
og kostbare. I Reglen rumme-
de en Kinafarer 150 Mand, og
da de var 1/2 Aar alene om
Rejsen ud, skulde der store
Forsyninger med. Landet hav-
de dengang ingen Eksport-
varer, og der maatte derfor
udsendes Kister fulde af blan-
ke Dalere til Indkøb af Hjem-
ladningen, altid 2—300.000 Rigsdaler, omhyggeligt
laasede og forseglede og forsynet med Kompagniets
landskendte Mærke DAC.

Skibet „Kronprinsen af Danmark“ blev halet ud
fra Kompagniets Havn paa Christianshavn den 17 No-
vember 1744 og udlagt ved Kastelspynten, hvor Krud-
tet kom ombord. Foruden de mange Mennesker fik
Fregatten en Mængde andre levende Væsener ombord:
4 Stude, 287 Køer, 79 Gæs, 24 Svin, 24 Faar, 60 Æn-
der og 30 Kalkuner, som „Plyndergreven“ skulde tilse,
indtil de gik Kødets Gang og kom i Kokkens Suppe-
gryder.

Mønstringen fandt Sted den 26. November. Direk-
tionsherrerne kom paa Afskedsbesøg ombord — og
det gik ikke stille af. Ved deres Komme, ved „Skæaler-
nes Drikning“ og ved Afgangen fra Skibet drønedes
ialt 117 Kanonskud! Kompagniet var en Stat i Staten,

med egne Konitropfer, med egne armerede Skibe,
egne Præster, Læger, Retsbetjente osv., — ikke mindst
sin Etat af Negerbetjente, Superkargoerne og deres
Underordnede. — „Kronprinsen af Danmark“ kom af-

sted fra Københavns Rhed un-
der Kapt. Rolf Kjærulf 3. De-
cember og passerede Kronborg
den 6. December, salutede
13 Skud, der besvaredes med
10 fra Kronborg og 2 fra Hel-
singborg. Efter Skik og Brug
takkede Skibet med 3 Kanon-
skud.

Foreløbig kom Skibet ikke
længere end til Marstrand,
hvor det maatte vente paa gun-
stig Vind. En Gang forsøgte
det at komme ud, men maatte
vende om, og først 14. Januar
1745 fortsattes Rejsen. Der

var lang Vej ud — og lang Vej hjem. En Kinarejse
varede mindst halvandet Aar. Dengang sejlede man
Nord om Skotland og Orkneyøerne og saa først Syd-
Vest over i et langt Stræk langs Irlands Kyst langt
ude til Sø, forbi Spanien, de kanariske Øer, Afrikas
Vestkyst, Syd om Kap det gode Haab, videre udover
de umaadelige Strækninger forbi Ceylon, gennem
Sundastrædet ud i Kinasøen.

Taagen var dengang som nu Sømandens værste
Fjende. Strømsætning og kontrær Vind var dengang
mere skæbnesvangre for Skibene, der kun havde Sejl-
krafter at holde sig til, end nu, da kraftige Maskiner
og følsomme Instrumenter hjælper kyndige Søfolk over
mangt og meget.

Ofte plagede Taagen, men i aaben Sø var det lige-
saa ondt at lægge bi. Skibet var da uden Styring,
Strømsætninger kunde saa have frit Spil, og Paasejling

Marineforfatteren *Kay Larsen*,
der er vor kyndigste Kender af
Danmarks gamle maritime Han-
dels- og Koloni-Historie, har til
„Vikingen“ skrevet denne inter-
essante Skildring. „Vikingen“ er
glad ved atter at tælle vor Sø-
magts omhyggelige Historiker
blandt vore faste Medarbejdere.



var endnu mere uafvendelig, hvis de nære Fare truede. Derfor maatte man som Regel lade saa til. Skibet trak Vand, og Mandskabet var optaget af Pumpning.

Den 21. Januar raabte Udkiggen „Land!“ Det var aldeles uventet. Strømmen maatte have ført Skibet enten for meget mod Nord til Færøerne eller mod Syd til Orkneyerne. Alle løb til og lod Pumper være Pumper. Man saa Brænding til tre Sider og forstod, at Ulykken var over Skib og Mennesker. Kun til én Side syntes der at være aabent Vand. Roret lagdes om, og alle Sejl sattes til for at komme ud af den frygtelige Klemme.

Alle skævede til Sejlene, lyttede til Vindens Pust og glemte at trække Vejret selv. Man kunde — saa pludselig — ikke helt forstaa, at det gjaldt Livet, at Døden nu saa brutalt viste sit onde Ansigt. Et Par Kabellængder Nord over, og Skibet vilde være frelst. Hvorfor ikke? Sømand havde saa tidt oplevet en „hard escape“.

Men det skulde være anderledes. „Kronprinsen af Danmark“ naaede ikke den lune Kinakyst, hvor Rigdommen skulde høstes, men kæmpede en sølle Kamp mellem kolde, øde, skrumbesprøjtede Klipper, der kun lovede mere eller mindre *Elendighed*.

Og saa stødte Skibet, huggede først, men stod ikke fast. Det tiltagende Højvande drev Fregatten nærmere Land. Da den kom til et Sted, hvor der var Sandbund, blev Ankrene hevet ud, for at Skibet ikke skulde komme ind paa et „slemmere“ Sted og knuses mod Klipperne. Trods Taagen var det halv Storm ind mod Land. Skibet lakkede flere Steder, og Vandet fossede ind. Jollen blev sat ud, forbundet til Skibet med en Trosse, og Styrmand Hjort gik med den paa den vovelige Færd; den drev i Land, og Hjort bjergede sig op med en Line. Jollen løb halv fuld af Vand og maatte hales ombord igen. Imens stødte Skibet Gang paa Gang og humpede indover, indtil det stod fast.

For at det skulde staa mere støt, sattes Mandskabet til at kappe Masterne; derefter blev alle Pengekisterne slæbt op paa Skansen. Styrmand Hjort havde imens faaet fastgjort Trossen forsvarligt i Land; det havde været en drøj Tørn, pjaskvaad som han var. Ved Hjælp af Trossen og Jollen bjergedes i Løbet af Eftermiddagen alle Mand i Land med Undtagelse af 10—12 Matroser, der med Skam at sige var saa fulde, at de hverken *vilde* eller kunde gaa i Land paa den besværlige Maade. De fik en vaad og kold Nat paa Dækket. Ved Dag gry blev de dog bjergede ind, temmelig forbavset over, hvad Ædruelighed undertiden kan bruges til.

Det var paa høje Tid. I Løbet af Dagen splittedes Taagen af Stormen, og Skibet oversvømmedes helt af Bølgerne. Vejret var koldt og raat, og det første, der maatte gøres, var at skaffe Mandskabet Ly. Der var

langt til de nærmeste Huse, og disse saa tilmed elendige ud. Af ilanddrevne Sejl og Stænger rejstes nogle Telte, og der blev tændt Ild og varmet Mad. Dagen efter gjaldt det *Pengekisterne*, Kapitalen, som stod paa Skibets Skanse under aaben Himmel!

Andendagen efter Strandingen blev der ved Hjælp af Trossen taget fat paa Bjergningen. Ingen fremmede havde været ved Skibet, og Pengekisterne blev denne og næste Dag reddet og bragt under Telt. Der var saa til Stadighed væbnet Vagt ved „Skatten“. Den 28. reddedes Skibets Chalup, og saa blev der efterhaanden et helt Magasin i et af Teltene: 4 Tønder Krudt, 6 Fade Brændervir, 3 Fade Gryn, 1 Sæk med vaadt Brød, Kompagnianternen, den store Raaber o. m. m. Endelig blev Lugeene lukket fra, og der kom flere gode Sager frem: Kød, Flæsk — og mange Kasser Vin.

Ette afbrød Storm og haard Sød alt Arbejde, og da gik de mange Mænd og blev onde paa hinanden. Folkene havde svært ved at lystre, særlig ved at følge Ordrene fra de yngre Styrmande. De var jo ikke *ombord* længer. Kaptajnen holdt Mønstring den 5. Februar og lod en Del af Skibsartiklerne oplæse og mindede om Eden til Kompagniet. Om Søndagen var der Gudstjeneste i Lejren. Folkene kunde ikke finde sig tilrette; de ventede ikke Løn længer, naar Skibet var fortabt, men Kaptajnen lovede dem Kost og Løn, saalænge der var Arbejde.

Der blev sammentømret en Flaade til at bringe Kanonerne o. lign. ind. Arbejdet hæmmedes ved Ufreden, Underofficererne, særlig Overtømmermanden og hans Mater, men ogsaa de andre Underofficerer, brød sig fejl om Styrmandene og behandlede dem fra oven. En Nat kom Jet til Klammeri. Vagtfolkene lavede sig et Baal; Røgen drev over mod Styrmandenes Telt og plagede dem. De forlangte Ilden slukket, — og saa vankede der Krubs. Vagtholdet, der stod under den unge Styrmand Sødmod og en Underofficer, satte Sødmod ud af Spillet og lod Underofficeren kommandere som en lille Admiral, indtil Kaptajnen om Morgenen kom til. Da blev der nedsat Skibsraad. Folkene vilde ikke længere slide for at bjerge privat Gods, men kun Kompagniets; de vilde have Klarhed over deres Kaar osv. Der var meget, de vilde, og meget, de ikke vilde. Skibsretten indlod sig ikke paa at dømme — den havde ikke Magtmidler til at eksekvere synderligt, — men indskrænkede sig til at „inkvirere“ og føre til Protokols. Der lod ikke til at være nogen stedlig Øvrighed, og hvis der havde været en Sogneforstander af en eller anden Slags, var han Luft baade for Kaptajnen og Befalingsmændene — og ogsaa for Folkene.

Mader, Ransonen, kunde ikke koges til alle Folkene paa én Gang; de fik hvert Hold for sig, men ogsaa derover trættedes man, og Menigmand raabte nu højt op. I det Telt, der kaldtes „Helligdommen“, sad



en Eftermiddag en Del Overordnede ved et Glas Vin, saa kom en Tømmermand ind og krævede sig et Glas Vin med. En anden Gang forlangte en Underofficer sin Magt som Vagtunderofficer respekteret overfor nogle yngre Styrmand og Assistenten og jog sin Huggert ned i Bordet foran dem. De maatte med Magt bane sig Vej gennem Vagten for at forebringe deres Klage for Kaptajnen. *Ham* adlød Folkene endnu blindt, ligesaa Overstyrmanden og den kække Styrmand Hjort, som havde bragt Trossen i Land.

Ved Daggry befalede Kaptajnen Retten sat og lod blæse til Mønstring. Alle adlød og traadte frem af Rækkerne, naar deres Navn blev raabt op. Kaptajn Kjørulf tilbød de arbejdsvillige og lydige Kost og Løn til Tilbagekomsten til København — og Afskedspas for alle de, der ønskede det, paa staaende Fod. Der meldte sig kun 23, som vilde bort; 3 Underofficerer og 20 Menige. De fik i Løbet af Dagen deres Pæs og blev næste Morgen, den 9. Februar, med deres private Ejendele færget over til Nabøen. Deres videre Skæbne er ubekendt.

Arbejdet gik, efter at de mest urolige Hoveder var kommet bort, bedre fra Haanden, og der bjergedes stadig mere og mere ind fra „Kronprinsen“.

Der var forsvundet saa mange Sager, at Kaptajnen lod en Trop af sine bedste Folk under Overstyrmanden foretage en Razzia i Egnen. Beboernes Huse blev grundigt gennemløst, og Udbyttet var: 3 Flinten, 1 Pistol, 5 Huggert, 1 Rulle Sejldug og en Del af Folkenes private Sager, og Beboerne *tilstod* at have „redet“ det.

Superhægerne og deres Negotiefolk havde midtil boet i Telte i et Afsnit af Lejren, der blev kaldt „Hol-land“. Indbyggerne blev mod Betaling sat til at skæbe Sten sammen, og Teltene, særlig Magasinet, „Stor-huset“, blev efterhaanden til en Slags Hytter med Stenvægge og Telttag. Opholdet paa dette „elendige“ Sted blev dog snart de Herrer Negotiefolk for ussel, og de øverste fik Brev med til den Øverstkommanderende over Orkneyøerne, Viceadmiral Ross i Kirkwall, og drog dertil og slog sig foreløbig ned der.

Forlængst var der afgaaet Skrivelser til Direktionen i København, først om Forliset, senere om Bjergningen, men der kunde gaa lang Tid, inden de Skibbrudne kunde vente Undsætning. Brevgangen fra North Ronaldshag gik til Kirkwall, derfra ned gennem Skotland til England og saa derfra „med Lejlighed“ til Danmark, og en saadan Lejlighed var *sjælden* paa den Tid af Aaret.

Den 20. Februar var en stor Dag. Det viste sig, at Skibets Storbaad kunde bjerges, og man fandt 3 Tønder ubeskadiget Brød, Skibets Medicinkiste og 1 Kiste Hvedemel, der delvis kunde bruges. Og om Eftermiddagen kom — Viceadmiral Ross fra Kirkwall. Vice-

admiralen drog igen afsted om Aftenen, godt beværtet med Vin og klart overtydet om, at Danskerne, der var 10 Gange saa „stærke“ som hans egen væbnede Magt, var brave Folk, der ikke vilde volde ham væsentligt Bryderi.

Næste Dag, Søndag, blev der igen holdt Guds-tjeneste. Derefter plantedes en af de 4 3-pundige Kanoner fra „Kronprinsen“s Skanse, just bjerget, paa sin Rappert udenfor Kaptajnens Telt. Den 23. bjergedes de tre andre, som anbragtes paa samme Maade, og der var da et helt lille Batteri. Øen North Ronaldshag indenfor det engelske Rige stod i Aaret 1745 i det danske Tegn!

Viceadmiral Ross maa have været en praktisk, fornuftig Mand. Han maatte have Orden paa Sagen og Dokumentation for den egentlige Tilstand. Den 24. Februar ble alle „Kronprinsen af Danmark“s Officerer og Underofficerer, som kunde undværes, kaldt til Kirkwall for at afgive edelig Rapport om Forliset — og intet mere.

Medens de var borte, holdt Mandskabet „Pallaver“, og næste Morgen, da Befalingsmændene var kommet hjem, mødte de fleste af Lærlingene, Asiatisk Kompagnis „Kadetter“ og en Del af Mandskabet og anmodede om Afskedspas. Da havde Piben imidlertid faaet en anden Lyd. Skibets Øvrighed var nu i Kontakt med Stedets Øvrighed, der vel ikke havde synderlig Myndighed, men naar som helst kunde tilkalde det britiske Riges overvældende Magtmidler. Lærlingene turde ikke afbryde deres Karrière, og Mandskabet kunde ikke godt undværes. Deputationen afvistes blankt. Der var nu bjerget saa mange gode Sager, at Folkene kunde faa sund Føde. Paasken blev fejret med Gudstjeneste og god Måd, og Folkene fik baade Brændevin og Vin! En opsætsig Underofficer, Under-tømmermanden Ole Larsen, kom i Arrest. Nu var det forbi med Øretuøeri. Nu kunde der desuden snart ventes „Succurs“ fra Danmark.

Pligtro og sidelige gik Folkene til Arbejdet, og alt forløb lettere, da Foraaret meldte sig. Hen i April sattes der Vagt til at spejde efter Skib. Det *maatte* jo engang komme. Paa North Ronaldshag laa jo ikke blot langt over Hundrede af D. A. S.s Folk, men ogsaa — Pengekisterne. Vel var Stedet en Udørk, — men det var dog et tilgængeligt Sted.

Tiden slæbte sig hen til den 29. April. Da blev der Liv i Lejren, — dog slet ikke ved Arbejdet. Raabet „Skib“ lød. Alle Befalingsmænd og Menige, løb til Stranden og gløede ud. Langt ude saas en tremastet Galiot, som tonede dansk Flag og skød Skud efter Lods. Alle var rysgerrige. Kl. 6 om Eftermiddagen ankrede Galioten „Fru Anna“, Skipper Hans Weggerslef, udfor Storehuset. Glæden blev til Overmaal, da endnu en stor, 1-mastet Galiot, „Den unge Tobias“ un-



der Skipper Lars Bornholm, straks efter kom ind paa Ankerstedet. Disciplinen faldt af sig selv i Lave igen. Det var en Lyst at tjene under D. A. C.s Mærke!

Galioterne bragte frisk Proviant med og godt Skibsøl, samt hvide Ærter og Byggryn i Mængde. Nu gik det med Liv og Fart med at hente Varer fra Galioterne og bringe det bjergede Gods fra Kolossen „Kronprinsen“ ud til Gengæld. Søndag den 2. Maj blev der holdt Gudstjeneste, hvorefter Skibsraadet blev sat. Det blev resolveret at hugge Hul paa Vrager, hvis Last nu stank af alskens Raaddenskab, og redde, hvad der endnu kunde reddes. Vrageret blev aldeles afklædt.

Først stuedes Blystængerne i Galioternes Lastrum, derefter Fade og Kister og derover lettere Gods. Den 19. Maj mønstredes de Folk, der skulde hjemgaa, og det blev 21 Mand under Understyrmand Eberhart med „Fru Anna“ og 3. Styrmand Sømød med 20 Mand med „Unge Tobias“. Størstedelen af Pengekisterne hjemgik med de to Galioter. Viceadmiral Ross blev anmodet om at komme og se til, at Galioterne „eksperederes“ i al Ordentlighed, og at „Kronprinsen af Danmark“ ligeledes i al Ordentlighed „abandonneredes“. Det maatte Øvrigheden paase og tillige bevidne overfor Assurandørerne. Alt dette foregik den 23. Maj, — og da kom endnu et dansk Skib paa Reden: Snauen „Den unge Mikael“ under Skipper Cornelius Didricks. Den skulde hjemføre mere Gods fra Kinakolossen.

Dagen efter afgik Galioterne. Viceadmiralen rejste til Kirkwall og „Den unge Mikael“ leestede frisk Øl og Proviant — og tog mere Last ind. Den smukke, velsejlende Skude skulde i første Række have Passagerer med, men en af dem fik Forfald. Præsten Hr. C. D. Hjort maatte i Hast drage til Kirkwall og berette 3. Superkargo Jens Thorup, som var blevet syg og nu laa paa sit yderste. Han døde i Kirkwall den 6. Juni og blev begravet der.

Mere end før længtes nu alle efter at komme hjem fra denne ulyksalige Færd. Efter Begravelsen fløkkedes Negotiefolkene igen i Telt- og Eyttelejren paa North Rolandshay. Man skelede til den afdøde efterladte Ejendele, hans lille Medicin-Rejsekasse, Silkestrømperne, det blaa Klædes Slag, den røde Plysses Vest og røde Kassekin — og Fløjels Muffe. Livet er for de levende! Mr. Thorup naaede kun til Kirkwall. Skulde disse Herrer videre frem i Livet, maatte de hjem først. Ombord gik ialt 21 af Befalingsmandsklassen og 36 Menige; de følte sig som Skibbrudne, der for anden Gang søgte Land, og de tilbageværende saa langelig efter dem.

Snauen afsejlede den 12. Juni 1745 fra North Ronaldshay, og fra sit lille Batteri ved Teltlejren lod Kaptajn Kjerulff 3 Kanonskud smælde til Salut, da „Den unge Mikael“ rundede Øens Nordpynt og stod

til Søs. D. A. C. var D. A. C., hvor det saa end befandt sig! Lærling John Bartram, der skulde have været med, men kom for sent fra sin Landlov, fik sig en Lussing i Stedet for Hjemfarten med den statelige Snau.

De tilbageværende Folk bjergede endnu Roret, Vandtønder og Bly fra „Kronprinsen“ og samlede nye Bunker Gods i Storehuset. Først nu viste der sig engelske — og samtidig hollandske — Skibe ved Øerne, og der kom Officerer paa Besøg i Teltlejren den 20. Juni.

Der blev holdt Auktion over Strandingsgoods i Teltlejren fra 13.—1. Juli, og Viceadmiral Ross var da til Stede med sin Sekretær. For de tilbageværende var det da næsten uudholdeligt at finde sig tilrette i Teltlejren, indtil Direktionen fandt for godt at afhente Efterbliværne. Redringhelten, Styrmand J. L. Hjort, kunde ikke udholde denne Stilleliggen og krævede og fik 31. Juli sammen med en svensk Matros sin Afsked. Der gjorde han sin Livsens Dumhed. Han burde være kommet hjem som Triumfator.

De taalmodige gik af med Sejren. Endelig den 15. August saas igen Skib — gennem tæt Taage. Dannebrog skimtedes gennem Graavejret. Skibet varpedes ind. Det var den gamle Kending, Skipper Hans Weggerslefs „Fru Anna“. Straks blev der købt en lille Stud, som slagtedes til Forsyning for Skibet paa Hjemrejsen. A.t syntes nu saare vel. For en Sikkerheds Skyld blev Galioten lagt i Ly af Nabøen ved Ocerhund, men deraf opkom store Onder. Vilde nu de danske drive Smughandel? Skibet blev belagt med Arrest. Den danske Magt paa Øerne var jo ikke længer stor, og Viceadmiral Ross optraadte med større Myndighed end før.

Galioten blev igen halet over til North Ronaldshay, der jo allerede var p. t. dansk, og dermed klaredes Sagen. Viceadmiral Ross saa til sin fulde Tilfredshed, at Øen „evacueredes“. De skikkelige Danskere færgede Gods, Kanoner og privat „Kluns“ ombord i „Fru Anna“. Der blev ingen Stratenøvere tilbage. *Alle* indskibede sig, ialt 36 Mand.

„Fru Anna“ afgik fra North Ronaldshay den 2. September 1745 og hjemkom i god Behold. I Løbet af faa Timer efter Galiotens Afgang plyndrede Øens Indbyggere Lejren for alt det, de bortdragende ikke regnede for noget, men som „Indvaanerne“ svælgede i: Træværk, Gryder, Spande og andre gode Grejer. i: Træværk, Gryder, Spande og andre gode Grejer. prinsen af Danmark“ raadnede paa Skæret ved North Ronaldshay, og Asiatisk Kompagni maatte ekspedere 4 Smaaskibe ud for at opfiske det, som Kolossen havde ført med ud, men forsømte at omtuske til rig Hjemladning og selv bringe hjem til Fædrelandet fra „det himmelske Rige“ i Østen.



Som en Kæmpehval kom den duvende gennem Lufthavet —

Et storslaaet Skue.

Alle vendte Blikket ud mod Sundet ... og ganske rigtigt: mellem Skyerne anede man en lysende Stribe ... det var Luftgiganten. Den laa først som en fanklende Førel i Skyhavet — saa kom den majestætisk sejlede hen mod os med den aluminiumsklædte Spids ret mod Synsfeltet, saa den lignede en blinkende Kugle, der voksede fantastisk hurtigt ...

Saa tog Vinden fat i Skroget og forarsagede en Afrift ind mod Byen, som man fra Styregondolen maatte modvirke ved at lægge Kursen op mod Vindretninger, saa vi pudselig fik den at se fra Siden i al dens Vælde. I Sandhed et imponerende og betagende Syn.

Forellen var paa faa Minutter forvandlet til en Kæmpehval, der sejlede gennem Lufthavet med rasende Hast — og dog saa stød, at man syntes, den gik sirdigt ...

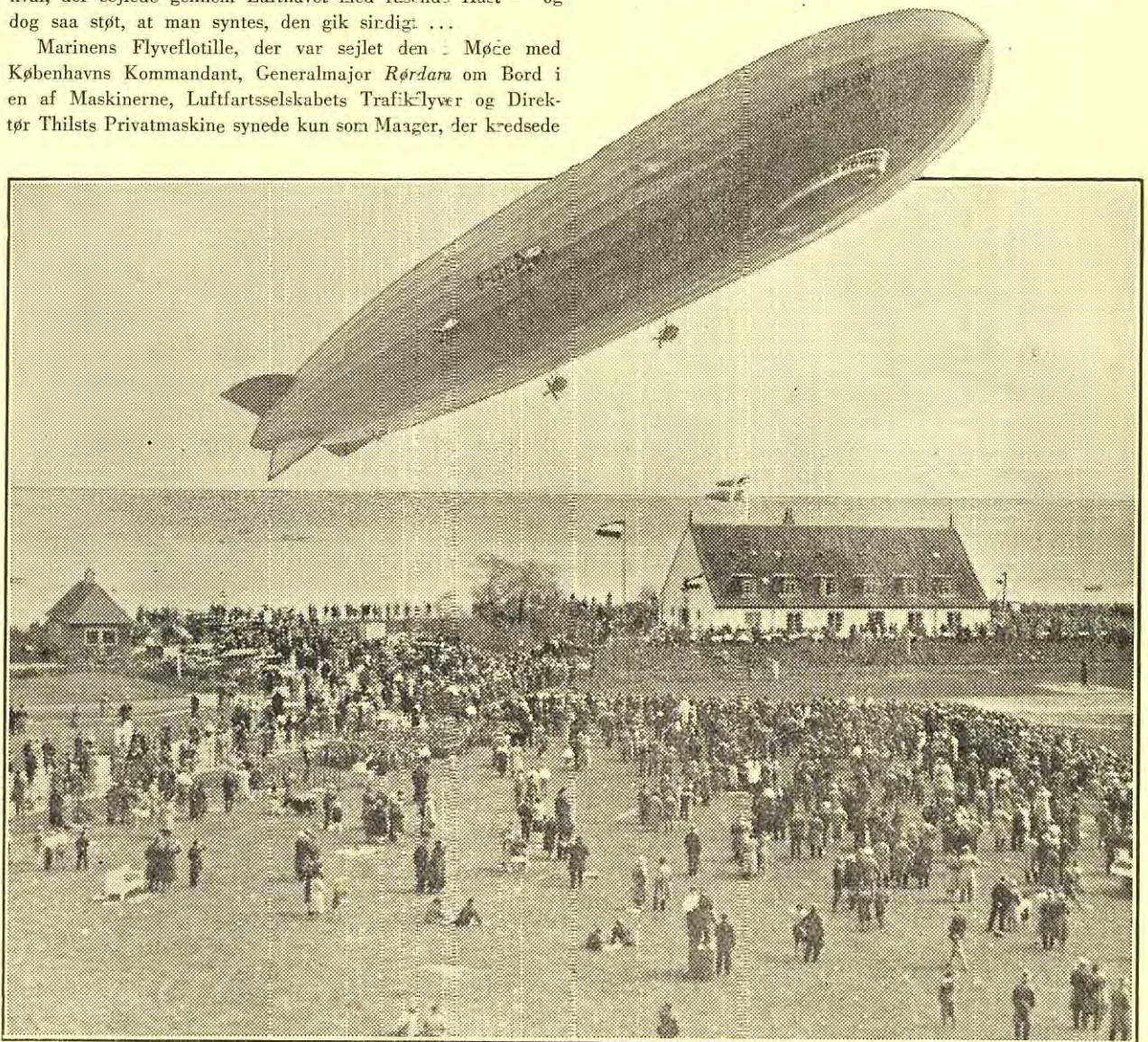
Marinens Flyveflotille, der var sejlet den i Møde med Københavns Kommandant, Generalmajor Rørdam om Bord i en af Maskinerne, Luftfartsselskabets Trafiklyver og Direktør Thilsts Privatmaskine synede kun som Maager, der kredse

om Kæmpeskroget ... Jo, det var en Oplevelse at se der saa nær paa, denne vældige Luft-Liner, hvis Maal udtrykt i Tal allerede havde imponeret, og hvis Togter har fyldt os med Undren ...

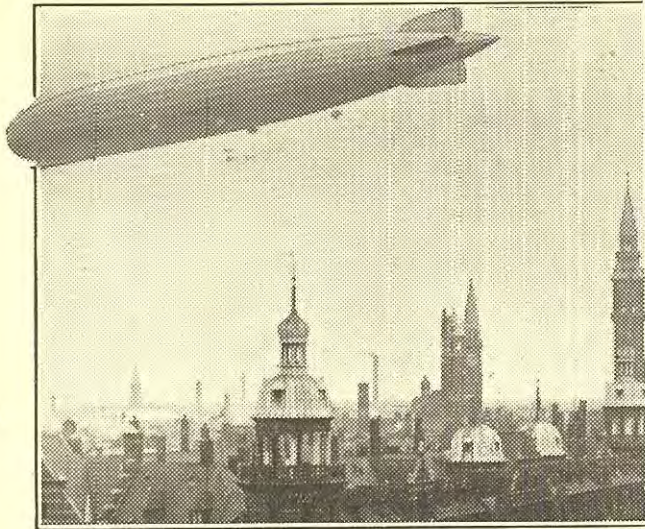
Den gik ganske lavt — man anslaa 125 Meter over Flyvepladsen, og da den befandt sig midt over øerne, kastede den Postsækken los.

Det saa ejendommeligt ud, da Faldskærmen løsnede sig ... som om det var en flyvende Drage, der lagde et Æg, som dalede mod Jorden.

Venden tog Faldskærmen og førte den med dens 50 Kilos



Det majestætiske Luftsyn, da »Graf Zeppelin« sænkede sit Kæmpeskrog over Lufthavnen i Kastrup. Her er det historiske Øjeblik fæstnet paa Fotografipladen. Man ser Kæmpeskibet over Menneskemassen og med Lufthavnens Restaurant som Baggrund, hvorved man faar et slaende Indtryk af Zeppelinerens Størrelse. De der for første Gang stod overfor Synet af en Luftgigant, folte, at de havde været med til en Begivenhed de sent vilde glemme.



Som en Kæmpehval kom den duvende gennem Lufthavet over København, medens Flyvemaskinerne som smaa Maager kredsede om den.

Brevballast et godt Stykke om bag Hangar I, hvor Luftposten dalede ned i Toldforvalterens Have.

Hen over Taarne og Tage.

Og imens forsatte Zeppelineren sin søgte Glideflugt over Pladsen, steg ganske langsomt højere og højere, medens de 5 Kæmpepropeller øgede Farten. Saa sejlede den ind over Byen.

Den fulgte Voldgravene og tog Retning mod Raadhustaa- net, derfra mod Østerbro henover Farimagsgadekvarteret og Grøntorvet, tilbage over Midtbyen og atter forbi Raadhustaa- net, denne Gang saa lavt, at det fra Gaden saa ud, som den strøg forbi Spiret, en Sviftur til Vesterbro—Frøderiks- berg og saa nordover paa ny, over Hellerup—Charlottenlund, op langs Kysten til Klampenborg og derfra ind over Landet med Kurs mod Bælterne.

Medens den laa over Byen, standsede næsten al Trafik — alle skulde jo nyde det sælsomme Syn, og Tusinder af Amatørfotografer stod og sigtede mod den sjældne Gæst med deres Kamera ...

Heldigvis blev Regntruslen ikke til noget alvorligt, og Solen glimtede frem, saa man ret kunde nyde Synet af det glinsende Kæmpeskrog.

Æventyrskibet.

Æventyrskibet kom sejlede ind over Hovedstaden, saa roligt og saa stot. *Graf Zeppelin* laa i Luften med en saadan afbalanceret Sikkerhed, at man maatte tro, at enhver Fare, enhver Risiko praktisk talt var bortelimeret, og at man er lige saa sikker om Bord i Zeppelineren som paa en Luksus- damper. Naar Dr. Eckener fører sit Luftskib ud over Have og Lande og sejler Jorden rundt som en ny Phileas Fogg, er det naturligvis netop for at give dette Indtryk. Besøget over Danmark var ikke blot en venlig Høflighed, men ogsaa et Stykke Propaganda. Man hører undertiden, at Konkurrencen mellem Principerne tungere eller lettere end Luften er afgjort til Fordel for det første Princip — med andre Ord: at Flyvemaskinen har sejret over Luftskibet. Tilsyneladende er det jo rigtigt, hvad enhver kan overbevise sig om. Men Dr. Eckener opgiver ikke Ævret, og de Præstationer, *Graf Zeppelin* har ydet — og i Sammenligning med hvilke Flyvningen

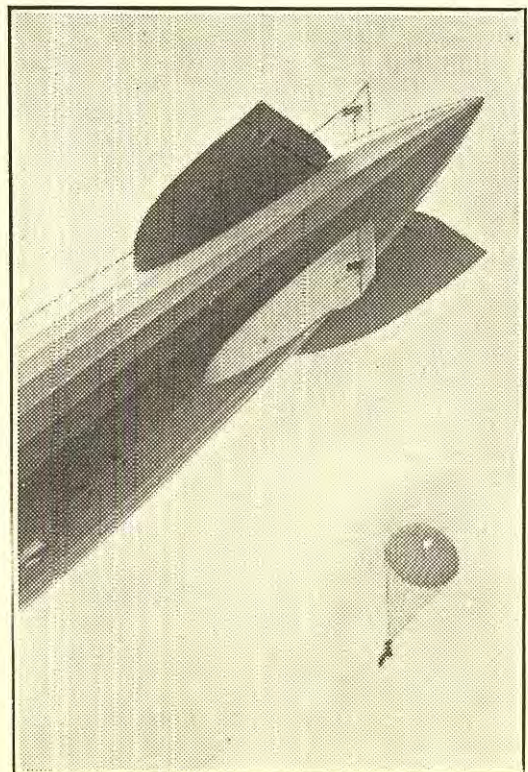
over Danmark kun er at regne for en lille Skovtur — maa aftvinge Respekt. Naar man ser dette Kæmpeskib med uhyre Sikkerhed og Fart manøvrerer gennem Luften, griber man sig i en Forundring over, at det endnu ikke har fundet nogen praktisk Anvendelse.

Endnu kun en Sportsbedrift.

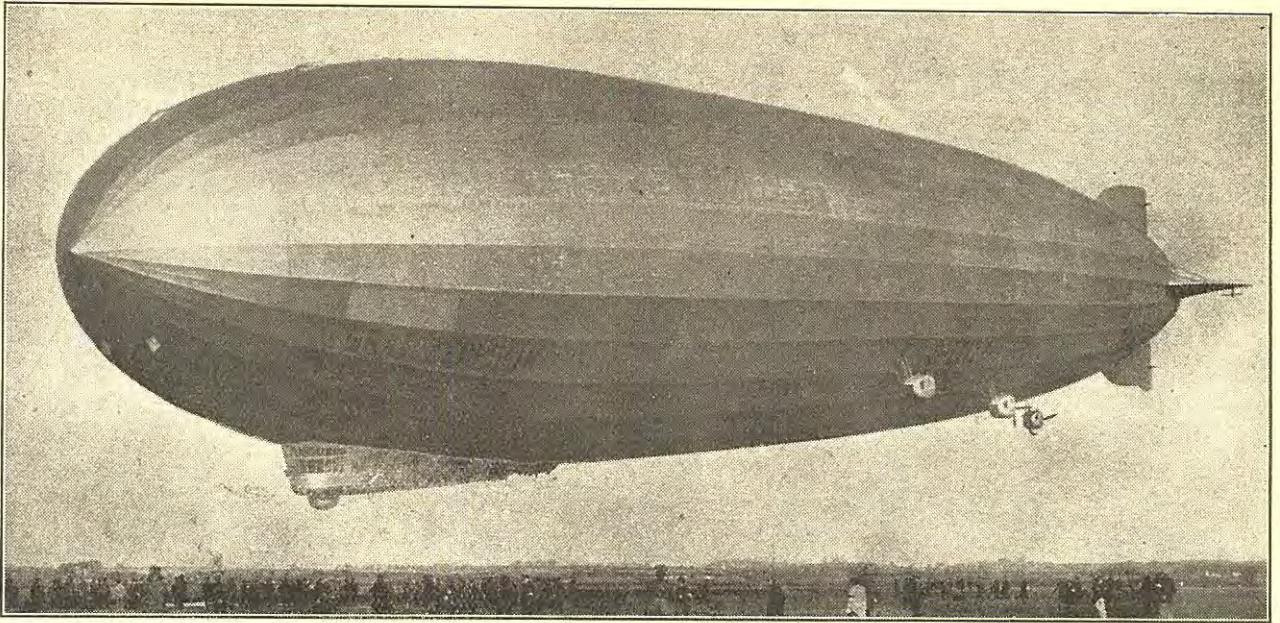
Hemmeligheden er formodentlig, at Luftskibet har haft en langsommere Udvikling end Flyvemaskinen. At eksperimentere med Konstruktionen af et Luftskib er en omfattende Historie og kræver Kapital og Plads. Det var meget billigere og lettere at komme til at eksperimentere med Konstruktionen af en Flyvemaskine, bare man havde en Mark at hoppe paa. Dertil kommer, at Flyvemaskinen viste sig at være et praktisk Krigs- vaaben, hvorfor Krigen, der satte saa meget andet i Stampe, stærkt bidrog til Udviklingen af Flyvemaskinen. Nu har, saa vidt man kan se, Luftskibet i Principet fundet sin endelige Form, i Særdeleshed naar man gaar over til Anvendelse af Helium i Stedet for Brint — men Luften er allerede erobret.

Og dog. Nettet af Lufttruter er spundet tæt over Jordkloden — men der er stadig Huller i det. De lange Ruter har endnu ikke fundet deres Fart. Dette gælder i Særdeleshed den lange Rute, Evropa er mest interesseret i, „Hoppet“ over Atlanter- havet. Der er gjort adskillige Gange med Flyvemaskine, men hver Gang var det en *Sportsbedrift* paa Liv og Død. Under- tiden lykkedes Forsøget ikke, og saa blev det Døden. Ingen af disse Flyvninger overbeviste om, at man var i Stand til at etablere *Ruten*, den faste, sikre Luftforbindelse. Det er derfor, Spørgsmaalet om Grønland som Mellemstation stadig er saa brændende.

Graf Zeppelin gennemførte sin Tur over Atlanten med langt større Sikkerhed, og de Langflyvninger, Luftskibet senere har foretaget, tyder paa, at Dr. Eckener maaltbevidst arbejder paa at erobre de lange Ruter for Zeppelineren, der ved Siden af andre Fordele kan byde Passagererne større Komfort —



Da Luftposten blev kastet ud.



Luftens store Sejler ved Afgangen fra Travemünde.

mere af *Skibets* Bekvemmeligheder — end Flyvemaskinen. Paa denne Baggrund bliver Sommerens store Begivenhed, Graf Zeppelins Polflyvning i Juli Maaned for at møde Wilkins og hans Undervandsbaad i Polarhavet, saa meget mere betydningsfuld. Paa dette farlige Togt vil Luftskebet før Alvor komme til at staa sin Prøve. Med stigende Spænding vil man følge dets Fart mod Nord, saaledes som den vil afspøle sig i de Beretninger, Graf Zeppelins Radio undervejs vil udsende. En

eventyrlig Færd — men efter hvad vi nu Kristi Himmelfarts Dag saa til Zeppelineren, tror vi paa, at den kan gennemføre den.

Og naar den er gennemført, og Graf Zeppelin har vist, at selv det nordlige Ishavs Vanskeligheder kan den overvinde, vil den være naaet et betydningsfuldt Skridt henimod at have placeret sig i den store Trafikflyvning, som Luftens store Sejler ved sjældne Lejligheder.

Jenten, som blev Skibsreder

Frøken Hanna Brummenæs blev 70 Aar forrylig.

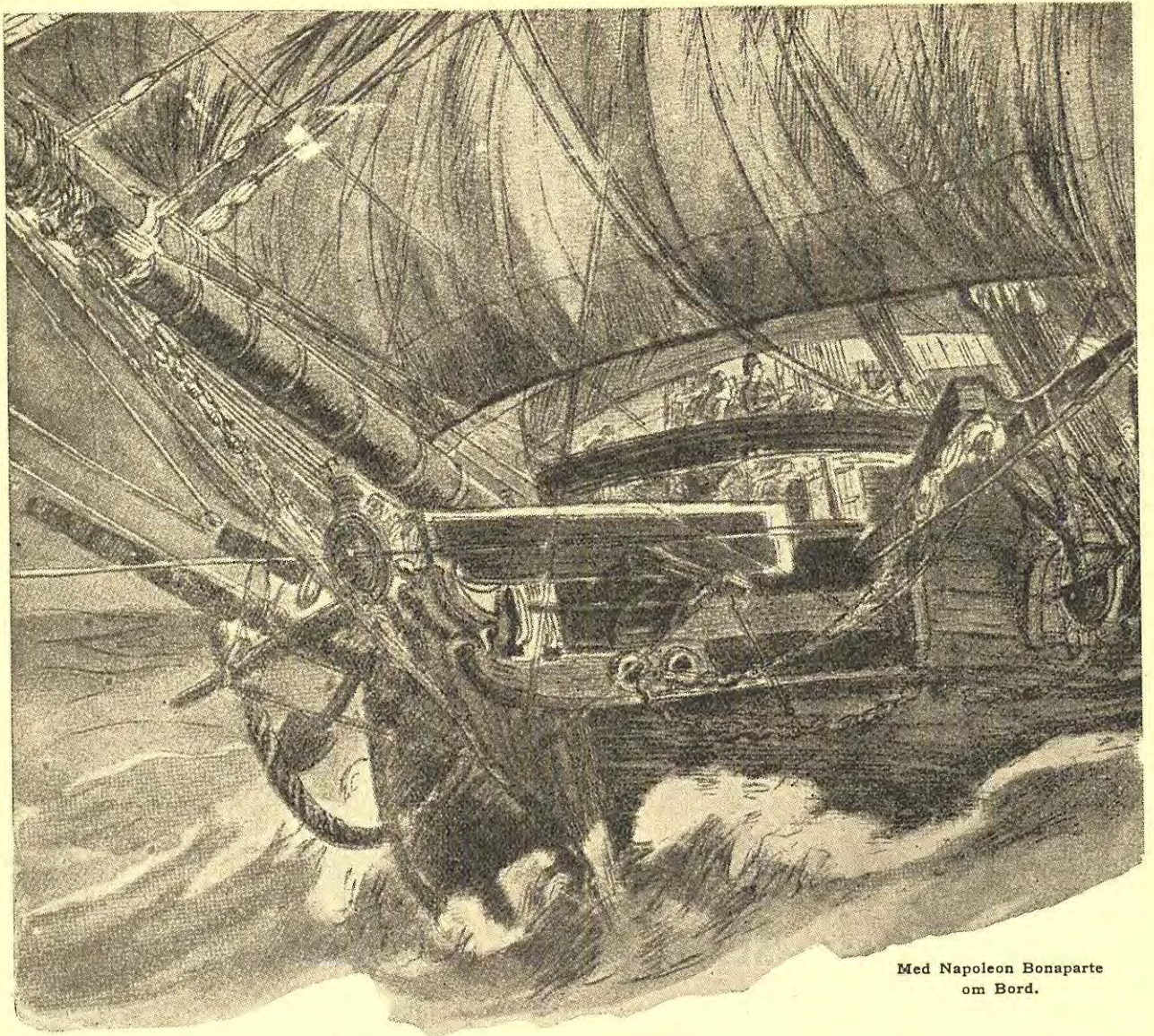
Frøken Hanna Brummenæs' Liv og Virke hører ikke til det dagligdags. Det har, set fra en Kvindes Standpunkt, været banebrydende. Eller er det ikke noget af et Eventyr, det, at en ung Pige helt ved egen Hjælp, kun ved sin personlige Dygtighed og Flid, bryder en ny Bane for Kvinden og bliver Norges eneste kvindelige Skibsreder? Der staar Ry af dette.

Frøken Brummenæs er født i Haugesund. Ude paa Hasseløy stod hendes Vugge. Hun voksede op i et almindeligt Sømands hjem. Nordenvinden og Søen fra den vide Slette søar paa der. Men tit ligger Havet blankt og smilende. Skibe farer ud og ind. Det virker dragende og lokkende paa Børn og Ungdom. Mest paa unge Gutteres Sind. Naar de stod paa Oden og vinkede til Langfarerne, da vakte tit Drømme om Døds og Eventyr ude i den vide Verden. Iblandt stod der ogsaa en ung Pige. En saadan var Hanna Brummenæs. Hun blev tidlig fanget af Søen med de dragende Længsler ud, ud til det nye og ukendte. Men den Gang maatte unge Piger være stille og pænt blive hjemme i Stuerne. Helt saadan var Hanna Brummenæs ikke. Hun drømte tidlig om Virksomhed paa Havet, Baade og Skuder, som sejlede ud under vajende Vimpler og norske Flag. Hun havde god Lyst til at fare ud med de stolte Skuder. Men det passede sig ikke for en ung Pige med lange Lokker og Skørter. Det maatte pænt blive ved Drømmene. Ved Værftet paa Hasseløy saa hun Kølen strækkes til Skuden, fulgte med i Arbejdet, naar Spanterne rejstes og Naglerne

sattes i for til Slut at se Skibene stikke i Søen under jublende Hurraer. Var det underligt, at hun fik Interesse for Søen og Livet paa Havet? Mest Lyst havde hun til at fare i Søstøvler og Oletøj og tage ud paa det store, bølgende Hav og se sig om i fremmede Lande og Riger. Men det hører sig ikke til for et Skørtemenneske. Der var ingen Raad mod det. Nej, hun maatte pænt blive hjemme.

Som fjortenaars Pige tog hun Plads i en Butik, solgte Tøj, Blonder og Baand. Flink og fiks og klog viste hun sig snart bag Disken. Kom senere til Visnes. Der var Stordrift dengang, Hundreder af Arbejdere. Sammen med sin Veninde, Frøken Torgersen overtog Damerne i Tyveaarsalderen Værkets store Handelsforretning. Siden flyttede de til Haugesund og drev i en Aarrække Manufakturforretning, tilslut i egen Ejendom. Men Hanna Brummenæs slap ikke Drømmen om Skib og Sø ud af Tankerne. Vistnok havde hun ikke hørt om, at Kvinder var Skibsredere, men hvorfor ikke slaa et Slag. I 1889 købte Damerne det første Skib „Goval“. Og siden er Flaaden forøget jævnt og støt, saa nu har Brummenæs & Torgersen et stort og vellede Rederi, som tæller sine ca. 25,000 Tons.

Fremdeles gaar Hanna Brummenæs sin daglige Rute til Kontoret, leder Forretningen, sender og modtager Telegrammer og Post vedrørende Skibene. Og det sker med en Akkuratse, som er beundringsværdig. Tiden deler hun mellem Kontoret og Hjemmet. Altid optaget, altid livlig og fuld af Planer om nye Fremskridt.



Med Napoleon Bonaparte
om Bord.

Kapsejlad over Havet i Taagen

Af Trolli Jørn

HØJT oppe paa Republikens Fregat „Muiron“ sad en ung Kadet og spejdede. Det var Midnat mellem den 8. og 9. Oktober 1799. Som han sad der med Haanden om Kikkerten, saa han over sig den dybblaa, stjernebesaaede Himmel med en lysende Maane, under sig havde han et bølgende Dæk. Det var tæt Taage, der rullede over Vandet som Vat. Maanen lyste gulligt, og han mindedes, at han havde set noget lignende paa den hollandske Maler Rembrandts Billeder. — en mat Guldstribe, der lyste gennem Mørket.

Det forekom ham, som om han var helt alene i hele den vide Verden, han gled paa en mystisk Maade frem under de lysende, blinkende Stjerner. Af Jorden og Kysten saa han intet, blot Spidsen af Fortoppen. Men saa kom han til at tænke paa Chefen nede paa Dækket, og der gled en Trækning over hans smalle olivenfarvede Ansigt med den svage, sorte Skygge paa Overlæben, og han befandt sig ikke længere alene i Rummet. Atter spejdede han gennem Kikkerten, først mod Syd, saa mod Vest og saa mod Sydvest. Hvad var det for en Streg der langt borte.

Der jog pludselig en elektrisk Strøm gennem ham. Det var et Flag — det engelske Flag — et engelsk Krigsskib i Nærheden og ombord paa Fregatten befandt Bonaparte sig med rogle af sine Generaler paa Vej hjem fra Ægypten. Og det var netop ham, Englænderne søgte efter over hele Middelhavet.

Behændig som en lille Abe klatrede den 16-aarige Kadet Armand Jêrome Francois de Pazanne ned og stod et Sekund efter paa det høje Agterdæk hos sin Admiral. I Forbifarten havde Armand kastet et Blik paa en lille Gruppe unge Officerer, der stod og talte sammen ved Rælingen, et lille Stykke fra dem stod den unge Bonaparte, skarp og mager.

„Hvad siger du — en Englænder?“ spurgte Admiralen og blev endnu rødere i det rødmussede Ansigt.

„Jeg saa Flaget maaske en Mi i Sydvest herfra.“

Admiralen skyrdte sig hen til Bonaparte og hviskede noget til ham. Ikke et Træk rørte sig i det gulblege Ansigt, men Øjenbrynene trak sig en Kende sammen. — et dæmpet Kommandoord hørtes, Matroserne kilede op i Masterne, Sejlenes



En malende Skildring af en historisk Hjemkomst, afgørende for
Europas Skæbne i lange Tider.

Stilling blev forandret, og Fregatten sejlede i en anden Kurs. Blandt Mandskabet blev der hvisket lid, de kendte alle til den Fare, de var ude i. Kadetten var atter oppe paa sin Ud-kigsplads. Nu saa man tydeligt gennem Kikkeren Toppene af den engelske Eskadres Master. Det saa ud til at være en 5 eller 6 Fartøjer, og efter Masternes Stilling saa det ud, som om de havde en Kurs mod nordvest — tænk, hvis man løb paa hinanden i Taagen.

Admiralen foreslog, at man skulde gaa tilbage til Korsika, men Bonaparte rystede paa Hovedet. Han vilde ikke tilbage, naar man var saa nær den franske Kyst. Han kastede et Blik op paa Sluppen, han havde anskaffet sig, og søm blev roet af 20 udsøgte Korsikanere. Hvis man kom i Bekneb, kunde man altid benytte den til at smutte ind til Kysten med.

„Vi fortsætter, Brisen bliver stærkere, og det er ikke sikkert, at Englænderne har opdaget os. Vi har et godt Forspring. Hvilken Havn er den nærmeste? — Fréjus! — Saa tager vi til Fréjus.“

Atter en dæmpet Kommando, Matroserne fær travlt, det knager og rasler, og den stolte Fregat sejler lige nordpaa mod den franske Kyst. Alt var lydløst, ikke en Lyd hørtes, ikke en Lanterne brændte, som et Spøgelsesskib gled den gennem Taagen med Napoleon Bonaparte og hans Lykke. — Men ved Daggry forsvandt Taagen brat, og Franskmændene saa tydeligt den engelske Eskadre, og samtidig opdagede Englænderne til deres Glæde den franske Fregat. I Løbet af nogle faa Øjeblikke havde de sat alle Sejl og optog for en frisk Vind Forfølgelsen. Men Franskmændene havde ogsaa faaet hver en Klud op, der kunde fange et Vindpust, og nu begyndte der en Kapsejls over det graahvide Hav i den tidlige Høstmorgen. Det gjaldt for Englænderne om at afskære Fregatten Vejen til den hjemlige Kyst. Vinden blev stærkere, Solen steg op og kastede sin gyldne Glans over Havet. Langt nordpaa skimtedes noget mørkt. Det var den franske Kyst.

Bonaparte stod ensom ved Rælingen og saa udover det solglitrende Hav. Hans Ansigt var efter Ørkenens Sol næsten blevet garvet mørkt olivenfarvet, og hans Ansigt var skarpere

og smallere end nogensinde. Fregatten skød en brusende Fart, den krængede og vuggede, alle Sejl var spændt. De blaa Bølger kom rullende i lange, endeløse Rækker, kronet af hvidt Skum.

Vinden tog stadig til i Styrke, og to store Linjeskibe laa et langt Stykke forud for de øvrige. Admiralen saa bekymret op paa Sejlene, selv Bonaparte saa op. I Nord saa man den franske Kyst nævne sig mørkere og tydeligere frem af Havet som en Stribe. Blot de kom ind under Fæstningens Kanoner, skulde Englænderne nok tage sig i Agt.

Saa var han da atter tilbage efter Ægyptens Eventyr. Som i et Panorama saa han Scener af den Tid for sig: Marchen mod Kairo, Slaget ved Pyramiderne, Sejr, Kamp og Besværligheder.

Og nu — — der drog en Sky over det skarpe, magre Ansigt, og Trækket om den viljestærke Mund blev bittert. Hvis hans Officerer havde staaet nærmere, vilde de have hørt ham hviske „Josephine!“ Trækket om Munden blev haardt. Det blev vel til Skilsmisse, saa hun uforstyrret kunde faa Lov til at leve omgivet af sine Kavalerer, der efter Brødrenes Breve Dag og Nat var om hende.

Fra det engelske Linjeskib saas en hvid Røgsky, og Kanontordenen rullede dumpt over Havet. Bonaparte lo. De var for langt borte. Inde i Land lyste Staden Fréjus i Solen. En Time efter laa Fregatten beskyttet af Fæstningens Kanoner, Sluppen blev sat i Vandet, og General Bonaparte blev roet i Land sammen med sine Generaler Murat, Lannes og Berthier.

Der havde samlet sig en Menneskemængde derinde, da de saa den franske Fregat forfulgt af de engelske Linjeskibe. De vidste ikke, hvem der befandt sig i Sluppen, men da de genkendte Bonaparte, steg et tusindstemmig Jubelraab op mod Himlen. De styrtede frem, alle vilde se ham, røre ved ham, hylde ham. Bonaparte lo sin sære, hemmelighedsfulde Latter.

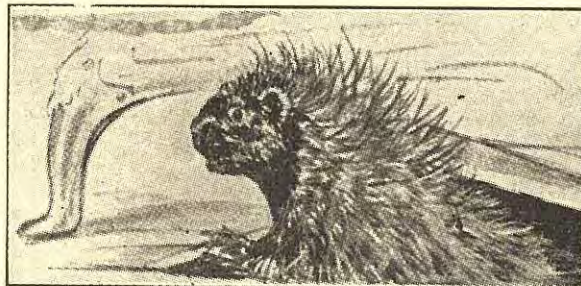
„Skynd Dem, General!“ raabte en ivrig Borger, „Slaa Fjenden øg jag ham bort, saa gør vi Dem til Konge.“

Og atter lo Bonaparte sin sølsomme Latter, den ingen kunde tyde.

Med Døden over mit Hoved

EN Gang i det vestlige Canada oplevede jeg mit Livs mærkeligste Hændelse, mens jeg en Overgang var Trapper — Pelsjæger — i de store Skove. Jeg vaagnede ved en borende, gnavnede Lyd i Væggen eller Gulvet. Først troede jeg, at det var Rotter, som vejrede mit Madforraad, men nu da Lyden vedblev, opgav jeg den Idé. Hverken Rotter eller Dyr af Rottefamilien kunde gnave saa stærkt. En lille Tid laa jeg stille og tænkte paa, hvad det mon var. Da Lyden igen naaede mit Øre, sprang jeg ud af Sengen og tog mit Gevær. Jeg saa gennem Vinduet, at det første rosa Skær begyndte at brede sig over den østlige Himmel, og jeg besluttede derfor at vente, til det blev lyst nok for mig til at kunne se, hvem Fredsforstyreren var. Jeg fulgte spændt hver eneste Lyd. De kom nede fra Gulvet i det yderste Hjørne af Hytten, lige under Ovnen. Af og til hørte jeg en Grynten og Snøften.

Skønt jeg levede her i Sneens Øde for at dræbe Dyr, elskede jeg dog alle Dyr, og der gled et stort Smil over mit Ansigt, da det gik op for mig, hvem Gnaveren var, jeg sprang stille ud af Sengen og lyttede, det lød, som om to tørre Pinde blev gnedet mod hinanden men da jeg traadte ned paa Gulvet, forsvandt det lille Dyr skyndsomst under Gulvet. Jeg undersøgte Gulvet, og jeg saa,



Det lille Pindsvin kravlede op

at Pindsvinet var kommet op ved Siden af Ovnen, hvor Gulvet var fedtet af alle de Maaltider, jeg havde kogt der. Dyret havde faaet lavet et Hul stort nok til at smutte igennem for at faa Lov til at slikke Fedtet op. Men det var mig alligevel lidt for meget af det gode, og jeg stoppede Hullet fast til.

Om Natten blev jeg vækket af Lyden af de rasiende Pinde igen. Jeg havde undervurderet Dyrets Graadighed, taalmodigt havde det arbejdet sig gennem Forhindringerne. Jeg blev liggende og saa Dyret nyde Fedtet og saa forsvinde gennem Hullet tilbage. Der var nu et ordentligt Hul i Brædderne, og med et lille tørt Smil besluttede jeg, at Fjenden skulde faa de to gennemgnavnede Brædder ræd samt deres Fedt. Jeg rev dem op og bragte dem ud i Skoven, hvor Pindsvinet kunde lugte dem og uden at forstyrre mig fuldende sit Maaltid. Den Nat blev jeg ikke forstyrret. Og da jeg 4 Dage efter i Skumringen kom tilbage fra et lille Trip til den nærmeste Beboelsesplads, havde jeg helt glemt den lille Episode. Det var en stille, kold Nat med den første Novemberfrost, man kunde hvert Øjeblik vente Sneen. Det var paa høje Tid, at jeg fik Hytten helt færdig. Væggene var færdige, men Taget havde jeg endnu lidt Arbejde med. Jeg laa i min Seng og saa op mellem Tagbjælkerne og betragtede Himlen, indtil jeg endelig slumrede ind.

Jeg kunde ikke huske, hvor længe efter jeg igen vaagnede, men gennem Søvnens taagede Bevidsthed havde jeg hørt en skarp Lyd, som om nogen skreg. I samme Øjeblik vaagnede jeg helt, men uden at røre et Lem, jeg aabnede blot Øjnene og saa den Fare, som truede mig. Ovenover mig gliratede Stjernerne, og en bleg, lys Maane skinnede svagt gennem Skyerne. I det usikre Lys var jeg næsten tilbøjelig til at tvivle paa Rigtigheden af det, mine Øjne saa, men et andre

Instinkt advarede mig. Noget, der var lige over mig, havde fanget min Opmærksomhed. Jeg blev ved med at se paa det — det var en uhyre Puma, som laa sammenkrøben deroppe. Det store Rørdyr laa udstrakt paa en Bjælke og greb med de skarpe Kløer fast om den for at holde sig fast. Jeg vidste, at hvis jeg gjorde en eneste Bevægelse, vilde det være ude med mig. Men jeg kendte Pumaer og vidste, at 90 pCt. af deres Natur er Fejghed, men der gaves visse Situationer og visse Øjeblikke, hvor en Puma kunde være den vildeste, farligste Fjende. Lad en Mand blive saaret eller blive syg i Skoven, eller lad et Barn eller en Kvinde fare vild, Pumaen vil følge dem og Dage og Nætter luske omkring sit Bytte. Dette var et saadant Øjeblik: i Dyrets store Øjne kæmpede Fejghed og Mord om Herredømmet, og Mordlysten havde sejret.

Jeg laa med halvt lukkede Øjne for at Dyret ikke skulde se dem lyse i Mørket, og mit Legeme holdt jeg stille, som om jeg laa i dyb Søvn, men hver eneste Nerve og Muskel var spændt. Saa længe jeg simulerede Søvn, vilde den ikke springe. Først naar jeg rørte mig eller vilde flygte, saa vilde den være der — ligesom Katten med Musen. Minutterne slæbte sig fremad, der var ingen Forandring i Dyrets Basaliskblik. Mine Lemmer var

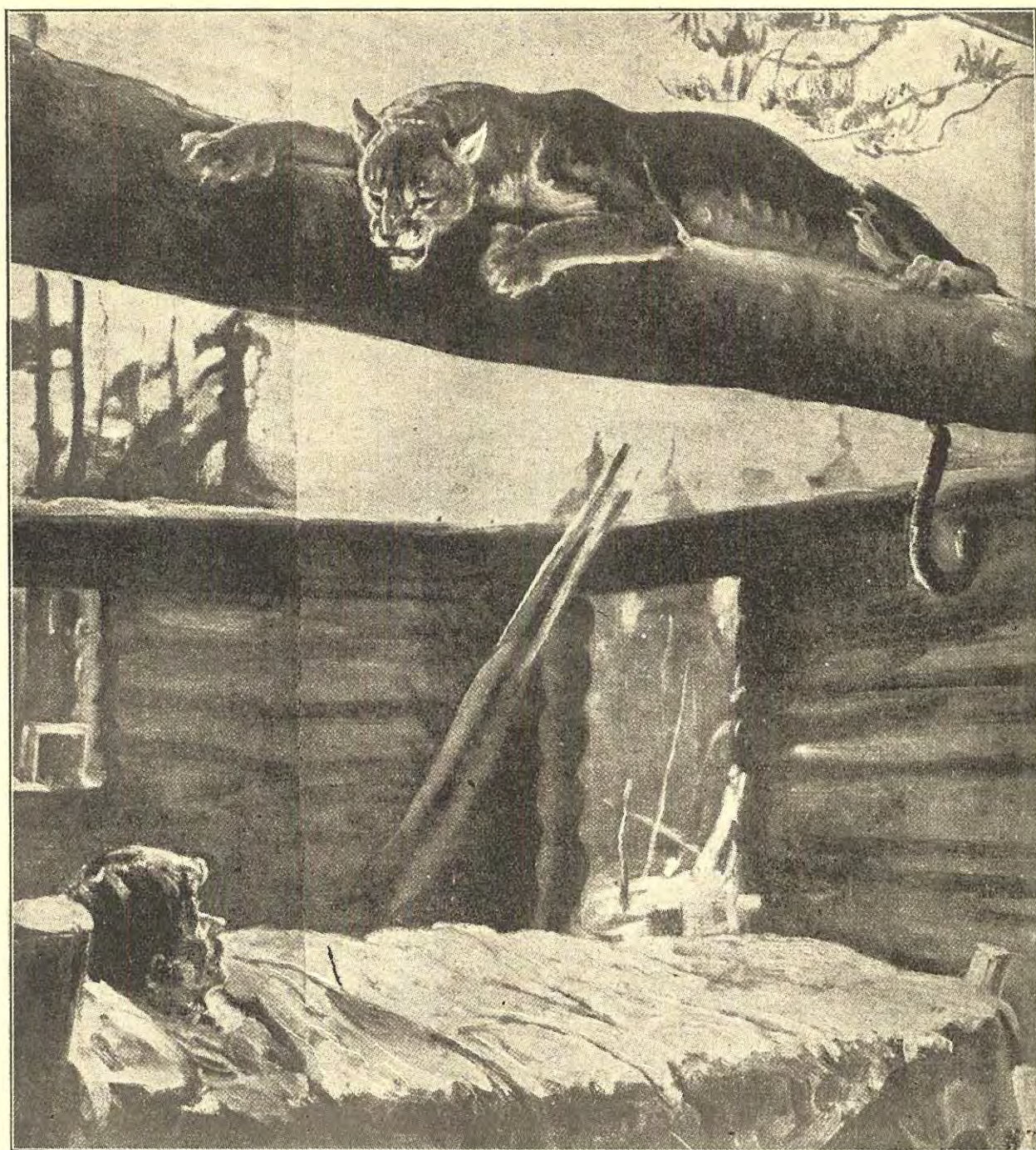
næsten ufølsomme af den krampagtige Stilling. Af og til aandede jeg hurtigt, saa ganske svagt, og Sveden brød frem paa min Pande. Jeg vidste nøjagtigt paa en Prik, hvor mit Gevær stod, men det var umuligt at faa fat i det, for længe før jeg var derhenne, vilde Dyret have slaaet sine Kløer i mig.

Men pludselig var der noget, som strøg dulmende over mine Nerver — en kort, afbrudt Lyd, ligesom Genlyd af en Geværskud. Jeg saa en Skælven fare gennem det lurende Legeme dér over mig, og jeg tvang mig til at holde Aandedrættet tilbage, den mindste Ting kunde nu hidføre Overfaldet. Saa slap jeg Luften ud af Lungerne, jeg aandede lettet op, jeg havde genkendt Lyden, og det havde Pumaen ogsaa ... det smalle, flade Hoved bevægede sig.

Det lille Pindsvin, som havde gjort Kaal paa det herlige Maaltid, der paa en saa mysteriøs Maade var lagt ud i Skoven til den, var vendt tilbage til Hytten paa Jagt efter mere. Under Ovnen og de friske Planker, jeg havde lagt, rumsterede den snøftende omkring. Korte Grynt fortalte, at den ikke var tilfreds med Udbyttet.

Jeg havde ikke haft Søm til at sørme Gulvet fast med, og nu saa jeg den ene Planke løfte sig op, og Pindsvinet kravle ind. Jeg saa Pumaen skælve og blive stiv ... dens Hale viftede frem og tilbage. Lydløst og langsomt havde jeg rejst mig op paa den ene Albue, og mens jeg holdt Øjnene stift hæftet paa Dyret, som forfulgte det lille Pindsvin, skubbende jeg Tæppet bort fra mine Fødder. — En eneste rask Bevægelse, og jeg holdt Geværet i min Haand og sprang hen i Hyttens yderste Hjørne med Geværet parat. Jeg saa et Glimt af Pumaen, der hvirvlede rundt, medens den knurrede forfærdelige Eder.

Hvis jeg endnu havde ligget i Sengen, vilde Døden have



Den store Puma laa udstrakt paa en Bjælke og greb med de skarpe Kløer om den for at holde sig fast.

været mig vis, men som det nu var, fyldte Lyden af Geværet, der blev skudt af, hele Hytter. Pumaen hylede — og saa fulgte Nattens store Stilhed. Jeg blev staaende uden at røre mig, jeg rystede over hele Kroppen, men det var ikke blot af Kulde. Saa faldt mit Blik paa Pindsvinet, der laa sammenkrøbet ved Ovnens med vage Omrids i Maanens lyse Skær.

Pindsvinet, der er nærsyret, havde troet, at det var alene, da det kravlede ind i Hytter, men da Geværets Knitren hørtes, rullede det sig hurtigst sammen til en lille, stikkende Naalepude.

Hvis jeg for en Uge siden havde skudt Pindsvinet, som de fleste vilde have gjort, vilde jeg nu have været færdig.

Uden at vide af det, havde jeg gennem Mildhed overfor et af Skovens Dyr skabt mig selv et Forsvar for den største Fare, der endnu har hængt over mit Hoved.

I de Uger, som fulgte, inden Pindsvinet trak sig tilbage til sit Vinterhi, gik det rundt i en stor Overraskelse. Hvor der før var blevet lagt Hindringer i Vejen, laa der nu store Stykker Flæsk rundt paa Gulvet og paa de mest overraskende Steder ude i Skoven fandt det Spæk. Det gik over dets Forsand, at det tobenede Dyr virkelig smed alt det dejlige Flæsk saa skødesløst rundt om sig. Den det sagde naturligvis ikke noget om det til mig. Det tænkte blot.

M. B.



„Mizpah“s Forlis ved Skagen

Et 50-Aars Minde

Den 20. April 1881 om Aftenen Kl. 9½ blev det meldt til Stationerne Skagen og Gl. Skagen, at der var strandet et større Dampskib omtrent midtvejs mellem Stationerne. Det blæste en Snestorm med meget høj Sø. Baadformanden og 3 af Mandskabet ved Station Skagen var bortrejst til Frederikshavn, men andre Mænd traadte i deres Sted, og Redningsbaaden førtes hurtigt til Strandingsstedet og sættes ud. Det voldte Besvær med at komme klar af et i Strandskanten liggende Vrag, og en af Mandskabet kom ikke med, da han maatte springe i Vandet for at klare Baaden fri af Vraget, og han kunde ikke senere komme om Bord. Redningsbaaden gik godt over Revlerne, men da det strandede Skib stod lige ved Vraget af et stort Dampskib, som var strandet et Par Aar tidligere, var det forbundet med megen Livsfare at nærme sig Skibet, hvorfra Besætningen hele Tiden skreg om Hjælp, og Dampfløjten ustandselig lød.

Der blev hele Tiden holdt skarpt Ud-kig efter Vraget, der laa lige i Vandkanten, men det var umuligt i Mørket at se noget særligt, da Søen brød overalt. Da Redningsbaaden var kommet det strandede Skib nær nok, blev Ankerdrættet kastet, men det kunde ikke holde. Der maatte derfor roes op igen, og denne Gang var det saa heldigt, at Ankerdrættet blev sat i det gamle Vrag, og der holdt da godt. Efter megen Besvær lykkedes det Redningsbaaden at komme op paa Siden af Skibet og faa 9 Mand, som sad i Fokkerigingen og paa Bakken, ned i Redningsbaaden. Det besluttedes da at gaa i Land med disse, der var meget forkomne, idet man forstod, at Besætningen bestod af 22 Mand, og disse kunde dog ikke være i Redningsbaaden

paa en Garg. Redningsbaaden kom da lykkeligt i Land Kl. 2 om Natten, hvor det erfarede, at det var blevet forsøgt at sætte Skibets Baed ud, og der var gaaet 8 af Besætningen samt en Passager i denne, men der var kæntrret, og alle druknede. Om Bord var der endnu 4 af Besætningen, men Gl. Skagens Redningsbaad var nu klar til at gaa ud. Stormen var tiltaget meget, men det lykkedes dog at komme ud med Baaden. Med Nød og Næppe undgik den at komme paa det farlige Vrag, og efter store Anstrengelser, ansporet af de skibbrudnes Nødraab, kom de ud til Skibet, der nu var brækket midt over, og Søen brød henover det, saa det var umuligt til Tider at se de skibbrudne. En af dem skylledes over Bord, men han opfiskedes i bevidstløs Tilstand af Redningsbaaden, og det lykkedes ogsaa tilsidst ved tilkastede Liner at redde de 3 andre i Redningsbaaden, som derefter gik til Land, der heldigt naaedes Kl. 4½ Morgen, men den ene Mand, der var opfisket i bevidstløs Tilstand, afgik kort efter ved Døden. Det strandede Skib var Dampskibet „Mizpah“ af Liverpool paa Rejse fra Hjemstedet til København m. fl. Steder med Stykgods.



Baadformand N. J. Christensen, der førte Baaden i Stedet for Lars Kruse.

For dette Redningsforetagende modtog baade Mandskabet ved Skagen og Gl. Skagens Pengebelønninger af den danske Regering og af Board of Trade, lige som sidstnævnte foranledigede, at den fungerende Formand for Skagens Redningsbaad, *Niels Jensenius Christensen*, der i Stedet for Lars Kruse førte Baaden, og de tre frivillige, der deltog med samme, nemlig *Niels A. Nielsen* (den senere Opsynsmand), *Christian Hjorth Pedersen* (senere ansat som Baadsmand) og *Henrik Pedersen* fik hver en engelsk Sølvmedaille.

Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin og Skibsbyggeri's Værft paa Refshale Øen har en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Lastskibet „Cypria“, Værftets Byggenummer 585 fundet Sted. Skibet er bygget for Regning A/S Rederiet Odfjell, Bergen.

Over Dammen i Sejljolle.

En Dansk-Amerikaner, Styrmand *Martin Nielsen*, Søn af N. C. Nielsen, Danmarksgade, Hjørring, nu boende i Decatur i Illinois, er i Færd med at realisere en Plan, hvorefter han vil sejle alene over Atlanterhavet i en lille Sejlbaad. Det er hans Mening i Sommerens Løb at tage med en Passagerdamper til Danmark og herfra starte over Atlanterhavet. Efter Ankomsten til Amerika vil han sejle op ad St. Lawrence Floden og gennem de store Søer til Chicago.

Roskilde bliver Søstad igen.

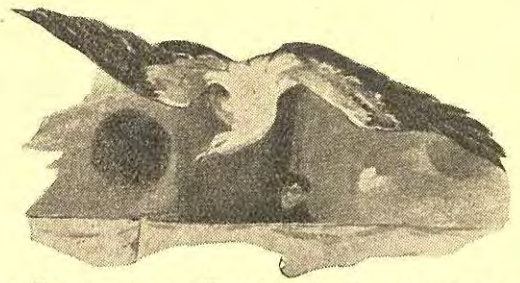
For første Gang i mange Aar har et søgaaende Skib faaet Roskilde som Hjemsted. Det er Motorgaleasen „Berne“ paa 160 Tons d. w. Skibet er forsynet med en 75 HK. „Deutz“

Dieselmotor og es og føres af Kaptajn H. E. Møller, kendt af „Vikingen“s Læsere som 1. Styrmand i S/S „Nordstjernen“. Det er først og fremmes Oliemotorernes Udvikling og Anvendelighed som Hjælpemotor for Sejlskibe, der bevirker, at Muligheden for en direkte Fart paa Roskilde kan staa sig i Konkurrencen fra Frederikssund og Holbæk. „Bente“ er et førsteklases Skib med god Fart og en solid Bygning og vandt ved Ankomsten udelt Beundring.

København-Berlin direkte.

Et dansk-tysk Foretagende har paabegyndt en direkte Ekspedite paa Berlin. Man har startet med et nyt Staal-Motortog paa 200 Tons, og man haaber, ved at kunne tilbyde en langt lavere Fragt end Jernbanerne, at faa Eksporpen af danske Hæveprodukter, som der ligger et godt Marked for i Polen og Holland, forøget. Det er derefter Meningen at indsætte 4 saadanne Skibe med Afsjling to Gange ugentlig i Maanederne Marts—November. Turen tager ca. 60 Timer og gaar op ad Oder-Floden og gennem Hohenzollern-Kanalen til Berlins Østhavn. I Vintertiden er de tyske Kanaler forbeholdt Naturens Isværk.

Da det spøgede ombord paa S/S „Nosilia“



Trediemester ombord paa „Nosilia“ havde til hele Mandskabets Rædsel skudt en Albatros, og det viste sig, at den gammeldags Sømandsovertro var stærkere end alt andet. Der begyndte et sandt Rædselsherredømme ombord paa Skibet.

I 1921 købte den portugisiske Stat nogle engelske Heste, hvilket var til udelst Glæde for Mandskabet ombord paa S/S „Nosilia“. I det sidste Aar var „Nosilia“ stadig sejlet frem og tilbage mellem Antwerpen og New York uden nogen- sinde at komme i Nærheden af England, og der var derfor stor Glæde ombord, da der blev sendt et Telegram, at „Nosilia“ skulde hente Hestene i Hull og bringe dem til Lissabon. England blev dog en stor Skuffelse for dem, det regnede hele Tiden, og Taagen laa tæt og klam, saa da de atter forlod Hull, var Sorgen ikke saa stor, som de havde ventet.

Udover Førstemester og Kaptajnen havde endnu ingen af dem været der, og da det tog lang Tid med at faa Hestene losset ud, var det umuligt for alle Officererne at faa Landlov. Mandskabet fik ikke Lov til at forlade Skibet, det var en urolig Samling, som Kaptajnen ikke var rigtig hyggelig ved at slippe løs.

De fleste af Officererne havde været med i Verdenskrigen, og det var en af deres Hovedforhøjelser at skyde til Maals. Trediemester David Boyd var lidt af en Tusindkunstner med sin store, svære Revolver. Han havde deltaget i hele Krigen, var blevet Kaptajn, og hans største Fejl var, at han havde kastet al Sømandsovertro overbord og i Stedet for var blevet Soldat med Liv og Sjæl.

Da „Nosilia“ atter var ude, og Azorerne endnu kunde skimtes, begyndte han som sædvanlig at tale om sin Revolver. I samme Øjeblik var der en, som pegede op i Luften, hvor en stor Albatros vuggede lige over Hovedet paa dem.

„Nu skal I se!“ raabte Boyd, og uden man kunde holde ham tilbage, havde han hævet Revolveren og skød. Et Par Fjer kom dalende ned, men ellers lod den store Fugl ikke til at være ramt. Boyd var ellers en meget populær og afholdt Mand, men hans Popularitet fik et lille Knæk ved denne Lejlighed. Boyd lod, som om han ikke lagde Mærke til, at der blev set paa ham med misfornøjede Blikke, det var paa Tide, at en saa absurd Overtro afgik ved en stille og rolig Død.

Næste Morgen saa Andenstyreman Jimmy Bolt, at den ellers saa rolige og tørre Stewart var helt som forvandlet, og Boyd spurgte, om der var noget i Vejen.

„Om der er noget i Vejen,“ gentog Stewarten i en krænket Tone. „Der har været nogen og stjaalet den Mad, jeg skulde lave Middag af idag.“

Bolt og Boyd saa paa hinanden. „Det maa have været nogen af Mandskabet.“

„Saa maa de have haft Nøglerne, for der er ikke pillet ved Laasen. Kom, saa kan De selv se.“

De gik sammen med den



Inden man kunde holde ham tilbage, skød Boyd paa Albatrossen.



ophidsede lille Stewart, der smækkede Døren op paa vid Gab. „Se,“ sagde han. „Der er ikke saa meget som et Mærke af en snavset Finger.“

Hvem det nu havde været, der havde været paa Skib, saa havde de været meget forsigtige, men midt paa det ene Bord laa der tomme Æggeskaller og sønderrevne Salathoveder i en lille pæn Bunke.

„Der er Spøgelser ombord paa Skibet,“ sagde Stewarten. „Det har endnu aldrig bragt Lykke at skyde paa en Albatros.“

Boyd saa paa den lille Mand, saa brast han i en uimodstaaelig Latter.

„Det er ellers et Spøgelse med en voldsom Appetit,“ raabte han. „Jeg har aldrig i mit Liv hørt noget lignende.“

„Ja, De kan let le, Mr. Boyd,“ sagde Stewarten værdigt, „men De er endnu en ung Mand og har ikke oplevet saa mange sælsomme Ting som jeg. Lad os tales ved, naar De har sejlet ligesaa længe som jeg.“

Det varede ikke mange Timer, før alle ombord kendte Stewartens Mening, og det blev ikke bedre, da der næste Morgen blev gjort en ny Opdagelse. Gardinet inde i Andenmesters Kahyt var forsvundet, det blev straks meddelt Kaptajnen, og da denne syntes, at Spøgen nu var gaaet vidt nok, udmaalede han for Mandskabet et livligt Billede af, hvad der vilde ske, naar den spøgefulde Synder blev opdaget.

De stod lidt og mumlede sammen, og man kunde se paa deres Ansigter, at de var endnu mere optaget af det end Officererne. Kaptajnen saa, at en af dem skubbede sin Kammerat i Siden med Albuen, og spurgte: „Naa — Henderson — hvad har De saa at sige?“

„Ingenting,“ svarede Manden faaret og saa ned.

De andre hviskede noget til ham, og han tog endelig Mod til sig og sagde mut: „Jeg hørte noget skrigende idag — det lød, som om det var en Albatros.“

„Det er jo ikke umuligt, at det var en Albatros,“ sagde Kaptajnen roligt, „men hvad skulde den egentlig have at gøre med, at der bliver stjaalet ombord?“

„Jo — ja, jeg mener Trediemester —“ han stammede forvirret rundt i det, og hans Kammerat, der var bedre skaaret for Tungebaandet, raabte i en opmuntrende Tone: „Tal nu ordentligt, Henderson!“

„Ja, Trediemester skød paa en Albatros,“ fik Henderson endelig frem, „og vi mener —“

„Tak, det er godt,“ afbrød Kaptajnen, og saa fortsatte han i en skarp Tone: „Lad mig ikke en eneste Gang til høre et Ord om dette overtroiske Nonsens. Hvis Tyverierne ikke holder op nu fra idag, vil hele Mandskabet blive holdt tilbage ombord, naar vi kommer til New York, til Politiet har været her.“

Boyd lo aabenlyst af det hele, men de andre fik alligevel en underlig Følelse, det var heller ikke behageligt, hvis der

var en Tyv ombord. — Kaptajnen lod Mandskabets Lukaf undersøge, men der blev ikke fundet Spor. — Den tredje Nat skete der igen noget. Boyd havde Vagt, og ved Ettiden hørte han der Matros, der havde Vagt oppe paa Dækket sige, at han lige havde set en haaret Haand.

„Hvad?“ raabte Boyd, og saa fik han hele Historien, Willson havde staaet med Haanden paa Rælingen, da pludselig en behaaret Haand rørte ved hans. Natten var kulsort, og inden Willson kunde røre sig, var Haanden forsvundet, men han havde ikke hørt en Lyd. Næste Morgen beklagede Stewarter sig over, at der igen var forsvundet en hel Del Daase-mad. Hele Skibet blev undersøgt, der blev ikke fundet noget

som helst, og Stemningen begynte at blive trykket, og stakels Boyd kom til at bøde for sin Raskhed, de havde alle sammen mere eller mindre et Horn i Siden paa ham. Men da det ikke kunde blive ved med at gaa videre paa denne Maade, blev det bestemt, at der i Stedet for en paa Vagt skulde være to, og deraf skulde den ene uafbrudt patruljere rundt og se, om han kunde opdage noget. En af Kulleperne fortalte hviskende til Boyd, at han havde hørt en Lyd som en klynkende Baby. Boyd hjalp ham med at undersøge hver en Krog, men de fandt naturligvis ikke noget, og Boyd mumlede arrigt noget om op-hidset Fantasi.

Da Boyd blev afløst, gik han straks paa Hovedet til Køjs og faldt snart i Søvn. Han vidste ikke, hvorlænge han havde sovet, men han vaagnede pludselig ved, at han var badet i Sved, og med et uhyggeligt Gys mærkede han, at der laa noget paa hans Tæppe.

Han strakte Haanden ud og rørte ved noget varmt og haaret. Inden han fik Lyset tændt, var det forsvundet, og hans nysgjertige Undersøgelse bragte ikke noget, som kunde opklare, hvad det var. Han aabnede Døren og saa Kaptajnen komme i fuld Fart, bløddrød i Hovedet af Raseri.

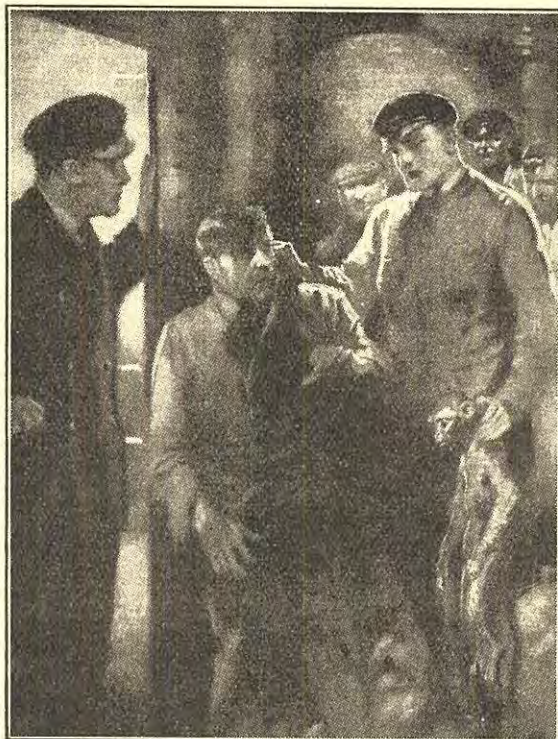
„Saa De det?“ spurgte han.

„Nej,“ svarede Boyd, „jeg saa ingenting, men der laa noget i min Køje, da jeg vaagnede.“

I det samme kom Andenmester jagende forpustet og skældte Boyd Pelser fuld, fordi han ikke havde været hurtigere i Vendingen. Han havde ogsaa selv set et Glimt, men havde ikke faaet fat i Spøgelset.

Kaptajnen var ogsaa vaagnet ved, at der laa noget paa hans Tæppe. Forsigtig rakte han Armen ud efter Lyset, men han mærkede bløt, at det, der laa der, forsvandt lydløst. Han forbød os at nævne noget om det til Mandskabet, han vilde ikke have mere Ophidselse. Mandskabet vidste det dog allerede, og de svor alle som en, at de ikke vilde blive en Time længere ombord end strengt nødvendigt.

Næste Nat blev Vagterne igen inddelt som før, og Andenmester skulde lige til bandende over den spildte Søvn at krybe i Køjen, da der blev hamret paa hans Dør.



Boyd stod med den døde Abe i den ene Haand, og i den anden holdt han en ynkkelig lille Fyr.



„Skynd Dem,“ var der nogen, som raabte. „Boyd har faaet fat i det.“

Han spurgte ikke, hvad „det“ betød, og styrtede i Pyjamas og med bare Fødder ned i Maskinen, hvor Boyd stod og grinede over hele Ansigtet.

„Gaa bare ned og sov igen,“ sagde han fornøjet, „nu har min Revolver og jeg g.ort Ende paa Spøgeriet. Det var blot en lille, sølle Abe.“

Boyd gav nøjagtige Detaljer af sit Skud, men nu da det jo var opklaret, krævede Andenmester til Køjs med den behagelige Følelse, at han nu kunde sove roligt uden at blive forstyrret af Spøgeri. Han var dog knapt kommet til at ligge ned, da der igen blev dunket paa Døren. Bandende og rasende fo'r han op, smækkede Døren op og saa harrædirrende paa Manden, der havde vowed at forstyrre ham.

„Kom og se,“ sagde denne aandeløst, „nu har vi først rigtig fat i det — der er mere endnu.“

Hans Nysgerrighed var større end hans Søvnhed, og efter at have faaet et Par Skø paa Fødderne krævede han atter ned

i Maskinen, hvor Boyd stod med den døde Abe i den ene Haand, og i den anden holdt han en ynkelig lille Fyr, der straks blev overgivet til Kaptajnen. Det var en lille sortsmulset, forskræmt Portugiser, og da han blev spurgt ud om, hvor han havde opholdt sig viste han nede i Lasten en hyggelig lille Krog, hvor mange af de Ting, der savnedes, blev fundet. En af hans Venner, der var Kullempers ombord, havde indrettet det til ham, da han sneg sig ombord i Lissabon. Det var hans Mening, at han vilde til New York, hvor han havde Slægtninge. Aben var dresseret til at hente Mad til ham, og hvis den ikke et Par Gange havde ladet Naturen gaa over Optugtelsen, var „Spøgeriet“ ombord paa „Nosilia“ sikkert aldrig blevet opklaret.

Han fik naturligvis ikke Lov til at gaa i Land i New York og maatte igen tage tilbage. Han arbejdede ombord som Kullempers og viste sig at være en lille flink Fyr. Abens Død sørgede han meget over.

Siden den Tid blev der ombord paa „Nosilia“ aldrig talt om, at en Albatros spøger.

Fiskeri og Lystbaadehavn ved Helsingør.

Helsingør Byraad har vedtaget et Projekt til Anlæg af en Fiskeri- og Lystbaadehavn samt Kystsikring udfør Grønnehave til et Beløb af ca. 1 Mill. Kr.

Tankmotorskibet „Henrik Ameln“ paa Prøvetur.

Nakskov Skibsværft har afholdt Prøvetur i Langelandsbæltet med Tankmotorskibet „Henrik Ameln“ til Aktieselskabet „Fruktfart“, Oslo, korrresponderende Reder, L. Harboe Jensen & Co., Oslo. Der opnaaedes en Fart af 12,5 Knob, et særlig fint Resultat, da man kun garanterede for de 11.

I Prøveturen deltog: Fra Rederiet: Skibsreder Harboe Jensen, Direktør Dreyer samt Inspektør Arnesen, Oslo, endvidere Stortingsmand Henrik Ameln, Bergen. Fra Lloyds Register of Shipping: Inspektør Ørbech og Inspektør Kruhøffer. Fra Burmeister & Wain: Underdirektør Poul Hansen. Fra Værftet: Direktør Berg m. fl.

7500 Mand i Arbejde hos B. & W.

Burmeister & Wain kan regne med ret god Beskæftigelse Aaret ud. Der er i den sidste Tid indgaaet en Del Ordre, og man har i Øjeblikket ca. 7500 Mand i Arbejde. Det er et Tal, der ligger noget højere end Tallet paa Arbejdsstyrken for tre Maaneder siden.

I den allernærmeste Tid vil der paa Værftet finde en Række Stabelafløbninger eller Prøvefarter Sted. Den 16. Juni løber saaledes et Motorskib for norsk Regning af Stabelen. 18. Juni er der Prøvetur med et Motorskib, der er bygget for norsk Regning, og den 25. Juni løber et Motorskib, bygget for australsk Regning af Stabelen.

Paa Langtur Jorden rundt.

En ung Student William A. Robinson, fra New York, har fulgt den kendte franske singlehand Sejler Allain Gerbault's Eksempel og befinder sig nu paa en Jordomsejling i en Sejlyacht, der er 9½ m lang og 2 m bred. Han forlod New York med sit Fartøj allerede i 1928 uden nogen Reklame og er nu efter mangfoldige Krogveje naaet til Singapore. Efter at have passeret Panamakanalen besøgte han Perleøerne og Galapagosøerne, satte siden Kursen paa Tahiti, gjorde derefter Strandhugst paa flere andre Øgrupper i Sydhavet og en Afstikker til det indre af Ny Guinea og kiggede derefter lidt

nærmere paa hollandsk Ostindien, inden han forstøjede i Singapore. Hjemreisen tænkes foretaget gennem Suezkanalen, og efter en Afstikker til England er det Mening at sejle over Atlanten til New York.

I Modsætning til Allain Gerbault er denne nye Robinson blevet ked af at være alene ombord og har skaffet sig en Fredag. Fra Tahiti har han nemlig taget en ung Polyneser ombord hos sig. Fredag laver Maden og kan ogsaa tage en Rørtørn, naar det kræves.

Gammel Medaille.

Efter Slaget paa Reden den 2. April 1801 uddeltes der til Deltagerne en stor Medalje med Indskriften „Kongen hædrer, Fædrelandet skønner“. De højeste Officerer fik Medaljen i Guld, de Menige i Sølv. I Møntsamlingen opbevares den Øverstbefalende, Olfert Fischers, Eksemplar i Guld besat med Brillanter.

Medaljen kommer yderst sjælden frem, skønt der dog maa eksistere adskillige Eksemplarer i Sølv. Et saadant kom frem fornylig paa Lensbaron F. M. Rosenørn-Lehns Auktion hos Winkel & Magnussen, hvor det opnaaede den ualmindelig høje Pris 160 Kr.

Det har jeg oplevet.

I 1886 var jeg udkommanderet med Fregatten „Jylland“ paa Vintertogt til Vestindien. Jeg var Styrmand om Bórd. Paa Rejsen hjem havde jeg en Nat Hundevagt. Fregatten havde Skruen hejst og laa altsaa for Sejl for en halv Vind.

Pludselig blæste det op og saa hurtigt, at vi ikke fik mindsket Sejl hurtigt nok. Jeg stod ved Rattet, hvor jeg havde to Rorgængere. Pludselig bragede det i Berginerraaen over vore Hoveder, den knækkede lige paa Midten, og begge Rorgængerne slap Rattet og stak forefter.

Et spændende Øjeblik for mig, thi Rattet begyndte at køre rundt, og Raaen over Hovedet paa mig truede med at styrte ned. Det gjaldt for mig at faa standset Rattet, thi hvad kunde ikke være sket, om Fregatten var løbet i Vinden, baade for Skibet og Mandskabet, som var til Vejrs ved Bjergningen af Sejlene. Jeg var dog saa heldig at faa stoppet Rattet og fik saaledes Styr paa Skibet. Berginerraaen faldt ikke ned, men blev hængende i Rakken.

Det var et meget spændende Øjeblik.

V. O.

JERRY og Colin sad i den franske Dampers Salon. Oerfor dem med et Glas Champagne foran sig og straaende af Tilfredshed sad Kaptajnen, en stor, kraftig Basker. En Del af Korrespondancen laa paa Bordet samt det halve Blad af „Le Rire“, som nu havde fundet sin anden Halvdel og igen var en hel Side. Oppe fra Dækket hørtes Skridt og Stemmer, der blev arbejdet for fuld Kraft for at skaffe Provianten fra den lille Baad omboord.

„Jeg har endnu ikke takket Dem, Mr. O'Day,“ sagde Kaptajnen. „Jeg er Dem meget taknemlig for Provianten. — Jeg havde forresten ikke tænkt, at De var saa ung endnu.“

„Det næste, vi nu har at gøre, er at slippe bort,“ sagde Jerry. „Jeg har en Lods med mig — Taagen begynder at komme.“

„Ja, ja, Taagen. Vi har nu ligget her i tre Uger.“

Lodsen kom ombord, og efter ham kom der den ene Mand efter den anden, de gjorde sig bekendt med Damprens Mandskab og inviterede paa et Glas Whisky. Natten blev fugtig, og Taagen udvaskede alle Konturer. Jerry, den franske Kaptajn og Lodsen — Bevan — stod oppe paa Kommandobroen.

„Det er en glimrende Chance for os, i det Vejr burde vi uden Vanskelighed komme bort, ikke sandt?“

Bevan overtog Kommandoen, og Dampren begyndte langsomt at glide dennem Taagen. Kaptajnen studsede lidt over Kursen, og da i det samme en af Jerrys Folk kom hen og hviskede noget til Bevan, skød en svag Mistanke op i ham.

„Deres Baad er borte,“ sagde han skarpt til Jerry, „men alle Deres Mænd er blevet her. Jeg forlanger en Forklaring.“

Jerry gik to Skridt baglænds og hævdede saa sin Haand, som han holdt en svær Revolver i.

„Det er Forklaringen, Kaptajn,“ sagde han stiltødig. „Fra nu af overtager jeg Kommandoen, jeg har 14 Mand her ombord, der alle er bevæbnede, og desuden har jeg en Kasse med Rifler og Ammunition.“

I det samme hørtes Støj nede fra Dækket, Lyden af Træ, der splintredes, og en Mand kom smilende op ad Trappen med et Gevær i Haanden. Kaptajnen trak paa Skuldrene og smilte frekommende.

„Det er ikke min Last,“ sagde han.

Jerry smilede, stak Revolveren til sig og nikkede til Franskmanden.

„Fuld Fart, Bevan,“ befalede han, „Colin, bring det her Telegram ned til Telegrafisten.“

Telegrammet indeholdt kun to Ord: „TOLV LØRDAG.“

„Hvis De har Tid, Kaptajn, vilde jeg gerne drikke et Glas Vin med Dem nede i Kahytten,“ sagde Jerry høflig, og med ikke mindre Høflighed tog Kaptajnen imod Indbydelsen. —

Næste Dag var der et lystigt Selskab ombord paa Yachten „Gaviota“. Ca. 30 Miles ude fra Kysten mødtes den elegante hvide Yacht og den store, tunge Dampere, de laa en 50 Meter fra hinanden, og en hel Flotille af Baade sejlede frem og tilbage mellem dem. Der var endnu ingen, som havde oplevet en saa hurtig Omlastning, men der arbejdede ogsaa tre Mandskaber med. De franske Matroser havde Lommerne fulde af amerikanske Banknoter, og Kaptajnen gemte 4 Tusinddollarsedler i sin Inderlomme.

Agerdækket paa „Gaviota“ gjorde ikke Indtryk af, at man var ude paa Smuglerfærd. En Skare Herrer var forsamlet, man saa overalt hvide Flonelsbenklæder, engelske Huer og blaa Jakker, og til Jerrys Ærgrelse var der ogsaa flere Damer, deriblandt Gloria. Miles var der ogsaa — skønt Jerry tog sig ikke meget af dem. Benham var en dygtig Mand. Men Jerry ønskede ikke at ofre ham eller den kolde, smukke Arving og den 2. August en Tanke. Han dampede paa sin Pibe og tvang sine Tanker til at tænke paa nøgterne Forretningssager. Han stod alene ved Rælingen, og Manners

kom lidt efter hen til ham. — „Varer det mon længe endnu?“ spurgte han. „Vi har et godt Stykke tilbage.“

„Kur et Par Minutter endnu,“ svarede Jerry fraværende. „Hallo, Colin!“ kaldte han. „Er det Resten nu?“

„Ja, ja,“ raabte Colin, der svædende arbejdede med Mandskabet, tilbage. „Om fem Minutter er vi færdige.“

„Det er godt,“ gryntede Manners. „De har vel alle Mændene ombord?“

„Det haaber jeg, jeg bryder mig ikke om at efterlade dem paa Dampren.“



RNE PIRAT

Af TROLLI JØRN
En Roman om Spritsmugler-
Kampene i Atlanterhavet.

Manners lo. „Der er to Ting, jeg ikke forstaar, hvorfor begyndte De paa den Smuglerhistorie, og hvorfor holder De nu op?“

„Det er en lang Historie,“ svarede Jerry, „men jeg tror, at den stammer fra noget, De engang sagde mig, da jeg endnu var paa Deres Kontor: At man skal holde op, mens Legen er god, og lade de andre om Resten, naar man har sit paa det tørre. Kan De huske det?“

„Jeg kan udmærket godt huske det, og jo mere jeg ser til Dem, jo mere overbevist er jeg om, at min Direktør den Gang gjorde en stor Fejl. Men maaske — —“



t er Forklaringen, Kaptajn,“ sagde
erry med Revolveren i Haanden.



Jerry afbrød ham ved at læne sig over Rælingen. Colin raabte op, at de var færdige, og Manners og Jerry gik ned i Kabytten for at faa ordnet nogle Papire. Det var næsten to Aar siden, at Jerry første Gang var nede i det smukke Rum med de høje, mørke Paneler. Den kraftige Dieselmotor fik Skibet til at dirre, mens det skummede frem gennem Havet. Jerry var træt og nød Roen. Manners skubbede Tobaksdaasen over til ham, og han stoppede sin Pipe. Jerry kastede et fraværende Blik ud gennem den åbne Dør, en af hans betroede Mænd, Peters, stod der, da han saa gennem den anden Dør, saa han en anden af sine Mænd, Flynn, staa med Ryggen mod Rælingen. Ingen af dem havde Ret til at opholde sig her.

„Vil De være saa venlig at skrive en Check paa 8 Hundrede og 60 Tusind Dollars ud,“ sagde Jerry venligt.

„Hvad behager?“ Manners saa op og mødte den unge Mands Staaløjne. „Hvad er det — De Slyn ...“ Han fo'r op af Stolen, der stod en bevæbnet Mand i hver Dør, og hans Pande blev blodrød af Raseri. Et Øjeblik var det lige ved at tage Magten fra ham, saa lykkedes det ham at beherske sig overfladisk, og med en iskold Stemme sagde han:

„Send dem bort.“

Jerry nikkede smilende, og de to Mænd trak sig tilbage. Et Øjeblik saa han og Manners paa hinanden.

„Er det Deres Mening at ville plyndre mig?“ spurgte Manners endelig.

„Det gør mig ondt,“ svarede Jerry høfligt, „men Prisen er steget 100 pCt.“

„Men hvis jeg nu nægter at underskrive nogen Check?“

Jerry rejste sig op, al hans paatagne blide Venlighed var strøget af ham. Endelig var han naaet til det Øjeblik, han i saa lang Tid havde arbejdet for og planlagt i alle Detaljer.

„Nu skal jeg sige Dem noget, Manners,“ sagde han haardt, „De kan ikke nægte at gøre, hvad jeg forlanger, for en Gangs Skyld skal De faa Lov til at lystre. Det er ikke min Mening at skyde Dem, de to Mænd var kun en Demonstration for at vise Dem, hvorledes Situationen her ombord er i Øjeblikket. Hele Deres Mandskab er indespærret, og min Kaptajn har overtaget Kommandoen, og han har 14 Mand under sig, der ikke vil tøve med at udføre hans Befalinger. Lige siden den Dag — De — De — smed mig ud, har jeg drømt om denne Dag, lige siden den Dag, jeg blev fyret, fordi jeg ikke var haardhjertet nok til at hale de sidste Dollars ud af en fattig Kvinde for at putte dem i Deres Lomme — —“

„Hvad vil De stille op med Varerne, hvis jeg nægter at tage dem. De indrømmer selv, at De ikke vil dræbe mig — —“

„Jeg har ikke sagt, at jeg ikke har Lyst til det,“ bed Jerry ham af. „Nu har De Valget, hvis De siger nej, sejler vi lige ind i Havnen og overgiver Dem til Myndighederne, Dem og „Gaviota“ og Smuglergodset og alle de fine Herrer og Damer.“

Manners havde rejst sig op og stod og saa ud af det ene Køje. Jerry hørte ham fløjte ganske sagte, og hans Raseri begyndte at lægge sig. Saa saa han de store Skuldre ryste

og rørte en sagte Latter. „Jerry,“ sagde han, „sig mig, er De fuldstændig samvittighedsløs?“

„Ja,“ svarede Jerry koldt.

„Det er godt!“ Manners tog sin Fyldepen. „De har vundet. Men hvis De et eneste Sekund havde tabt Beherskelsen over Deres Nerver, havde der ingen Pardon været at faa. Her er Checken.“ Han skød den over til ham, tøvede og tilføjede: „De kan forresten se ind til mig paa Mandag, jeg er ved at grunde et Oliekonsortium i Venezuela, og der bliver sikkert noget for Dem at gøre.“

„Tak,“ sagde Jerry, „jeg skal nok huske det.“ Han foldede Checken sammen og puttede den i Lommen uden at se paa den. Manners saa nysgerrigt paa ham.

„Er De helt sikker paa, at jeg ikke vil stoppe den?“

„Jeg kender Dem,“ nikkede Jerry blot.

Et Par Timer efter var „Gaviota“ kommet hjem, og Gæsterne var ved at gaa i Land. Gloria stod ved Landgangen og tog Afsked med dem, men da Jerry kom, lagde hun sin Haand paa hans Arm.

„Vent et Øjeblik, Jerry,“ bad hun med sin smukke, bløde, klare Stemme. „Jeg vil spise Frokost her ombord, og jeg vil gerne tale lidt med Dem.“

Jerry nølede lidt, men Gloria blev roligt staaende ved Siden af ham uden at skjule, at de isolerede sig fra det øvrige Selskab. Benham, der var halvvejs nede, vendte sig om:

„Alle i Land, der skal i Land!“ raabte han.

Gloria rystede med et lille Smil paa Hovedet, Benham saa nervøs ud og skyndte sig ned. Manners lo drillende,

men han sagde intet. — Da den sidste var gaaet, gav Gloria Ordre til, at Frokosten skulde serveres, saa gik hun og Jerry hen til Bordet under Solsejlet, tog Plads i de dybe, mæglige Stole, og da Frokosten stod paa Bordet, sagde Gloria i en nøgtern Tone:

„Fortæl mig nu det hele, Jerry. Far siger, at De har snydt ham, saa Vendet drev ham ud af Øjnene.“

„Hvorfor vilde De have, jeg skulde blive her?“ spurgte Jerry barsk. „Vil De igen prøve paa at gøre Nar af mig?“

„Det kan vi altid senere tale om, Jerry, hvor meget er De værd nu?“

„Hvad Fanden angaar det Dem? — Jeg har forresten henvend en 2 Millioner!“

„Det er nok til en Begyndelse,“ sagde hun lidenskabsløst. Jerry kunde ikke se det mærkelige Lys i hendes Øjne. „Det er nok til en Begyndelse, til De har hugget al Forretningen fra Far.“

„Han har bedt mig om at komme ind til ham paa Mandag,“ sagde Jerry stift.

„Jeg ved det, og jeg vidste ogsaa, da vi gik ombord her, hvad De havde i Sinde.“

„Hvorfor advarede De ham saa ikke?“ udbrød Jerry overrasket.

„Fordi jeg ikke brød mig om det, jeg undte ham at faa sig en ordentlig Dukkert, det er sundt for ham. Og De har



„Jeg er selv temmelig vildt forelsket i Dig,“ sagde hun blidt.

„Jeg tror nok, at vi vil blive vidunderlig ulykkelige med hinanden.“



planlagt det i disse to Aar, ikke sandt — Jerry — kæreste Jerry?”

„Jo-o, det har jeg,“ tilstod Jerry lidt kejtet. „Og saa — maa jeg saa be' mig fritaget for at blive kaldt kæreste Jerry. Jeg — —“

„Fra nu af vil jeg kalde Dem kæreste Jerry, lige saa meget jeg har Lyst til.“ Hun tav en lille Tid og spiste en Sandwich, saa lagde hun den fra sig og sagde en Kende mindre hovmodigt og køldt end ellers: „Jeg har allerede fortalt Far det, da vi tog ud — og Miles ogsaa!“

„Førtalt dem hvad?“ spurgte han, skønt han vidste, hvad det var.

„Far sagde, at vi gerne maa faa „Gaviota“ til vor Bryllupsrejse, og Miles var virkelig forfærdelig sød og forsaende.“

Jerry blev snehvid i Ansigtet. „Jeg kan ikke,“ sagde han, „jeg kan ikke. Han har reddet mit Liv, og jeg er ikke en fuldständig Slyngel. Gloria — jeg elsker dig, jeg elsker dig. Lige siden jeg saa dig første Gang, har jeg elsket dig. du lille modbydelige, dejlige Djævlunge — jeg kunde dræbe dig — knuse dig!“

„Jerry, min egen Jerry, jeg ved det altsammen, ti stille, du maa ikke blive teatralsk.“ Et selvvironiserende Smil gled over hendes Læber: „Jeg er selv temmelig vildt forelsket i dig,“ sagde hun blidt. „Jeg tror nok, at vi vil blive vidunderlig ulykkelige med hinanden.“

„Ja,“ svarede Jerry. Han havde igen Magt over sig selv, og da han spurgte, hvad Miles Benham havde sagt, hyklede hans Stemme Ligeegyldighed.

„Han sagde, at han havde reddet dit Liv, nu reddede du til Gengæld hans.“ Hun lo tuset og tilføjede tankefuldt: „Han er vist bange for mig.“

„Det er jeg ogsaa,“ sagde Jerry, men Gloria rejste sig smilende op og hviskede til ham: „Kom, lad os gaa i Land.“

Kan du huske den første Aften, du saa mig, da gik vi ogsaa i Land sammen, og du vilde gerne kysse mig, men vovede det ikke. Og kan du huske, da jeg kyssede dig?”

„Ja,“ svarede Jerry, „jeg kan huske det.“

„Aah nej — ikke nu — vent til vi er længere borte. Saa kan du kysse mig — Jerry — lige saa meget du vil — Du maa gerne knuse mig helt ihjel!“

— — —

Tre Aar senere. Præsidenten for Ventura Olie Syndikat sidder i sit Privatkontor. Det er en af de mest kendte og mest respekterede Mænd indenfor den Branche, og han er endnu kun en ung Mand med et skarpt, magert Ansigt og graa Øjne, haarde som Staal.

En Sekretær træder lydløst ind og venter, indtil Præsidenten ser op. Der er haarde Linjer om den unge Mund.

„Ja?“ spurgte han med en Undertone af Træthed.

„Mrs. Wilson er udenfor, hun spørger, om De kan køre hjem sammen med hende?“

Præsidenten rynkede Panden.

„Hun er kommet alene — i Hispanoen, Børnene er hjemme, Sir.“

Præsidenten rynkede igen Panden. „Hvad har jeg for i Eftermiddag?“

„Konference med Manners & Co. halv tre, Konference et Kvarter over 3, Tale i Radioen halv fem, det er alt idag.“

„Hvor er Mr. Benham?“

„Han har lige lagt sidste Haand paa Radiotalen.“

„Im. Sig til Mrs. Wilson, at det vil vare mindst en tre Timer.“

Sekretæren forsvandt stille og vendte lige saa stille tilbage:

„Mrs. Wilson vil vente saa længe.“

SLUT.

Grønlandshuset i Paris.

Det danske Grønlands-Hus paa Koloni-Udstillingen i Paris er set udefra nærmest rædselsfuldt, og der er ogsaa en Del af det indvendige, man nok kunde have ønsket anderledes, men først og fremmest er det galt, at der ikke findes et eneste levende Væsen fra Grønland. Hvorfor sender man dog ikke et Par unge Grønlanderinder derned i Grønlandshuset. Hele Paris vilde valfarte for at se et kvindeligt Væsen i lange Skindbukser og Grønlandsudstillingen vilde faa den Succes, der ellers synes at være noget tvivlsom.

D. F. D. S. rykker ind paa Hovedbanegaarden.

Som et Udslag af det stadig bedre Samarbejde mellem D. S. B. og D. F. D. S. har Statsbanerne nu stillet en af Kioskerne i Hovedbanegaardens Ankomsthale til Raadighed for Dampskibsselskabet som Billetsalgssted og Oplysningskontor.

Det Forenedes Propaganda er i øvrigt blevet sat i vældigt Trit i den sidste Tid under Ledelse af Kontorchef Weltner. Der er saaledes aabnet Rejsebureauer for Selskabet baade paa Amagerstov og i Axelborg.

Kapsejladsen fra Australien.

Det blev den firemastede finske Bark „Herzogin Cecilie“, der ogsaa i Aar kom først til England, den brugte 92 Dage imod 88 Dage i Aaret 1927. Der meddeles, at der en Tid paa Rejsen blev logget 17½ Mil!

I Aarets Sejladse deltager et Dusin finske Sejlskibe.


„Herzogin Cecilie“s Rejse fra Australien til Falmouth eller Queenstown, tog i 1927 som nævnt 88 Dage, i 1928 tog Rejsen 96 Dage, i 1929 tog Rejsen 104 Dage, og i Fjor 110 Dage. I 1929 blev den slaaet af „Archibald Russel“ og i Fjor af „Fommern“.

Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen er søsat et Dieselmotor-Tankskib, Værftets Byggenummer 586, bygget for Regning D/S A/S „Corona“, Haugesund, Norge.

Afløbningen, som overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der blev døbt af Fru Kaptajn Astrid Jansen, fik Navnet „Noreg“.

VIKINGEN UDKOMMER DEN 1. I HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT



Taagestemning i Nyhavn

Af Kaptajn C. L.

PEDERSEN! To Sjusser! ... Det var Taage, du gryntede om, ja, du kan bande paa, vi ha'de et Job med at finde Lappegrundens Fyrskib sidste Nat. Ih, den Gamle var helt fra'en, pludselig hører vi dets Vræl om Bagbord, og du forstaar, han troede, vi skulde faa det om Styrbord, saa du kan bande paa, han fik travlt. „Styrbord!“ raabte han, altsaa efter den gamle Rorkommando, han blev bange for Lappegrundene, dem, som I ligger og suger op med jeres Sandpumpere. Der maa jo snart ikke være mere tilbage af dem, I maa jo snart ha' landet det hele her i Staden. Bare din Reder vilde sætte mere speed paa, saa det Fyrskib kunde fjernes. Ja, du kan bande paa, at det var et „close shave“, jeg troede sgu ikke, at de havde set Dagslys mere, ja, jeg mener Fyrskibet og dets „crew“, for vi klarede det kun paa et Haars Bredde, ka' jeg godt sige uden at lyve. Jeg er ikke Kujon, men gi' mig et Fyrtaarn, naar man endelig vil være Fyrmand. Der behøver man da ikke ligge og lure sig den sikre Død til. Naa, Skaal! Som jeg sa', saa var det et „close shave“, og nu, da vi er kommet i Taagestemning, saa ka' jeg fortælle dig, at jeg har været med til et, som var endnu „closere“. Ja, det ligger nu en Del Aar tilbage, jeg tror ikke, du havde spyttet i salt Vand endnu. Det var i 99 og før at være mere nøjagtig, saa tror jeg, det var i September. Vi var paa Vej til Kina med gamle „Cathay“ ... Ja, „Cathay“ sa' jeg, det Navn lyder maaske lidt fremmed for dig, men som sagt, saa har vi engang her i Landet ejet et Skib af det Navn. Saavidt jeg husker, blev den torpederet af Tyskerne og hviler et eller andet Sted i Kanalen, naa, det rager ikke det, jeg vil fortælle. Vi var altsaa paa Vej til Kina, forstaar du, haardt lastet med Stykgods; du husker maaske, at Russerne bombarderede Japanuterne fra Port Arthur i 1905. De Kanoner, som blev brugt der, laa i vor Bund, og af andre Rariteter havde vi tolv Lokomotiver til den dengang nyanlagte Sibiriebane. Tungt Stof, forstaar du.

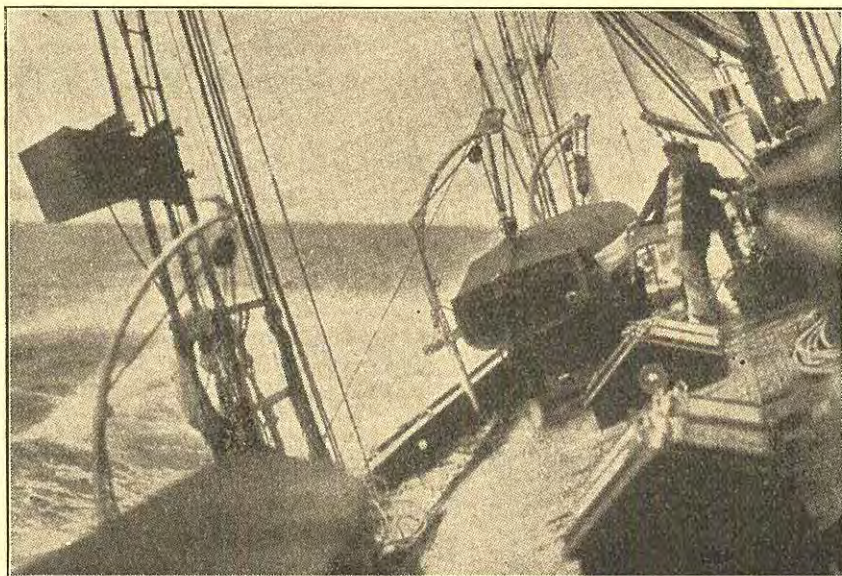
Pedersen! lad os have another „Black & White“. Skaal! Ja, hvor langt var vi kommet, jo, vi ha'de naaet Sydvestspidsen af Portugal og gik langsomt — paa Grund af Taage ... ja, langsomt sa' jeg, du maa huske, vi var paa en af Søens Kongeveje, ganske vist var der ingen Fare for at møde en af jeres Sand-sugere, men du kan bande paa, at den var tyk, saa man ligefrem kunde skære i den. Pludselig hører vi en Damper vræle om Bagbord, og da vi ha'de Forkørselsret, som de kal-

der det her paa Landjorden, holdt den „Gamle“ den støt paa Kursen.

Tuderiet kommer os stadig nærmere, den „Gamle“ slaar „Stop“, og pludselig ser vi gennem den tykke Taage en Damper krydse vor Bø, altsaa fra Bagbord, er du med? Og i det korte Øjeblik, vi ha'de den for Boven, opnaaede vi dog at læse dens Navn paa Boven, det var „Clan Magregor“, og vi saa ogsaa, at den ha'de to røde Bælter om sin sorte Skorsten, og at Mutter var med og stod paa Broen. Ork du, naar man er ung, saa har man jo Gluggerne aabne; ha'de den „Gamle“ ikke slaaet „Fuld Kraft bak“, ha'de den maaske havnet i Maskinrummet eller maaske i Forlasten, eller maaske ha'de den klæret os, hvad den altsaa ikke gjorde, men bagefter er vi nu alle kloge. Jeg maa sige om den „Gamle“, ham havde vi Respekt for. Der var ikke det Jageri, som du jo nok kender. Næh, han var Koldblodigheden selv, han vidste, hvad han gjorde, altsaa en første Klasses Sømand ... nej du, hvad han hed, det har jeg glemt, kun husker jeg, at han var en flot ung Mand med rigtigt Skipperskæg. Naa, Skaal ... Næh, jeg er ikke færdig med min Historie, nu kommer Spændingen, du troede vel, at vi ha'de klæret hinanden, ja, du, det samme gjorde vi, for vi mærkede ikke engang — — — ja, lad os sige saa meget som et Skib, der løber ind i Sargassotangen, ja, maaske ikke engang saa meget ... Naa, det er sandt, du har jo aldrig været Vesten for Skagen, saa er det ikke saa godt for dig at vide, hvor den ligger og driver. Jo, ser du, det er nogle store Tangmasser, som ligger og flyder et eller andet Sted et godt Stykke Vesten for Nyhavn. Næh, du, vi traf ham lige ud for Forlugen, eller maaske var det en anden Luge, jeg husker ikke saa sikkert, men da vi kikkede over Boven, ja, du, saa saa vi, at Bagbords Amningsmærker ha'de holdt Flyttedag og kunde læses fra Styrbord, det vil altsaa sige, at Stævnen var bøjet, ligesom dine Fingre, som du nu sidder og holder om din Snadde med venstre Haand, er du med? Ja, du, et Syn, som sandsynligvis vilde glæde en arbejdsløs Skibsbygger i disse elendige Tider, men en gudfrygtig Sø-

mands Hjerne kunde da i det Øjeblik kun rumme een Tanke, nemlig, hvorledes saa vor Bane-mand ud. Naa, vi hørte ham stadig vræle, om det var efter Hjælp eller for klar Bane, blev vi snart klar over, for pludselig brød Solen igennem.

Pedersen! To Sjusser! Jeg maa have lidt mere Styrke, førend jeg sejler videre. Det begyndte altsaa at klarne, som Nordmændene si-

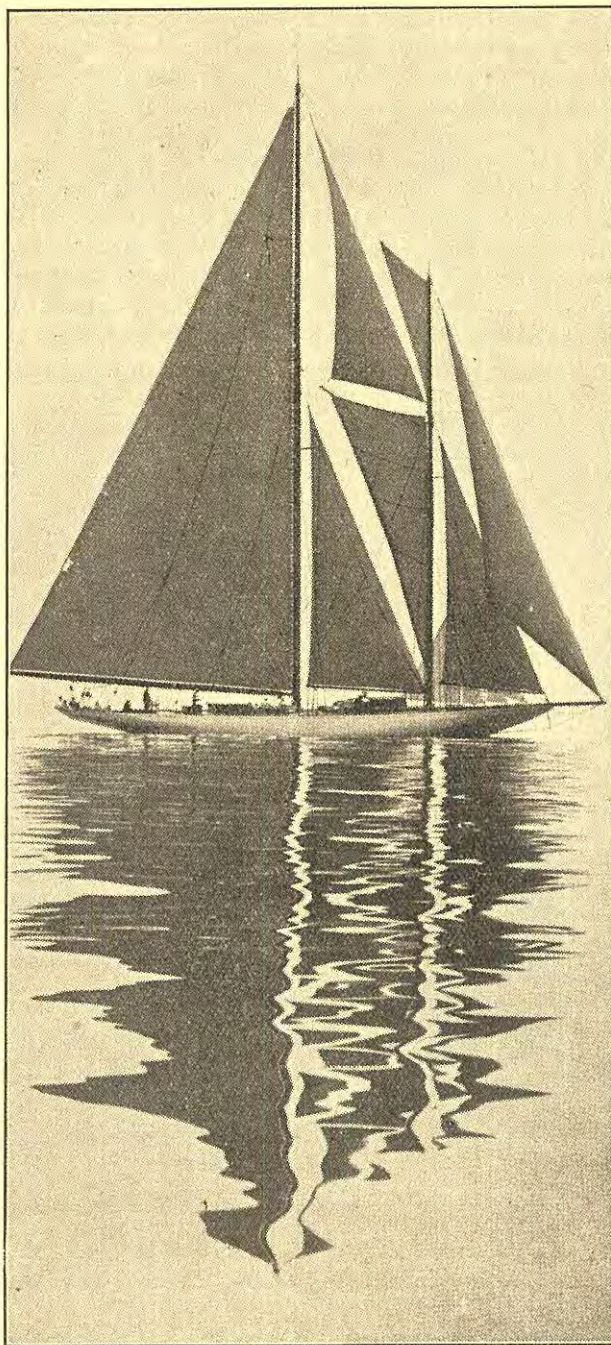


Fremad for fuld Fart.



ger, og hvem ser vi tæt ved os? „Clan Magregor“ med Skrueakslen i Vandgangen og Snuden begravet op til Ankerklydsene og saa, naturligvis, med sine Redningsbaade affirede, og Besætningen igang med at forlade den. Dette Syn gav os andet at tænke paa, vi hørte med det samme den „Gamle“s klare Røst: „Klar ved Redningsbaadene!“ Skaal du! Whisky skærper Hukommelsen, saa kan Lægerne sige, hvad de vil, for nu kom det pludselig paa mig, naar jeg tænker tilbage paa den Ordre, at den „Gamle“ var Marineløjtnant, ja, altsaa af den faste Stok, de har jo alligevel noget bestemt ved dem, disse Mennesker, de har jo gaaet, hvad man kan kalde Snarraadighedens Skole igenem, ja, du forstaa, dette med Torpedo- og Undervandsbaade for ikke at tale om disse Luftflyvere, der skal nu alligevel Nerver til den Slags Søfart, og saa har de jo Lærdommen, ja, forstaa altsaa mere end der fordres til at sejle en almindelig Tramp over Søen. Naa, jeg kom væk fra hvad jeg vilde sige, jo, ved Ordren „Klar ved Redningsbaadene“, saa sprang vi som Lopper, ja, du tror maa-ske det er Løgn, men fem Minutter efter var vi langs Siden paa „Clan“, saa du kan forstaa Tallietøjjet var i Orden. Naa, vi saa med det samme, at den ha'de Lascar Besætning..... Ja, Lascar, sa' jeg, naa, det Ord forstaa du ikke. Well, du har læst i „Socialen“ om en Indier, som hedder Gandhi ... naa, ikke det, jo, ser du han vil være Konge af Indien, og ha' alle

de Hvide, altsaa Europæerne, smidt ud, det var hanses Landsmænd, som var sailors ombord i „Clan“ og disse kaldes „Lascars“, som frit oversat betyder „ostindisk Sømand“, er du med? Naa, vi kom altsaa langs Siden af den, og blev straks bombarderet med Skjorter, Slaver, Olietøj og Køjeklæder, ja, den kender du jo, den samme Mundering, som vi andre gaar til Søns med, og som man nødig vil miste, men nu skal du høre, pludselig faar vi nogle Abekatte i Ho'det ... jo, rigtige Abekatte, du kan forstaa, at dem skulde der gøres Føretning med i London, og den lille ekstra Fortjeneste vilde de naturligvis ikke gaa glip af, hvad jeg naturligvis som Kollega holdt med dem i, naa, en af disse Monkeyer havnede lige i min Favn, og jeg fik jo fat i Kammeraten for at trøste ham. Ih, hvor var



Den amerikanske Skønnert »Resolute« i Vindstille. Baaden rorer sig knapt af Stedet. Vidunderlig smukt spejler Sejl og Master sig i Vandet.

han nervøs. Han forstod jo Situasjasken; kan du nok forstaa, og pludselig fik han Øje paa noget i Vandet, og jeg fulgte hans Blik og opdagede, at det var Hajerne, han ha'de faaet kig paa, ja, du kan sige, hvad du vil, men ham David-sen, nej, Darwin, tror jeg han hed, han har nu ret ... naa, han har du ikke hørt om. Jo, ser du, han var Englænder og paastod, at vi Mennesker stammer fra Abekattene, altsaa fra den selvsamme Kammerat, som jeg ha'de i Favnen, ja, du, jeg blev s'gu Tilhænger af hans Idé lige med det samme; tænke sig, at en Hajs Rygfinne kunde sætte dens Tanker i Omløb. Naa, medens vi taler om Dyr, saa er der ogsaa disse Hajer, ja, altsaa Søhajerne mener jeg, ikke Landhajerne, se, de skal s'gu nok ligesom Drengene møde op, hvor der er noget usædvanligt paa Færde, se nu i dette Tilfælde maatte de nøjes med Rottesteg, for denne gamle Kasse, altsaa „Clan“, var naturligvis smæk fuld af dem, du skulde bare ha' set dem; rigtige ægte fede ostindiske Rotter, dem som River Ganges Flodbredder er saa kendt for. „Clan“ kom jo fra Kalkutta, saa Slagsen var jo ægte nok.

Naa, vi fik altsaa hele Clans Besætning med deres Habengut ombord og fik hejst vore Baade samt et Par af „Clans“, og saa laa vi der med „Cathay“ og ventede paa, hvad der skulde ske, men der skete s'gu ikke noget. „Clan“ holdt sig stadig paa de samme Amningsmærker, ca. ti Fod agter og 34 Fod for, og ligefrem nægtede at dykke under,

som vi alle ventede paa, at den skulde. Pludselig lød Ordren „Klar ved Nr. 2 Redningsbaad“, det var den, jeg hørte til, vi fik travlt, den blev firet a', og vi halede hen til Stormlejderen, og medens vi sad og lurede paa, hvad der nu skulde ske, — ser vi den engelske Skippers store Bagdel blive svunget over Lærningen og efter ham fulgte hans første Mester, og saasmar: de var nede i Baaden gav vor 2. Styrmand Ordre til at „shove off“ som det hedder paa Engelsk, han brugte alletider engelske Udtryk, han var forresten — trods sin unge Alder — ikke saa lidt af en Jordomsejler; han ha'ce været Styrmand i et stort japansk Dampskibsselskab, ja, hvad hedder det nu, det var noget med Nippon ... naa, det er ogsaa ligemeget, men han var ialfald af den rette



Støbning. Du husker Peter Kaluttenborg? Han var med og var Bovmand; du husker hans Gabtøj, han fik jo straks lavet den til, at vi skulde ombord i „Clan“ og hente Skipperens Pibe. Naa, vi kom langs den synkende Skude og dens Skipper og Mester sprang ombord, jeg siger sprang, for dér behøvede man ingen Stormlejder, for dens Ræling var i Højde med vor Ræling, saa det var bare lige og svinge sig over Lønningen, saa stod man paa Dækket. Medens vi nu laa og lurede paa, om det var Pengekassen de var nede efter, ser vi pludselig Skipperen staa ved Rattet og at Skruen begyndte at bevæge sig, saa forstod vi Meningen, Skipperen vilde forsøge at bjerpe sit Skib ved at sejle den ind paa grundt Vand. Ganske rigtig, pludselig mærkede vi, at gamle „Clan“ begyndte at krybe langsomt ind mod Land. Du forstaar langsomt, for du kan jo nok tænke dig, at der var ikke meget Steam i Tekedelen efter de 6 Timer som var gaaet efter Kollisionen; for ikke at tale om Skruerakselen i Vandgangen. Vi tænkte paa Mester, om han ha'de i Sinde at blive dernede for at gi' den mere Steam, nej, du, han var mere fornuftig, saa snart han havde startet Rokken, kom han springende lige ned i Baaden, ja, og saa skrubbete vi af, og holdt os i passende Afstand, du forstaar, ligesom ved en Begravelse, man maser jo ikke lige op i Ligvognen, vi skulde jo nok passe, at vi ikke kom indenfor Sugecirklen, i Tilfælde, at den skulde gaa ned og vi følge med i Graven. Pedersen! To

Sjusser! Jeg maa have lidt Mod til at fortælle dig den sørgelige Afslutning, ja, jeg mener for det Assuranceselskab, som betalte Gildet. „Clan“ styrede altsaa mod Kap St. Vincent ... Ja, det er et Sted paa Portugals Kyst, med Sneglefart, medens vor egen Skude langsomt fulgte efter. Pludselig hører vi Peter Bornholmer, ham husker du jo nok, raabe „dér gaar den, good'bye“, og pludselig ser vi Jøns Skipper vinke fra Hækken og samtidig springer han paa Hovedet i

Vandet, saa du kan tro, vi fik travlt med at komme ham til Hjælp, og fik ham ogsaa op i Baaden og kom væk i en Fart, for inden vi kunde tælle til to, rejste „Clan“s Agterskib sig lodret i Vejret og „down she went“.

Du ved, at vi Søfolk hører til de mest overtroiske Mennesker her paa Jorden, og Skibsrederne — især dem som har været Sømand — har ogsaa noget med det at gøre. Du vil alletider se, at naar et Skib har faaet en unaturlig Død, det vil sige, at naar det ikke har endt sine Dage i Brokkassen, saa er dets Navn bandlyst paa den Trappegang, hvor dets Feder boer Hvorfor, ja, det ved jeg ikke, men jeg hørte engang en gal Irlænder forklare noget om, at et Skib ogsaa har en Sjæl, altsaa ligesom vi to, og at naar et Skib

sank, saa blev Sjælen inde i Skibet, den kunde nemlig ikke komme ud, men laa derinde og lurede paa sin Navnebroder, og skulde det ske, at han kom tæt forbi, ja, saa Vorherre med ham. Ta' nu f. Ex. „Cathay“, du husker jeg sa'e, at den ligger et eller andet Sted i Kanalen, maaske lige paa det Sted, hvor alle Ø. K.s Baade skal forbi, saa de skal nok passe paa, at de ikke faar en „Cathay“ Nr. 2.

Ta' nu f. Ex. „Clan Magregor“, det var jo et engelsk Skib og tilhørte noget som hedder „Clan-Linien“, slaar du op i „Lloyds“ Register naa, det er en stor tyk Bog de har i England, hvor Alverdens Skibe staaar i, du kan godt kalde den for Assurandørernes Bibel, den gloer de alletider i, naar de skal assurere et Skib, altsaa

hvis du nogen sinde skulde opleve at faa saadan en Thænde, saa vil du ikke under „Clan-Linien“s mange „Maccer“ finde „Clan Magregor“, ja, altsaa grundet paa, at den „Clan Magregor“, vi sank, ligger dér, hvor vi for 31 Aar siden saa den dykke ned. Ja, saa'en kan det gaa tilsøs. Pedersen! To Sjusser!



3 raske Vikinge-Piger

Læs i næste Nummer: Paa Svalfangst i Sydishavet

I næste Nr.:

»Længslernes Ø«

Den nye Sø-Roman bliver lige saa spændende som „Den moderne Pirat“ og illustreret med pragtfulde Billeder.

En ny Vikingeroman fra Havets Verden i Dag.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

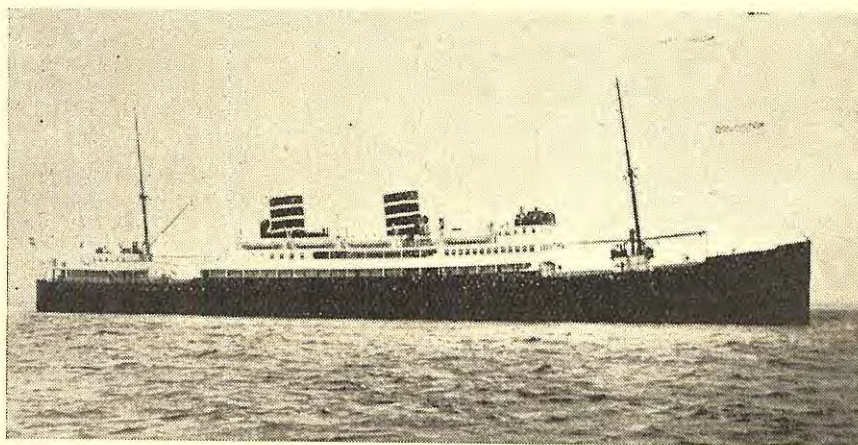
1. Juni 1931



Medlemmer
pr. Januar 1931.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S	D/S Pacific
D/S af 1912	D/S Botnia
D/S Svendborg	D/S Atlanterhavet
A. P. Møller-Tankbaade	D/S Ursus
D/S af 1929	D/S Baltic
D/S Dannebrog	D/S Jutlandia
D/S Orient	D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Norden	D/S Danefelt
D/S Progress	D/S Nordania
D/S Skagerak	D/S Als
J. Lauritzen	D/S Nantic
D/S Myren	Det Dansk-Norske D/S
D/S Torm	A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Vendila	A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
Det Dansk-Franske D/S	D/S Jyden, Esbjerg
D/S Dania	D/S Øresund
Det danske Petroleum's A/S	J. Saabye & O. Lerche
D/S Hafnia	D/S af 1925, Esbjerg
Dansk-Engelsk D/S	D/S Phoenix, Esbjerg
A/S Det Danske Kulkompagni	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Heimdal	D/S Activ, Korsør
De forenede Kulimportører A/S	A/S Dampskibet England
D/S Viking	A/S Dampskibet Finland
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	
Svitzers Bugserafdeling	

„Helsingør“ afleverer M/S „Venus“



M/S „Venus“, som er bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri (Elsinore Shipbuilding and Engineering Company) til Det Bergenske Dampskibsselskab (Bergen Steamship Company) for dette Selskabs Rute Bergen-Newcastle, betegner et betydeligt Fremskridt saavel i skibs- som i maskinteknisk Henseende. Skibet er langt det største og hurtigste af de Skibe, som befarer Nordsøen i regelmæssig Rute-fart, og i Henseende til Indretning og Udstyr overgaar det langt, hvad der hidtil er kendt i Nordsø- og Cross-Channel Farten, og er fuldt paa Højde med de moderne Amerikabaade.

De Resultater, som paa Prøveturene er opnaaet med dette Skib, fastslaar den Kendsgerning, at Moerskibe nu er naaet saa vidt, at det for der hurtiggaaende Passagertrafik : enhver Henseende er fuldt paa Højde med de turbinedrevne Dampskibe med Hensyn til rolig Gang og i mange andre Forhold er disse langt overlegne, og det har vist sig, at Skibet paa Prøveture med 20 Knobs Fart er lige saa roligt og behageligt et Skib, frit for Vibrationer, som de bedste Turbinebaade.

Saavel Skibet som Maskineriet er af særlig Interesse og frembyder mange nye tekniske Fremskridt, saaledes som det frerigaar af nedenstaaende Beskrivelse.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde overalt 412' 9", Længde mellem P. P. 396' 5". Bredder paa Spant 54' 0", Dybde paa Spant til Hoveddæk 24' 0", Dybde paa Spant til Awnirgdæk 32' 0", Højde af Mellemdæk 9' 0", Højde af Huse 8' 9", Dybgang lastet 22' 0", dw. ca. 2200 ts. Displacement ca. 7000 Tons.

Skibets Brutto Register Tennage er 5405,26.

Skibet er bygget til Norsk Veritas Klasse I. A. I. „with freeboard“, som 2 Dæks Skib.

Kølen blev lagt den 20. Marts 1930, Stabelafløbningen fandt Sted den 18. November 1930 og Afleveringer den 29. April 1931.

RAAOLIEMOTOREN

VØLUND

DANMARKS FØRENDE MÆRKE



Skibet har et Spring For af 12' 6 1/2" og Agter 7 7/2". Indfald ved Awningdæk 2 1/2". Der findes 2 fuldstændige Dæk med partielle Mellemdæk.

Det er forsynet med 3 vandtætte Skodder, og der vandtætte Inddeling er foretaget saaledes, at Skibet med et passende Fribord kan flyde med et hvilket som helst Rum i fri Forbindelse med Søen. Dobbeltbunden under Motorummet er 6' høj og ginddelt i 7 vandtætte Rum. Vandtæt Skod findes mellem Hoved- og Hjælpeomotorrum.

Lastrumscapacitet ca. 105.000 Cbf., heraf isolerede Køle- rum for Last ca. 61.000 Cbf.

Af Hensyn til Skibets Sikkerhed og for at have Bund- tankene til Raadighed til Vandballast af Afbalancering af Skibet føres Brændselsolien i Højtanke og en enkelt Bundtank med en Kapacitet af ialt 420 Tons. Endvidere findes Smøre- olietanke for 60 ts., Ferskvandstanke for 199 ts. og Vand- ballasttanke for 110 ts.

Skibet har 3 Luger betjent af 5 Bomme, 4 Stk. 5 ts. elek- triske Spil og 2 Stk. 3 ts. elektriske Spil af Fabrikat Thomas B. Thrige. Der findes en særlig Bagageluge.

Ankerspillet er elektrisk, og Styremaskinen er elektrisk hydraulisk, (Fabrikat John Hastie) med Reserveluftanordning, der automatisk træder i Funktion, dersom det øvrige Gear svigter. Der findes 2 Stk. elektriske 3 Tons Baadespil. Roret er af Halvbalancetypen af Strømlinieforn, udført af Værftets specielle Type. — Kølemaskiner er af Thomas Ths. Sabroe's Fabrikat.

2 Stk. Cochranes Kedler, indrettet som Udstødske, der saa- sel som for Oliefyring, afgiver Damp til Lamelkaloriferer til Opvarmning af Luften samt til Brandslukning etc.

Diesel-Motoranlægget omfatter 2 Stk. xx HK xx cylindrede Dieselmotorer, som er i Stand til at give Skibet en Fart af ca. 20 Knob.

Skibets Metacenterhøjde i fuldstændig tom Tilstand er 12", og det er ved Hjælp af Højtankene muligt at give Skibet den til enhver Tid gunstigste Metacenterhøjde af Hensyn til Pas- sagerernes Bekvemmelighed.

Forude under Awningdækket findes Aptering for Matroser og Tjenerepersonalet. Midtskibs 1. Kl. Aptering, Agter 2. Kl. og paa Mellemdæk agter for Motormænd. Aptering for Maskin- officerer i Hus paa Awningdæk om BB. Dæksofficerer i Hus paa Baadedæk.

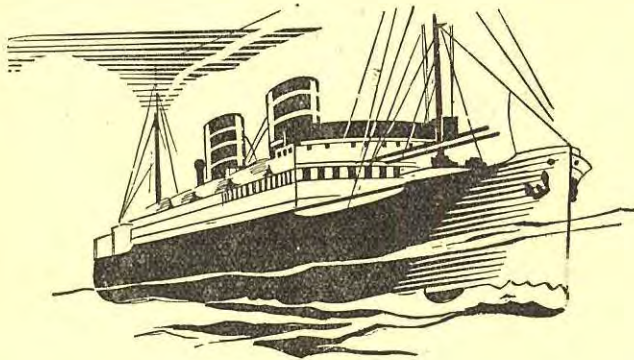
Postrum og Pakkepostrum forefindes.

Passageraptingen er indrettet for 261 Passagerer. Der er særlig lagt Vægt paa mange Enkeltkamre og paa, at alle Kamre, Saloner og Hall's er store og luftige, og at der des- uden er god Promenade- og Dæksplads.

1. Kl. Aptering: Der findes 83 Enkeltkamre. Endvidere fin- des Speciakamre for 6 Passagerer og paa 1. Klasse kan ialt medtages 133 Passagerer.

Kamrene har hvidlakerede Skodder af Oregonpine og Møb- ler af Mahogni. Alle Kamre har bekvemme Senge af for- cromet Metal og Mahogni, og i nogle Tomandskamre findes Pulnankøjer. Sengene er forsynet med Spiralmadrasser samt „Vi-Spring“ Madrasser. Der findes Marmorvaskeborde med Varmt- og Koldt vandtilførsel samt store slebne Spejle. Over hver Seng findes en Læselampe, ligesom der i Kamrene iøv- rigt er rigeligt med Belysning, og hvert Kammer har Kold- og Varmlufttilførsel gennem indstillelige, regulerbare „Lou- vre“s. Alt Beslag er af Metal og forchromet. Gardiner og Kjøje- gardiner samt Gulvtæppe og Møbelbetræk er af Det Bergen- ske Dampskibsselskab's særlige Mønster udført i blaa og røde Farver. Læse- og Loftslamperne i Kamrene er udført af Bronze og forchromet. I enkelte Luksuskabiner er Belysningsarmatu- rerne udført i forgyldt Bronze.

I Spisesalonen er Væggene malede i Tonfarver og Møbler



BERGEN — N
NEW
CASTLE

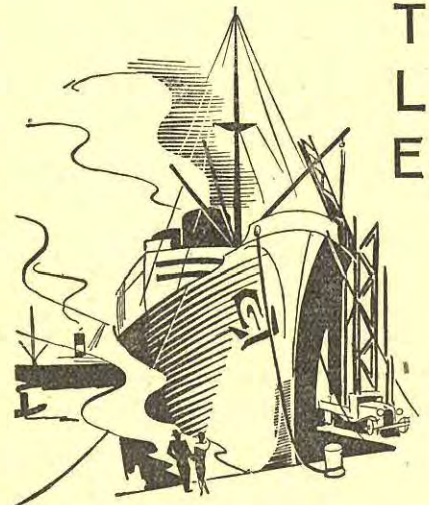
Skibet er
smurt med —

Dieselmotorskibet "Venus", bygget i Helsingør og med Bur- meister & Wains allernyeste Dieselmotorer, er af "Det Ber- genske Dampskibsselskab" indsat i fast Rutefart mellem Bergen og Newcastle. "Venus" er Nordsøens hurtigste Baad, den kaldes "Nord- søens Dronning" og smøres med de



verdensberømte Gargoyle Marineolier.

Bergen og Newcastle er blot 2 af over 300 betyden- de Havnepladser, hvor Gar- goyle Marineolier kan købes — overalt i samme høje, ens- artede Kvalitet. En Marinekon- trakt med os sikrer Dem prompte Le- vering i alle Havne.



Gargoyle Marine Olier

VACUUM OIL COMPANY A/S • KØBENHAVN



Tilvenstre og tilhøjre Hallen og i Midten Rygesalonen i M/S »Venus«.

af Mahogni. Alle Stole og Sofaer er betrukket med rødt Silkeplyds, ligesom Gardinerne foran de blyndfattede Skydevinduer er af rødt Silke. Over Buffeten, der har Marmørplacé, samt over Konsolskabene er anbragt store antikke Spejle. Paa alle Pilastrene er anbragt Fakler med elektrisk Lys.

Loftbelysningen er delt i tre rektangulære Hovedfelter. Om hvert Felt findes et lysende Baand af Soffitlamper, som er skærmede af perlemorsfarvet Nakrolak, indfatter i forgyldte Rammer.

Musiksalonen har hvidlakeret, kattedet Loft og Vægge og Møbler udført af norsk Birk i graagrøn Tone. Loftet bæres af mørke Søjler med forgyldte Kapitæler. Hele Gulvet er belagt med Tæppe i smukke, dæmpede Farver. Møblerne er fordelt i Grupper med magelige Sofaer og Lænestole, betrukket med Silkeplyds. Alle Borde er forsynet med Spejlglas med Indlægning i norsk Birk.

I begge Sider samt paa Forvæggen findes Kærnapper med irdbyggede Sofaer, over hvilke der er anbragt særlige Belysningsarmaturer med Silkeskærme. I det ene Hjørne findes Flyglet, og i de øvrige Hjørner er anbragt Skriveborde med Læselamper. Over Konsollerne findes antikke Spejle, inddelt i Felter. I Midten af Salonen er anbragt en Philips-Radio gramfon, indbygget mellem 2 Palmestandere. Loftsbelysningen er udført med malingeformede Skærme af gyldent Nakrolak.

Rygesalonen har Vægge og Møbler af italiensk Nød. I Væggene findes, som indlagt Arbejde, Afbildninger af norske Byvaaben. Stole og Sofaer er beklædt med Læder, og Bordene er belagt med Gummi af en særlig Vulkanisering, saaledes at man ikke kan brænde Hul. For En den af Rygesalonen findes en Kamin, udført af Marmor med antik Brence, til Kulfyring. Over Kaminen samt i den modsatte Ende af Rygesalonen er i Væggene indbygget Malerier af Kunstmalers *Loft-hus*. Desuden findes irdbyggede Bogskabe samt Føjtalers-anordning.

Over Salonen er udført en høj, dekorativ, rektangulær Dome med Glasmosaiker. Den elektriske Loftsbelysning er udført med en i hvert Felt anbragt forgyldt Reflektor med Aabastkaale. I Loftet findes ligeledes Ventilation.

I Forbindelse med Rygesalonen er indrettet en Bar. Skodderne er udført med Felter i Silkedamask, indrammet i rødt Nakrolak. Paa den ene Væg findes en lille Kamin. Der findes magelige Klubstole betrukket med rødt Læder. Loftet er udført med et dekorativt Ovenlys i Katedralglas. Selve Bar'en er forsynet med automatiske Maaleglas, Køleskab etc.

Hall'en er udført med Mahog nivægge og en dekorativ Dome over Trappen, som fører fra Ryge- og Musiksalon til Spisesalonen og videre til de to Dæk med Passagerkamre. Der findes store Felter med slebne Spejle. I Hjørnerne er indbygget indirekte Belysning, og der er særlig lagt Vægt paa gennem Belysningsar-

rangementet at gøre Hall'en til et hyggeligt Opholdssted med bekvemme Siddepladser.

Der findes en stor, lukket Veranda, der kan aabnes agter, men forude er forsynet med Varme. I Verandaen er grupperet Borde og Kurvemøbler.

Kabyssen er meget rummelig og forsynet med elektrisk Komfur af „Pyrør's Fabrikat. Endvidere findes elektriske Grill, 3 Damp-Tipkedler, „Hobart“-Mixer, Kartoffelkoger, elektrisk Hurtighakker samt Varmeskabe og Køleskabe.

I Pantry findes elektrisk Opvaskemaskine, Kaffemaskine, Paalægsmaskine, Tallerkenvarmer, elektrisk Brødrister, Skab for Temperering af Vin, Køleskab etc. Alle Vaske og Borde er udført af Crom-Mangan. Gulvet er i Kabyss, Pantry og Smørrebrødsrum belagt med Fliser. Fra Proviandrum til Pantry fører en elektrisk Elevator, og til Officersmesse findes en Serveringslem.

2. Kl. Aptering. Der findes 28 Dobbeltkamre, 4 Firemands kamre og 2 Tremandskamre, saaledes at der paa 2. Klasse kan medtages 78 Passagerer. Kamrene har hvidlakerede Skodder af Oregonpine og Møbler af Elmtræ. De er forsynede med Opklapskøjer, og Køjerne er forsynede med Spiralmadrasser samt „Vi-Spring“ Macrasser. Der findes Fajancevaskeborde med Varm- og Koldt vandstilførsel, samt slebne Spejle. Over hver Køje findes en Læselampe. Hvert Kammer har Kold- og Varmlufttilførsel gennem indstillelige, regulerbare „Louvre's“. Alt Beslag er af Metal og forchromet. Gardiner og Køjegardiner samt Gulvtæppe og Møbelbetræk er af Det Bergenske Dampskibsselskab's særlige Mønster, udført i blaa Farver.

Spisesalonen har Vægge og Møbler udført af Elmtræ. Gardinerne foran Vinduerne er af blaat Silke, og alle Stole og Sofaer er betrukket med blaat Silkeplyds. Der er ialt 44 Siddepladser. Gulvet er belagt med Ruboleum, og Loftet er hvidlakeret.

Rygesalonen har hvidlakeret Loft, mahognipolerede Vægge og Møbler af Mahogni. Sofaerne er betrukket med marmoreret Bøffellæder som 1. Kl. Rygesalon, og Gulvet er belagt med Ruboleum. Loftsbelysningen er udført med forchromede Bronze-Armaturer.

Hall'en ved Spisesalonen er udført med Vægge af Elm. Sofaerne er betrukket med marmoreret Bøffellæder. Ogsaa her er Gulvbelægningen Ruboleum.

Verandaen er aaben og forsynet med Bænke.

Kabyssen er forsynet med oliefyret Komfur af „De Forenede Jernstøberier's Fabrikat. Endvidere findes her 1 Damp-Tipkedel, Kartoffelkoger etc.

I Pantry findes Kaffemaskine, Paalægsmaskine, Køleskab etc. Alle Vaske og Bordplader i oFrbindelse hermed er udført af Crom-Mangan. Gulvbelægningen i Kabyss og Pantry bestaar af Fliser.

Opvarmningen foregaar dels ved elektriske Ovne og dels kombineret med Ventilationssystemet ved Indblæsning af varm Luft i Kamrene.

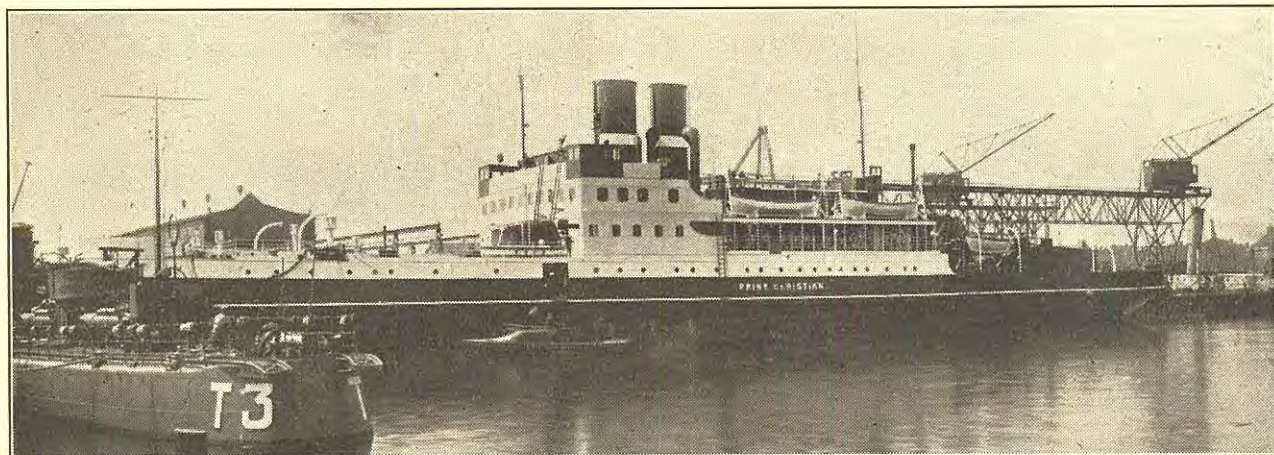
Ventilationssystemet er ud



1ste Klasses Salon i M/S »Venus«.



Dampfærgeren „Prins Christian“



Da Dampfærgeren „Prins Christian“ til Pinse gik ind i sin Rute København—Malmø, efter et 2 Maaneders Ophold ved Orlogsværftet, var det i en ny og stærkt fornyet Skikkelse. De af vore Læsere, som har kendt Færgeren før Ombygningen, vil ved at se vort Billede næppe kende den igen.

I det Ydre er der sket følgende Forandringer: Baadene, som tidligere var anbragt hængende i Davider over Vingedækket, er løftet op og placeret i Klamper paa Ydersiden af Promenadedækket, som er bygget helt ud over Vingerne. Paa Promenadedækket er Styre- og Bestikhuset samt Radiohuset fjernet og i Stedet er bygget et Staalhus paa Forkanten indehol-

dende Saloner for 1. og 2. Kl. Rejsende. Herover er bygget en Kommandotårn med et Teaktræhus, der indeholder Kammer for Kaptajnen, Styre- og Bestikhus og Radiostation med Radiopejlestation og Radiotelefon.

I den indre Aptering er der ogsaa foretaget store Forandringer. I Huset agter paa Promenadedækket, hvor der før var Rygesalon og Damesalon for 1. Kl., er der nu indrettet Rygesalon for 3. Kl. Denne gør et ligefremt elegant Indtryk med sine polerede Skodder og Møbler. Gulvbelægningen af Korkoid i flere lyse og festlige Farver tjener til at forhøje dette Indtryk. I 1. Kl. Salonerne er Gulvbelægningen ogsaa af samme Materiale i flere Farver,

sammenstemt med Rummenes øvrige Udstyr. Rygesalonens Skodder er beklædt med poleret Palisandertræsfyldninger, Rammerne er Zebrano, medens Listerne er sorte. Stole og Sofaer er beklædt med grønt Skind. Ikke-Rygesalonen er malet i lyse Tonfarver med Førgyldning, Møblerne i tilsvarende Stil med rødt Betræk.

Alt i alt maa man sige, at D. S. B. har megen Ære af Forandringerne og „Prins Christian“ vil sikkert i sin nuværende Skikkelse vinde det rejsende Publikums Bevaagenhed. Den yder nu moderne Bekvemmeligheder og Komfort og vil i sin nye Skikkelse hævede sig overfor de andre Konkurrenter paa denne stærkt trafikerede Rute.

ført som Thermotanksystem af „De Forenede Jernstøberier“s Fabrikat og er meget rigelig dimensioneret. Der findes ialt 13 Systemer, bestaaende af Ventilatorer med Lamelkaloriferer til Indblæsning af Luften overalt i Apteringen. Indblæsningen sker gennem regulerbare „Louvre“s. Særlige Udsugningssystemer findes for Kabysser, Bade- og Toiletrum. For Motørrummet er arrangeret et kraftigt Ventilationssystem.

Ovealt i 1. og 2. Kl. Aptering samt i Officersaptering findes Lyssignalanlæg System „Elpsco“ leveret af Louis Poulsen & Co., i Stedet for Ringeledninger; ligesom der er installeret et Brandalarm-Anlæg efter samme System.

Foruden de højtallende Telefoner til Motørrum findes et fuldstændigt Telefonanlæg til Pantries, Bestiklufak etc.

Det nautiske Udstyr er meget moderne, saaledes findes elektrisk Log med direkte Aflæsning paa Broen. Omdrejningstællere, System „Dr. Horn“, findes for begge Motorerne. Standerkompasset er saa omhyggelig placeret, at det helt er fri for Deviation.

Radiostation. Skibet er forsynet med en meget kraftig Radiostation med automatiske Alarmapparater og Nødsender. Radiostationen saavel som Radioretningsfinder er af Marconi's sidste System.

Skibet medfører 8 Stk. store Redningsbaade under Patentdavidder. For Løftning af Baadene findes 2 Stk. 3 Ts. elektriske Baadspil. Alle Redningsbaadene er forsynede med

Schies-Slæder for at lette Udsætningen af Baadene, dersom Skibet skulde lide stærk Slagside.

De foretagne Prøver med Skibet viser, at Svingningsundersøgelserne, som saavel gennem omfattende Beregninger og Maalinger, er udviklede i de senere Aar, særlig i dansk Skibsteknik og har været af meget stor Betydning, saaledes at Skibet er fuldstændigt frit for generende Vibrationer og Støj ved fuld Kraft.

Det kan paa Grundlag af de med dette Skib indhentede Erfaringer siges, at man, gennem teoretiske Beregninger, knyttet til Svingningsundersøgelser af udførte Skibe, nu er i Stand til at opnaa en fuldtud tilfredsstillende Løsning af Vibrationsproblemet og at skabe et for Passagererne roligt og behageligt Skib.

Efter en Rundgang i Skibet er det en Glæde at konstatere, at Skibsværftet har præsteret sit ypperste, saaledes at Skibet saavel i skibsteknik, i maskinteknik og i elektroteknisk Henseende kan staa som et Mønster for dansk Skibsbygningsindustri's høje Standard — at M/S „eVnus“ ogsaa i arkitektonisk Henseende tilfredsstiller selv den mest forventede Passager med Hensyn til Komfort og Hygiejne, tjener „Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri“ og dansk Haandværk og Industri til Ære.

Med sine elegante ydre Linier og sin komfortable Aptering bærer Skibet med Rette Navnet: „Nordens Dronning“.

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-ADR.: DANSKFRANSK

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

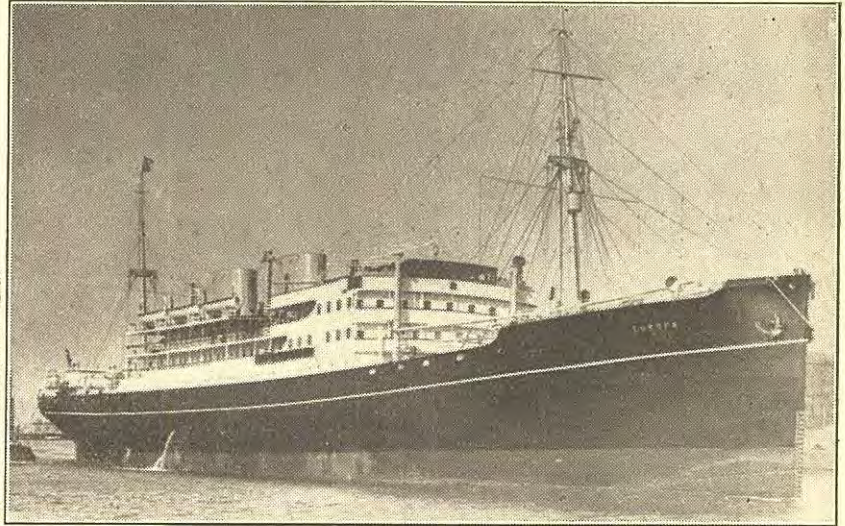
A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

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

Ø.K.s sidste Forøgelse af Flaaden

Onsdag den 20. April afholdtes i Sundet en vellykket Prøvetur med M/S „Europa“, bygget paa A/S Burmeister & Wains Værft (Byggenummer 581).

I Prøveturen deltog fra Réderiet: Hs. kgl. Højhed Prins Axel, Kapt. Baron Juel Brockdorff, Kapt. Tillisch og Ingeniør Jacobsen. Fra Burmeister & Wain: Direktørerne Blache og Bondegaard, Un-



Kapt. O. Dahl, M/S Europa.

derdirektørerne Barfoed og Holm, Overingeniørerne Dithmer, Blem og Randa-Boldt m. fl., endvidere Repræsentanter for Lloyds Register og Statens Skibstilsyn, Navigationsdirektøren, Havnedirektøren samt flere udenlandske Gæster.

M/S „Europa“ er Søsterskib til det i Fjor ombyggede Motorskib „Amerika“ og er paa 10.224 Brutto Tons med ca. 12.000 Tons D. W. Plads til 56 l. Kl. Passagerer, fordelt i 28 smukke og bekvemt indrettede Kamre. Skibet er bsetemt til Stillehavsfarten med Sejlads gennem Panama-Kanalen til Lastepladser paa Amerikas Vestkyst. M/S

„Amerika“ er netop lige hjemkommen efter en saadan Jordomsejling, som gøres paa 2½ à 3 Maaneder.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 450'—0" × 62'—0" × 40'—0" til Shelterdæk.

Hovedmaskinen bestaar af en seks-cylindret totakts, dobbeltvirkende Dieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type med Trykforstøvnng af Brændstoffet. Maskinen er i Stand til normalt under daglig Gang i Søen ved ca. 95 Omdrejninger pr. iMnut at kunne yde 7000 IHK, og Brændselsforbruget herfor vil være ca. 26 Tons i Etmaalet for Hoved- og Hjælpmotorer.

Der findes tre seks-cylindrede totakts, enkeltvirkende Hjælpedieselmotorer hver med sin tilkoblede Dynamo, idet alt øvrigt Hjælpmaskineri: Pumper, Styremaskine, Dæksspil m. m. er elektrisk drevne.

Opvarmningen af Passagerkamrene er ligeledes elektrisk, medens Skibets øvrige Opvarmning i Søen faas fra en lille Dampkedel, hvor Dampen udvikles ved Varmen fra Hovedmotorens Udstøds-gas og saaledes faas ganske „gratis“.

Skibet er endvidere forsynet med Kjøleanlæg saavel til Pro- vianten som til et særligt Lastrum, bestemt til Transport af frisk Frugt, indtil 50.000 Kasser, og er i enhver Henseende praktisk og moderne udstyret.

Paa Prøveturen foretoges Løb paa den maalte Hveen Mil, og der opnaedes en Gennemsnitsfart af 17,4 Knob, medens der forventes 16 kn paa fuld Last. Efter endte Prøver indgik „Europa“ til Midtermolen i Frihavnen og Fredag den 22. ds. afgik Skibet til de europæiske Laste-Havne paa sin første Rejse. Det føres af Kaptajn Dahl, medens l. Mester er Hr. C. Christensen, som har ført Tilsyn under Bygningen af saavel „Amerika“ som „Europa“.



Rubbed

Ombord og i Land Søulkens Trøst i 80 Aar

200 Gr. Kr. 7,50

40 Gram Kr. 1,50

Faas cgsaa uførtoldet

DILL'S BEST

Ren Burley

Fri for Virginia



Sliced

Eneimport: LAURITS STERLING - Telf. Centr. 724



Orlogsværftet bygger Redningsbaad til Belgien

Paa Verdensudstillingen i Antwerpen i Fjor var af det danske Redningsvæsen udstillet en Motor-Kystredningsbaad, som fik Grand prix.

Det belgiske Transportministerium lod i Forbindelse hermed Baade fra forskellige Lande prøve ved Kysten, og Resultatet heraf blev, at der i Foraaret blev bestilt en Baad ved Orlogsværftet her efter de samme Tegninger som det danske Redningsvæsens.

Efter de afsluttende Prøver Onsdag den 13. Maj i Overværelse af forskellige Herrer fra den belgiske Legation og Konsulat, er Baaden, hvis Navn er „Minister Lippins“ den 16. Maj med Damperen „Garonne“ afgaaet til Antwerpen for derfra at føres til sit fremtidige Hjemsted Nieuport.

Baadens Hoveddimensioner er følgende:

Længde over Stævnene 10,325 m, største Bredde paa Spant 2,943 m, største

Bredde paa Korkbælterne 3,25 m, Dybde midtskibs 1,06 m, Dybgang for 310 mm, Dybgang agter 570 mm, tilsvarende Displacement ca. 5000 kg, Fordson Motor ca. 36 HK, Fart i stille Vand 6.75 Knob, Benzinbeholdning 145 kg, Besætning 9 Mand.

Baaden har for og agter tværskibs vandtætte Skodder, fra hvis Overside vandtætte Dæk rækker hen til Stævnene. Mellem Skodderne er i halv Sidehøjde bygget et vandtæt Dæk, der rækker fra Borde til Borde.

Fra forreste Skod til Agterenden er Baaden forsynet med 2 Sidekøle, hvortil Motorfundamentet er befæstet, og som agter danner en Tunnel, hvori Skruen arbejder. Herved er opnået, at Motorinstallationen er uafhængig af det øvrige Baadlægemes Vridninger i Søen. Skruen er ogsaa i Tunellen beskyttet mod drivende Vragstykker o. l., og de Skibbrudte, der svømmer i Vandet, mødt at komme i Skruen.

Stævne, Køl og Klædning er af Eg, Sidekølene af Teak. Klædningen er lagt paa Klink paa Asketræssvøbetsømmer med enkelte huggede Spanter.

Motoren er indelukket i en vandtæt Kasse med Køleren anbragt i et særligt vandtæt Rum, der er i fri Forbindelse

med Søen. — Vand, der kommer ind over Baadens Sider, føres bort gennem 8 lodrette Rør, forsynet med selvvlæsende Ventil, og gennem 2 Sideventiler agter.

Roret er bygget som Sænkeror, der kan hejses op under Passage over Revlerne. Et Sænkesværd er indbygget forude. Baaden har Mast til at lægge ned og Sejlrigning.

Overalt, hvor det er muligt, er der anbragt vandtætte

Kobberluftkasser, saavel i Baadens Ender, som under det vandtætte Dæk og Tofterne i Borde.

Naar den belgiske Regering mellem flere andre valgte en Baad af dansk Arbejde, er der kun Grund til at være glad herover. Betyder det end ikke en større Udvidelse af det danske Marked i Udlandet, saa er den dog paa sin Station paa den fremmede Kyst et Vidnesbyrd om dansk Teknik og dansk Haandværk.

— Da man har ytret Forbavelse over Bekost-

ninger ved en saadan Baad — Bevillingerne paa Finaansloven er 44.000 Kr. — vil vi gerne hertil knytte nogle Bemærkninger.

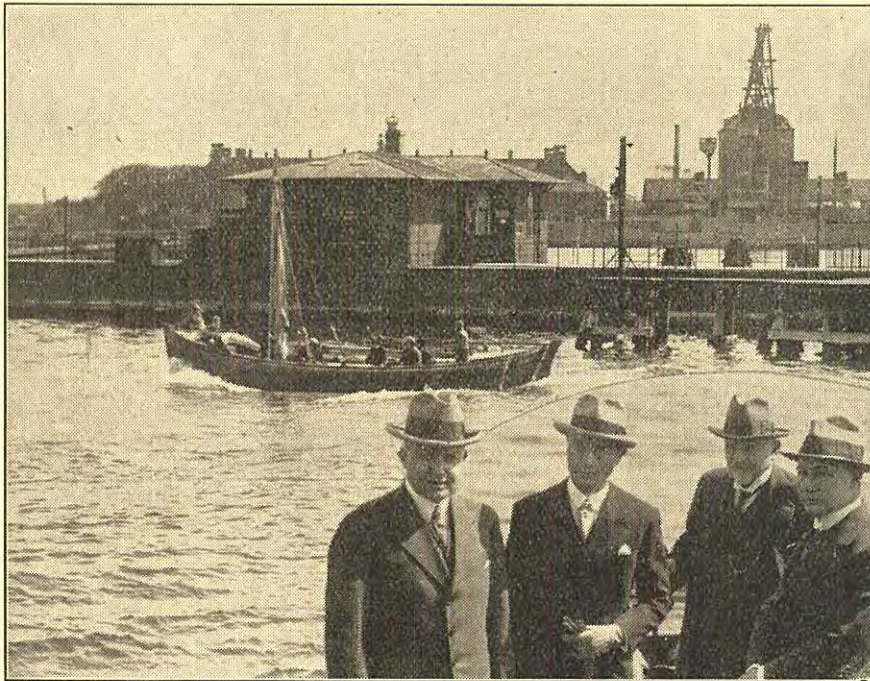
Man maa ved Bygningen tage i Betragtning, at en Redningsbaad som Regel skal ud, naar alle andre Fartøjer søger Havn paa Grund af daarligt Vejr. Den Behandling, som den under sine Ture er udsat for, er af en meget haardhændet Natur, især hvis den skal lande under en Paalandsstorm paa en stenet Strandbred.

Materialer saavel som Arbejde skal derfor helt igennem være det ypperste, det er muligt at fremskaffe.

Naar man desuden betænker, at Redningsmandskabet sætter Livet ind for at redde andre, saa gad vi se den, der offentlig vil gøre sig til Talsmand for at spare paa Redningsbaadsmaterialet.

Nej, her gælder den gamle Sandhed: Det bedste er ikke for godt.

Man skylder ganske simpelt de kække Redningsmænd at give dem de bedste mulige Baade, saaledes at man derigennem søge at forringe Faren ved deres vovelige Arbejde saa meget som muligt. Det danske Redningsvæsen er kendt for sin Dygtighed, og dette Renomé maa bevares.



Den nye Redningsbaad i Fart. Til venstre ses Direktør Nielsen, Orlogsværftet, den belgiske Legationssekretær, Generalkonsul Hartmann og Underdirektør Odel, Orlogsværftet.



Englands kraftigste Motorskib

22000 Hk. Harland B. & W. Motorer

Den 8. Juni vender Englands kraftigste Motorskib „Reina del Pacifico“ tilbage fra sin Jomfrurejse til Valparaiso. Skibet, der tilhører Pacific Steam Navigation Co., har gjort Rejsen Liverpool—Valparaiso paa 27 Dage, medens ingen andre af Selskabets Skibe kan gøre den under 34 Dage, hvilket altsaa betyder en meget væsentlig Forkortelse af Rejsetiden.

Skibets Hoveddata er: Længde 550 Fod, Bredde 76 Fod, Dybde 44 Fod, Brutto Registertonnage 17.300 Tons, Hestkraft 22.000 A HK, Hastighed ca. 19 Knob.

Skibet kan medføre 800 Passagerer paa 1., 2. og 3. Kl.

Maskineriet bestaar af 4 Harland B. & W. 4-Takts enkeltvirkende Motorer.

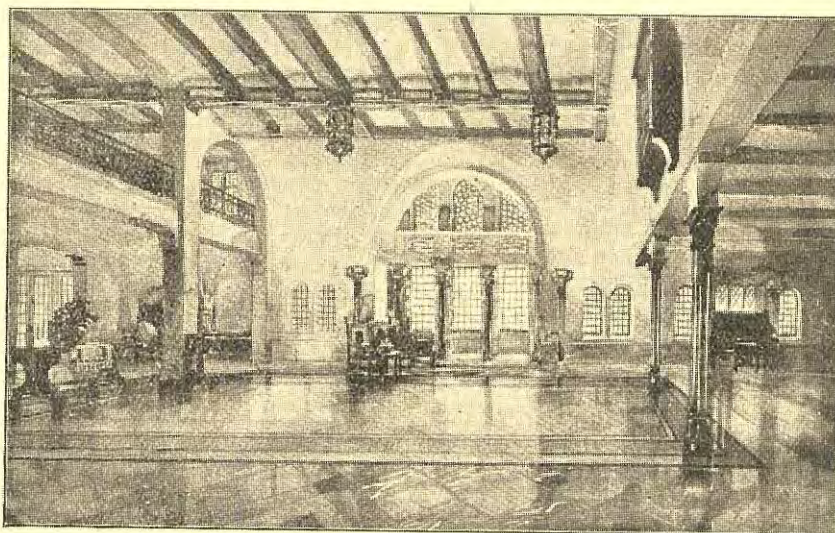
Hver Maskine har 12 Cylindre med en Diameter af 630 mm og en Slaglængde paa 1200 mm. Normalt Omdrejningstal 145 pr. Minut. Trykforstøvningen er efter Büchi-Systemet. Udstødsgassen føres til 4 Turbiner, der er koblet til Blæsere, som leverer Luft med et Tryk af 1,33 kg/cm² abs. til Indsprøjtningventilerne. Af

Hjælpmotorer findes 4 Harland B. & W. 6-cyl. Trunkmotorer koblede til 350 KW Dynamoer. Udstødsgassens Varmevne nyttiggøres i 3 Clarksons Kedler, som under Gang kan producere al den Damp, der bruges.

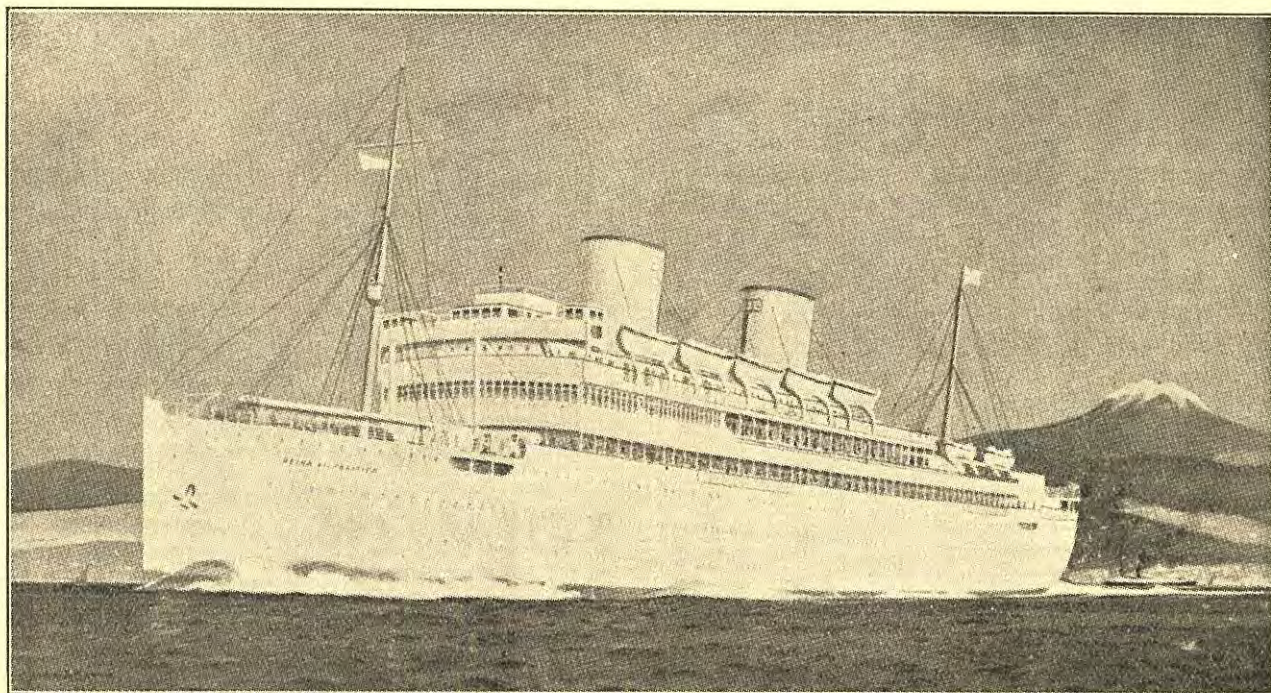
Passagerindretningerne er efter den nu brugelige Type og tegnet af Kunstnere i spansk Stil fra Maurer- og Kolonitiden.

Nær man ser paa Billedet af 1. Klasses Hall med Balkor, faar man nærmest Indtryk af at være i en gammel Borg, og venter at komme ud paa en Vold med Kanoner ved at gaa gennem Dørene i Baggrunden og ikke paa et Skibsdæk. Vi for vor Part forstaar ikke, at dette skal være

den nuværende Tids Indsats i Skibsarkitektur. Hvad har dog de forskellige Stilarter fra de sidste 3—400 Aar at gøre ombord i moderne Skibe? Naar det hævdes fra Rederiernes Side, at saaledes forlanger Publikum det, saa maa det sikkert bero paa Misforstaaelser. I vor Tid forlanges afgjort ikke Imitationer af nogen Art.



Interior fra den store Hall.

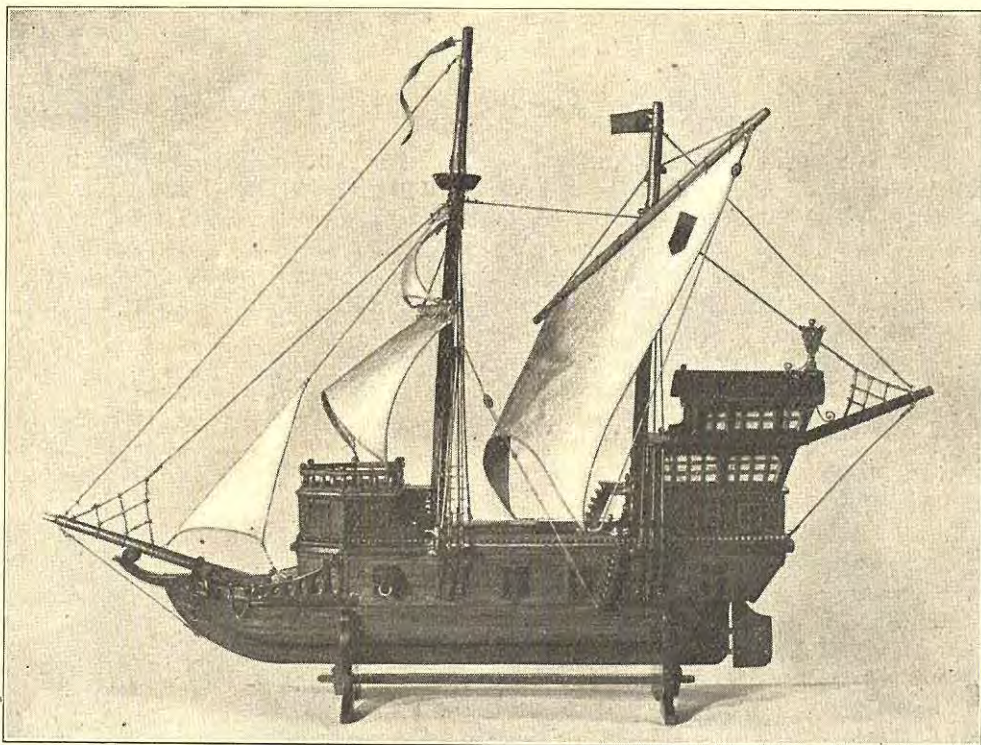


Motorskibet »Reina del Pacifico« paa sin Jomfrurejse.



Et flot Stykke Husflidsarbejde

Vort Billede viser en Model af en Karavel fra det 16. Aarhundrede. Der knytter sig det særlige ved dette Stykke flot udførte Husflidsarbejde, at Materialet udelukkende stammer fra tomme Cigarkasser, kun til Kølen og det klinkbyggede Skrog er der anvendt Krydsfiner. Den maaler 82×65 cm. - Hvordan er det egentlig med vore Sømænds Fritidsarbejder, er der overhovedet nogen, der kan stikke denne ud? Er det ikke saadan, at nu gaar Tiden mere med Knaldromanlæsning — eller tager vi Tøj? Hvis vi gør det, ved vi ogsaa, at der ikke gaar mange Dage før „Vikingen“ hører herom fra en af vore Læsere. — Vi skal ikke undlade samtidig med at bringe dette Billede, at meddele, at Modeller kan ses i Fir-



maet C. W. Obels Udstillingsvindue under den store Reklamekongres. — Det er nemlig Firmaets Bomærke.

Paa Prøvetur.

Nakskov Skibsværft afholdt Tirsdag den 5. Maj 1931 Prøvetur med S/S „Betty“, bygget til Rederiet J. Lauritzen, København. Der opnaaedes en Fart af 12½ Kn.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 267—10”, Længde mellem Perp 253—10”, Brædde paa Spant 39—0”, Dybde til Hoveddæk 17—8”, Lastevne ca. 2.500 Tons D. W. og resp. 820 Standard Træ.

Skibet er bygget som Raised-Quarterdæk Lastdampskib til Germanischer Lloyd's højeste Klasse med speciel Isforstærkning og med Bak og Huse midtskibs samt forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde; denne er med Henblik paa at forbedre Skibets Evne til at bære Dækslast delt i 11 Rum. Det er bygget med 2 Master, 4 Samsonposter og 4 Luger, som betjenes af 6 Stk. Lossebomme til 3 Tons og 6 Dampspil til 3 Tons, og endvidere er der anbragt et Varpespil agter paa Poopen og et Ankerspil paa Bakken. Styringen af Skibet foregaar ved en Dampstyremaskine anbragt i Agterkant af Maskincasingen. Skibet er forsynet med Radiopejleapparat og endvidere et Dobbeltpladeror, ligesom der i Valget af Agterstævrens Form er taget Hensyn til de nyeste Erfaringer vedrørende Strømliniernes Indflydelse paa Skibets Fart.

Officerernes Kamre, Messen og Salonen er indrette midtskibs, og er i enhver Henseende komfortable og rummelige. Bestiklukaf og Kaptajnens Kahytter er anbragt i 2 Huse ovenpaa Salonhuset. Mandskabsrummene er indrette forude under

Bakken med store, lyse Rum, 2 Mand i hvert Lukaf, Messer for henholdsvis Dæks- og Maskinfolk samt W. C. og Baderum.

Maskinen bestaar af 1 Lenz Standard Maskine, som udvikler 950 HK, der giver Skibet en Fart af ca. 11 Knob lastet ved en Døgngang af ca. 16—9”.

I Prøveturen deltog fra Rederiet: Skibsreder Ivar Lauritzen, Skibsreder Knud Lauritzen og Inspektør Christiansen, samt for Germanischer Lloyd: Inspektør Hensch. Endvidere Repræsentanter fra Borsig, Dansk Radio A/S samt Værftets Ledelse. Efter den vellykkede Prøvetur fortsatte Skibet til sin første Lasteplads, Gdynia, og ført af Kaptajn Winther, med Maskinmester Jensen som Maskinchef.

Hurtig Motorbaad.

I Amerika bygges for Tiden en Motorbaad, som skal gøre et Forsøg paa at gaa fra Los Angeles til Honolulu paa 3½ Dag. Distancen er 2200 Sømil.

For en Del Aar siden.

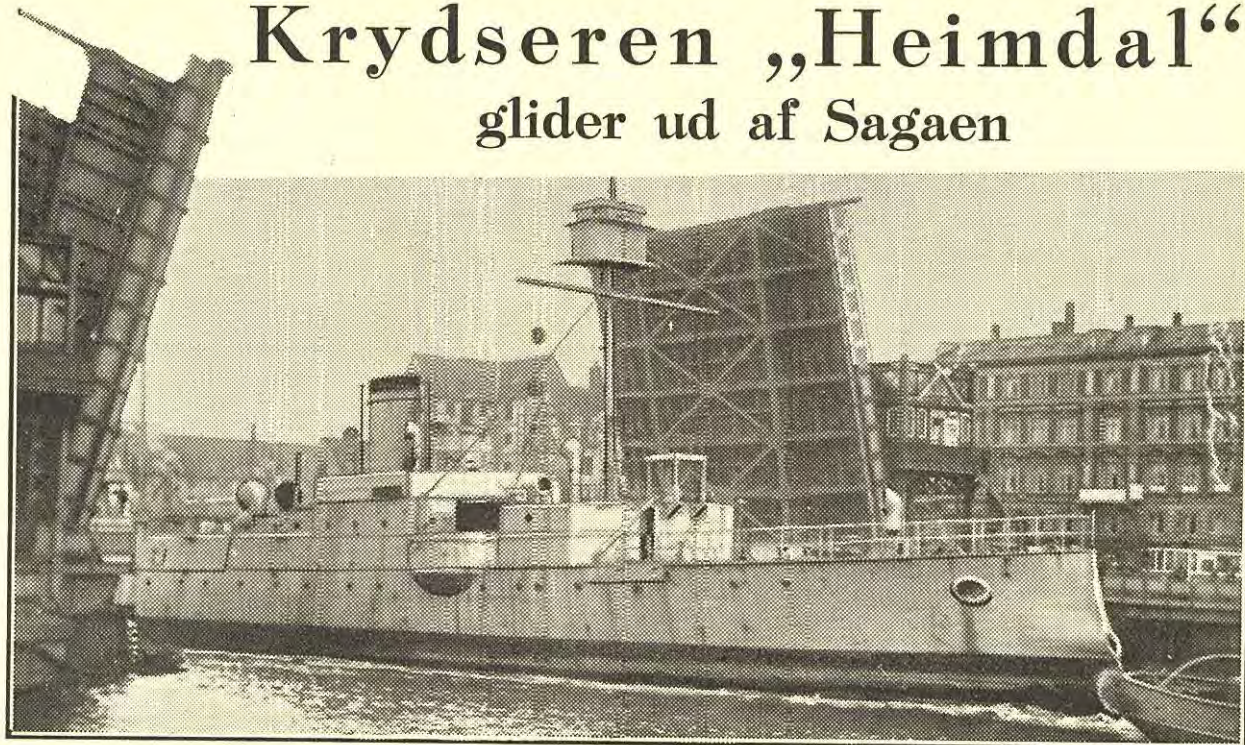
Det er i Aar 250 Aar siden, at Frederiksholms Kanal i København blev anlagt, og Stormbroen blev bygget. Endvidere er det 175 Aar siden, at Holmens Bro pludselig en Dag styrtede sammen, da en Afdeling af Hestgarden red over den. Tre Hestgardister omkom ved denne triste Begivenhed.

Konserves Th. Sørensen Hørkram
Dina Benfri Spegesild
Matjefileter, Gaffelbidder, Kryddersild, Klipfisk,
Hovmester, Rollmops Salt, Scda
ST. NIKOLAJVEJ 9 ST. NIKOLAJVEJ 13
Telf. Nora 1726 Telf. Cent. 9971

SØLVTØJ Til Jubilæumsgaver,
Bryllupper eller til
Dem selv faar De
billigst og smukkeste hos
HETSCH, Holmens Kanal 24 - Tlf. Byen 5090 x
Sølv - Kobberstik - Fr. Møbler - Bogantikvariat.



Krydseren „Heimdal“ glider ud af Sagaen



Den gamle Krydser er blevet dømt til Ophugning. Mangen gammel Mariner vil med Vemod dvæle ved Minderne om herlige og festlige Togter til fremmede Lande ved at høre om „Heimdal“'s Skæbne. Den er faldet for Aldersgrænsen og vil om kort

Tid kun være en Bunke gammelt Jern paa Petersen & Albecks Ophugningsværft. Vort Billede viser den gamle Krieger for sidste Gang passerende Knippelsbro.

„Niels Juel“ paa Langfart.

Orlogsskibet „Niels Juel“ er afsejlet paa et to Maaneders Togt til den nære Orient.

Konstantinopel er Rejsens første Maal, derefter gaar Tu-

ren til Odessa, Grækenland og Nordafrika. Rejsen bliver navnlig interessant for Kadetterne, som kommer ud paa den første Langtur og faar et Glimt af Østerland at se.

★ KAHYTS-REOLEN ★

Kun et Faatal af Mennesker læser saa meget som Søens Folk, og „Vikingen“ har derfor fundet det naturligt at aabne Rubriken „Kahyts-Reolen“ for at kunne fortælle Bladets Læsere lidt om den nye Literatur. Det er ikke vor Tanke at give udtømmende kunstneriske Vurderinger af Bøgerne i disse Spalter — dertil er Bogmarkedet for stort og Pladsen for begrænset, men vi vilde gerne i raske Rids skitsere for Dem, hvilke Bøger De vil have Glæde af at tage med ud paa Langfart. Først og fremmest vil vi selvfølgelig omtale alt, hvad der kommer frem af Literatur om Søen og Søens Folk, men dernæst tror vi at opfylde en Mission ved ogsaa at medtage den almindelige Skøn-

litteratur og Underholdningsbøgerne, og som hjælp er „Vikingen“ vore Læsere behjælpelig med at finde det, de søger.

Jespersen og Pio

har sendt os en De rigtig vaskeægte „Knald-romaner“, som vil være fortræffelige til at slaa Tider ihjel med. Det er pudsigt at se, hvordan dette Forlag i de seneste Aar har taget Teten paa Omraadet Underholdningsbøger. Saa at sige alle de gængse Forfattere bliver udsendt herfra. Las os begynde med Roman-Kongen Philips Oppenheim. Hans nyeste Ops (vistnok Nr. 100) hedder „Det gyldne Skatkammer“, og den staar ingenlunde tilbage for Forgængerne i Sprænding. O-

har en forbløffende Evne til at variere sine Emner og bliver derfor aldrig kedelig. Sax Romer, der engang holdt hele Verden i Aande med „Guldskorpionen“, har skrevet en fantastisk Forryderroman „Kejseren af Amerika“, der handler om en mystisk Bande, der er paa Nippet til at „erobre“ Amerika ved vidtforgrenet Zoneinddeling af New York og andre Storbyer. Man kommer til at tænke paa Al Capone og prise sig lykkelig over, at man sidder i det lille fredelige Danmark. — „Mazaroff Mysteriet“ af Fletcher er en af den Slags Bøger, der vil være fortræffelig til at holde En vaagen paa en Vagt. Vi tror ikke, det vil være muligt at standse midt i Bogen, man maa



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«



have Opklaringen med. Fletcher har det Fortrin for Sax Romer, at Logiken i hans Bøger altid er i den skønneste Orden. — Danmark er ikke rigt paa Kriminalforfattere, men vi har i det mindste een, der er helt god. Det er *Hermann Jensen*, hvis Bog „De tavse Mænd“ ingenlunde staar tilbage for Udlandets. Ganske vist foregaar den i London, saa helt dansk er den jo ikke, men det beviser blot, hvor svært det er at skrive troværdige Kriminalromaner herhjemme fra. Hermann Jensen har skrevet mangfoldige Noveller med hjemligt Milieu, men ogsaa ham falder det lettere at føle sig ud, naar Handlingen udspringer et andet Sted. „De tavse Mænd“ fortjener at finde stor Udbredelse, for det første fordi den er god, for det andet fordi vi paa dette som paa alle andre Omraader bør støtte dansk Arbejde.

Men Jespersen og Pio udgiver jo ogsaa tungere Bøger end disse og deriblandt er to af Sæscens bedste: „Fred“ af *Ernst Glaeser* og „Efterkrig“ af *Ludvig Renn*. Vi kunde tænke os, at mange af vore Læsere vilde udbryde: Nu kan vi ikke holde ud at læse mere om Krigen! Men vi maa ligesaa kraftigt anbefale disse to „Krigs“-Bøger, der forøvrigt slet ikke handler om Krigen, men om Tiden umiddelbart efter den. Maaske lyder det paradoksalt, men det Tidsafsnit, der behandles i disse Bøger, forekommer i mange Maader interessantere end selve Krigsperioden. Rimeligvis ligger det i, at den læge Læser kun kender meget lidt til tyske Tilstande efter Fredsslutninger, og Læsningen om disse Aars mærkværdige Forhold vil give Nøglen til Forstaelsen af mangt og meget vedrørende Tyskland i *Dag*, et Problem af almen Interesse. Der er altsaa *Perspektiv* i disse Skildringer, de lukker op for nogle Døre ind til Fremtiden, hvor Krigsbøgerne altsor ofte gav os et kæmpemæssigt Slagmaleri af noget lukket, noget forbigangent, noget en Gang overstaaet. Maaske vil det være nok at læse een af de to Bøger, skønt de ikke ligner hinanden. Man vil i det mindste

næppe finde dem lige gode, hvem man end er, thi de taler til vidt forskellige Naturer. Vi skal ikke dømmе de to Auctorer imellem, kun oplyse, at den, der ynder den præcise, minutøst udførte Rapport, bør søge *Renrs* Bog, hvorimod den Læser, der lægger mere Vægt paa den digteriske Behandling, sikkert vil sætte *Glaesers* Bog højest. Men *det* har de til fælles, at de efterlader Læseren stakaandet oprevet, men ikke saa lidt klogere end før. Kan man forlange mere af skrevne Ord?

Gyldendal.

Knud Andersen er ret en Mand for vore Læsere. I lange Tider har hans Bøger ikke været til at faa, men nu har Gyldendal udsendt et nyt Oplag af „Brænding“, og vi kan paa det varmeste anbefale enhver, der kender Søen og holder af Søen, denne mærkelige Bog. De fleste ved sikkert, hvem *K. A.* er, men altsor fæa læser ham endnu. I Bladets næste Nummer skal vi bringe en Prøve paa hans Fortællekunst: — det vil virke langt stærkere end nogen lang Anmeldelse. Hvis det er rigtig, at dansk Literatur lider af Trang til at nusse og pusle med Smaa-ting, maa man i Høj Grad byde *Knud Andersen* velkommen. Der er det store Sus over hans Bøger. Vi har faaet en dansk *Jack London*, eller bedre endnu: en Mandfolkeforfatter, der slet ikke ligner andre end sig selv — *Knud Andersen!*

Koppel

har udsendt en ny Bog af *Peter Tutein*, der allerede har vundet mange Venner med sine tidligere Bøger „Fangstmand“ og „Larsen“. Den sidste hedder „S/S Bolivia“, og heri berettes om en dejlig Rejse til Sydamerika, Tutein har gjort sammen med Tegneren *Hans Bendix*. Tutein har jo Lune, fortæller puvsigt løst og fast om Live: paa en stor Lastdamper, og Bendix tegner — til dels — fornøjeligt deril. Man kunde maaske nok gøre Ind-

vending mod den omsiggribende Mode, at Forfattere i deres Bøger anvender en Familiaritet og Klikejargon, der ikke kommer os andre ved, men Tuteins Humør bøder noget paa de mange Gange „Hans og jeg“, der gaar igennem Bogen. Og Øjne i Hovedet har jo begge de to Fyre, saa de har kikket en hel Del Ting ud, som vil overraske selv den Læser, der er gammelkædet i de Egne, Bogen fortæller om.

Reitzel.

Knud Holmboe er trods sin Ungdom (28 Aar) gammel og rutineret i Faget som Rejsejournalist, men hans Ungdom fornægter sig ikke — han har Mod til at præstere det farlige, det uventede, og han er frisk! I dette adskiller han sig kraftigt fra en Skare Digttere, der følger sig kaldet til at skrive Bøger om Rejser til Østen, Syden eller Vesten, hvor alt er set med l. Kl. Passagerens Øjne. Holmboe har desuden den Fordel, at han vælger sig Emner, der er mindre fortærskede end f. Eks. Indien og Kina. Denne Gang har han været i Nordafrika og skildrer en farefuld, men saare spændende Rejse gennem Ørknerne i Bogen „Ørkenen brænder“.

Det fremgaar af Bogen, at Holmboe er traadt over til Islam, og at han taler arabisk i mange Dialekter, saa rent uvilkaarligt faar man Tiltro til hans Skildringer af Forholdene i Nordafrika, man harmes som han over Europæernes lavpandede „Civiliserings-Moral“, over Italiernes brutale Krig mod de indfødte. Man faar Fornemmelsen af, at Europas menige Befolkning er ført bag Lyset af Politikere og Militære i dette som i saa mange andre Spørgsmaal — og det var vistnok navnlig *det*, Holmboe gerne vilde give. Men kan er ogsaa en udmærket fængslende Skribent, som selv Folk uden ringeste politiske Interesse vil læse med Glæde. Bogen er forsynet med en Mængde glimrende Illustrationer.

J. B.

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.

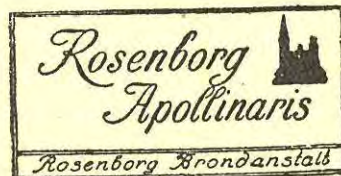
- Kjøbenhavns Skipperforening*, Holmens Kanal 18. Telf. Byen 7200.
- Maskanistforeningen i Danmark*, Toldbodgade 10. Telf. Palæ 2863.
- Maskanmestrenes Forening*, Skt. Annæplads 16, Kbhvr. Telf. 2480.
- Radiotelegrafistforeningen af 1917*, Cort Adersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.
- Søfyrøbdernes Forbund i Danmark*, Toldbodgade 10. Telf. 8436.
- Sømændenes Forbund*, P. Skramsgade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Medlemmer af ovennævnte Organisationer kan ved Henvendelse paa Vikingens Redaktion erholde Billetter til Zoologisk Have ÷ 25% Rabat

BØGER

Søger De en Bog?
HETSCH — har den!
Vil De sælge Bøger?
HETSCH køber dem!

Antikvariatet
Holmens Kanal 24 - Tlf. Byen 5090 x



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.



BENZIN MOTOROLIE BRÆNDSSELolie PETROLEUM



AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Na' og Dag.
Telegram-Adresse: K U L

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 53030 (udenfor Kontortid)
" 53010 (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

Teknisk
Udefotografering
af enhver Art

Fotografering af
Skibe i Søn
udføres



Clichéer til alle
Tryksager udføres
hurtigt og konkurren-
cedygtigt

Amerikansk
Maskinretouche

Leverandør af Clichémateriale til flere af vore Rederier



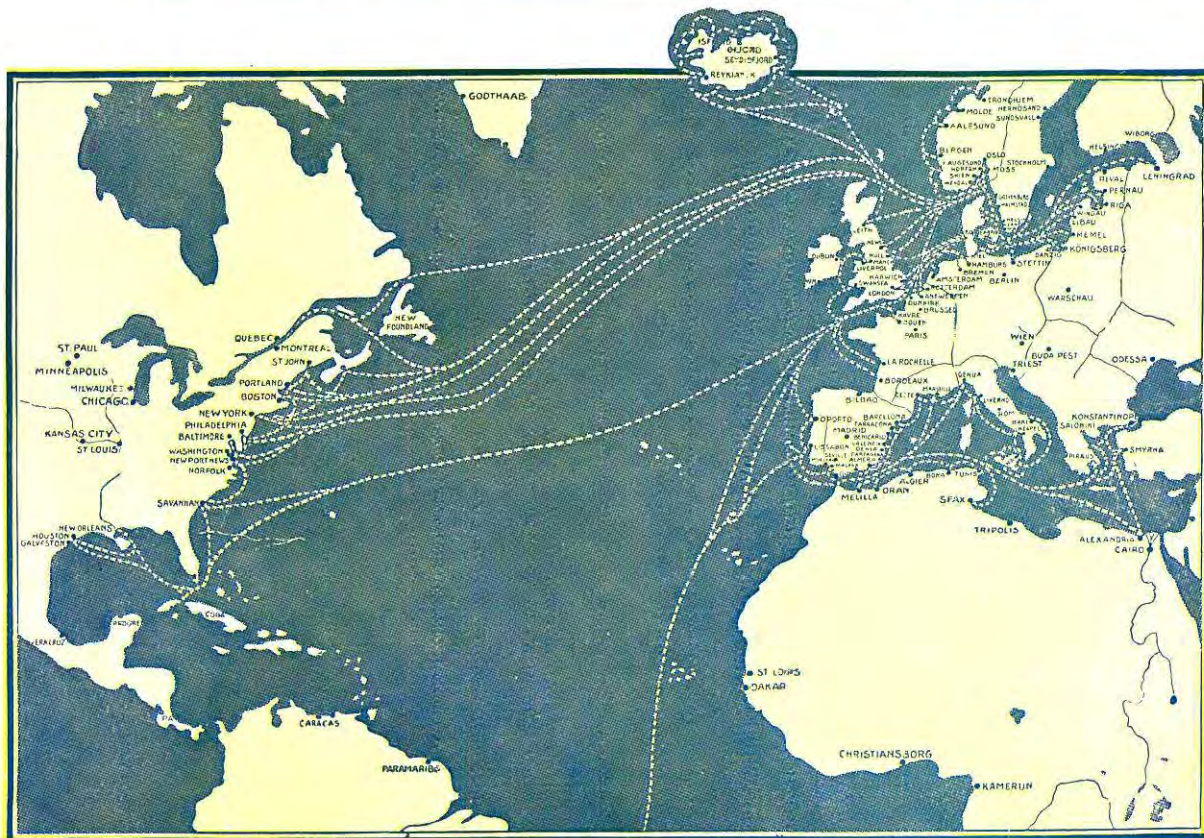
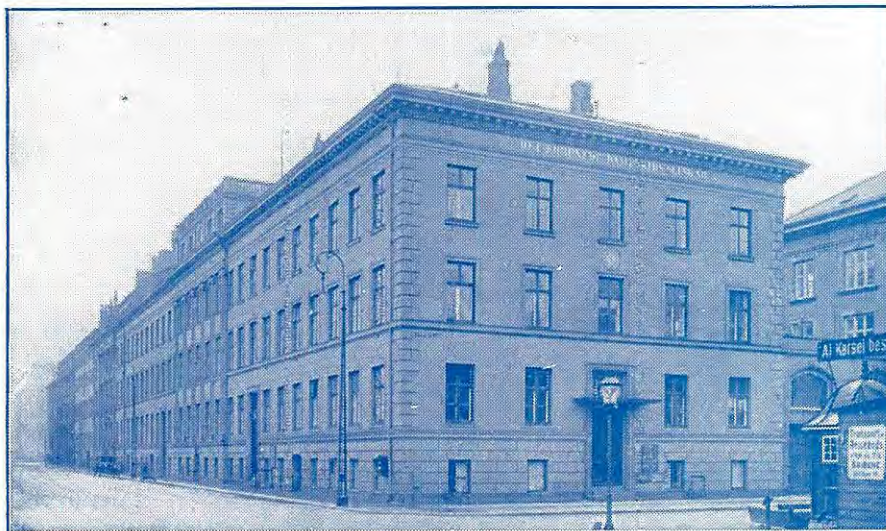


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VILKINGEN



Paa Hvalfang
med
A. P. Møller
„Anna Mærsl
i Syd-Ishavet

★

C. K. Hanser
Jubilæum

★

Ny, spændend
Sø-Roman:
„Længsler
nes Ø“

begynder i det
Nummer

★

310 flydende
Biografer

★

Skipperløgn

★

Spændend
Noveller
fra Søen

★

Smaanyt m.

Forsidebilledet :
„Empress of Brita
det svømmende hv
Palads. Læs Artik
inde i Bladet om
vets nye Gigant

JULI 1931 - 8. AAR

NR. 7

36 Sider, 50 Ø



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

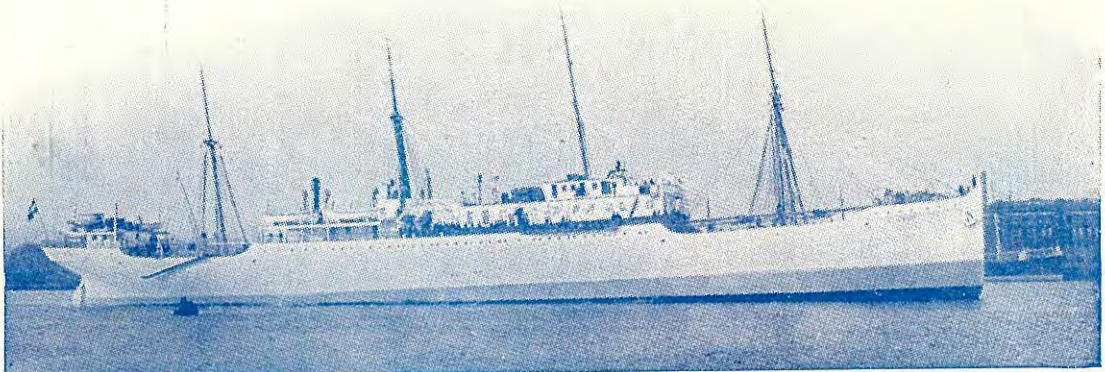
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Mağras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny,
Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, New York, Durban,
Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT





HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN
 Udgivet i Forstaaelse med: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer
 og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsar-
 bejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The Inter-
 national Seafarers Federation

C. K. Hansens Jubilæum



Naar man omkring
 Midten af forrige
 Aarhundrede steg i
 Land paa Køben-
 havns nordre Told-
 bod og gik ind mod

Byen gennem Gitterporten for Enden
 af Toldbodvejen, havde man paa ven-
 stre Haand et statelige „Toldbod
 Vinhus“ med dets kønne, skyggefulde
 Have og paa højre Haand den lille
 brøstfældige Matrosknejspe „Brokkens-
 bod“ (der forsvandt i 1855), og som
 laa paa Pladsen udfør den nuværende
 Restaurant „Lumskebugten“.

Ved Siden af „Brokkensbod“ var
 der mod Grønningen opført en pavil-
 lonlignende Bygning med Have og
 Springvand, og i denne Bygning Stue-
 etage boede i 1850 en Kukkenbager
 Werner, der her drev en Konditorfor-
 retning, medens der paa 1ste Sal bo-
 de en Pakhusforvalter *Christian Kjel-
 lerup Hansen* med sin Hustru Marie



Kgl. Agent og Konsul *Christian Kjellerup Hansen*.

og sin 12-aarige Søn Johan. — Ingen
 tænkte dengang paa, at Pakhusforval-
 ter C. K. Hansen faa Aar senere paa
 dette Sted skulde grundlægge en For-
 retning, der i Løbet af forholdsvis
 kort Tid skulde blive et af Danmarks
 største og videst kendte Handelshuse,
 som nu i Aar fejrer sit 75 Aars Ju-
 bilæum.

C. K. Hansen var født i Køben-
 havn den 13. Juli 1813 som Søn af
 Brændevinsbrænder Peter Hansen og
 var efter Konfirmationen blevet ansat
 hos det store Firma I. P. Suhr & Co.,
 der havde Kontor paa Gammeltorv
 mellem Vestergade og Frederiksberg-
 gade, og hvis Kulplads laa i Ny Told-
 bodgade op mod Søndre Toldbod.

Paa denne Kulplads var C. K.
 Hansen senere blevet Forvalter; men
 det var ham ikke nok, thi hans Hu
 stod til at blive sin egen Mand, blive
 Kulgrosserer, og som saadan navnlig
 komme til at levere Kul til de forbi-



C. K. Hansens Kontorbygning paa Toldbodvej ved Grundlæggelsen i 1856.

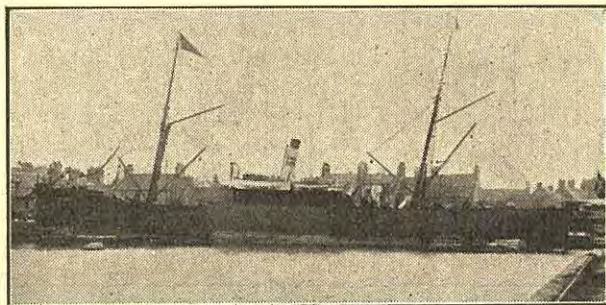
sejlende Skibe, der for en kort Tid ankrede op paa Reden, og hvis Kaptajner han havde lært at kende fra sin Virksomhed hos Suhr.

Til at begynde med købte han af Byens Kommandantskab det Hus, hvori han boede paa Toldbodvejen (Grunder henhørte nemlig til Kastellet) ved offentlig Auktion den 4. Oktober 1854. I den Bygning skulde nemlig hans fremtidige Virksomhed være, bekvemt, som den laa, lige ved Havnen og nær ved Pakhusene og Pladserne. Skøde paa Ejendommen fik han dog først den 26. Marts 1856, og da havde han allerede Maaneden i Forvejen, den 21. Februar, været oppe paa Københavns Rådstue og løst Grossererborgerskab.

Forskellige Begivenheder bevirkede dog, at han ikke kom til at begynde sin Virksomhed førend den 13. Juli 1856, fra hvilken Dato Firmaet regner sin Grundlæggelse.

Fra først af var det udelukkende Kulleverance, som C. K. Hansen havde til de danske og fremmede Skibe, men efterhaanden udvidedes Forretningen til ogsaa at omfatte Havariagentur og Fragtforretning.

Alle de engelske Kaptajner, der sejlede paa København,



S/S »Christiansborg«. Den først byggede af Rhederiets Baade. Den forliste 1899 ved Ronskær i Finland.

kendte jo den stoute C. K. Hansen med det milde, venlige Ansigt, og var deres Skibe blevet udlosset i København, tyede de aldrig forgæves til C. K. Hansen for at faa Fragt tilbage fra København.

Kaptajnerne og deres Hustruer blev personlige Venner af den C. K. Hansenske Familie, og Rederne blev det med, thi de vidste, at de i et og alt kunde stole paa ham, der lidt efter lidt gled ind som deres Repræsentant i Danmark.

Og fremmede Regeringer lærte ogsaa C. K. Hansen, der var Kgl. Agent, at kende, bl. a. Hansestæderne, hvis Konsul han blev i København.

Aaret efter Forretningens Start indtraadte Sønnen, den senere østrigsk-ungarnske Generalkonsul *Johan Hansen senior* (født i København den 6. Februar 1838, død den 28. Februar 1913) i Firmaet, af hvilket han blev Eneindehaver ved Faderens Død den 1. Juni 1868.

Personlig var Johan Hansen en stille Mand, der ikke tog stærk Del i det offentlige Liv, og i Forretningen var han mere den kontrolerende end den initiativrige Leder, men hans Forretningsmetoder og hele hans Ledelse var præget af saadan Finhed og Dygtighed, at han herigennem saavel som ved selve

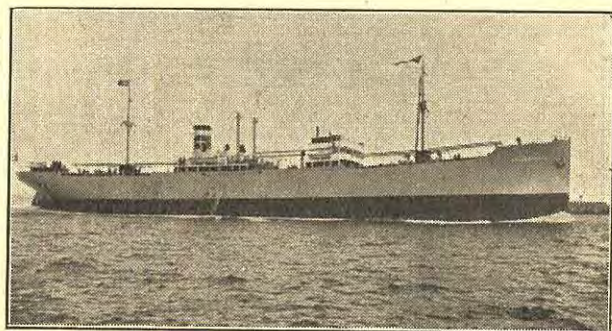


Generalkonsul Johan Hansen senior.

trukket af denne Mand, der slet ikke forekom dem fremmed, og han havde i Oluf Hansen, der indtraadte i Firmaet ved C. K. Hansens Død i 1868, men iøvrigt ikke hørte til samme Slægt, en meget værdifuld Støtte. De to Mænd supplerede hinanden fortrinligt, og det blev til et udmærket Samarbejde, der varede lige til Oluf Hansens Død i 1897. C. K. Hansens Navn fik god Klang i England, og det skyldtes først og fremmest Johan Hansen. Hans Kompagnon var sikkert i Besiddelse af større Initiativ, men adskilligt var det altid Generalkonsul Johan Hansen, der repræsenterede.

Der er ikke Tvivl om, at Johan Hansens Personlighed har betydet overordentlig meget for Udviklingen af det gamle Firma. Han havde Grundlaget at bygge paa, og han førte det kendte Dampskibsrederi frem til en enestaaende Position. Ikke blot herhjemme, men ogsaa ude paa Verdensmarkedet.

Hvis ikke Johan Hansen saa at sige fra Fødslen havde været bestemt til at føre den af hans Fader grundlagte Kulforretning i Forbindelse med det store Skibsrederi videre, er det et stort Spørgsmaal, om han var blevet Forretningsmand. Men



Rhederiets sidste Nybygning: M/S »Stjerneborg«.

allerede som ganske ung havde han faaet Foden under eget Bord, var dels blevet Associé i Firmaet og dels Familiefader, og Forretningerne optog nu hans Tid. Men oprindelig havde han haft stærke kunstneriske Interesser. Han var i Besiddelse af megen musikalsk Sans og havde en glimrende Sangstemme, der blev uddannet i Paris af selve Garcia, og han

følte sig nær knyttet til en Række Scenekunstnere, Mænd som Høedt, Ferslev, Liebe og Schram. Hele den Kreds, der den Gang samledes om Selskabet „Det gode Sindelag“. Han interesserede sig stærkt for den danske Ballet og var med til Grundlæggelsen af „Nordisk Musikforlag“. Ved Siden heraf havde han store kirkelige og sociale Interesser. Han sad i Bestyrelsen for Indre-Mission og i forskellige Sømands-Missionsforeninger.

Han ønskede ikke personlig at træde stærkt frem, hele sin Liv holdt han sin Person i Baggrunden, men hans Arbejde og Indsats var ikke mindre af den Grund. Der er et engelsk Ord, der bedst af alle karakteriserer Johan Hansen: Han var i et og alt en Gentleman.

Foruden at være Agent for en Række udenlandske Rejser og Assuranceselskaber, et Tillidsforhold, der bestaar helt op til Nutiden, repræsenterer Firmaet paa dette Tidspunkt de to store engelske Rederifirmaer Thos. Wilson, Sons & Co., Ltd., Hull, og James Currie & Co., Leith. Disse to Firmaer har alle Dage spillet en meget stor Rolle i dansk Exporthandels Historie (Ruterne København—Hull og København—Leith). Den Dag i Dag repræsenterer Firmaet sidstnævnte Selskab og en Række andre store Verdensselskaber, bl. a. Wilh. Wilhelmsen, Oslo, Axel Broström & Søn, Gøteborg, og de af disse Firmaer oprettede Linierederier, samt den Norske Syd-Amerika Linje og andre, der alle besejler Danmark regelmæssigt, desuden mange større Linierederier, der ikke direkte anløber Landet.

Da Oluf Hansen døde i 1897, optoges Johan Hansens to Sønner, nuværende Generalkonsul *Johan Hansen* (født 14. November 1861) og *Robert Hansen* (født 13. November 1863, død 19. Juni 1912) som Medindehavere af det gamle Firma.

Til Forretningens oprindelige Branche, Kullene, blev der senere knyttet Rederivirksomheden, og i Tilknytning dertil dannedes i 1883 Dampskibsselskabet „Dannebrog“, i 1896 „Dampskibsselskabet af 1896“ samt i 1901 Dampskibssel-



Rhederiets nuværende Kontorbygning, Amaliegade 35.

skabet „Neptun“, for hvilke Selskaber C. K. Hansen blev korresponderende Reder.

De her nævnte Selskaber sammensluttedes i 1917 til eet under Navnet „Dampskibsselskabet Dannebrog“, og dettes Kontorflag — Firmaet C. K. Hansens Mærke: Den blaa Dug med Dannebrog — vajer nu i alle Havne over den hele Verden, og overalt bringer den Bud om dansk Flid, dansk Dygtighed og dansk Foretagsomhed.

I denne Forbindelse maa det her bemærkes, at siden „Dampskibsselskabet Dannebrog“ blev oprettet i 1883, har det i Aarenes Løb under C. K. Hansens Auspicier udviklet sig saa betydeligt, at det nu staar som et af de største Tramp-Rederier, ikke alene i Skandinavien, men i hele Verden.

Da det første Ministerium Neergaard blev dannet den 12. Oktober 1903, og Danmark derved fik et nyt og haardt tiltrængt Ministerium for Handel og Søfart, faldt Valget som



C. K. Hansens jubilerende Direktior: Omkring Generalkonsul Johan Hansen sidder fra venstre Skibsrhederne Willie C. K. Hansen, Norman H. Hansen, Knud Hansen og Chr. Harhoff. Fot. Elfelt.



Danmarks første Handelsminister paa Generalkonsul Johan Hansen junior, thi ingen kunde vel være bedre egnet dertil end han, der var fuldt ud fortrolig saavel med Købmands-handel som med Skibsfart.

Robert Hansen afgik 1912 ved Døden som Følge af et Ulykkestilfælde, og da Faderen, Johan Hansen senior, døde Aaret efter, stod Generalkonsul Johan Hansen i 1913 som Eneindehaver af det gamle Firma; og nogle Aar derefter (1. April 1916) optog han sin ældste Søn, Willie C. K. Hansen (født 2. Juli 1887) og afdøde Grosserer Robert Hansens Svigersøn, Christian Harhoff (født 13. December 1885), der begge tidligere havde været Prokurister i Firmaet. I 1920 optoges Generalkonsul Johan Hansens næstældste Søn, Forman H. Hansen (født 17. Januar 1890) og i 1922 endvidere Grosserer Robert Hansens ældste Søn, Knud Hansen (født 25. Oktober 1892).

Den gamle Pavillon paa Toldbodvejen ved „Lumskebygten“, hvor Kgl. Agent C. K. Hansen i 1856 havde grundlagt sin Forretning, lidet anende, at denne skulde tage et saa mægtigt Opsving, var før længst blevet for trang for Firmaet.

Kulforretningen udskiltes allerede i 1912 under Navnet „Aktieselskabet Københavns Bunkerkal Depot“, men ejes stadig af Firmaet.

Agenturforretningen, der repræsenterer og fører Tilsyn med de fleste af de til Københavns Havn ankommande fremmede Skibe, voksede Aar for Aar, og hertil kom Hæveriforretningen, Hjælpen, som Firmaet ydede fremmede Skippere og deres Baade, naar de ved Vintertid, i Storm og Ruskvejr, var ude for Strandinger og andre Vanskeligheder. Ved mange af de allervanskeligste Strandingsstilfælde paa Jyllands Vestkyst og

andetsteds ydede Firmaet en stor Indsats ved Bjergningen af Værdierne og Assistance til Rederi og Assurandører.

Befragtningsforretningen havde ogsaa udviklet sig stærkt, idet de danske Købmænd saa, at man altid kunde finde Transportmidler for sine Varer ved Henvendelse til C. K. Hansen, der repræsenterede en Række oversøiske Linjer og Rederier og var i Stand til at skaffe Tonnage, naar det krævedes, til Dækning af Kundernes Behov.

Alle disse Ting, men navnlig Dampskibsselskabets Vækst, foranledigede alvorlige Overvejelser om Nødvendigheden af at forandre Forretningens Sæde, til Trods for, at Firmaet i henvend 70 Aar havde haft Lokaler i den lille, maleriske Bygning ved Indgangen til Toldboden, i den Bygning, der havde set Firmaet blive til, havde set den oprindelige Kulforretning udvide sig til tillige at omfatte Dampskibsrederi og alle Grene af „Shipping“, havde set alle Cheferne i Dynastiet C. K. Hansen samt de nye Slægtled vokse frem og blive knyttet til Forretningen. Man havde søgt at hjælpe paa Pladsmangelen ved i Haven ud mod Grønningen at opføre en Tilbygning til Stueetagen — den pyntede ikke — og Aar efter Aar krævedes der stadig mere Plads.

Da er det, at Havnevæsenet i 1923 faar Brug for Firmaets gamle Kontorbygning og køber den, hvorefter C. K. Hansen flyttede hen til Amaliegade 35, hvor en stor og statelig ny Rederibygning rejstes. Her i denne i enhver Henseende fuldt ud moderne Bygning har C. K. Hansen sit Hovedkontor for alle Firmaets mange Grene, og i de stilfulde Lokaler vis à vis Søndre Toldbod residerer det nu paa 75-Aarsdagen for Oprettelsen.

Romancen i Aalens Vandring

Det er blevet videnskabeligt bevist, at i den Del af Oceanet (Florida Strædet, Vest for Bahama Øerne, hvor den europæiske Aal føder sine Unger, fødes der ogsaa Aal af en anden Art, som kun findes i amerikanske Vandløb. Disse Aaleunger svømmer Vest efter, samtidig med at Europæer-Aalen begynder sin østlige Rejse. Og skønt de to Arter udvikles sammen i det samme Farvand, gaar de amerikanske Aal aldrig mod Øst, ligesom de europæiske Aal aldrig gaar mod Vest.

Hvorledes er dette muligt? — Ja, her staar Videaskaben foran en lukket Dør.

Aal er set i Alpernes Søer ca. 1000 Meter over Havet, og ogsaa disse er kommet den lange Vej fra Oceanet og gennem Floder, Bække og fugtige Græsmarker til Bjergene.

Aalen er en graadig Fisk, og Hun-Aalen, som kan naa en Størrelse af 2 Meter og en Vægt af 6—8 kg, fortærer bl. a. smaa Frøunger og Svømmefugles smaa litte Unger

Han-Aalen er mere beskedne, men ogsaa mere ubetydelig; dens Størrelse overstiger sjældent 1 Meter.

Maaske denne lille Fortælling vil bevirke, at naar Læserne næste Gang ser en Aal i et Vandløb eller i et Akvarium, vil de tænke paa dens romantiske Historie og i den se en kær og velkommen Gæst, som er kommet den lange Vej fra Fødestedet 700 Meter under Golfstrømmens Overflade mellem Bahamaøerne og Floridas Østkyst. *Capt. George.*

Motorskibenes Præstationer.

Den Tid er forbi, da man troede, at Motorskibe ikke kunde bruges i altså anstrengende Fart. Nu er Forholdet anderledes, og Motorskibe vælges ofte fremfor Dampere. Eksempler herpaa er det norske Motorskib „Venus“ og det italienske „Victoria“, der nu har været paa Prøvetur.

Disse to Skibe er de hurtigste Motorskibe, der endnu er bygget. „Venus“ skal ligge 18 Timer i Bergen og 12 Timer i Newcastle paa hver Rejse, og bliver saaledes højst 18 Timer i Havn. „Victoria“ har kun 8 Timer i Alexandria og opholder sig 20 Timer i Triest, saaledes at der kan gøres en Rundrejse pr. Uge, og Motorskibet præsterer derved samme Arbejde som to Dampere.

I begge Tilfælde er det tvivlsomt, om en Damp kan præstere samme Arbejde, og de mange Motortankskibe, som er til Søes 300 Dage om Aaret, er ogsaa Eksempler paa det moderne Motormaskineris Kapacitet.

Spændende Kapsejls.

Motorskibet „Templar“ tilhørende Wilh. Wilhelmsen, Oslo, er nylig vendt hjem fra en Rejse til Australien, og Skibets Fører, Kaptajn Berg, fortæller, at de paa Tilbagereisen havde en meget spændende Kapsejls med Dampere „Troilus“, tilhørende „Blue Funnel Line“. Skibene, der begge kom fra Australien med Uld, mødtes først ved Malta, og der begyndte herfra en morsom Kapsejls mellem dem; snart var den ene, snart den anden af Baadene foran. Dette varede, til de naaede Cap St. Vincent, hvor de sejlede Side om Side. Nu indtraf der indlertid Kuling med høj Sø imod, og „Templar“ vandt nu støt og sikkert Forspring, saaledes at „Troilus“ den følgende Morgen ikke længere var i Sigte. Lørdag den 17. Januar Kl. 23,30 ankrede „Templar“ paa Dunkerques Red, da det som Følge af Storm var umuligt at gaa ind i Havnen, og den følgende Morgen Kl. 8,30 ankrede „Troilus“ ved Siden af „Templar“. „Troilus“ er en af de hurtigste Baade i Uldfarten, „Templar“ havde gjort en Fart af ca. 15 Knob.

Skibsreder Wilh. Wilhelmsen med to Døtre havde gjort Turen med om Bord i „Templar“.



Typisk Hvalfanger.

Paa Hvalfangst med A. P. Møllers „Anna Mærsk“ i Sydishavet

Chr. Elmgreen, Maskinmester paa M/T „Anna Mærsk“ har til „Vikingen“ skrevet denne interessante Skildring af en Tur, han fornylig har været paa i Ishavet. Da det jo hører til Sjældenhederne, at det danske Flag viser sig i det sydlige Ishavs fjerne Farvande, vil det sikkert interessere „Vikingen“s Læsere at vide, hvorledes en saadan Tur former sig.

I en forrygende Storm arbejder Tankskibet „Anna Mærsk“ sig frem gennem „the roaring forties“ med Fangstfelterne i Sydishavet som Maal, Albatrosserne kredser i majestætiske Buer over det brusende Køl-vand, dem synes Vejret ikke at genere, tværtimod de stryger lette som Svæveflyvere over Bølgetoppene. Motoren buldrer af Sted og ruller den ene Million Omdrejninger af efter den anden, Ventilernes Styrearme farer op og ned som Tangenterne paa et elektrisk Klaver.

Snart rejser Skibet sig paa „Halen“ for et Øjeblik efter at hamre ned i den næste Sø, saa det sitrer fra for til agter længe efter, snart vælter det over paa Siden, som var det en Tipvogn, som skulde tømmes for sit Indhold. Kort sagt, „Anna“ optræder i alle sine Glansnumre. — Længere sydpaa bedres Vejret, de første Isbjerger har allerede vist sig, de er kønne, naar Solen skinner paa dem og faar dem til at ligne blændende hvide Klippeøer; men man sender uvilkaarlig „Titanic“ en lønlig Tanke, naar de som store, hvide Spøgelser dukker frem gennem Tykningen. Efterhaanden, som vi kommer længere ned, bliver de talrigere.

Kulden begynder nu ogsaa saa smaat at mælde sig; men Vejret holder sig roligt og klart. Om Natten skyder Sydlyset,



Ater i Tropevarme.

for man kan vel næppe tale om Nordlys herne, sine flagrende Flammer hen over Himlen. Sydkorset er ved at være lodret over os, vi nærmer os Rejsens foreløbige Maal, Hvalkogeriet „Solglimt“.

Et Par Pingviner kommer drivende paa et Isflage, de optræder i Kjole og Hvidt og er antagelig mødt op for paa de herværende Pingklubbers Vegne at byde os velkommen.

Af og til ser man en Fontæne staa til Vejrs, det er en Hval, der blæser Vand og Luft ud. — Et imponerende Syn.

Om Eftermiddagen den 25. Februar Kl. 5 bliver der slaaet „vel“ paa Maskintelegrafnen, vi ligger velfortøjet med et Par Hvaler som Findere langs Siden af Hvalkogeriet. En Duft, som minder om vore hjemlige Svineslagterier, breder sig over Skibet. Vi begynder straks at laste, det gode Vejr maa jo benyttes. Gennem en Slange pumpes Hvalolie, efter at den er blevet opvarmet, over i vore Tanke.

Vi betragter interesseret Arbejdet om Bord i det flydende Slakteri, det er saa rart at se andre Folk ar-



Gennem „The roaring forties“.



310 flydende Biografer

Naar Mørket sænker sig over Oceanet, begynder Talefilmen paa de amerikanske Krigsskibe. — Amerika-Brev til »Vikingen«

Key West, Juni.

Ethvert amerikansk Marineskib forvandles ved Mørkets Frembrud hver eneste Aften til et flydende Biografteater. I Aften, i Gaar Aftes og i Morgen Aften og hvorsomhelst paa Oceanets uhyre Flade „fra Crabtown (Annapolis) til Timbuktu“ sidder der Marinere paa Dækket med Øjnene vidt aabne, stirrende spændt paa det hvide Lærred. Tidligere fik de saa sparsomt Film, saa de kedede sig ved at se den samme Film 40 Gange, og derfor fandt de paa at lade den køre bagfra, hvad der virkede højest forbløffende og fik Oceanerne til at gungre af Griis. Men nu er U. S. A.s Marine saa up to date, at det udelukkende er Talefilm, der serveres. Og alle filmbegejstrede Marinere gaar nu praktisk talt til Talefilm hver Aften, Uge efter Uge, Maaned efter Maaned. Der er intetsteds et mere begejstret Filmspublikum.

Stumfilm har den amerikanske Marine haft i mange Aar, men da Filmen paa Landjorden begyndte at raabe op, forlangte Marinerne „Talkies“. De saa jo talende Film, naar de var i Land, saa de vilde da rigtigt nok være med paa det allernyeste. Slagskibet „Texas“ var den første, der fik en af Western Electrics kostbare,

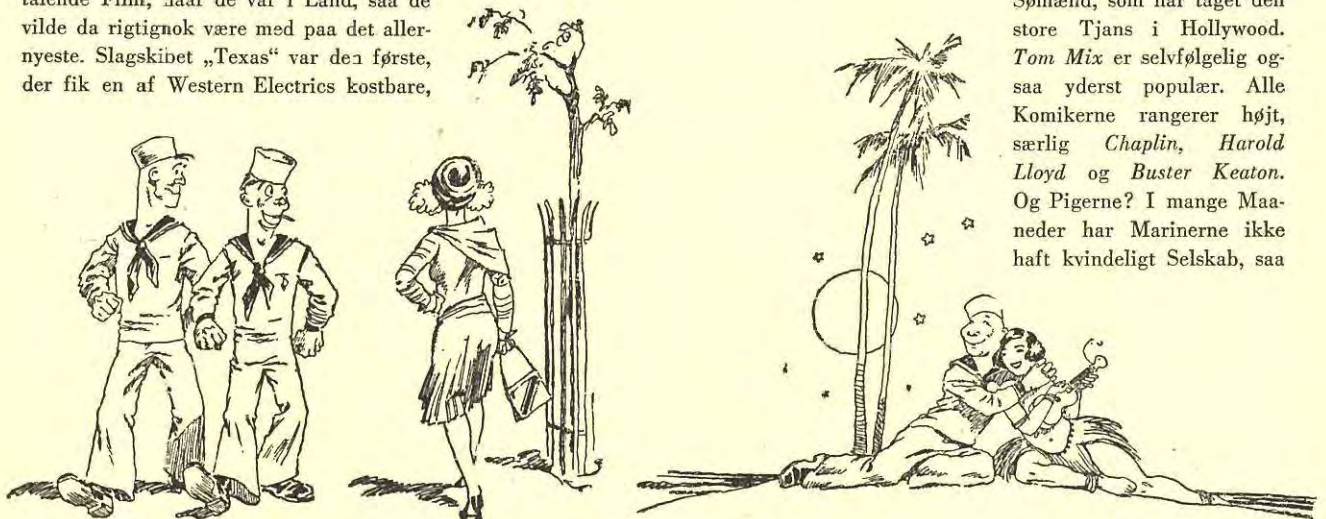
moderne Talefilms-Instalationer til 60,000 Kr. i Januar forrige Aar, da den skulde paa Togt i Sydhavet. Een Gang om Ugen i fire Maaneder gav den Forestillinger. Og da den laa ved Cuba, kom der Masser af Gæster fra de andre Krigsskibe til disse Gala-Aftener paa „Texas“. Der var gerne to Tusind Tilhørere paa saadanne Aftener. Og det blev en straalende Succes, som hurtigt bredte sig til alle de store Skibe. Ethvert Skib af Destroyer-Klassen og højere op fik Talefilm installeret i 1930. Det blev ialt 310 flydende Biografer med et fast Publikum paa 100,000 Mand. „Navy Film Exchange“ i Brooklyn er Centralen for hele denne Underholdning, med Filialer i San Pedro, Californien og paa Filipinerne.

Hvad vil Marinere se? De foretrækker kraftige Film med Handling, hvor der for Alvor sker noget, og hvor det gaar paa Livet løs. Heltene skal være rigtige „Han-Mænd“. Saadanne Typer som *George Bancroft* og *Victor McLaglen* faar deres absolute Bifald, ikke alene fordi de fører en proper Næve, men ogsaa fordi de er forhenværende Sømand, som har taget den store Tjans i Hollywood. *Tom Mix* er selvfølgelig ogsaa yderst populær. Alle Komikerne rangerer højt, særlig *Chaplin*, *Harold Lloyd* og *Buster Keaton*. Og Pigerne? I mange Maaneder har Marinere ikke haft kvindeligt Selskab, saa



Marinere foretrækker at se rigtige »Han-Mænd« som Typen paa Helte med Ankre tatoverede paa Armen og Kraft i Slaget.

Der, soførende Mand er snart skuffet over Kærlighed i Troperne, uadtagen som den afbildes paa Film.



Amerikas Marinere er velkendt fra Langelinie til Filipinerne som stærkt modtagelige for kvindeligt Charme.

Der, soførende Mand er snart skuffet over Kærlighed i Troperne, uadtagen som den afbildes paa Film.



man kan forstaa, at de glæder sig over et se runde, bløde Former igen. *Clara Bow* er netop lige noget for Marinen. Og den guddommelige *Greta Garbo* og den viduniærskønne *Evelyn Brent* og den sorte, sataniske *Kay Francis*. Vampyrer eller Engle — Helgeninder eller Gadens Piger — Mænd jubler for dem alle.

Over 60 Procent af de indrullerede Mænd er jo mellem 18 og 20. De er netop i Filmers Lømmelalder hver det modsatte Køn er mest straalende endnu, og alle deres Kærester i Land er langt borte, — langt borte hjemme i Havneene. Men hver Aften kan de sidde og betragte og lytte til viduenerlige Loreleyer og Venuser, se op til unge Uskyldigheder og fine Damer, høje, mystiske Skønheder og drømme Drømmer om Kvinden.

De er ivrige efter at opleve Livets Æventyr, parat til at lære alt om Livet og Kærligheden, ivrige efter praktisk talt al Ting. Kort sagt — de er 18 og 20.

Næst efter Kærlighedsfilm er det Rejsefilm, der interesserer Marinerne. Og det mærkværdige er jo, at Rejsefilm ellers har et saa lille Publikum paa Lardjorden. Men Grunden til at Sjøens Mænd interesserer sig levende for Film fra fremmede Lande er maaske, han følger hele Verden er hans Hjem. Her er det et udelukkende mandligt Publikum, og Smagen for Rejsefilm, er en god mandlig Smag.

Naar et Skib gaar paa Langtur, maa det have mindst 50 forskellige Film med, for det er ikke til at holde ud at se den samme Film 7 Gange om Ugen flere Maaneder i Træk. Man kan ogsaa faa for meget af *Greta Garbo*, om han end er nok saa guddommelig. Afveksling skal der til Men nu er Marinen

altid saa rigeligt forsynet, saa man maa sige, det er en kongelig Underholdning, der serveres her af en rig Dollars-Nation, som har Raad til det. Kun den, der selv har været ude paa lange, morøstøne Ture, forstaaer til fulde, hvilken Oplivelse det maa være.

Næsten hver eneste Aften, naar Aftensmaalen er overstaaet, samler det Mandskab, der har fri, sig paa Dækket for at vente paa Mørket og paa Filmen. Skønt det kan vare tre Timer, før Forestillingen skal begynde, saa raaber de højt om at gøre det hvide Lærred parat. De vil se et synligt Tegn paa, hvad der skal komme. De glæder sig. Solen gaar ned bag Horisonten, og Mørket sænker sig over Oceanet. Da hører man Stemmerne fra Hollywood. En Million-Dollars-Broadway-Revye synger og danser hen over det hvide Lærred. Somme Tider, naar en Stjerne udstraaler for meget „Sex Appeal“, knitrer Luften af Tilraab fra Mændene, saa en Officer maa stoppe Maskinen og højtideligt advare dem, at der ikke den Aften vil blive mere af Forestillingen, hvis de ikke er artige. Derimod er Latter og Bifald naturligvis tilladt.

Alle Vegne, hvor den amerikanske Marine nu sejler, fra deres egne Krigshavne til Kina-Stationerne, gaar Talefilmene med 25 forskellige Programmer om Maaneden er Reglen. I mange obskure Havne er der saaledes nu bedre Underholdning om Bord end i Land. Og de uvidende Indfødte paa Sydhavsøerne kan slet ikke begribe de mystiske store Stemmer, der høres fra Onkel Sams vældige graa Krigsskibe. Men snart vil ogsaa han storme den Bambushytte, der skal huse hans egen Øs nye Biograf, og forlange at høre Lydfilm.



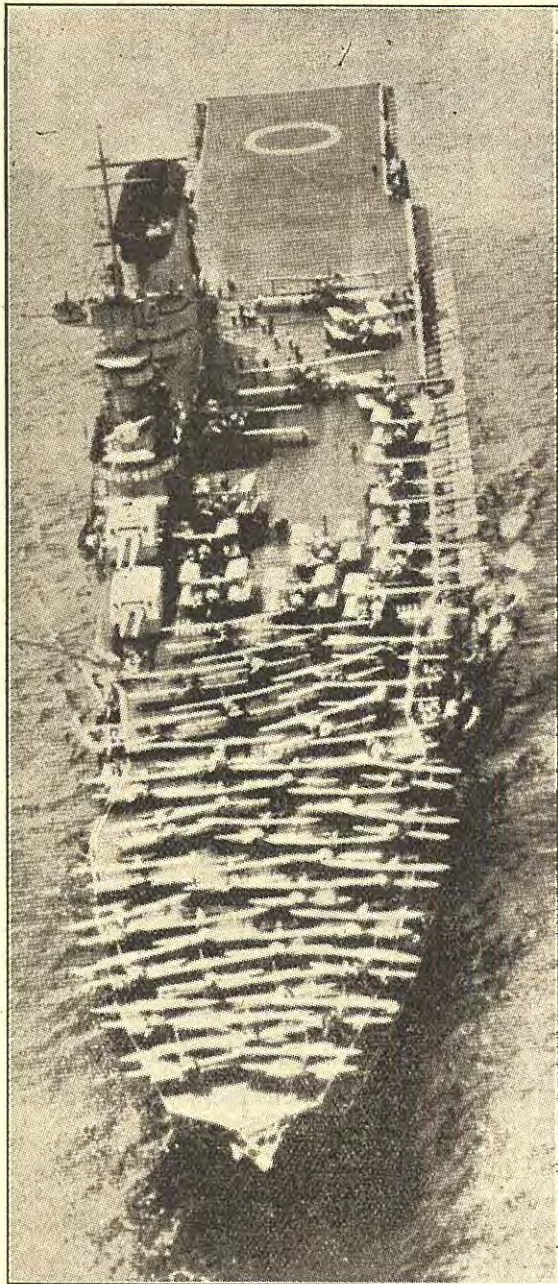
Den rødhaarede Clara Bow er de amerikanske Marineres erklærede Films-Favorit.

Danskers eventyrlige Liv i Alaska.

En dansk Udvandrer, hvis Liv kom til at forløbe sig paa en ejendommelig og eventyrlig Maade, Kaptajn *Carl Klingenberg*, er afgaaet ved Døden i Vancouver i Canada. *Klengenbergs* var født i Danmark 1868 og udvandrede til Amerika i 1890. Som

Sømand befarede han i en Aarrække Pacific-Kysten til Alaska og Nordpols-Grænsen. Til sidst slog han sig ned i Snemarkerne inde i Alaska, fjernt fra Civilisationen, og giftede sig med en Eskimo-Pige, der fødte ham flere Børn, hvoraf Sønnen alle er Sømand og ansat i Hudson Bay-Selskabets Tjeneste.

Aeroplan-Moderskibe



Det er udenfor al Tvivl, at Flyvemaskinerne i fremtidige Krige vil faa en kæmpemæssig Betydning. Da man ogsaa regner med deres Uundværlighed under et Søslag, har alle de store Mariner i England, Frankrig, Japan og U. S. A. derfor bygget Moderskibe for Aeroplaner. Til at følge søgaaende Flaader over længere Afstande egner de sig jo ikke p. Gr. af deres ringe Benzinfraad. Man medfører dem derfor paa disse Skibe, hvorfra de kan starte fra det særligt indrettede øverste Dæk og atter lande, naar deres Hverv er endt eller naar Brændstofforraadet er opbrugt. Disse Skibe kan medføre 20 à 30, ja op til over 100 Maskiner. Vort Billede viser et saadant Aeroplan-Moderskib (aircraft carrier) Glorious set fra Luften. Dækket, der er ganske frit fra for til agter, er fyldt med Flyvemaskiner. Skorsten, Kommandøbro og Kanontårne er anbragt helt ude i Styrbords Side og giver Skibet et ganske ejendommeligt Udseende. Det var dette en-

gelske Moderskib, der for nogen Tid siden paaseilede den italienske Udvandrerdamper „Florida“ i Nærheden af Gibraltar. — „Glorius“ er søsat i 1916 som Panserkrydser og ombygget til sit nuværende Brug i 1929. Dets Data er: Deplacement ca. 23,000 ts. Hestekraft 91,000, Hastighed 31 kn. Bevæbning 16 S-kr. 12 cm Kanoner og 54 mindre Stykker Skyts.

60 Aar.

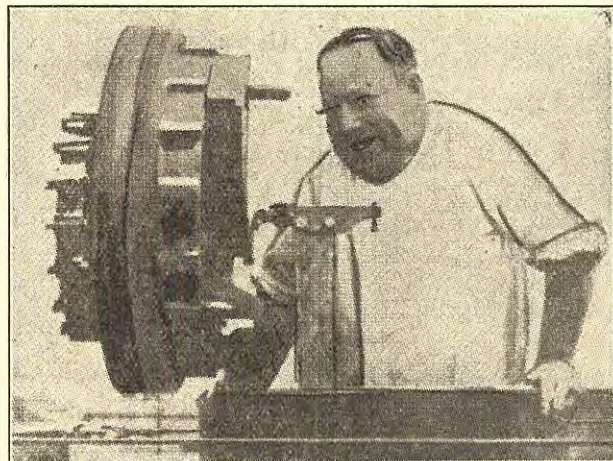
Skibsførerforeningens højt skattede og afholdte Næstformand, Kaptajn H. F. V. Hansen, Fører af Grønlands Styrelses Motorskib „Disko“, fylder den 10. Juli 60 Aar. Siden 1925 har Kaptajn Hansen været Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse, og i over 5 Aar har han været Foreningens Næstformand, ligesom han har Sæde i forskellige Udvalg og er Bestyrelsesmedlem i „Navigatørernes Hus“.



Da „Selandia“ havde Siams Konge som Passager.

Ø. K.s „Selandia“, Kaptajn E. H. Christensen, er nylig vendt tilbage hertil fra sin Rejse til Østen. Motorskibet har denne Gang haft Siams Konge med som Passager fra Bangkok til Hongkong via Along Bay. Kongen skulde til Canada for at behandles for en alvorlig Øjerlidelse og havde bedt Kompagniet om at befordre sig til Hongkong, hvorfra Majestæten med den store Liner „Empress of Japan“ var taget videre til Vancouver. Skibet var til Ære for den kongelige Passager pyntet og malet, saa det skinnede og straalede i al sin Pragt. Kongen, der ledsagedes af Dronningen og af et Følge paa femten Personer, holdt sig under hele ejesen meget tilbagetrukket, men da han i Hongkong tog Afsked med „Selandia“ og dets Besætning, gav han Udtryk for sin store Tilfredshed med den Behandling, der var blevet ham til Del, og han uddelte forskellige, smukke Udmærkelser og Gaver til alle om Bord.

Wilkins tykke Steward klarede Prøven.



Harry Rothschild, den tykke Steward paa Undervandsbaaden „Nautilus“, var nær ikke kommen med, fordi han var for tyk, saa han ikke kunde komme op gennem Hullet. Wilkins havde givet Ordre til, at kun de, der kunde komme op gennem Isborets Hul, maatte komme med paa Expeditionen, fordi oppe ved Nordpolen mener han det bliver den eneste Maade, de kan komme ud af Undervandsbaaden paa. Den tykke Steward skyndte sig at blive afmagret paa et Par Dage, for han vilde partout med. Og vort Foto viser Prøven, hvor han kravler op og lige klarer den.

Verdens største Skibsrhederi

DET har været vanskelige Aar for Skibsfarten lige siden Krigen Slutning, men aldrig har Konjunkturerne været ugunstigere end i det sidste Aar. Hvis Gennemsnitsfragten for 1898—1913 sættes lig 100 (Economists Index), er Fragttallet nu ca. 95, altsaa ligesom En gros-Pristallet netop under 1913's Index.

Om Skibsfartens Udsigter udtalte den nyvalgte Præsident for det britiske Rederforbund, Mr. Allen, at han ikke ser Udsigt til nogen snarlig Bedring, idet han benyttede Lejligheden til at pege paa den Betydning Skibsfarten havde for Tilførslen af bil-

lige Levnedsmidler til Landet. Saa vel fra England som fra de andre omliggende Søfartslande viser de hidtil fremkomne Resultater, at Aaret 1930 har været daarligere end sine Forgængere. — et særligt uheldigt Resultat knytter sig til *Royal Mail*, Verdens største Skibsrhederi, som maatte fremskaffe et Moratorium, efter at dets Aktier, som for nogle Aar siden no-

teredes i 300 Lstr., var sunket ned til Nulpunktet. *Royal Mails* Skæbne illustrerer godt de kritiske Tider, Skibsfarten, navnlig i England, er inde i.

Royal Mail oprettedes i 1839 og er altsaa et af Englands ældste Dampskibsselskaber. Efter gradvis Forøgelse i Tidens Løb indledte det efter Krigen en Expansionspolitik og dannede en Koncern, der omfatter flere verdenskendte Skibsselskaber, blandt hvilke kan nævnes *Union Castle*, *White Star Line*, *Elder Dempster*, *Glen, Lamport & Holt* og *Pacific Steam Navigation*. Dets Tonnage er omtrent saa stor som Danmarks og Sveriges samlede Tonnage, dets Skibe ses paa alle Have.

Dets Aktiekapital og Obligationslaan udgør nominelt over 80 Mill. Lstr. (2,5 Milliard Kroner).

Paa Generalforsamlingen den 18. Juni i Fjor udtalte Bestyrelsens Formand, Lord *Kylsant*, at han følte sig forvisset om, at *Royal Mail*, hvis Bruttofortjeneste i de sidste fire vanskelige Aar havde udgjort over 5 Mill. Lstr. aarligt, vilde kunne genvinde sin Velstand hurtigere end ventet. Hans Fremstilling var et Skønmaleri; han pegede paa de Reserver, Koncernen besad, og den forsigtige Dividendepolitik, Bestyrelsen altid havde ført, oplyste om den finansielle Styrke, Koncernen, der repræsenterer omtrent en Syvendedel af den hele britiske Handelsflaade, besad, og er tydede, at man var ved at lægge Kølene til nye, moderne Skibe.

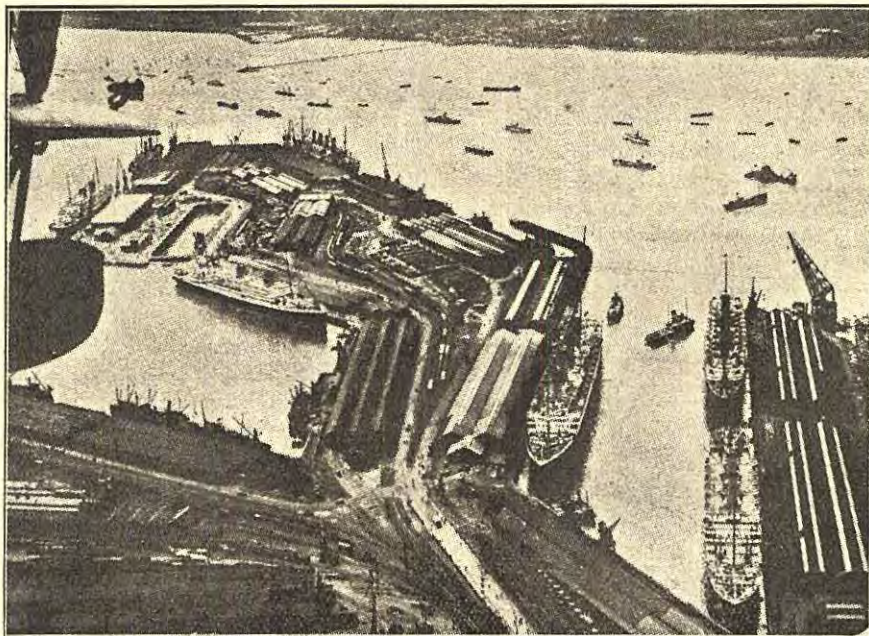
Men samtidig maatte Lord *Kylsant* oplyse om den Re-

konstruktionsplan, Selskabet var blevet tvunget til af sine Bankforbindelser, efter at det i Forvejer havde rettet Henvendelse til Regeringen om Henstand med Tilbagebetalingen af Væse Laar.

En Undersøgelseskomité var valgt, og man havde anmodet Mr. Walter Runciman om at tiltræde Bestyrelsen som en Raadgiver eller Administrator.

At det sidste Aars elendige Fragtforhold har medvirket til det triste Resultat er en Selvfølge, men Konjunkturerne bærer ikke hele Ansvaret for det. Med stor Vægt har Kritikken

vendt sig mod Ledelsen i Aarene efter Krigen. Selskabet har ført en Expansionspolitik, som har bundet dets Kapitaler og paadraget det Forpligtelser langt ud over dets Evne; saaledes købte det i 1919 af Regeringen 77 Skibe til et Beløb af 15 Mill. Lstr., i 1927 af International Mercantile Marine Company Skibe for 7 Mill. Lstr. og senere af den australske Regering Skibe for 1,9



Southampton's Døkker, fotograferet fra en Flyvemaskine.

Lstr. Købesummerne ligger langt over de Tonnagepriser, der nu betales, og Følgen deraf er blevet, at *Royal Mails* Flaade staar bogført til en Værdi væsentlig over Dagsprisen. Koncernens 2,600,000 Tons Flaade har kostet 106 Mill. Lstr. eller 20 Lstr. pr. Ton. Flaadens Gennemsnitsalder er 11½ Aar. Kritikken gør gældende, at en forsvarlig Nedskrivning paa Skibene vilde have oversteget det Overskud, Selskabets Regnskaber i de sidste 4 Aar skilter med.

Lord *Kylsant*'s Udtalelser i Fjor om den forsigtige Dividende-Politik, Bestyrelsen altid førte, bebrejdes ham derfor nu. Trods de mangelfulde Afskrivninger er der nemlig lige til i Fjor betalt Udbyttet, saaledes i *Royal Mail Steam Packet*, Moderselskabet, fra 1926—28, 4, 5 og 5 pCt.

Udsigterne i Øjeblikket er alt andet end lyse for den engelske Skibsfart, og de dygtige Ledere, der traadte til sidste Sommer for at bringe Orden i Sagerne, har endnu ikke været i Stard til at opvise Resultater, men forhåbentlig vil en Bedring paa Fragtmarkedet snart give dem Kort paa Haanden.

Saaledes som den danske Skibsfart er organiseret, har den i Almindelighed kunnet opvise forholdsvis gode Aarsresultater, men naturligvis er Verdenskonjunkturerne ogsaa afgørende for dens Drift, og navnlig har Aaret 1930 været et overordentlig vanskeligt Aar, ikke alene for dansk Skibsfart, men for Skibsfarten Verden over.

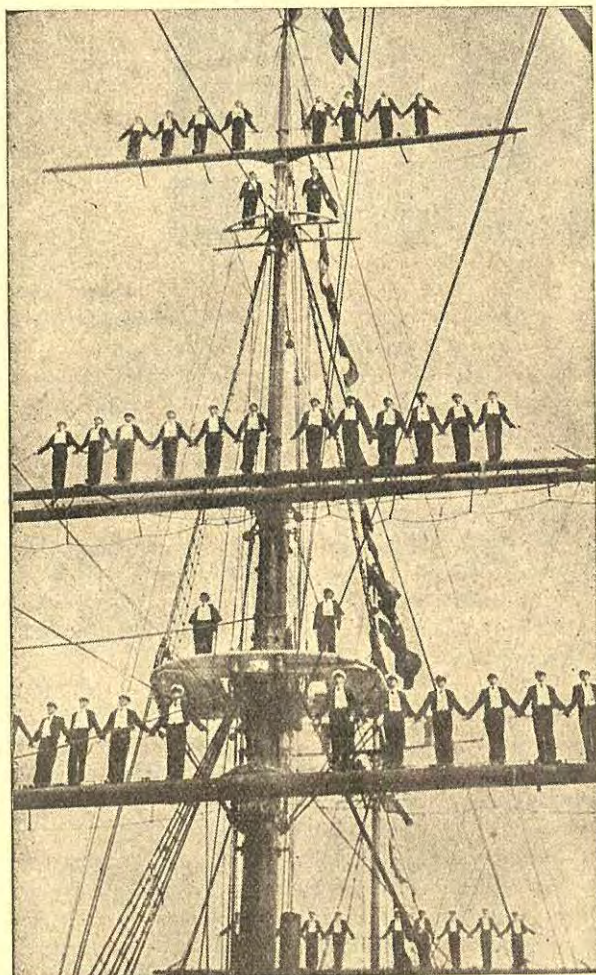
Sidste Gang jeg saa Søren og Sunbeam

En herlig Sommeraften under Kaliforniens straalende Himmel! Den ozonrige, forfriskende Vind fra „Det store Ocean“ strøg gennem de aabne Vinduer og Døre i den hyggelige Bungalow omringet af Espaliér af Roser, Kaprifolier, Vin, Fersken og Aprikos paa Skraaningen af „Pasadena Hills“, 6 km fra Los Angeles City, og hviskede i Trærnes Blade om Livet hinsides den „store Dam“. — — —

Højt oppe vandrede Venus, den dejlige Aftenstjerne, med et Lys, saa rent og hvidt, at det var, som om hele Stjernehimlens tavse, lokkende, vinkende Sprog var koncentreret i denne ene, om ubeskrivelig Fred fortællende Stjerne. — — —

„Kan jeg mit Liv dér i Uskyld begynde uden en Mulighed mer til at synde, fri for de Trængsler, som Synden har født! Straalende Ø i Rummet det vide lys, naar min Gravkammerdør staar paa Klem, straal saa en Bro fra de skinnende Stræde, at din forliste Broder kan lande dér, hvor du længe har vinket ham hjem!“

— — — Jeg vilde ønske, at den som læser dette, havde været til Stede hin Aften i Søren og Sunbeams skønne Hjem, og taget Del i den interessante Samtale om „Landet hinsides“, som vi Alle styrer imod, men hvorfra ingen vender tilbage. — Aar-



Engelske Kadetter til Parade

sagen var, at Grammofonen spillede en gammel, uhyggelig Neger Spiritist-Sang: „Heaven, Heaven; everybody talking about heaven, aint gwine there“. — — „Alle taler om Himlen, og Ingen kommer der“. — — At Et sagde: „Jeg kan ikke tro, at man efter et langt Livs ærlig Stræben her paa Jord skulde udelukkes fra Syne af Guds Herlighed.“

— — — Men Himlen er nu én Gang ikke et Spørgsmaal om Lærdom, Opdragelse og Kundskab, men om Tro, og intet andet. — — — Men, hvad der ligesom spredte en magisk Glans over det gæsfrie Hjem, var Sørens Forklaring om „Himlen“. — — — „I maa nu endelig ikke tro, at I ved Ankomsten til Himlen bliver forvandlede til kønne smaa Engle med Vinger, eller at alle faar Guldkrone, og spiller paa gyldne Harper; ej heller at Himlens Veje og Stier er belagt med Guld! — Engle er der ganske sikkert, og har altid eksisteret. Og der er, som I véd, 7, som altid er i Guds Nærhed, og er hans Budbringere; f. Eks. Gabriel, som bragte Budskab til Jesu Moder, og begravede Moses, og som paa den sidste store Dag skal røre Dommedagsbasunen, og paa Guds Befaling tvinge Havet tilbage, og Himlen ralles op. — — — Men Menneskets Plads bliver langt længere nede end Englenes. — — Det bliver dér som her, dog med den Forskel, at alle Skævheder og Skavanker og stygge Ar som et Liv i Synd her paa Jord har efterladt paa Legem og Sjæl, vil alle blive helede paa dem, som af et angerfuldt Hjerte beder: „O, Gud! vær mig arme Synder naadig!“

Da bliver vi unge paany, og ville faa vort Hjertes inderligste Ønske opfyldt. Vi skulde mødes med dem, vi elskede her paa Jord, og Kærlighed, som her paa Jord ikke kunde ske Fyldest, vil paa det evige Livs blomstersmykkede Kyst tale om gyldne Drømme, som ikke kunde udtales her. — — Og fra Himmelbjergenes grønne Skove lyder utallige frelste Sjæles Jubelsang over den Fred, som overgaar al Forstand.

— — — Søren havde talt, og en dyb Stillehed raadete en Stund i det idylliske Hjem. — — — Stjerneerne synes at funkke med større Styrke. — — Og den Mindets delige Stjerne, som man elskede i Hjertets Dyb, syntes vi hin Nat skinnede saa smukt som aldrig før. — — Guds Fred over dig, Søren og din yndefulde Brud! Og slut mig ind i Eders Bøn om at vi maa mødes næste Gang paa den Kyst, du saa smukt talte om. — — Lev vel!

Capt. George.

Dykkere i Panserdragter.

Dykkere med sædvanlige Gummidragter kan gøre et hvilket som helst Arbejde under Vard. De kan tætte Lækager i grundstøtte eller sunkne Skibe, anbringe Løftekabler under Kølen o. s. v. Til Gengæld regner man, at de i Almindelighed ikke kan udføre noget større eller langvarigere Arbejde paa mere end 30—35 Meters Dybde. Der har dog været arbejdet paa langt større Dybder. Og ved de videnskabelig drevne Forsøg, som har været foretaget af den engelske Marine, har nylig en Dykker med almindelig Gummidragt naaet 113 Meter og har opholdt sig der i 10 Minutter. Ved de nye Panserdragter, som er opfundet i Tyskland, er Dykkerens Bevægelsesfrihed stærkt begrænset. Han kan nok gaa omkring selv, men Udstyret vejer flere Hundrede Kilo. Og tage fat i noget kan han kun gøre ved Hjælp af specielt konstruerede Gribeklør. Til Gengæld er Dykkere i Panserdragt naaet ned paa 200 Meter, og er Dragt uden nogen Person i har med Held været sendt ned paa 333 Meter.

En Kanal fra Sorte Havet til Det kaspiske Hav

ET Kanalnlæg af mægtige Dimensioner siges at være projekteret af den russiske Regering og finansielt sikret ved amerikanske Penge gennem de rige Petroleumskilder omkring Baku ved det kaspiske Havs Vestkyst. Hvis dette gigantiske Foretagende bliver til Virkelighed, vil det stille selve Panama-kanalen og den kommende Nicaraguakanal i Skygge. — Det gaar nemlig ud paa at forene Verdens største Indsø Det kaspiske Hav, 438,688 Kvadratkilometer med det Azofske og Sortehavet med en Kanal, ca. 500 km lang, gennem Manytch Dalen, som fra Kornudførselshavnen Taganrog i det Azofske Hav i sydøstlig Retning fører til den nordlige Del af Det kaspiske Hav. — Formålet er jo i første Række at skaffe søværts Afskibning fra Baku's mægtige Petroleumskilder og Forbindelse med de persiske Havnebyer Beshit og Baldrush. Men ogsaa i klimatologisk Henseende er det af stor Betydning, at det mægtige Indhav ikke udtørres og forvandles til en Kæmpesump, hvad der er al Grund til at formode, da Vandstanden som Følge af den uhyre Fordampning er sunket ca. 7 Meter i de forløbne 200 Aar.

Sortehavets Vandspejl er ca. 20 Meter høiere; og for hurtigere at bringe de to mægtige Vande i Niveau er det Planen

at lede Floden Dons vælcige Strøm ud i Volgafloden ved Byen Tsaritsyn, ca. 200 km Nord for Dons Udløb i Det Azofske Hav.

En eventuel trans-kaukasiske Kanal vil give Stødet til enorme Trafikudvidelser. F. Eks. en Færge fra dens østlige Side over Det kaspiske Hav til Fort Alexandrovsk, ca. 240 km. En Jernbane fra Khiva, Bokhara til Delphi (1450 km), Indiens gamle Hovedstad, hvorfra det mægtige Riges vidtforegrene Stambaner begynder. Eller en Hurtig-Dampskibsroute gennem det store Indhavs hele Længde, ca. 1040 km, til den persiske Havneby Balfruch og en Bane derfra til Nordvest-Indiens store Havneby Karachi, 500 km.

Store Distancer; men ad Søvejen er der 2176 km fra Suez til Adén og 2320 km fra Adén til Karachi. — Fra Marseille til Karachi gennem Suezkanalen er der ca. 7456 km. — Fra Marseille til den eventuelle trans-kaukasiske Kanals Begyndelse ved Taganrog ca. 3600 km og videre til Delhi ca. 2330 km — ialt ca. 5930 km. — Fra Marseille gennem Det kaspiske Hav til Balfrush og derfra til Karachi ca. 5920 km.

Capt. George.



— Og Numrene paa Sejlene ... Er det Mærkerne fra Vaskeriet?

Britiske Skibes Bemanding.

I det britiske Underhus spurgte et Medlem, om det var Regeringen bekendt, at der i Fjor var ca. 24,000 fremmede Søfolk forhyret paa britiske Skibe, medens flere britiske Søfolk gik ledige. Præsidenten for Handelskammeret oplyste, at der ved 587,679 Forhyringer i Fjor af Søfolk i britiske Havne til Skibe i oversøisk Fart fandtes 13,927 eller 2,4 pCt. af Udlændinge og 15,558 eller 2,6 pCt. af Asiater og Afrikanere, Resten, 95 pCt., var britiske Søfolk, af britisk Race. Antallet af fremmede Søfolk er saaledes meget ringe, og Regeringen saa ingen Grund til at skride ind herimod.

Skibet brænder

Sømandssarg af Chr. Malm.

STOLT et Skib forlader Havnen,
sejler ud paa Bølgen blaa,
og fra Agter og fra Stavn
et Farvel der vinkes maa.
:: Inde paa Kajen ønsker de Kære:
„Lykkelig Rejse — kom snart igen —
trygt vi jer venter, Skuden skal bære
frelst over Bølgen hver en Ven.“ ::

Fremad Skibet hurtig stævner
og raar ud paa dyben Hav;
alle Mand gør, hvad de evner,
som hver Sømand god og brav.
:: Da lyder Raabet: „Skibet det brænder!
Alle ved Redningsbaadene klar!“
Hurtig Kommando, og travle Hænder
— ingen nu misforstaaet har. ::

Og paa Dækket kan man finde
— raabende et elsket Navn —
en øm og kærlig Kvinde
— ak — en Mor med Søn i Favn.
:: Skibet det brænder — Stormen nu raser,
Flammerne spænder fra Agter til Stævn;
Skroget forkuller — Rigningen braser,
— — det er, som Guder tager Hævn. ::

I et Spring fra Redningsbaaden
tørner ud en modig Mand,
i en Fart han entrer Skibet
— snart er Kvinden frelst i Land.
:: Men dybt i Havet gaar med sin Skude
Skibets Kaptajn, stolt synker han ned,
— ærlig som Sømand blev han derude
— — Bølgernes Favn ham skænker Fred. ::

I Dag begynder vor nye „Vikinge“-Roman.

ULF CHRISTIANI, fhv. Løjtnant i den amerikanske Marine, saa ud genne Vinduet paa den Flyvemaskine, han var paa Vej til Californien med. Han havde ingen Skyld i det, sagde han til sig selv, det var udelukkende hans Fader. Hans Fader var en Dansker, der i sine unge Aar indvandrede til Amerika og giftede sig der med en ung fransk Pige. Den gamle havde været i Besiddelse af en opbrusende Hefthighed, og hans Moder ejede hele det galliske Temperament, paa den Maade var Ulf altsaa arvelig: belastet og kunde ikke gøre for, at han var en Mand, som bestod af 100 pCt. Temperament og Hefthighed, og han kunde heller ikke gøre for, at Skæbnen og Marineministeriet havde givet ham en Overordnet, som blot gennem Protektion og gode Forbindelser var blevet Kaptajn i Marinen, men ikke havde megen Idé om at sejle. Det var mere, end Ulf kunde se paa, og da den lille vigtige Kennington snart kastede sit Had paa den store, dygtige, afholdte Dansker, varede det ikke længe, inden Spillet var gaaende. Paa alle mulige Maader blev han chikaneret og drillet, og da han en Dag bad om Orlov, og den ganske uden Grund blev ham nægtet, blot fordi den morede Kennington at sige nej, brast Selvbeherskeren for Ulf. Han slog ham lige i Ansigtet — en — to — tre Gange med sine haarde, stærke Næver.

Han havde været mange Aar om at træne sin Selvbeherskelse, saa han tilsidst troede, at det var lykkedes ham at dræbe dette frygtelige Temperament, der allerede før havde bragt ham i saa mange ubehagelige Situationer, men det havde altsaa kun været Selvbedrag. Og hvad skulde han nu gribe til? Han havde intet lært andet end Marinen og var kun 30 Aar, saa han havde endnu mange Aar tilbage at leve i.

Han hørte Lyden af en Hvislen i Motoren og lyttede uvilkaarligt. Under sig vidste han, at de havde Ørkenen, der skete vel forhaabentlig ikke noget. Han var eneste Passager, ellers vilde han have spurgt en af de Medrejsende, om der ikke var noget i Vejen med Motoren. Nu kom den hvislende Lyd igen, meget stærkere, og han følte, at Maskinen gik næsten lodret ned. Saa kom der et voldsomt Stød, saa han tumlede om men inden han endnu var kommet paa Benene, rullede Maskinen voldsomt rundt, Lyden af en stærk Eksplosion hørtes, og Ulf forstod, at der var sket en Ulykke. Han fik fat i en Økse, der hang over et af Sæderne, og begyndte at slaa løs paa Væggen. Han kunde ikke komme ud af Døren, der ved Nedstyrtningen var blevet højst saa fast ind i sine Hængsler, at den ikke var til at vride op. Der begyndte at blive utaalelig hedt, og Hullet var knapt saa stort, at han kunde komme ud gennem det, før han med sin Trøje svøbt om Hovedet sprang ud og lige saa hurtigt, han kunde, løb bort fra den brændende Flyvemaskine. Da han var saa langt borte, at Varmen ikke generede, vendte han sig om og saa paa den lændende Baal. Mange Gange havde han i Aviserne set lignende Billeder, det var et betagerde Syn at se det i Virkeligheden. Det gjorde ham ondt, at han ikke kunde gøre noget for Flyveren, men han var vist brændt op for længe siden, har selv var ogsaa undsluppet lige i sidste Øjeblik.

Hans Haandbagage var ligeledes borte, og med en sygelig Følelse i Mellemgulvet mindedes han, at han lige før sin Afrejse havde hævet alt, hvad han ejede. Det var henved 2000 Dollars. Han havde aldrig været sparsommelig. Alle Pengene undtagen 100 Dollars i hans Jakke havde ligget i Haandtasken. Han tog sin Tegnebog op og saa der nøje efter, der var et Par tjenstlige Meddelelser, et gammelt Visitkort og et Kærlighedsbrev fra et Pigebarn, han ikke brød sig det ringeste om.

Ulf var saa nogenlunde klar over, hvor han befandt sig, han havde haft et Kort og set paa det, mens de fløj. Ikke saa forfærdelig langt borte laa der nogle Byer, som han kunde naa. Om to Timer blev Flyveren ventet i Los Angeles, naar han var en

LÆNGLSL

halv Time forsinket, vilde der blive sendt Bud ud til Byerne langs Ruten, om de havde set der, og senere endnu vilde nogle Flyvere flyve frem og tilbage langs Strækningen, de vilde faa Øje paa de forkullede Rester af Maskinen, og den vilde fortælle dem sin Historie om det skete, for Ulf vidste gludselig, at han selv ikke vilde fortælle noget. Hans Liv var for saa vidt ødelagt, han blev nødt til at starte paa en hel frisk. Og hvorfor saa igen begynde med det Navn, der ikke havde bragt ham nogen Lykke? Han havde en Sværm af Venner, men de var alle Marineofficere. Familie havde han ikke, ej heller Gæld. Hele Livet laa foran ham, han var sjæleligt og aandeligt sund og rask, og da man vidste, at fhv. Løjtnant Ulf Christiani havde været den eneste Passager, vilde man tro, at han var brændt op i Flammerne.

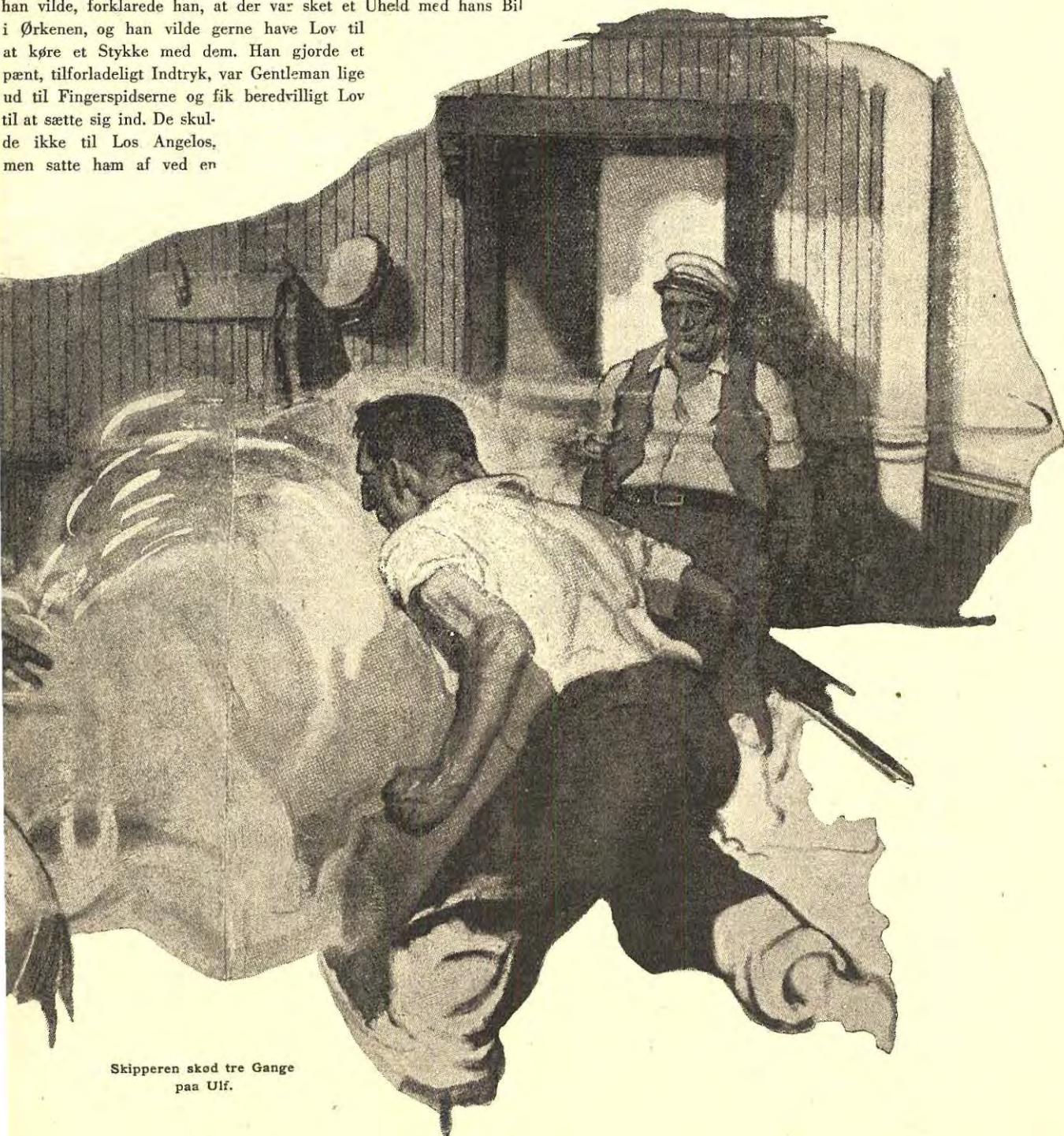
„Jeg er fuldstændig væk,“ sagde Ulf til sig selv. Der var ingen, som vilde se hans Fodspor, der førte bort fra Vraget, for Vinden, der blæste føg Sandet frem og tilbage og udslættede dem snart. „Jeg er fri — fri!“ Han kunde tage til Canada eller hvor som helst og begynde et nyt Liv, eller tage til Australien. Hele den vide Verden ventede paa ham.



Med Jakken over Armen begyndte Ulf sin Vandring. Der hang lidt Taage over Landskabet, hvad Ulf ikke var ked af, da det vilde hindre Eftersøgningen noget. Da det var Efteraarstid, var det ikke varmt, skønt han gerne havde drukket en Siurk friskt Vand. Han havde maaske tre Timers Gang for at komme til den nærmeste By. Taagen begyndte at lette, og han kunde se Vraget, der nu ikke brændte mere, men ulmede. Kort efter hørte han Lyden af en sumvende Flyver og saa den i Spiraler flyve frem og tilbage. Den fløj ganske lavt, det var en Søgmaskine fra Los Angeles.

Kort udenfor Byen kom en Bil med en Herre og en Dams kørende forbi ham. Han vinkede til dem, og da de holdt og spurgte, hvad han vilde, forklarede han, at der var sket et Uheld med hans Bil i Ørkenen, og han vilde gerne have Lov til at køre et Stykke med dem. Han gjorde et pænt, tilforladeligt Indtryk, var Gentleman lige ud til Fingerspidserne og fik beredvilligt Lov til at sætte sig ind. De skulde ikke til Los Angeles, men satte ham af ved en

By, hvorfra han kunde tage Toget. Han spiste til Middag i en græsk Restauration, købte sig en Tandbørste og en Pyjamas og overnattede i et stille Familienotel. Han var ikke glad for de større Hoteller. Om Morgenen tog han Toget til Los Angeles, hvor han købte sig en lille Haandtaske, lidt Undertøj og en Barbermaskine. Han tog ind paa et lille Hotel og sendte straks Bud efter Avisen. Det første, han saa, var et Billede af sig selv paa Forsiden, men det var saa vagt og udflydende, at han ikke nærede Angst for at blive genkendt. Hans Død blev omtalt med alle Enkeltheder — han var brændt op i Flammerne.



Skipperen skød tre Gange paa Ulf.

Han var kommet godt fra Ulykken, men nu, da han var i Ro, mærkede han, at han havde faaet et lille Nervechock. Han kunde ikke sove, var irriteret og urolig. Det gik saadan i tre Dage, saa havde Tiden bragt ham lidt Glæmsel, og han begyndte igen at blive normal.

Han blev i Los Angeles en Uge og udstyrede sig med nyt Tøj, saa tog han til San Francisco. Ved sin Ankomst dertil havde han 32 Dollars i Lommen. Derved rykkede Canada udenfor Mulighederne, han maatte først tjene Penge til Billetten. Det var udelukket, at han kunde blive i San Francisco eller San Franciscos Omgivelser, han kunde hvert Øjeblik vente at løbe paa Besænde. Det bedste vilde være, hvis han kunde faa et Job som Sømand, det forstod han da. Han flyttede hen i et Sømandshotel lige ved Havnen og travede hele Dagen rundt der for at finde noget, men han havde ikke Held med sig. Der var ingen, som havde Brug for ham. For at blive Stewart maatte han tilhøre Stewarternes Fagforening, og han havde ikke Raad til at melde sig ind i den, og da han ingen Papirer ejede, som kunde bevise, at han var Sømand, vendte alle Kaptajner og Forhyringsagenter det døde Øre til.

Den ottende Dag stod han mismodigt paa Kajen og saa forknøbt paa en Skonnert, der laa lige ved Siden af ham. Den var gammel og snavset og lugtede af Copra. Guldbogstaver, der allerede var godt sorte, forkyndte, at det var „Havets Dronning“ af San Francisco, og da den laa fuldstændig forladt hen, gik Ulf ud fra, at den intet Mandskab havde, hvilket betød, at hvis den skulde sejle, vilde den blive nødt til at hyre nyt Mandskab. Her var maaske en Chance, og med en rask Beslutning sprang Ulf ned paa Dækket.

„Hallo, er der nogen? Hvem er det?“ raabte en Stemme et Steds fra.

„Det er mig, jeg vil gerne have et Job.“ raabte Ulf tilbage.

„Normalt bygget? Ingen Defekter?“

„Fuldstændig sund og normal.“

„Udmærket, saa er De antaget, vi sejler til Sydhavsøerne.“

„Sig mig, De kommer vel ikke i Nærheden af Sydney?“

„I Løbet af en 6 Maaneder — De tænker vel ikke paa at desertere der?“

„Jeg skal i Land der, om jeg saa skal svømme i Land.“

„Det vil jeg meget fraraade, der er fuldt af Hajer. Og kom saa ned og lad mig se paa Dem.“

Ulf klatrede nedenunder, hvor der i en Gyngestol sad en stor, sortsmudet Mand med en Whiskyflaske i den ene Haand og en Siphon i den anden. Paa sine Knæ havde han et billigt Magasin med bløddryppende Fortællinger liggende. Han kunde være mellem 40 og 50.



„Du ved, hvordan Skipperen er,“ sagde Hendrick. „Naar han vil have noget, vil han have det. Jeg er bange

for, at jeg ikke kan bruge Dem, Mister,“ sagde han efter et undersøgende Blik.

„Hvorfor ikke?“ spurgte Ulf og fandt sig en Siddeplads paa en omvendt Kasse. „Jeg tror netop, at De kan bruge mig. — Jeg skal sige Dem, jeg har nemlig stærkt Brug for dette Job.“

„Det er den bedste Forklaring paa hele Jorden,“ nikkede Manden. „Er De Sømand?“

„Om jeg er Sømand? Jeg har sejlet hele mit Liv, skønt det ikke var med Sejlskibe, men jeg skal nok meget hurtigt lære Rester.“

„Taler De nogen Sprog?“

„Fransk, Dansk og Spansk.“

„Jeg har Brug for en Mand, der kan Spansk, saa selv om De ser lidt blvlig civiliseret ud — —“

Han trak paa Skuldrene.

„De er vel forhavset over, at jeg vil sejle som almindelig Sømand?“ kunde Ulf ikke lade være med at spørge.

„Jeg undrer mig aldrig over noget. De har Deres Grunde, og jeg har mine.“



or, at Du ikke vil synes om, hvis han faar herde. Der er ikke Plads her ombord til ham, hende og Dig.

De afgjorde de nærmere Detaljer, og saa var Ulf indrulleret i Skonnertens Mandskab.

„Er De kendt med Etiketten ombord?“ forhørte Manden sig endnu.

„Ja, ja, jeg er kendt med Disciplinen i Marinen,“ beroligede Ulf ham.

„Det er udmærket. Saa kan De lade Deres Ting bringe ombord. Kl. 3 kommer Hendrick med Resten af Mandskabet og en Kinakok, og saa tager jeg Dem op til Guatamalas Konsul. Jeg sejler under guatamalsk Flag — ad Helvede til med the Stars and Stripes, de griber for meget ind i en Skippers Rettigheder, og jeg er Skipper her ombord. Mit Navn er Bliss Morton.“

„Vi skal nok komme godt ud af det med hinanden, Kaptajn Morton,“ smilte Ulf forekommende.

„Hvis De gør Deres Pligt — uden Tvivl,“ smilte Morton ogsaa. „Hendrick, min Styrmand, er er forbandet storartet Mand, men han forstaar sig ikke paa Navigation, og hvis jeg nu bliver for syg til at hjælpe ham, er det et betryggende Tanke at have Dem ombord. Vil du ha' en Drink?“

„Tak, ikke lige nu. Mit Navn er forresten Stevenson — Ben Stevenson.“

„Det er en Løgn, for du er Ir-lænder, og Stevenson er ikke noget irsk Navn, men derfor kan det jo være lige godt. Og stik saa af og hent dine Ting.“

I en Skibsprovianteringsforretning købte han de nødvendige Ting, saa betalte han sin Hotelregning, pakkede sin lille Haandtaske og vendte tilbage til „Havets Dronning“ uden en rød Øre i Lommen. Morton anviste ham hans Plads og tog ham derefter med til Konsulen, hvor de traf Hendrick — en stor, middelaldrende Mand — med fire Mand, han havde hyret. Kl. 5 var de alle ombord, Skonnertens Dieselmotor begyndte at arbejde. Da der var en frisk Brise, stoppede de snart Motoren og strøg for fulde Sejl afsted. Den krængede til Tider lidt kraftigt, og Mandskabet var ikke særlig oplagt til at arbejde.

„Havets Dronning“ var en gammel, snavset Kasse, det forekom Ulf, at hun som Dronning nok kunde fortjene at faa spenderet en Omgang Maling, lidt rye Sejl og flere andre Smaapillerier for at svare nogenlunde til sit fornemme Navn. Hendrick sagde, at den var meget hurtig. Styrmanden var lidt tung i det, men hans Ansigt tydede paa, at han var godmodig, og da han hørte, at Ulf ikke før havde været ombord paa en Skonnert, lovede han at hjælpe ham til Rette.

„Det skal ikke være længe, inden du har lært det,“ sagde han tillidsfuldt. „Bare man har en lille Smule Forstand. Og nu skal jeg sige dig noget, naar Skipperen kalder, skal du springe som en Leppe og iøvrigt være villig og høflig. Han er ikke god at lege med, naar han har drukket,

og der findes ikke det Menneske paa Guds grønne Jord, han har Respekt for.“

„Een skal nok lære at respektere mig,“ sagde Ulf let.

„Ja, jeg har advaret dig,“ sagde Hendrick. „Han er en haard Negl. Og glem ikke, at vi ikke sejler under det amerikanske Flag, her ombord er Skipperen Loven, hvis han smed dig overbord, vilde ikke en Kat stille ham noget ubehageligt Spørgsmaal.“

Ulf lo. For første Gang følte han sig saa let og fri, her eksisterede ingen Love eller snærende Baand. Hans Eventyrlyst vaagnede i ham, som var han en tolvvaars Skoledreng, der er stukket af hjemmefra, og ikke en sat Mand paa 30, der er klevet slynges ud af sin Livsbane.

Senere viste Hendrick ham rundt paa Skonnerten, forklarede lidt om Sejlene og bragte ham nedenunder til Dieselmotoren, hvorefter de spiste deres Middagsmad. Morton havde allerede spist og var oppe paa Dækket. Maden var solid, meget jævn, men velmagende. Da Kineseren havde ryddet til Side, inviterede Hendrick Ulf paa et Parti Rommy, indtil han skulde op til Hundevagten. Ulf skulde med og være Rorgænger.



Da de kom op, spurgte Morton:

„Hvordan er han?“

„Han er udmærket,“ svarede Hendrick kort og hviskede sagte til Ulf: „Han har drukket.“

Idet Morton skulde gaa ned, kom Ulf til at staa ham en Kende i Vejen, og inden han kunde gaa et Skridt til Side, havde Morton med en Ed og et brutalt Slag skubbet ham bort.

„Se dig for, din forbandede Hvalp,“ sagde han.

Ulf's lange, smidige Haand tog haardt fat om hans Skulder.

„Nu skal jeg sige Dem noget, Skipper,“ sagde han heftigt. „Lige siden jeg blev voksen er jeg blevet behandlet som en Gentleman. Jeg er villig til at lystre og være Underordnet — men kun paa den Betingelse, at jeg bliver behandlet som ligestillet Menneske, ikke som en Hund. Glem ikke det.“

„Det skal jeg ikke glemme, men glem saa heller ikke dette!“ Og han rettede et voldsomt Slag mod Ulf's Kæbe. Ulf dukkede sig smidigt og plantede sin Næve lige i Mortons Ribben, saa han et Sekund sank sammen, og Ulf benyttede sig af dette til at bearbejde hans Kæber eftertrykkeligt, indtil han syntes, at det var nok, og gnidende sine Knoer gik han tilbage til Rattet.

„Det er Mytteri,“ bemærkede Hendrick.

„Der er lang Vej, til vi kommer til Guatemala.“

„Skipperen slaar dig ihjel for det. Han er en infam gammel Slyngel.“

„Det sidste har De Ret i, men jeg er ikke enig med Dem i, at han vil slaa mig ihjel. Jeg tror tværtimod, at han her-efter vil behandle mig med Respekt.“ Han lagde Haanden paa Hendricks Skulder. „Der hvor jeg lærte Livet at kende, gjaldt det om at sætte sig i Respekt og være den, der gik frem. Jeg har høvlet Skipperen, men jeg vil blive ved med at lystre ham.“

„Det er da en Satans Fyr, vi har faaet ombord,“ grinte Hendrick, „og den gamle skal ikke faa Lov til at kræmpe et Haar paa dit Hoved.“

Han gik nedenunder, og da han igen kom op, havde han en Revolver i sin Lomme.

Et Par Minutter efter vaagrede Morton at sin Bedøvelse og rejste sig op. Han lo næsten mod sin Vilje stolt.

„Det er nok en Vildkat og er Mesterbokser, jeg har hyret,“ sagde han.

„Han vil passe sit Arbejde og lystre Dem, Sir,“ forsvarede Hendrick Ulf, „men han er lidt prikken paa det med Hensyn til høflig Behandling. Jeg vilde ønske, at han kunde faa Lov til at blive her i Ro og Fred, han bliver dygtig og brugbar.“

„Jeg er vist ved at blive gammel,“ mumlede Morton. „Naa du, forstaar vi saa hinanden?“

„Er Kampen afblæst?“

„Nej for tusind Djævlæ — det er den ikke.“ skreg Morton i pludseligt Raseri og løb ned. Da han kom op, havde han en Revolver i Haanden. Hendrick stillede sig rask foran Ulf.

„Hvis De dræber ham, dræber jeg Dem,“ advarede han.

„Han er mere værd end Resten af Mandskabet, og vi har Brug for ham. De var ogsaa selv Skyld i det, han var høflig overfor Dem, og saa slog De ham uden Grund. Han fortjener ikke at behandles saadan.“

„Saa siger vi det,“ sagde Morton bidskt. Han saa, at Hendrick stod med en Revolver i Haanden. „Men jeg skal nok faa Ram paa ham alligevel.“

Han gik rasende nedenunder, og Hendrick smilte fornøjet. Skonnerten var kommet godt ud af Kursen under dette lille Intermezzo, og han tog først en lille Tørn ved Rattet, inden han igen overlod det til Ulf. Ulf mælede ikke et Ord, han

havde sagt det, der skulde siges, og al anden Samtale var overflødig. Hendrick tænkte sin Fibe og begyndte langsomt at gaa frem og tilbage. Skønt Ulf ikke var vant til at agere Rorgænger paa en Skonnert, fandt han sig snart til Rette. Det mærede ham, han havde altid elsket Havet og Livet paa Skibene, og nu gik det op for ham, at Livet paa et Krigsskib ikke havde meget med det rigtige Sømandsliv at gøre. Af og til kom Hendrick og stod ved Siden af ham, mens han undersøgte Horisonen gennem sin Kikkert.

Da deres Vagt var forbi, gik de nedenunder. Hendrick spurgte, hvad Ulf hed, og han sagde, at han blot skulde kalde ham Steve.

„Du er Bokser, ikke sandt?“

„Det kan jeg ikke paastaa,“ lo Ulf, „skønt jeg har været oppe at slaas for Penge, det var blot med Kanoner og Bomber. Jeg er ikke andet end en Bastard, halvt dansk, halvt fransk og halvt amerikansk, desuden har jeg et morderisk Temperament og en sand Lidenskab for Retfærdighed.“

„Du er flink til at bokse, Steve,“ sagde Hendrick anerkendende, og Ulf vidste, at denne Anerkendelse betød, at Styrmanden godt kunde lide ham.

„Jeg er en ganske god Amatørbokser,“ indrømmede han beskedent. „Og saa er jeg i udmærket Form.“

„Jeg har aldrig nogensinde før set Morton være saa grundig knock-outet.“

„De maa ikke glemme, at uden Dem havde jeg maaske nu svømmet ude i Vandet som Fiskeføde. Deres Revolver gjorde Underværker.“

„Nu skal jeg give dig et godt Raad, Steve, det bliver alligevel aldrig til Fred mellem dig og Skipperen. Smut i Land, naar vi kommer til Papeete — det vil sige, hvis du er levende til den Tid.“

„Udelukket. Jeg ejer ikke en Dollar, og jeg kan ikke skrive hjem efter Penge, fordi jeg intet Hjem har, og jeg har ingen Venner. Jeg er død.“

„Saa kan det heller ikke gerere dig at skulle dø igen.“

„Jeg har en lang Tid været paa Hat med Døden, men derfor vil jeg ikke paastaa, at jeg kan lide Knokkelmanden.“

„Jeg skal gøre mit bedste for dig, men hvis du en stille Nat forsvinder, naar der ikke er andre til Stede end Skipperen og du, kan jeg naturligvis ikke række dig en hjælpende Haand.“

„Skipperen siger, at De ikke forstaar at navigere, saa hvis han en stille Nat forsvinder, naar kun han og jeg er paa Dækket, kan jeg ravigere, det forstaar jeg, og De kan tage Dem af Sejlene, det forstaar De.“

„Du er en sjov Fyr,“ svarede Hendrick blot. „Naa, Godnat.“

Hendrick gik straks til Køjs, men Ulf blev endnu en halv Timestid oppe, til han kunde høre, at alt var stille. Sagte gik han saa ind i Mortons Kammer, tændte en Tændstik og gjorde sig lidt bekendt med Lokaliteterne. Systematisk undersøgte han Søufferne i Komoden, indtil han fandt Revolveren, som han stak i sin Lomme. I sit Kammer ombyttede han de seks Kugler med gamle Patronhylstre, hvorefter han atter lagde den paa Plads.

Næste Morgen Kl. 6 tørnede han ud, fik af Hendrick Anvisning paa, hvad han skulde gøre og var travlt beskæftiget til Kl. 8, da han gik ned for at spise Frokost. Skipperen sad ved Bordet.

„God Morgen, Sir,“ hilste han.

Morton gloede ondt paa ham.

„Skrub ud herfra. Fra idag er din Plads forude hos Mandskabet.“

„Undskyld mit Sjøgsmal, der maaske lyder uforskammet,“ sagde Ulf uden at rejse sig fra sin Plads ved Bordet, „men



det forekom mig, at jeg ved Forhyringen fik min Plads anvist her i Messen.“

„Du har at holde dig paa den Plads, jeg befaler.“

„Fuldstændig rigtigt — dog med en lille Undtagelse. Jeg er en dygtig Sømand og har allerede sat mig godt ind i Sejlenes Hemmelighed. Jeg er vejrkundig, og hvis De er villig til at glemme vor lille Misforstaaelse, er jeg ogsaa villig til det og vil arbejde under Dem. Blot er jeg vant til at blive anstændigt behandlet, og skønt jeg ikke er inde i de guatamalske Love, tror jeg dog ikke, at en Kaptajn har Lov til at sparke sine Folk. Hvis De vil lade være med den Slags Ting, kan vi godt arbejde sammen ...“

Det saa ud, som om Morton var ved at kvæles, men Ulf fortsatte uanfægtet:

„Desuden taler jeg Fransk og Spansk og er en flink Navigator — jeg kan altsaa i et Ulykkestilfælde være Hendrick en stor Hjælp.“

„Din forbandede Hvalp —“ sagde Morton blot.

„Det forekommer mig, at jeg i Nat bad Dem undlade den Slags Udtryk overfor mig. Jeg hørte Dem før at banke det ind i Deres Hukommelse, og nu trænger De vist til en Omgang Bank igen for at huske bedre næste Gang.“

Han rejste sig op, Morton rev Revolveren op af Lommen og raabte:

„Kom an, du Hund — kom bare!“

Et Sekund tænkte Ulf, at det maaske ikke var den uskadeliggjorte Revolver, men han tog alligevel Chancen og gik nærmere. Morton fyrede, Ulf kom endnu nærmere, og inden Morton kunde rejse sig op, ramte Ulf Knytnæve ham. Han skød tre Gange til, inden han for anden Gang var Knock-out.

Ulf lo over hele Ansigtet, da han saa, at Hendrick var kommet ned og havde set Mortons forsmædelige Nederlag.

„Lidt mere Mytteri,“ sagde han som Svar paa Spørgsmaalet i Hendrick' Øjne. „Han glemte sig selv og tiltalte mig paa en uhøflig Maade, efter at han først vilde smide mig ud til Folkene.“

„Han lader dig lægge i Jern,“ sagde Hendrick og rystede paa Hovedet.

„Ikke uden at De hjælper ham med det.“

Den ængstelige Kok stod og kiggede nysgerrig ind, Hendrick gav ham Ordre til at bringe Ulfs Frøkost og gik saa op.

Morton kom igen til sig selv, inden Ulf var færdig med at spise. Han lod til at være i højeste Grad forbavsset over at se Ulf sidde der i al Ro og Mag og tygge med begge Sider af Munuden. Morton undersøgte sin Revolver og kurrerede:

„Det har Hendrick lavet. Ved du af, at du har lavet Mytteri og burde ligge i Lænker? Men jeg gør det ikke — Hendrick skal faa Lov til at prøve det i Stedet for.“

„Jeg ser mig tvunget til at protestere mod en saa nedværdigende Behandling af den humane og udmærkede Mr. Hendrick,“ sagde Ulf blidt. „Hvis Deres Hoved endnu er lidt uklart, skal jeg gerne hente lidt forfriskende til Dem i Medicinskabet.“

Morton kunde ikke lade være med at le. Skønt han var en raa Bølle, havde han dog en vis Sans for Mænds Styrke og

Kræfter. Han var en uciviliseret Sportsmand. „Jeg gaar ud fra, at du ikke vil undskyldte dig?“ sagde han.

„Og jeg gaar ud fra, at De meget gerne vil have en Undskyldning?“

„Nej, i dette Tilfælde ikke.“

Ulf inviterede ham til at spise lidt, men Morton sagde nej. Det var aabenbart, at han havde drukket lidt rigeligt og endnu ikke var helt nøgtern. Han gik til Køjs og havde om Eftermiddagen endnu ikke vist sig oppe paa Dækket. Ulf tog Solens Stilling, rettede lidt ved Kursen og fortalte saa Hendrick, at Morton troede, han havde pillet ved Revolveren.

„Og jeg lod ham blive i den Tro,“ tilføjede han med et Gavtyesmil.

„Ja, du er ikke tabt bag af en Vogn,“ grinte Hendrick, „men jeg giver dig stadig det Raad at forsvinde i Papeete og blive der, indtil vi er borte igen.“

„Jeg har ikke Raad til det. Jeg kan da ikke blive Tigger.“

„Det kan være, at det i Længden var bedre end at blive her. Fra Papeete kunde du altid komme videre og arbejde dig hjem.“

„Jeg kunde godt have Lyst til det for at se mig saa godt om som muligt i Sydhavsøerne, inden jeg slaar mig til Ro.“

„Det gør du aldrig,“ lo Hendrick godmodigt. „Du er lidt af en Sørovernatør. Og nu skal jeg fortælle dig noget. Sidste Aar kom vi til en lille Ø, der ikke engang hvert tiende Aar har Besøg af en hvid Skonnert. Vi saa et Pigebarn der — en hvid Pige, skønt der er meget hvidt Blod blandt de Indfødte, men denne Pige var ligesaa hvid som du og jeg. Og hun var smuk — aldeles dejlig. Morton prøvede paa at faa hende, men hun var ham for snu og gemte sig, saa han maatte rejse bort med uforrettet Sag. Men nu er han fast besluttet paa at faa hende denne Gang, du ved nu, hvordan han er, hvad han vil have, det vil han have, og han faar det ogsaa. Jeg er bange for, at du ikke vil synes om, hvis han faar hende — der er ikke Plads nok her ombord til ham og hende og dig — Enden paa det vilde blive en Begravelse. Jeg kan ikke lade Morton blive kræbt, og derfor siger jeg endnu engang: „Tag Chancen i Papeete.“

„Efter en Pigebarnet kommet der til Øen?“

„Det ved jeg ikke, og jeg kunde heller ikke finde ud af det, fordi ingen af os talte det indfødte Abesprog.“

„Og du er aldeles sikker paa, at hun er helt hvid?“

„Fuldstændig sikker. Hun har blaa Øjne og brunt Haar og ikke et Stærk polynesiske Træk i sit Ansigt, hendes Arme og Ben er smalle og slanke, ikke plumpe som de Indfødtes.“

Ulf sad en Tid lang tavs og saa ud mod Horisonten. Han tænkte paa, at denne Hendrick engang havde maattet være en kultiveret, dannet Mand, der var faldet som Offer for sit Vikegiblod, der længtes efter de store Have og Oplevelser mellem Mandfolk. Og han tænkte ogsaa paa den hvide Pige og Morton. Han rystede lidt paa Hovedet.

„Sagde jeg det ikke nok, at du er en Sørover,“ brød Hendrick ind i hans Tanker. „Saa taler vi ikke mere om det. Glem blot ikke at jeg har advaret dig.“

I næste Nr. Den hvide Pige paa Øen.

De gamles Dag.

Prins Valdemar og Prinsesse Marias Fonds store aarlige Festdag for alle Søens Veteraner og deres Enker afholdtes den 18de Juni. Der deltog ialt ca. 120 Veteraner og Enker, hvoraf flere over 80 Aar. — Det store Vogntog kørte først til Roskilde Domkirke, hvor de gamle lagde Blomster paa Prinsesse Marias Sarkofag, Fondens uforglemmelige Protektrice.

Under Besøget i Domkirken præluderedes fra Orgelet.

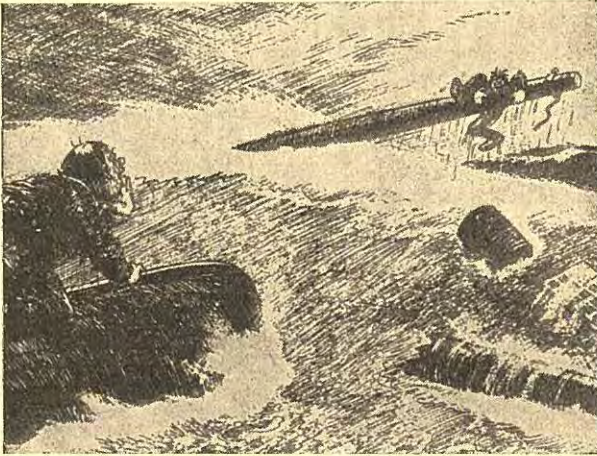
Derefter blev alle de gamle inviterede til Kaffe hos Hotelejer Alfred Petersen, Jernbanehotellet, Roskilde.

Turen gik videre langs Roskilde Fjord og via Slangstrup og Hillerød til Fredensborg, hvor der hos Hotelejer J. P. Jensen, Hotel Store Kro serveredes Middag, hvortil et af Fondens Medlemmer i Udlandet atter iaar indbød.

Som sædvanligt kom Fondens Protektor Prins Valdemar til Stede i Fredensborg for at hilse paa Søfartsveteranerne.

SKIPPERLØGNE

Af Kay L.



»Hej, Johnny, har Du ikke set min Pibe?»

DA jeg i Sommer var paa Langfart og baade var ude for Sejlads med Passagerdamper, Fiskekutter og Orlogsmænd, søgte jeg forgæves at opspore Skipperløgne. En god Skipperløgn af den Slags, der er til at tage og føle paa, kan være saare fornøjelig i ledige Øjeblikke. Det lader imidlertid til, at de store, lødige „Ender“ er sygnet hen i vor forjagede Tid.

Derimod er det ikke forbi med Overdrivelser.

Om Klimaet paa Færøerne fik jeg at vide, at det regnede dér de 366 Dage om Aaret. Det er betegnende, men jo ikke videnskabeligt nøjagtigt. Om Taagen deroppe fortalte Passagerdamperens Kaptajn mig, at den var til stor Hjælp for Sejladsen paa Færøerne. Naar man havde sejlet et Par Døgn og nærmede sig Maalet, skulde man bare styre ind i den allertætteste Taagebanke. Saa kom man lige til Færøerne.

Overdrivelser hørte derude paa Havet til Dagens Program. En vis Mand, der havde været tidligt oppe, tog sig en Formiddagsskraber. Da han senere kom ind i Messen, fik han en Del at høre derom. Førstemester i Nabokahytten havde straks grebet til de Øreklapper, Kanonbetjeningen faar paa, naar der skydes med de 12-Centimeterskanoner. Doktoren og Sygesnapperen havde haft stort Rykind af Skibsfolk, der vilde have Vat i Ørerne.

En Værnepligtig var sprunget overbord, og to Elever havde meddelt Inspektøren, at de ønskede at overgaa til et andet Erhverv. Chefen havde ladet sig sætte i Søen i sin Chalup og lod sig slæbe i 400 Meters Trossen, men da det ikke hjalp synderligt, havde han ladet sig hale ind igen og var gaaet til Køjs.

Den almindelige Mening i Messen var, at det var en Lykke, at det var sket om Dagen. Om Natten kunde der være udbrudt Panik. Nu var der kun sket den Skade med den Værnepligtige, men det var kun en Københavner og dem er der jo allfort mange af i Forhold til Landets Størrelse.

Manden, der havde skrabet saa stærkt, blev ked af det, men sagde lidt efter ...: „Jeg tror, I overdriver.“

De rigtige Skipperløgne er det forbi med. Derimod hørte jeg en sand Skipperhistorie, som er ganske interessant. Skipperen, hvis Afstamning har halv jydsk, kunde ikke rigtig lide at fortælle den. Der sker mere mærkeligt i det virkelige Liv end i Romanerne, men man kan ikke lide at blive udlagt som en

Løgnhals eller et Skvadderhoved. Han maatte dog ud med Tildragelsen, og det var denne:

Skuden var paa Fisket oppe under Island i Selskab med en stor Fiskekutter fra Trangisvaag. Under Arbejdet med at sætte Grejerne ud sloges Piben ud af Munden paa vor Skipper og drattede ud i den store Ballie. Han handede slet ikke, men han blev meget alvorlig og sagde til Styrmanden; „Det blev nok min sidste Smøg, til vi naar Klaksvig igen.“

Der var irgen ombord, som rendte rundt med 2 Snadder, og vor Skipper (jeg vil ikke nævne hans Navn) gik noget slukøret tilkøjs uden at have Piben ved sig. Værre endnu er det at vaagne uden den. Kaffe kan tages uden Sukker, uden Fløde, uden begge Dele, men uden en Pibe Tobak bagefter er Kaffe ombord i en færøisk Fiskekutter noget tomt og sølle noget.

Da har gram i Hu og ensom-følende, alvorligt medtaget, kommer overdæks, bliver han prajet af Trangisvaag-Skipperen: „Hør du Jyde. Kan du stikke den! Vi har fanget en Torsk med en Pibe i. Og Torskens var ikke engang røget.“

„Spørg til Side“, raabte vor Skipper. „Det er en af de smaa brune med lang Spids fra Lützen i Thorshavn. Det er min Pibe. Vil du komme med den!“

„Fanden kan vide, om den er fra Lützen eller det er Torskens egen Opfindelse“, grinede den Bavian fra Trangisvaag. Men vor Halvjyde fik sin Pibe igen, og den paagældende, opskarne Torsk blev kasseret og naaede aldrig op til de færøiske Klipfisks høje Stade. Ingen bornholmsk Røgeri her paa disse Farvande!

Desværre er denne Historie sand. Jeg har lovet at tro paa den. Og jeg minder mistroende Folk om, at Skipperløgnenes Tid er forbi, og at det virkelige Liv indeholder mere mærkeligt Stof end Alverdens Romaner tilsammen.



Svær Redning.



„Ture“ bliver Hvalfanger

DET var en af de sidste Aftener, før Briggen skulde lette. Ture kom ind i „Colombus“. Med en Haandbevægelse hilste han paa Bekendte og satte sig tavs i en Krog med Benene paa Bordet og betragtede Gæsterne. Der var Forbrydere her, som havde mere end eet Morde paa Samvittighed; men ingen satte dem højere af den Grund. For et uindviet Blik var Resten kun en Flæk uciviliserede „Marineros“; men Ture skilte uden Vanskelighed Langfarere fra Hvalfangere og Sejlskibsfolk fra Dampskibsfolk.

Langfarerne var fremmede her. Naar de stod ind i Stormregionerne ved den hvalvtredsindstyvende Breddeparallel, lagde de Orkansalkninger paa Lugerne, rev nye Halse og Skøder i Undersejlene, skar nye Braser og Bugliner, gav Søstøvlerne en Omgang Talg og finsk Tjære og Olietøjet den sidste Olive, før de iøvrigt daarligt paaklædt gik paa og tog, hvad Kap Horn bød, i Haab om snart at slippe op i Fyrerne paa den anden Side.

Det var adrætte Folk med en Forvozenhed, der grænsede til Desperation, men som ikke slog til overfor Hvalfangernes uforstyrrelige Maade at klare Grejerne paa.

Thi her var Hvalfangerne hjemme.

I Maanedvis levede de paa Havet i Slud og Kulde under lavt flyvende Stormslyer, satte deres klodsede Fartøjer ind mellem Storisen paa halvfjerds Graders Sydbredde ved Gramsland, løb ind i South Shetlands stejldybe Fjorde og fyldte Ferskvand ved Gletscherne eller red en østlig Storm ud for smaa Sejl i Læ af Elefantøen. — Alt med samme overlegne Sindsro. —

Deres velbyggede, tunge Skikkelser og Maaden, de bevægede sig paa, gav Indtryk af Mænd med ubegrænset Tillid til sig selv og med stor Respekt for deres Haandtering. Foruden Tranlugten boede der en egen sejt Styrke hos dem, som fik Ture til at mindes Fiskerne hjemme ved Nordøens Kyst. —

Ture smilte og mærkede, at Smilet var mildt, for der stod Scotty lænet til Skænken. Han var blevet barberet og havde studset sit graa Overskæg. Pisco kunde ikke fæa ham til at slingre mere, end han plejede, og det mest nervepirrende Oprin under Fangsten var ude af Stand til at bringe ham fra Fatningen. Drakestrædet havde været hans Ejem i fem og tredive Aar, og der ønskede han at blive sænket i Havet, sagde han.

Se. — Der stod Saxeren, Heinrich, og sang som en Troubadur om Blomster og Solskin og kvindrede Fugle og Kærlighed.

Han havde faret paa Hvalgrundene i næsten ti Aar. Lige siden han blev Matros. Han kunde ikke rive sig løs; men om Blomster og Solskin og Nattergale og unge Kvinder og Kærlighed maatte han synge, Om det, han dybest følte Savnet af, maatte han synge, og derfor ulmede Længsels Purpur i hans Sange og fik alle til at lytte.

Der sad Ukko, Finnen, Bjørnejægeren, med sin Vildskab, sin Godmodighed og sine Jættekræfter. Ukko, der engang oppe ved Beringsstrædet havde dræbt en Isbjørn med sin Skedekniv. Ukko, der græd som et Barn, naar Rusen overmandede ham. Ukko med Historien om den lille Søster, der var lys som Finlands Sommernætter og fuld af sød Forventning som Finlands Birke, naar Morgenbrisen faar de skælvende Blade til at le af Lykke, saa Dugdraaberne falder som Taarer paa det haarde Fjæld, der intet forstaar. — Jo, det forstaar at tie. —

Af Knud Andersen's Bog »Brænding« (Gyldendal)

Han havde drukket tæt. Nu rejste han sig langsomt og saa sig omkring. „Nu er hun ensom, forladt af den, der forførte hende, der Uly, der røvede Ukkos væske Kid. — Men hvis jeg nogensinde møder ham, skal han mærke, at Ukko hævner. Det sværker jeg ved Sjæl og Hjerte og ved de tusinde Søers Land.“ — — —

Ukko var Manden, der lancerede en Ee paa to og tyve Ord med samme Højtidelighed som et „Fadervor“, og der blev kirketyst da han svor. — —

Siden fik de Bjørneborgernes March. Han trampede Takten og løftede Eerdet med een Haand, mens han sang. — Der var Kraft i Finlands susende Fyrreskove.

Til sidst bar de ham sanseløs ind i Begværelset. — —

Ture vidste, at det var mere end fem Aar siden, han forlod den lille Søster, den hvide finske Birk. Alie tænkte sig, at hun endnu gik ensom hjemme i Finland paa sjette Aar, syg i Sindet af Melankoli efter sin Ungdoms Eventyr. — — —

Ture nikkede til Peter Nielsen, Harpuneren af Guds Naade. En Mand af det mest omhyggeligt smedede Harpunjern med Humør som en Solstraale og Taalmodighed saa lang som en Hvalline af fineste Silkehamp.

En uforlignælig Kammerat, hvis Kendskab til Hvalers Sædvane naaede de yderste Grænser for menneskelig Viden om disse Havdyr. Af Hvalens Slag med Halen, naar den gik ned, skønrede han med overraskende Sikkerhed, hvor og naar den vilde blæse paany, og han gav den Harpuner, hvor han vilde.

For godt to Aar siden havde han været en Tur hjemme og besøgt Hustru og Børn. Han bar endnu et levende Præg af Hjem, som alle saa op til med Ærefrygt. Der var dem, som troede, det skyldtes Hjemmet, at han var saadan en herlig Gut til at harpunere.

Maaske havde de ikke Uret. — — —

Og Fyrbøderne. — Tom med Træbene: og det arrede Ansigt. — Men holde et Fyr klart. — Det kunde han. — Og de andre. — „Maskinmesteren“. Han havde været Andenmester i en Tramp, der havde ligget for Havari i Punta Arenas og gik til Søs med „Vagabundos“ paa Fyrpladsen fordi den gamle Besætning forlængst var rømt. De stod Cape Pillar ud i Skuraringen. — Rent Vanvid. — Vejret moderat; men i Løbet af mindre end et Kvarter kom den selvfølgelig. — Vindstyrke otte, ti, tolv. Fyrbøderne drukne og søsyge som Kapitaner. Damptrykket faldt, og Trampen drev som en Blære paa Søen.

Da sprang han ind paa Fyrpladsen, hvor de gale Folk vilde myrde ham. Mer han drev hele Gænget op, og med Whiskyflasken stuve af med store Kulstykker imod Bunkerskoddet tog han Kampen op mod Vejret og reddede Skib og Ladning og Eesætningens elendige Liv paa Bekostning af to Flasker lagret Whisky og en velformet Skrivelse fra Rederiet, som Kapitanen læste op i Shanghai i Overværelse af den samlede Besætning.

Det var en Bedrift, som sparede Rederi og Assurandører mange Penge; men den kom til at koste Maskinmesteren en Del; thi efter den Tid maatte han stadig udføre nye Heltegerninger, stadig slaa sin egen Rekord. Mer dertil krævedes Whisky, og omsider slap Rederiets Taalmodighed op. Han blev afskediget og havnede efter et Par Aars Forløb paany i Punta Arenas.

Lad Dieselmotoren snurre —

*Stop Rusland!
Kun ved at stoppe
Sovjetruslands Frem-
gang kan vi naa ud
af Verdenskrisen. I
modsat Fald betyder
det Vesteuropas Un-
dergang!*

*Dieselmotoren er
Skibsfartens Redning.
Et syvaarigt Skib er
i Dag antikveret, og
kun gennem en Fort-
sættelse af æen For-
bedring, hvori Dan-
mark fører, kan vi
komme paa Fode
igen!*

Mr. William Muir
Young fra det store
engelske Mæglerfirma
Japp. Hatch & Co.
Ltd., London & Liver-
pool, fremsatte fornylig
ovenstaaende Udtalelser i et Interview om Verdenskrisen og Skibsfarten.

Mr. Young var i København i Forretningsjemed. Hans Firma er Repræsentant for det norske Rederi, der har købt B. & W. Motorskibet „Cypria“, og Mr. Young kom hertil for at overvære Prøvesejladsen.

England overfyldt med oplagte Skibe.

— Jeg har arbejdet i Skibsfarten i 30 Aar, siger Mr. Young, og jeg har aldrig oplevet saa daarlige Tider som nu. Det er en fuldstændig Katastrofe. Hver eneste Havn i England, hvori der kan oplægges Skibe, er fyldt til sidste Plads.

Jubilæum.

En i vide Kæde kendt og agtet Mand, Konsul G. Berthelsen, Ringkøbing, kan Lørdag den 4. Juli fejre et ret sjældent Jubilæum; idet det paa denne Dag er 50 Aar siden, han blev udnævnt til hollandsk Vice-Konsul for Ringkøbing Amt.

Mange er de Strandinger, Konsul Berthelsen i de forløbne 50 Aar har medvirket ved paa Strækningen fra Nyminddegab til Thybørn, og utallige er de hollandske Søfolk, han med faderlig Omhu har taget sig af, naar de af en ublid Skæbne blev kastet ind paa den jyske Vestkyst.

Sine 81 Aar til Trods er Konsul Berthelsen endnu en rask og rørig Mand, der kan tage sin Tørn ved indtræffende Strandinger, og mangen en hollandsk Sømand vil sikkert paa Jubi-

Ø. K.s æventyrlige Historie.



Ingen nulevende Dønsker har rejst saa meget i alle fem Verdensdele som Holger Rosenberg. Ustandseligt har han været paa Farten. Sidst har han været i Asiens Vidunderlande, hvor han har set Ø. K.s Virksomhed paa nærmeste Hold. Derfor har det sin Interesse, naar han i »Vikings« næste Nr. vil fortælle, hvad han har set. Det bliver det danske Æventyr om Skibsdrengen fra Nakskov . . . H. N. Andersen, omstraalet med alle Asiens Farver. Det bliver Ø. K.s Historie, skildret af en Verdensrejsende, der har set Kendsgerningerne.

Skrevet af den kendte danske Rejse-Forfatter og Globetrotter Holger Rosenberg i næste Nr. af „Vikings“

Ingen nulevende Dønsker har rejst saa meget i alle fem Verdensdele som Holger Rosenberg. Ustandseligt har han været paa Farten. Sidst har han været i Asiens Vidunderlande, hvor han har set Ø. K.s Virksomhed paa nærmeste Hold. Derfor har det sin Interesse, naar han i »Vikings« næste Nr. vil fortælle, hvad han har set. Det bliver det danske Æventyr om Skibsdrengen fra Nakskov . . . H. N. Andersen, omstraalet med alle Asiens Farver. Det bliver Ø. K.s Historie, skildret af en Verdensrejsende, der har set Kendsgerningerne.

Vi har passeret de 9 Milioner Tons i oplagte Skibe. Og alt dette sker, medens Verdensproduktionen er saa stor som aldrig før.

— Englænderne hævder ellers, at der er Tegn paa Bedring?

— Det er blot Sludder. Der er ingen Tegn paa Bedring, og der kommer ingen Bedring foreløbig. England kan ikke vente bedre Tider, før man standser den Galskab, det er at hjælpe Sovjetrusland. Med Maskiner og Kapital støtter vi Sovjet, der samtidig arbejder paa vor Ødelæggelse. Rusland maa stoppes, ellers fører det til Vesteuropas Undergang. Og naar

England skifter Regering næste Gang, er det givet, at Finansieringen af Sovjet hører op.

— Hvorledes vil selve Skibsfarten klare Krisen?

— Skibsfarten skal reddes gennem de moderne Skibe, gennem det danske Dieselmotorskib. Forholdet er allerede det, at et Skib paa 7 Aar er antikveret i Dag! Den moderne økonomiske Baad vil blive Redningsplanken for den druknende Skibsfart. Det er nu en Kendsgerning, at der kan udvindes Olie af Kul. Om fæa Aar vil Opfindelsen være praktisk anvendelig, og man har derefter den billige Drivkraft til den moderne Baad. Og saa sejler Dieselmotorskibet for Alvor Skruedamperen i Sank!

læumsdagen sende deres gamle Konsul i Ringkøbing en venlig Tanke for hans store Hjælpsomhed.

Konsul Berthelsen, der er Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd samt Ridder af den hollandske Oranje-Nassau-Orden, har ogsaa i mange Aar haft Tilknytning til Fiskeriet, idet han en Del Aar var Bestyrelsesmedlem og 2den Vice-Præsident i Dansk Fiskeriforening samt Medstifter af Fiskeriforeningen for Ringkøbing og Stadil Fjorde (Formand i 25 Aar) og Æresmedlem af Foreningen. Han er ligeledes Æresmedlem af Danmarks Fiskehandler- og Havfiskeriforening.

Belønning.

Fire danske Sømænd, Kaptajn Johnsson af Ommel, Styrmand Martin Jensen af Marstal og Sømændene Sofus Henrik Christiansen af Bred og Hans Aage Jonassen af Kalundborg, har af den tyske Regering modtaget Belønninger i Anledning af, at de den 20. Juli i Fjor reddede tre ombordværenede fra den tyske Luftflyvemaskine „D. 364“, da denne styrtede ned i rum Sø ved Bornholm. Kaptajn Johnsson fik en Belønning paa 500 Kr., Styrmanden et Sølvur med Inskription, og de to Sømænd fik hver et Sølv-Cigaretetui med Inskription.



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

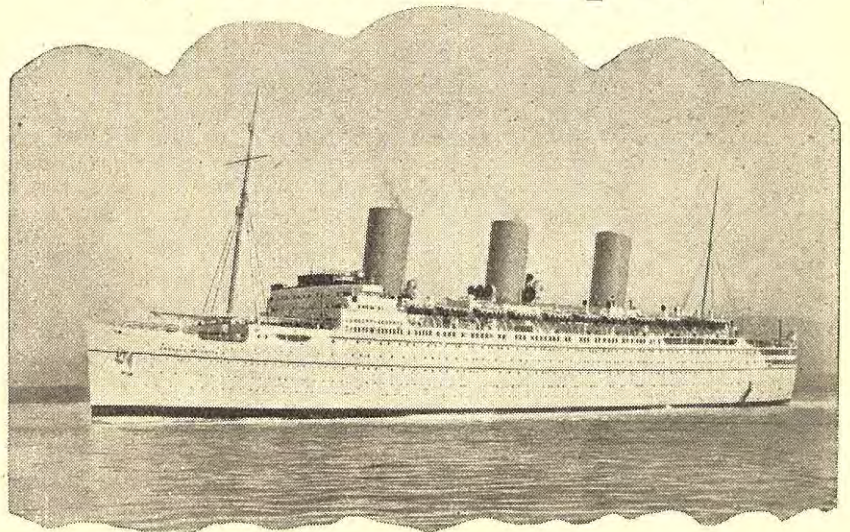
1. Juli 1931



Medlemmer
pr. Januar 1931.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S	D/S Pacific
D/S af 1912	D/S Botnia
D/S Svendborg	D/S Atlante-havet
A. P. Møller-Tankbaade	D/S Ursus
D/S af 1929	D/S Baltic
D/S Dannebrog	D/S Jyllandia
D/S Orient	D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Norden	D/S Danefelt
D/S Progress	D/S Nordania
D/S Skagerak	D/S Als
J. Lauritzen	D/S Nautic
D/S Myren	Det Dansk-Norske D/S
D/S Torm	A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Vendila	A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
Det Dansk-Franske D/S	D/S Jyden, Esbjerg
D/S Dania	D/S Øresund
Det danske Petroleum's A/S	J. Saabye & O. Lerche
D/S Hafnia	D/S af 1925, Esbjerg
Dansk-Engelsk D/S	D/S Phønix, Esbjerg
A/S Det Danske Kulkompagni	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Heimdal	D/S Activ, Korsør
De forenede Kulimportører A/S	A/S Dampskibet England
D/S Viking	A/S Dampskibet Finland
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	
Svitzers Bugserafdeling	

Atlanterhavets nyeste Luksusdamper



„Empress of Britain“.

FOR ganske nylig har Canadian Pacific's Damper „Empress of Britain“ fuldført sin Jomfrurejse fra Southampton via Cherbourg til Quebec med en Overfartstid paa knapt 5 Dage, hvilket betegner Rekord paa denne Strækning. I aaben Sø befinder Skibet sig kun i 3½ Dag, idet de sidste 1000 miles gaar ad St. Lawrence Flodem. Passagererne kan naa New York, Boston, Philadelphia og Detroit paa 5½ Dag og Chicago paa 6 Dage, alt regnet fra Southampton. Fortsættes Rejsen gennem Canada med Jernbanen og videre med samme Selskabs Damper „Empress of Japan“ over Stillehavet, kan man være i Yokonama 17 Dage efter Afrejsen fra England.

Canadian Pacific kan rose sig af kun at besidde nye Skibe, der i alle Retninger — ikke mindst hvad Maskineriet angaar — er tip-top, men har med denne sidste Tilføjelse til sin Flaade ikke desto mindre overgaaet sig selv.

„Empress of Britain“ er bygget for to Formaal. Om Sommeren skal den udføre regelmæssige Ture mellem England og Canada, og om Vinteren skal Skibet paa den store Lystrejse Jordan rundt, som Canadian Pacific hvert Aar arrangerer. Maskineriet er derfor konstrueret saaledes, at det kan give økonomiske Resultater, baade naar det arbejder for fuld Kraft med alle 4 Skrue under Overrejserne til Canada, og naar der kun anvendes to Tredjedels Kraft med de 2 Skrue paa Krydstogterne.

RAAOLIEMOTOREN

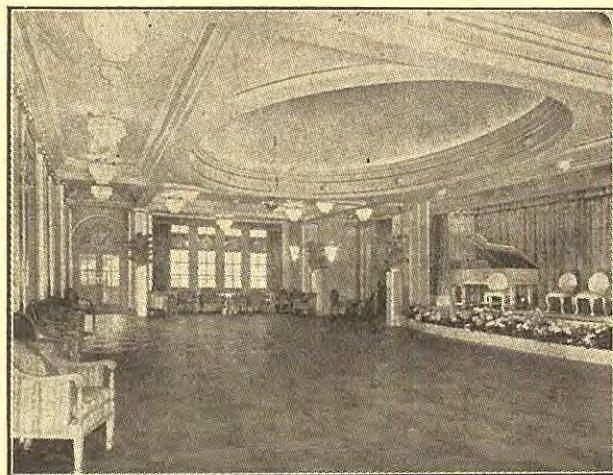
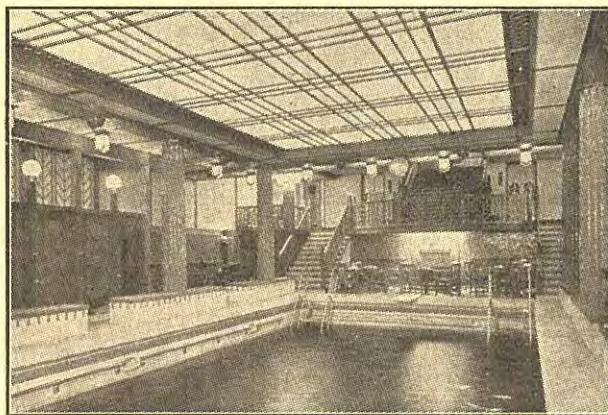
VØLUND

DANMARKS FØRENDE MÆRKE



Skibet er bygget hos John Brown & Co. Ltd. i Clycchank til Lloyd's højeste Klasse 100 A 1 med Fribord svarende til en Dybgang af 9,78 m og opfylder alle Børd of Trade's Regler og med Hensyn til vandtæt Inddeling og Livredningsforanstaltninger den internationale Overenskomst for Sikkerhed til Sø.

Ovenstaaende Billede viser Dæmperens Ydre. Man lægger Mærke til dens ligø Forstævn og Krydserhækken. Den har 3 Skorstene, hvoraf den agterste dog kun tjener som Ventilator for Maskinrummet. Skorstenenes Tværsnit er strømlinieførmet med en største Bredde af 8,25 m og i langskibs Retning 10,68 m. Højden af Skorstenene er 20,7 m over Vejrdækket for at holde dette fri for Røg. Der findes 2 Pælemaster med Lade- og Lossebomme.



Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	232 m
Længde mellem Perpendikulærene	223 m
Største Bredde	29,7 m
Dybde til B-Dæk	18,5 m
Dybde til Overkant af Overdækket (Vejrdækket)	30,7 m
Dybgang lastet	9,78 m
Tonnage, Displ.	63750 tons
Tonnage, Gross	42348 tons
Tonnage, Netto	22545 tons
A. H. K.	64000
Tilsvarende Hastighed	24 kn

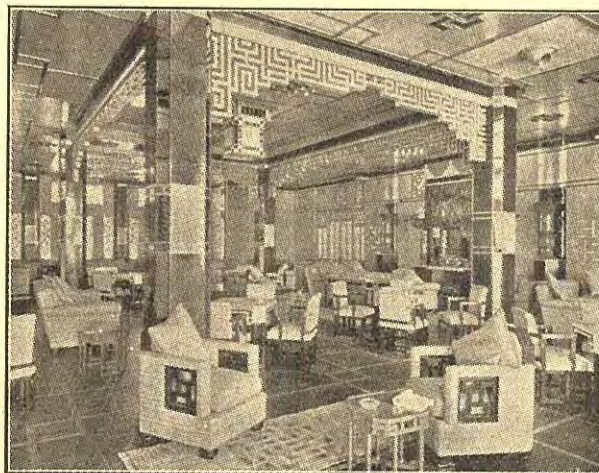
S kroget. Der er, som det fremgaar af Tegningerne, ialt 10 Dæk, hvoraf Hoveddækket — A-Dækket — strækker sig i Skibets fulde Længde. Over dette er Promenadedækket, som er 197 m langt. Derefter kommer Sportsdækket, 158,5 m langt med en fri Højde paa 4,27 m og med det 120 m lange Beadedæk, ved Siderne roget lavere. Det øverste Dæk eller Vejrdækket er 58,5 m langt og bærer Kedelcasinger og nogle Dækhuse. Dækkene under A-Dækket har Benævnelserne fra A til G. Af disse er de 2 underste, F- og G-Dækkene, kun partielle foran og agten for Maskin- og Kedelrum.

Der findes 14 vandtætte Skodder, der rækker indtil D-Dækket. Dobbeltbunden er i de 2 Maskinrum ført op til lige under E-Dækket og danner saaledes en Inderklædning, der benyttes til Ferskvandstanke. I den øvrige Del af Skibet er Inderbunden ført højt op i Kimminger. Ialt er Dobbeltbunden inddelt i 44 Tanke, der benyttes til Brændselolie, Ferskvand og Vandballast. Spanterne, der er 250 mm dybe Kanalstaa, har en Afstand paa 0,99 m. Materiale dimensionerne er be-

stemt ved at beregne Skroget som en kontinuerlig Drager til Vejrdækket. For at reducere Vægten i den øverste Del er der her anvendt Staal af større Styrke end almindeligt Skibsbygningsstaa. Bjælkerne bæres af 4 Rækker hule Støtter, der staar paa gennemgaaende Dragere. I Spisesalonen, hvor samtlige Passagerer kan spise paa samme Tid, er et Areal paa $24,4 \times 18,3$ m uden Støtter, og i Balsalen et Areal paa $12,2 \times 21,3$ m frit. Den store Døme i Salonen understøttes af to svære Bjælker, som overfører Vægten til Sidestøtterne. Understøtningen for Dømen i Balsalen er indbygget i Tagkonstruktionen.

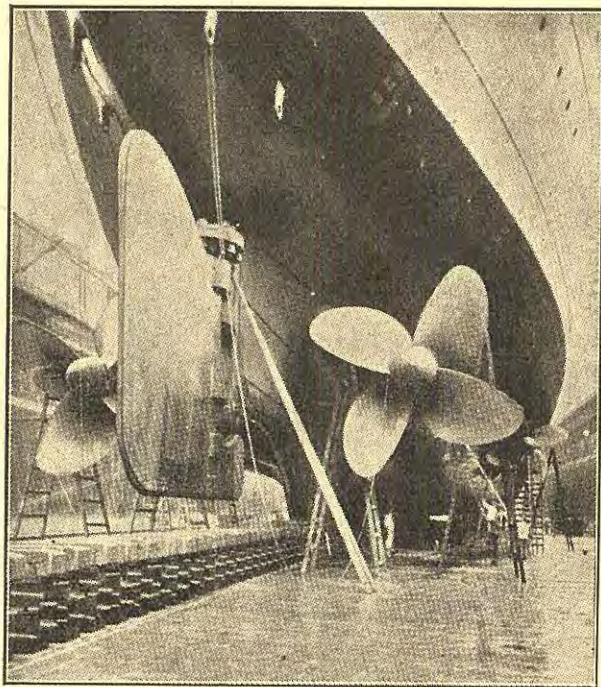
Dæksmaskineriet er elektrisk drevet. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk. Styningen sker gennem Telemotorledninger fra Broen. Gyroskopkompass findes, desuden Kelvite-Standardkompass. Dybgang-Indicator findes paa Broen. Elektrisk Ekko-Loddeapparat og Kelvite Haandloddemaskine er ogsaa installeret. Desuden findes Afstandsmaaler, 2 Projektører og elektrisk Log med Registrering op til 10.000 miles.

Beboelsesrum. Promenadedækket er hovedsagelig optaget af Saloner for 1. Kl. Passagerer. Nævnt i Rækkefølge forfra og agterover findes her: Balsal (Empress Room), det lange dobbelte Galleri (Mall), American Bar (Knickerbocker Bar) med Skriveværelse lige over for, Selskabs-Salon (Mayfair), Spilleværelse og Rygesalon (Cathay Lounge). Uden om disse Saloner er et lukket Promenade. Fem Elevatorer forbinder Dækkene, de 3 forreste gaar ned til E-Dækket, de 2 agterste til D-Dækket, hvor Svømmehallen findes. I Forbindelse hermed er der 2 Gymnastiksale. Paa Sportsdækket findes en Tennisbane af normal Størrelse med Tilskuerpladser uden om. Der



Øverst tilhøj-e Svømmehallen, tilvenstre Balsalen og nederst Rygesalonen.

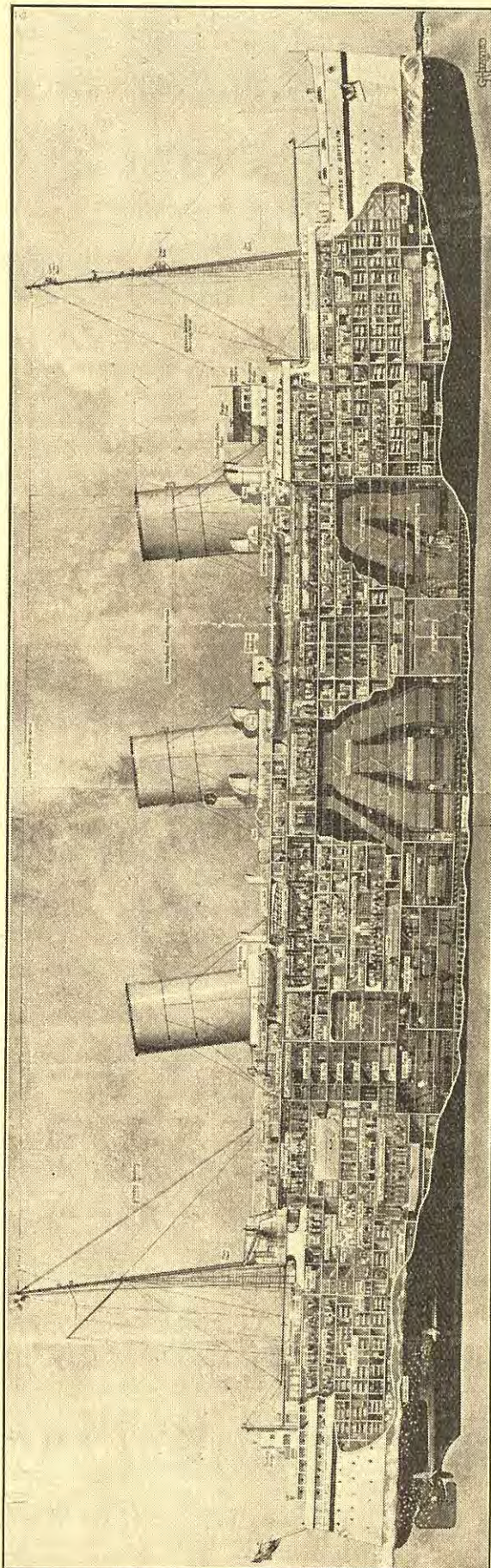
kan oplyses med 24 Stk. 200 Watts Lamper, saa der kan spilles om Aftenen. Alle 1. Kl. Saloner og Kamre er udstyrede med Paneler af poleret Naturtræ, alle Interieurs er tegnede af fremragende Kunstnere. Turist-3. Kl. og 3. Kl. er ligeledes kunstnerisk udstyret og er lige saa elegante, som 1. Kl. var for cirka 20 Aar siden. — Passagerantallet kan være: 1. Kl. 423, Turist 3. Kl. 260 og 3. Kl. 470. Naar dertil kommer en Besætning paa ialt 71², er det samlede Antal Mennesker ombord 1909, idet der findes løse Dele til Opsætning af yderligere 3. Kl. Kamre, Køkker og Opvaskerum svarer naturligvis til dette store Antal Mennesker, der skal bispises, ligeledes Proviantrum og Kølerum. Fra disse er der Elevator til Køkkenerne. Der findes 2 Hospitalsrum for Mænd og 2 for Kvinder og ligeledes 4 Hospitalsrum for smitsomme Sygdomme. I Forbindelse hermed er der Operationsstue og Apotek samt Konsultationsværelse, der ogsaa kan benyttes til Behandling med ultraviolette Straaler. Opvarmning og Ventilation er udført efter Thermostat-systemet, og der findes ialt ca. 19.000 m Luftkanaler i Skibet.



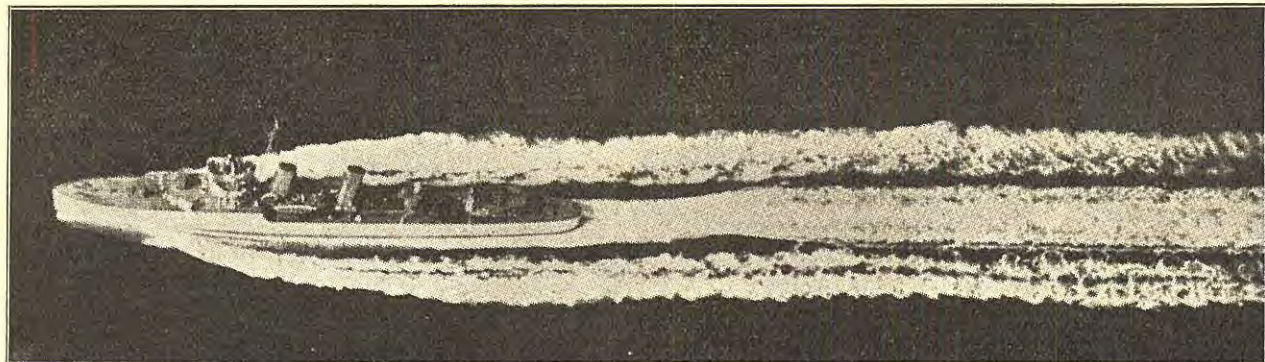
Ror og Skruer paa »Empress of Britain».

Der findes 24 Ro-Redningsbaade og 2 Motor-Redningsbaade, som ialt kan optage 1800 Mennesker. Desuden findes Opdriftsmidler for 25 % af det samlede Personal foruden de sædvanlige Redningsbøjer og Redningsveste.

Hovedmaskineriet. Resultaterne af en 12 Timers Prøvetur med Empress of Britain viser en ny Sejr for Selskabets Maskininspektør Mr. John Johnson, idet Clieførbruget, der i Duchess-Klassen var 0,2830 kg og i Empress of Japan 0,274 kg, i Empress of Britain yderligere er gaaet ned til 0,258 kg, alt pr. A. H. K.-Time. Hovedmaskinerne består af 4 Sæt Parsons gearede Turbiner, der driver hver sin Skrue. De 2 midtskibs Turbiner er paa 21000 A.H.K. og de 2 i Borde paa 10500 A.H.K. hver. Hvis det ønskes, kan hele Maskineriet taale en Overbelastning paa 5,1 %, saaledes at der over en længere Periode kan disponeres over en Maskinkraft paa 67.000 A.H.K. Kun de midtskibs Turbiner er forsynede med Bakturbiner, der kan udvikle tilsammen 33600 A.H.K. Propellerne er støbt af Mangan-Bronce og er med faste Blade. De midtskibs, der har en Diameter paa 5,87 m, løber 150



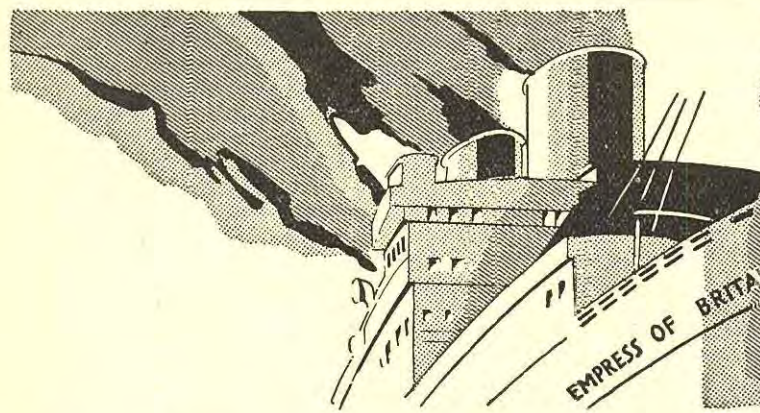
Et Tværsnit af »Empress of Britain».



O/M, medens de 2 i Borde, der har en Diameter paa 4,27 m gør 200 O/M. De tilsvarende Omdrejninger af Turbinerne er 1365 og 1795 pr. Min., saaledes at Reduktionsforholdet i begge Tilfælde er omtrent 9:1. Højtryksurbinerne er konstruerede for et Maximumtryk paa 29,8 kg/cm² og en Begyndelses-Dampstemperatur paa 385° C. Dette er dog Maximum ved Overbelastning, idet der til almindeligt Brug regnes med Damptryk fra 26,35 til 0,035 kg/cm² med en Begyndelses Temperatur paa 372° C.


Hjælpe maskineriet bestaar af 4 Stk. 450 kw Generatorer, der drives af 4-Cyl. Totakts-Dieselmotorer, og 2 Stk. 800 kw Turbogeneratorer.

Kedlerne er alle oliefyrede og opstillede i 2 Kedelrum. Der findes 8 Yarrow Kedler, 1 Johnson Rørkedel som er en Nykonstruktion af den ovennævnte Maskininspektør, og 2 cylindriske Hjelpekedler. Hovedkedlerne er konstruerede til de for Turbinerne opgivne Tryk og Temperatur, medens Hjelpekedlerne arbejder med et Tryk paa 14 kg/cm². De 6 Yarrow-kedler i det agterste Kedelrum giver normalt Damp til de midtskibs Turbiner, medens de 2 Yarrow-Kedler og Johnson-Kedlen forsyner Turbinerne i Borde med Damp. Rørforbindelserne er imidlertid saaledes ordnede, at man efter Behov kan skifte om herpaa. Den samlede Hedeflade andrager 9240



En Bagatel — og dog

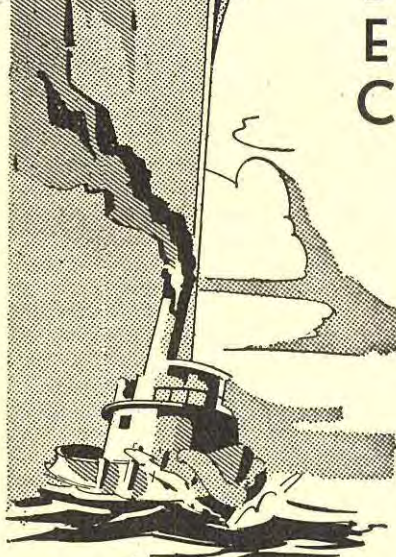
Canadian Pacific's nye Luksusdamper "Empress of Britain", som nylig har fuldført sin første Rejse over Atlanterhavet i Rekordtid, betragtes i Søfartskredse som det hidtil mest fuldendte i Skibsbygning. Til Smøring af dens mægtige Parson Dampturbiner



SOUTHAMPTON

QUEBEC

valgte man Gargoyle D. T. E. Olier, som ogsaa i de hurtigste Oceanflyvere "Bremen", "Europa", "Mauretania" m. fl. har vist, at de magter selv de vanskeligste Smøreopgaver. — Derfor er ogsaa 80% af Verdens Skibe over 30.000 Tons smurt med Gargoyle Olier.



Gargoyle Marine Olier

VACUUM OIL COMPANY A/S • KØBENHAVN

m² og er beregnet at fordampe 224500 kg Vand pr. Time, d. v. s. 24,5 kg pr. m² Hedeflade.

Der findes en Korthølge-Telefoninstallation, saaledes at en Passager fra sit Værelse kan tale med næsten enhver Telefonabonnent i Europa eller Nordamerika. Før Modtagelse af traadløse Udsendelser findes der 8 forskellige Installationer, saaledes at der kan modtages 3 Radioprogrammer samtidig. 11 Højtalere er anbragt forskellige Steder i Skibet. For Tele-

grafering findes en 2 kw Korthølgestation og en 2 kw Station for større Bølgelængder.

Prøverne med Skibet var meget indgaaende og strakte sig over 7 Dage, under hvilke der blev tilbagelagt 1700 Sømil. Paa den maa-te Mil opnaaedes 25,52 kn med fuld Kraft og 22,6 km med kun de midtskibs Turbiner alene. Skibets Sødygtighed og Manøvrerevne blev nøje prøvet under alle tænkelige Forhold og det bedste Prøverne med Glans.

En ny Automobilfærge

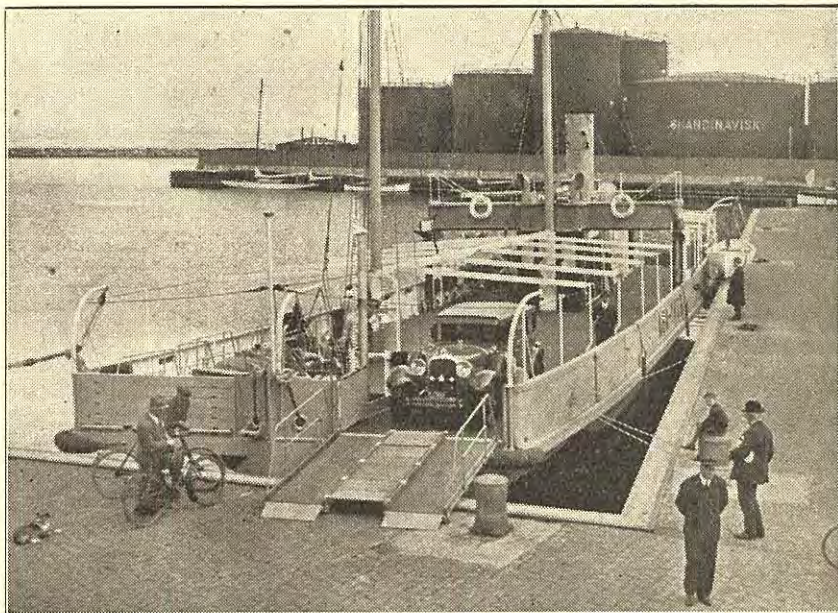
Efter at motorkørende i flere Aar har klaget over Overfartsforholdene ved Helsingør, uden der fra Statsbanernes Side er foretaget tilstrækkeligt for at afhjælpe de værste Mangler, har de nu selv taget sig af Sagen, og et privat Selskab har den 13. Juni begyndt en regelmæssig Trafik med Automobilfærgerne Asa-Thor.

Man har købt en udrangere: Minekran (fra 1884) af Marineen og ladet denne forlænge ca. 10 m og ombygge, saaledes at dens nuværende Dimensioner er følgende:

Største Længde 36,00 m, største Bredde i Vandlinien 6,80 m, største Bredde paa Bildæk 8,65 m Sidehøjde midtskibs 3,30 m, Dybgang lastet 1,80 m.

Skibet blev skaaret i 2 Dele, og den nye Del indbygget mellem den gamle Forende og Agterenden. I denne Del er der under Dækket indrettet Spisesalon og Salon for Ikke-Rygere samt Svirrids og Kiosk. Over hele det gamle Skrog er Vogn-dækket bygget med Plads til ca. 20 Automobiles.

Maskineriet er blevet moderniseret, bl. a. ved Indbygning af en Overfladekondensator i Stedet for den gamle Indsprøjtning-kondensator.



Færgeren er sin nuværende Skikkelse klasset i Bureau Veritas og gødkendt af det danske Skibstilsyn.

Prøveturen den 12. Juni forløb straalende, og D. S. B. har allerede paabegyndt Ekstrature for at imødegaa Konkurrencen fra den private Færger Side, saa det ser nu ud til, at Overfarten ved Helsingør bliver særdeles god for Automobiles.

Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's* Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sattes den 16. Juni et Dieselmotor-Fragtskib, Værftets Byggenummer 593, bygget for Regning Hr. Skibsreder *Jacob Kjode*, Bergen, Norge, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas' højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner:

375' 0" x 54' 0" x 35' 1" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 7650 Tons d.w.

Der forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af *Burmeister & Wain's* nyeste Type, der tilsammen vil kunne udvikle ca. 3000 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, som overværedes af Repræsentanter for saavel Reederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der blev døbt af Frøken *Ellin Kjode*, fik Navnet „*Ingria*“.



Rubbed

Ombord og i Land Sølvens Trøst i 80 Aar

200 Gr. Kr. 7,50

40 Gram Kr. 1,50

Faas ogsaa ufortolde:

DILL'S BEST

Ren Burley

Fri for Virginia

Eneimport: LAURITS STERLING - Telf. Centr. 724



Sliced

SKIBSFARTENS ONDE AAR

Dansk Dampskibsrederiforening har udsendt sin Skibsfartsberetning for Aaret 1930.

Foreningen talte pr. 1. Januar 1931 48 Medlemmer, repræsenterende 435 Skibe paa ialt 822,310 Brutto Register Tons. I Foreningens Skibe var ialt ansat c. 9200 Personer, der i aarlig Lønning har oppebaaret c. 30 Mill. Kroner, foruden et Beløb til Kost eller Kostpenge, paa ca. $\frac{1}{3}$ af de udbetalte Lønninger.

Naar der saa spørges om Resultaterne af Rederivirksomheden, faar man et meget nedslaaende Billede af hele Situationen. Statistisk Departement har udregnet, at den af danske Skibe indsejlede Bruttofragt for 1930 kan ansættes til 170—175 Mill. Kroner, hvilket vil sige en Nedgang paa 30—35 Mill. Kroner. Rederiforeningen har foretaget en Sammenligning mellem Aarsresultaterne for 1929 og 1930 for 13 af de mest betydende Selskaber og det fremgaar heraf, at Udbyttet er gaaet ned fra 7,7% til 4,7% af Aktiekapitalen, regnet pr. B.R.T. fra 11,4 til 6,6, altsaa til cirka Halvdelen.

Medens Skibsfartens Indtægter saaledes er gaaet meget betydeligt ned, har Udgifterne i det store og hele holdt sig omtrent uforandrede og er derfor procentvis af den indsejlede Bruttofragt væsentlig større end i 1929.

En Oversigt over Driftsudgifterne for 7 større Rederier, hvis Skibe udelukkende sejler i Trampfart og som repræsenterer en samlet Tonnage paa 247,785 t. d.w., viser, at de i 1930 med en Flaade, der var c. 15.000 t.d.w. større end i 1929, kun har indsejlet 21,6 Mill. Kr. mod 27,4 Mill. Kr. det foregaaende Aar. Driftsudgifterne er faldet med c. 1 Mill. Kr. men udgør 86 pCt. af den indsejlede Fragt mod 72 pCt. i 1929. Nedgangen i Udgifterne falder paa Brændsel, Proviant og Reparationer, hvorimod Havneudgifterne endog er steget.

Ca. 20% af den Tonnage der gaar i Rutefart paa danske Havne, sejler under fremmed Flag, navnlig tysk og svensk; i den øvrige Fart er de fremmede Skibes Antal over Halvdelen, og dette synes noget rigeligt i daarlige Tider, hvor de danske Skibe er oplagt i en aldrig tidligere set Udstrækning. Herom udtales følgende, som vi fuldt ud kan tiltræde:

Selv om Skibsfarten er et internationalt Erhverv, der maa søge sin Beskæftigelse over hele Verden, vilde det dog ikke værre ubilligt, om de danske Importører, i en Tid, hvor Protektionisme og Præference fejrer store Triumfer, tænkte lidt mere paa dansk Skibsfart, selv om de kom til at betale en Ubetydelighed mere paa den Fragt, der i Forvejen kun er en ringe Procentdel af Varens Salgspris.

Prøvetur fra Nakskov Skibsværft med S/S „Edith“.

Nakskov Skibsværft afholdt Fredag den 12. Juni 1931 Prøvetur med sin Nybygning Nr. 47, s.s. „Edith“, bygget til Rederiet J. Lauritzen, København.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Største Længde	81,6 m
Længde mellem Perp.	77,4 m
Bredde paa Spant	11,9 m
Dybde til Hoveddæk	5,4 m
Lasteevne	ca. 2.500 Tons D.W. og
resp. „	820 Standard Træ.

Konserves Th. Sørensen Hørkram

Dina Benfri Spegesi d
Matjefileter, Gaffelbidder, Kryddersild, Klipfisk,
Hovmester, Rollmops Salt, Soda
ST. NIKOLAJVEJ 9 ST. NIKOLAJVEJ 13
Telf. Nora 1726 Telf. Cent. 9971

Skibet er bygget som Raised Quarterdæk Lastdampskib til Germanischer Lloyd's højeste Klasse med speciel Isforstærkning forbedre Skibets Evne til at bære Dækslast delt i 11 Rum.

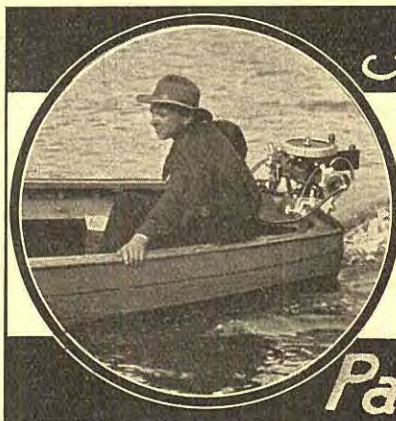
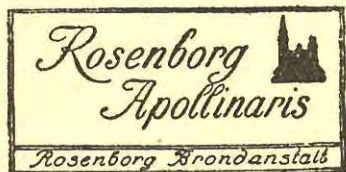
Mandskabsrummene er indrettet forude under Bakken med store, lyse Rum, 2 Mand i hvert Lukaf, Messer for henholdsvis Dæks- og Maskinfolk samt W. C. og Baderum.

Maskinen bestaar af 1 Lenz Standard Maskine, som udvikler 950 IHK, der giver Skibet en Fart af ca. 11 Knob lastet ved en Dybgang af ca. 5,1 m.

I Prøveturen deltog fra rederiets: Skibsreder Knud Lauritzen, Prokurist Husted og Inspektør Christiansen samt for Germanischer Lloyd: Inspektør H. Overgaard. Endvidere Repræsentanter fra Børsig, Dansk Radio Aktieselskab samt Værftets Ledelse.

Paa Prøveturen der forløb tilfredsstillende i enhver Henseende, opnaaedes en afart af 12½ kn og efter dens Afslutning gik Skibet til sin første Lasteplads i Finland.

Skibet føres af Kaptajn Berthelsen og Maskinchef er Maskinmester Stengade-Petersen.



Archimedes

Anvendes i Titusindvis over hele Verden. Absolut bedste og billigste Paahængsmotor.

A/S Pedershaab Cementindustri
Maskinfabrik

Brønderslev, Tlf. 5-212 og 339 - København, Fuglebakkevej 108, Tlf. 14066 - Aalborg, Nyhavnsgade 11, Tlf. 611 - Thisted, Store Torv 2, Tlf. 707.

Forlang Tilbud - Repræsentanter ant. overalt.

Paahængsmotorer.

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'Herr Helmsing og Grimm, Riga, Libau, Windau

„Atlantis“

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's* Maskin- og Skibsbyggeri's Strandgade Værft foretoges i Juni en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Havundersøgelsesskibet „*Atlantis*“, Værftets Byggenummer 596, bygget for Regning *Woods Hole Oceanographic Institution*, Woods Hole, Mass., U.S.A.

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

Dets Hoveddimensioner er følgende:

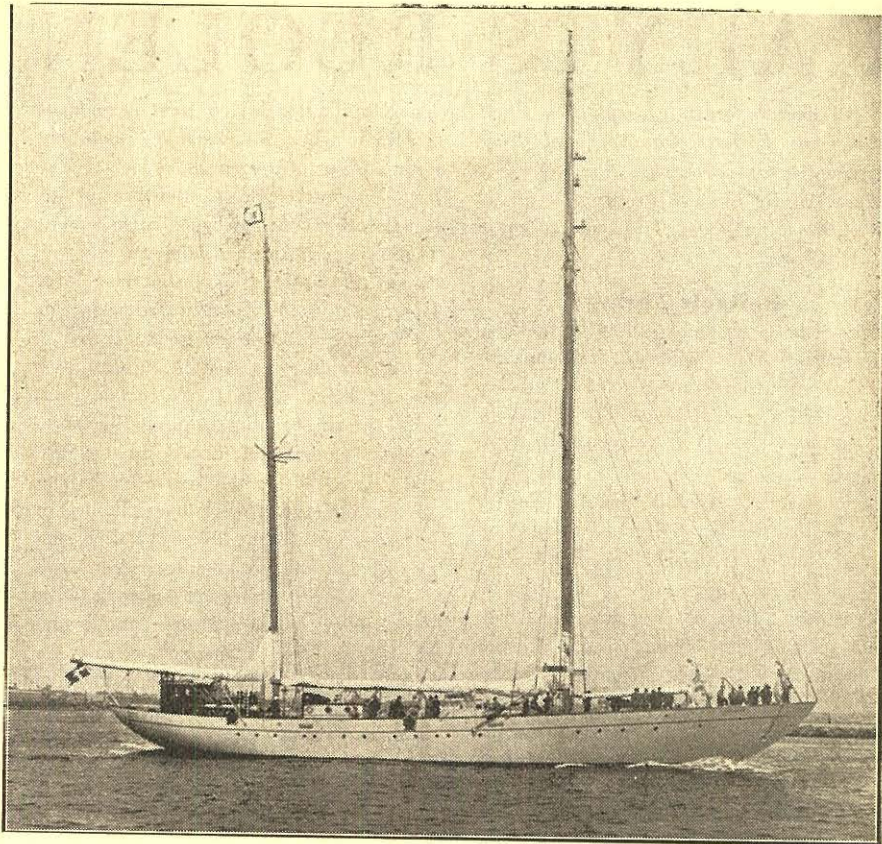
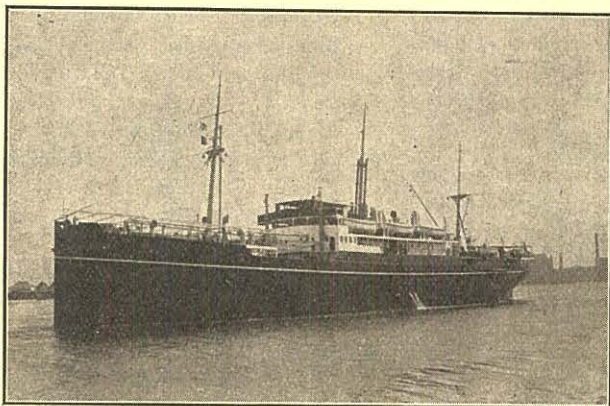
142' 3" × 28' 0" × 21' 7½".

Det er forsynet med en Hoveddieselmotor af *Burmeister & Wain's* nyeste Type, der udvikler ca. 260 B.H.K.

Nyt Dieselmotorskib til Ø. K.

Passager- og Lastmotorskibet „*Muinam*“ har været paa Prøvetur for at rette Kompasser og Radiopejleapparat i Langelandsbæltet og afholde Hastighedsprøver paa Hveen-Milen.

Skibet er bestemt for Ø. K.'s Rute mellem Bangkok og Hongkong og er derfor specielt indrettet for Tropefart med Plads for 12 Passagerer paa I. Kl., 22 paa II. Kl. og ca. 1200 III. Kl. Passagerer. Det er bygget til *British Lloyd's* højeste Klasse som aaben Shelterdækker med Bak og Bro samt Huse midtskibs og agter.



Hoveddimensionerne er:

Længde	346' 6"
Bredde paa Spant	48' 9"
Dybde til Awningdæk	29' 0"
Lasteevne	ca. 3000 tons d.w.

Skibet har 4 Luger, 3 Master og 2 Samsonposter. 11 Ladebomme, hvoraf 8—5 Tons, 2—3 Tons og 1—20 Tons Løfteevne; 10 Stk. elektriske Spil, 2—5 Tons, 6—3 Tons og 2—1½ Tons; 2 elektriske 5 Tons Varespil agter og elektriske Ankerspil; alt fra *Thomas B. Thrige, Odense*. Den elektriske Styremaskine er ligeledes leveret af *Thomas B. Thrige, Odense*. Endvidere er der paa Mellemdækket anbragt 2—1½ Tons elektriske Kraner. Hovedmaskineriet bestaar af 2 Stk. 4-Takts B. & W. Dieselmotorer paa tilsammen 3.000 IHK, der vil give Skibet en Fart af 13 Knob i lastet Tilstand. Hjælpe-maskineriet omfatter bl. a. 3 Stk. 2-cyl. 100 EHK. Dieselmotorer, leveret af *Holeby Dieselmotor Fabrik*, forbundet med 65 K.W. Dynamoer.

Skibet er forsynet med rummelige Kølerum med Kølemaskiner til Proviant etc. I Stirridset er anbragt et stort Frigidaire Skab. Kølemaskineriet er leveret af „*Atlas*“, København.

Redningsbaadene er anbragt under *Welin's* Kvadrantdividder af nyeste Model.

Skibet er forsynet med en kraftig Radiostation og et Radiopejleapparat, af *A/S Elektromekano Fabrikat*.



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«

KAHYTS-REOLEN

Vi omtalte sidst ganske kort Knud Andersens Forfatterskab og lovede vore Læsere en Prøve derpaa. Andet Steds i Bladet vil De finde et Prosastykke hentet fra „Brænding“, som Gyldendal udsendte i nyt Oplag.

Reitzels Forlag

har sendt os en smuk lille Bog fra Sønderjylland. Den hedder „I Kamp for Gaard og Hjem“, og dens Forfatter er Gaardejer Lorenz Büchert fra Sydslesvig. Smukt og gripende fortæller han om den haarde Kamp gennem 30 Aar, først for at skabe Gaard og Hjem, derefter for at bevare det gennem Krig, Inflation, Efterkrig. Det er Trængselstider, Bønderne i Sydslesvig har gennemlevet, men der er Krummer i dem, de har staaet det hele igennem og har endda en god Portion Optimisme i Behold. Forfatteren skriver smukt og har Evne til at rive en med. Hans Bog burde læses ogsaa i det øvrige Danmark.

Jespersen og Pio

har igen udsendt et Par gode Underholdningsromaner i Krogede Omslag. Ferien staar for Døren, og saa er der Brug for

den lette Læsning. Den mest spændende er Fætzers Bøg „Druknehullet“, den mest fornøjelige er „Hopalong kommer“ af Mulford, en forrygende Cowboy-Roman om Kampe og Sammenstød med Meksikanere, Togrøvere og Apache-Indianere. Mulford er en rigtig Mandfolkeforfatter — vore Læsere kan trygt gaa i Gang med ham.

Men foruden disse lette Sager har J. og P. udsendt en vægtig Bog: „Revolution over Tyskland“ af E. O. Volkmann. Først nu faar man egentlig rigtig Lejlighed til at gøre sig bekendt med, hvad der foregik i Tyskland umiddelbart efter Krigen. Vi omtalte i forrige Numer Renns og Glaesers nye Bøger, der behandler samme Epoke som Volkmanns store Værk, der er rigt illustreret og sprængfyldt af Positiviteter og som Følge deraf er endnu mere oplysende. — Saadan som Situationen er i Tyskland i Dag, paakalder den enhver Interesse. Ingen ved, om det nuværende Stykke vil holde, eller om vi staar foran en ny Revolution. Til Forsættelse af, hvad der foregaar, til Bedømmelse af Situationen er „Revolution over Tyskland“ den nødvendige Nøgle.

Levin og Munksgaard

har udgivet nogle meget interessante Skildringer fra vore Dages Grønland af Aage Bugge. „Fjeldsøer“ hedder Bogen, men den er langt mere spændende end sin Titel. Vi Danske ved gennemsnitlig altfor lidt om vore Landsmænd mod Nord, og man har det Indtryk, naar man har læst disse Beretninger, at netop denne Forfatter har noget paa Hjerte, at han ved noget, og at man er blevet et Grønklogere. Der er flere andre af vore Grønlandsforfattere, man ikke kan sige det om.

Gyldendal

Man kan ikke komme uden om, at Remarques nye Bog „Tiden der fulgte“ er samtlige andre Krigsromaner overlegen. Vi finder endog, at den er bedre end „Intet Nyt fra Vestfronten“, fordi der svarer paa det Spørgsmaal, der opstod i os, da man havde læst „Intet Nyt“.

Hvad skal der blive af disse unge Memesker, naar Krigen er forbi? spurgte man sig selv. „Tiden der fulgte“ giver Svaret. Vi følger Personerne fra den forrige Bog. Hæderkomsten. Rodløsheden. Og Remarques er jo en vidunderlig Forfatter, der fortæller saadan, at man ma-

lytte. Tusinder af Episoder danner Helhedsbilledet, et pragtfuldt Mosaikarbejde. Og han er Digter. Ikke et Øjeblik falder han i denne nye Bog ned til tørt Referat. Alt er set gennem Digterens Briller, og derved faar vi andre dobbelt Chance for at medopleve alt det mærkelige, der mødte disse unge Mænd, da de igen skulde ombytte Skyttegrav med Skolebord.

Enhver, der læste „Intet Nyt fra Vestfronten“, bør kaste sig over „Tiden der fulgte“. En mesterlig Bog!

Hagerup

udgiver Nobelpristageren Sinclair Lewis' Bøger, en ærefuld Opgave. Senest er nu udkommet „Mr. Wrenn“, der retteligt burde hedde „Vor Mr. Wrenn“. Det er ikke nogen ny Bog af Lewis — tværtimod! Den er skrevet før Arrowsmith og Bab-bith, men alle Lewis-Læsere kan trygt gaa i Gang med den, den staar ikke tilbage for sine berømte Efterfølgere. Det er ingen Nytte til at genfortælle Indholdet af „Mr. Wrenn“, det er en Hverdagshistorie, men Gud, hvor kan Hverdagen være grinagtig!

J. B.

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.

Kjøbenhavns Skipperforening, Holmens Kanal 18. Telf. Byen 7200.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæ-plads 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.

Alle Medlemmer af ovennævnte Organisationer kan ved Henvendelse paa Vikingens Redaktion erholde Billetter til Zoologisk Have ÷ 25% Rabat

BØGER

HETSCH, Holmens Kanal 24

tilbyder følg. antikvariske Værker:

Kroman:

Marstals Søfart..... 12,00

Kaptajn Lagoni:

Digte..... 1,00

Knud Andersen:

Ved det yderste Hav..... 1,00

Bille:

Corvetten Galateas Rejse.... 3,00

Ebbe Kornerup:

Equador..... 2,00

Latinsk Amerika..... 2,00

Siam..... 2,00

Fridtjof Nansen:

Paa Ski over Grønland, indb. 15,00

H. N. Andersen:

Udvikling, indb. 10,00

De Danske Øer

af Achton Friis og Johs. Larsen

33 Hefter..... 60,00

Kapt. Botved:

Kbhvn.—Tokio..... 4,50

Dansk biografisk Leksikon

3. Bd. (før 57 Kr.)..... 8,50

Stort Udvalg i engelske Bøger

Provincoråre pr. Efterkrav

HETSCH Holmens Kanal 24

Telf. Byen 5090 x

Antikvariat — Køb og Salg

Bøger, Solø, Billeder, Antikviteter

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: G. Bærentzen.

Announceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.



BENZIN MOTOROLIE BRÆNDELSOLIE PETROLEUM



AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
» 53030 (udenfor Kontortid)
» 53010 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

KØBENHAVN K.

Amaliegade 35

Dampskibs-Ekspedition - Klarerung - Havarie-Agentur - Befragtning - Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

Bunkerkul-Afdeling

Københavns Bunkerkul-Depot

Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter

Ingen Udgifter

Hurtig Ekspedition

Teknisk
Udefotografering
af enhver Art

Fotografering af
Skibe i Søen
udføres



Clichéer til alle
Tryksager udføres
hurtigt og konkurren-
cedygtigt

Amerikansk
Maskinretouche

Leverandør af Clichémateriale til flere af vore Rederier



DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR

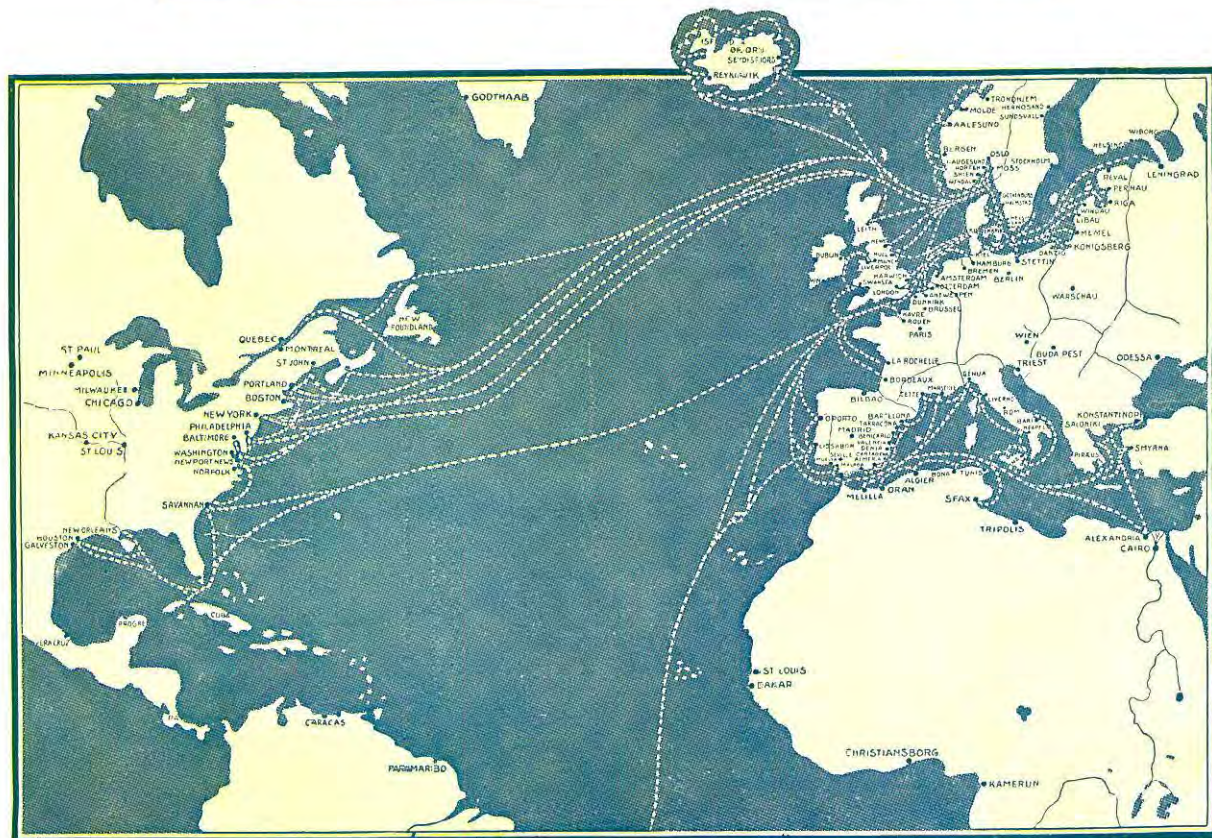
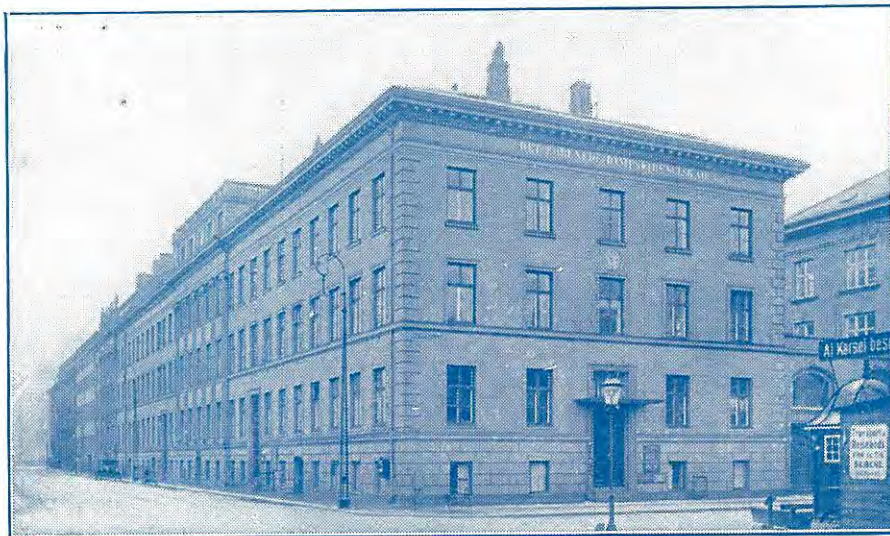


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

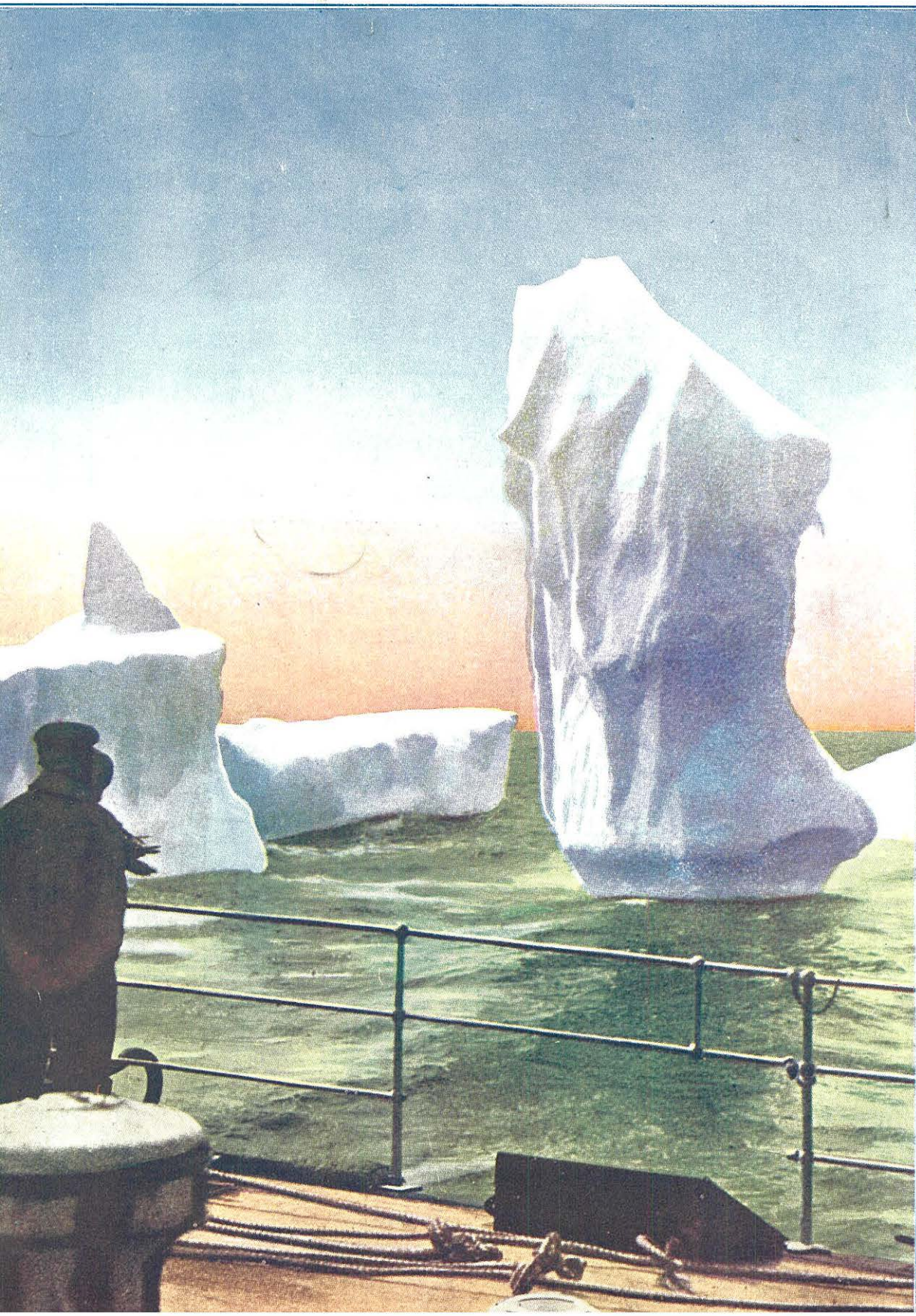
SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN



Grønland

Nr.

Statsminister
Stauning om
Grønland

★

Dr. Knud
Rasmussen
om Danmark
Indsats på
Grønland

★

Horsens fejde
sin berømte
Søn, Nordens
passagens C
dager,

Vitus Berings

★

Sø-Romaner
„Længslet
nes Ø“

★

Spændende
Noveller
fra Søen

★

Smaanyt m.

Forsidebilledet :

Den vanskelige
sejling til Grønland
farlige Østkyster

AUG. 1931 - 8. AAR

NR. 8

36 Sider 50 Ø



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

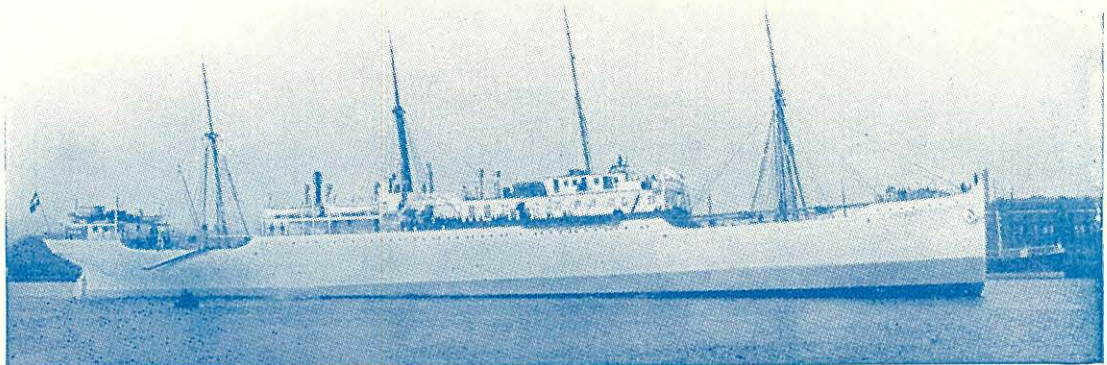
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

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





HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN
 Udgivet i Forstaaelse med: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation

GRØNLAND

Af Statsminister
 TH. STAUNING

FRA MIN GRØNLANDSFÆRD

GRØNLAND strækker sig fra 60° nordlig Bredde, hvor vi finder Kap Farvel, til 83½°, hvor Nordspisen ligger. I Vejlængde er der fra Syd til Nord 2650 Kilometer, og fra Øst til Vest, paa det bredeste Sted, 1050 Kilometer, eller det samme som Vejen mellem København og Paris. Landet er i Areal tres Gange saa stort som Danmark, og paa dets Flade kan anbringes Spanien, Ungarn, Frankrig og Tyskland.

Hvis dette vældige Land i sin fulde Udstrækning var beboeligt, havde Danmark store Fremtidsmuligheder deroppe, men maaske er det netop Landets forholdsvis ringe Værdi, der har sikret Danmark denne Besiddelse igennem saa lang Tid. Landet er af vulkansk Oprindelse. Store Dele er udelukkende Fjæld af Lava, hvor alt Liv er udslukket, andre Dele er Granit- eller Basaltklipper med meget sparsomt Jorddannelse og Vegetation, men endnu mere vildt og voldsomt virker den største Del af Landet, som er dækket af Is — Indlandsisen — der hovedsagelig er vældige Isfjælde. 84 Procent af Landet er dækket af Isen, og denne Dækning er ikke blot et Vinterfænomen, saaledes som vi kender det herhjemme. Det er evigtvarende Is, der vokser i Tykkelse, der aldrig smelter, der kun ved særlige Foranstaltninger kan befares og hvor intet levende kan trives. Tilbage bliver altsaa 16 Procent af Landet, der kan kaldes beboeligt, og det er endda kun til en vis Grad, thi mange af Fjældene kan overhovedet ikke bestiges og endnu mindre beboes.

Det isfri Land er Kyststrækningen, en smal Strimmel Land, væsentligst bestaaende af Klipper, Skær og Øer. Paa Vestkysten har dette Land en Udstrækning (Bredde) paa 100—180 Kilometer. Paa Østkysten som Regel mindre, men dog ved Scoresbysund, der ligger lidt over 70° nordlig Bredde, en Udstrækning paa indtil 300 Kilometer.

Det er bekendt, at dette Land er vanskelig tilgængeligt. Sejladsen langs Kysten er særdeles farlig. Mægtige Isfjælde

kommer sejlende oppe fra Polhavet, ned igennem Baffins-Bugten og Davis-Strædet, og denne Fare er til enhver Tid til Stede. Det er højst ejendommelige Isformationer, man møder. Og det er særdeles farligt at komme dem nær. Over Vandet findes en Fjældformation af Størrelse som et stort Skib eller

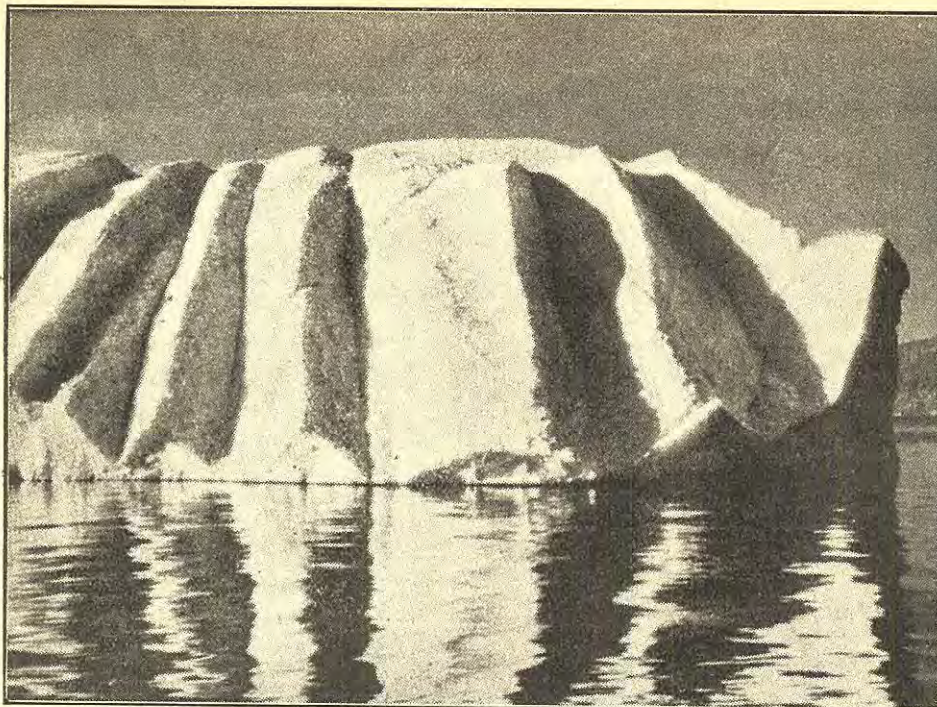
et Hus og under Vandet findes otte-ti Gange saa meget Is som viser sig ovenfor. Hvis der nu ved varme Strømmes Indflydelse eller ved Sammenstød med Skær sker Ændringer i den Del, der er under Vandet, kan dette bringe Isfjældet til at vælte, og det, der saa er i Nærheden, er viet Undergangen. I Taage og Mørke er Skibene stadig udsat for pludselig at være lige inde paa Isfjælde, og derfor maa Sejladsen foregaa med største Forsigtighed, thi man ved, hvor forfærdelige Virkninger et Skibs Sammenstød med et Isbjerg kan have.

En Del af de sejlende Isfjælde stammer altsaa fra Havet og sejler omkring Aar efter Aar. Andre hidrører fra Indlandsisen og Fjordene. Naar man færdes deroppe, hører man jævnlig en voldsom Bragen. Det er Isfjælde som kælver inde i Landet eller i Fjordene. Det lyder som en Række Dynamitprængninger, men det er aargamle Isfjælde, som af en eller anden Aarsag ændrer Stilling derinde ved Indlandsisen og med Brag skydes de vældige Blokke ud imellem Fjældsider, ud igennem Fjorden, og Isfjældet ender ude i Davis-Strædet, til Fare for Sejladsen.

Det er i et saadant alvorfuldt Farvand, at vor Skibe aarlig maa gøre en Række Fejser. Der findes intet Fyr ved disse Kyster, ingen Vejledning i Form af ydre Tegn. Et gammelt Søkort-Materiale og Sømandenes Erfaringer er Grundlaget for Sejladsen. De gamle Kaptajner, de kender Fjældspidser, Øer og Skær: naar de, efter at have raadspurgt Kompasset og Sekstant, skal være ved „Tommefinger-Fjældet“ eller ved „Hjortetakken“, eller ved andre af de mærkelige Figurer, som Fjældene danner, saa gælder det at faa Øje paa Kendings-



Ingen kan bedre fortælle os om Grønland end vor populære Statsminister, som i dette Sag har hele det danske Folk udelt med sig.



Naar et Isbjerg »kælver«.

mærket, og saa styrer de roligt ind i det smalle Løb mellem Klipper og Skær, ind til den søgte Skibshavn. Denne ligger dog ofte fjernt fra Havet, langt inde i Fjorden, saaledes som det er Tilfældet med Julianehaab. Andre, som Godhavn og Upernivik, ligger nær ved Havet, beskyttet af Klippeøer, der virker som Dæmpere for Storm og Sø.

Landet tilhører det danske Rige, saaledes som det er bestemt ved Freden i Kiel i 1814, hvor Forholdet mellem Norge og Danmark bragtes til Ordning og Ophør. Det norske Storting har dernæst i 1921 godkendt den trufne Ordning og frafaldet ethvert Krav paa Grønland. Siden da har Danmark

mark som Besidder af Grønland, tyer man sikkert, i Fremtiden som hidtil, til Rygterne om Rigdomme og saa følger man til, at der sikkert baade er Guld og Diamanter, siden Danskerne saa stædigt holder paa Ejendomsret og Suveræniteten. — Sligt har jeg hørt før.

Det er en Selvfølge, at de talrige videnskabelige Undersøgelser, der har fundet Sted, bl. a. har haft det Formaal at opklare, hvorvidt der findes værdifulde Mineralier, Metaller eller andre Rigdomme i de grønlandske Fjælde. Hidtil har man ikke fundet ret meget, og det lidet, der er konstateret, har ligget saaledes, at det ikke vil kunne lønne sig at forsøge en

selvstændigt varetaget Kolonisationen og lovgivet om Forholdene, og Folket er ikke længere under Diktatur, men har en Medbestemmelsesret, — som utvivlsomt har bidraget til den Højnelse af Befolkningen, som er foregaaet og til de betydningsfulde Fremskridt, som er sket paa grønlandsk Omraade.

Det er bekendt, at der i svundne Tider er fundet Kryolithlag i Grønland, og stimuleret af denne Kendsgerning er der stadig Rygter fremme om andre Naturrigdomme i det ellers saa fattige Land. Snart læser man om de vældige Kullejer, snart om Kobber og snart om Oliekilder, men det er desværre hidtil forblevet Rygter uden Bekræftelse. Jeg tænker dog, at Rygterne vil svirre videre som hidtil, og naar erobningslystne Kredse i andre Lande søger at hidse Stemningen op imod Danmark



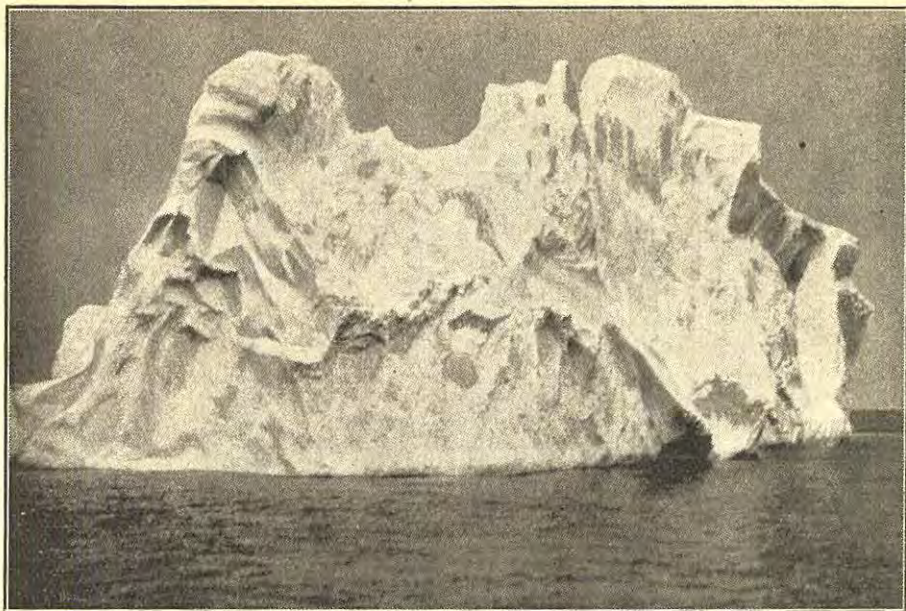
Grønlands Beliggenhed i Forhold til Europa og Amerika.

Udvinning. Det gælder saaledes de Grafitfund, som man ogsaa i nogle Aar søgte at udnytte. Man er nu ophørt med denne Minedrift, fordi det kostede for meget at hente Værdierne frem og føre dem ud i Omsætningen.

Kullejerne har utvivlsomt en Værdi, men kun til Anvendelse i Grønland. Mange Kullag, som har kunnet konstateres, ligger saa ubekvem, at Brydnings- og Transport-Omkostninger bliver altfor uforholdsmæssigt store, Brud, der har været drevet i nogle Aar, er forladt af disse Grunde eller fordi Kullene var til Stede i altfor smaa Mængder i Forhold til den Sten, der maatte brydes, for at komme til Kullene. Det sidst aabnede Kulbrud — ved Kudtligssat — synes at være godt for adskillige Aar, og der er da ogsaa sat meget stor Kapital i Brudmateriel og Huse til Arbejderne.

Af nok saa stor økonomisk Betydning er Kryolitbrudet i Ivigtut. Dette Fund er meget gammelt, og Statens Regering var som bekendt saa letsindig af give Koncession paa Driften til et privat Aktieselskab, uden at sikre Staten et ordentligt Udbytte. Der er ændret adskilligt i Forholdet ved Fornyelse af Koncessionen og der kan sikkert endnu inden det er for sent ske en Nyordning, som yderligere sikrer Statens Interesser, men det er naturligvis svært, naar en Fejl er sæt ved Grundlæggelsen.

Det vilde være glædeligt, om Geologer og andre Forskere kunde finde nogle af de Værdikilder, hvorom der stadig gaar



Stort Isbjerg, forvitret ved Atmosfærens Indvirkning.

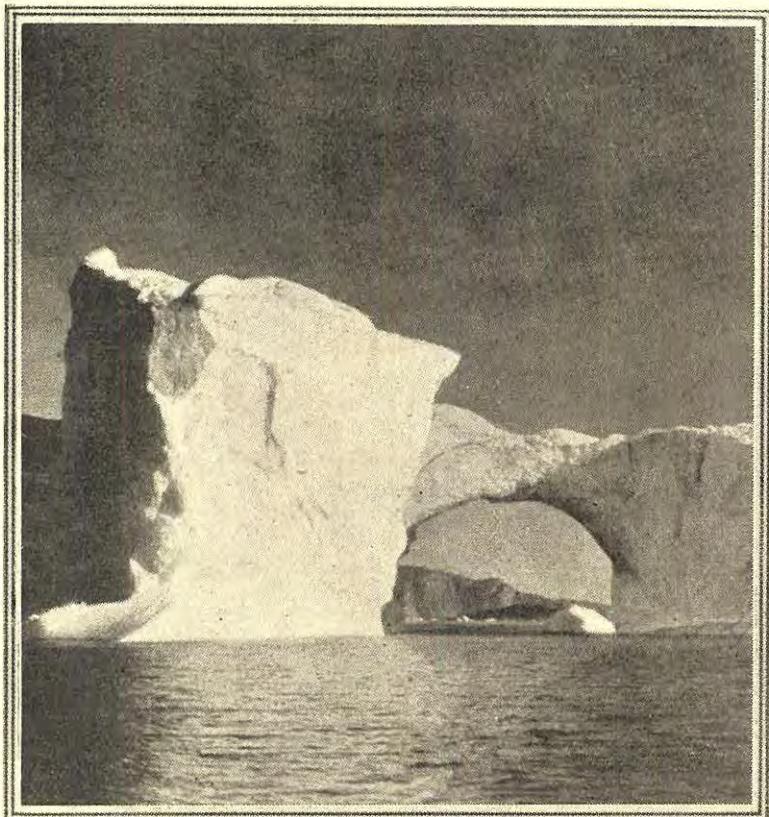
Rygter, thi da vilde der blive flere Midler til den Omdannelse og Opbygning af det grønlandske Samfund, som er i Gang, men som fremdeles vil kræve store Midler, større end Grønland, selv med Kryolitbrudets Hjælp, vil kunne udrede.

Danmark har ofret meget betydelige Beløb paa videnskabeligt Arbejde i Østgrønland og fortsætter dermed, uden dog at forbinde større økonomiske Interesser med disse Undersøgelser. Der har været nogle danske Selskaber, som i Tidens Løb har haft Tilladelse til at etablere Fangstvirksomhed og Jægt paa Østgrønland, men Landets Karakter bereder store Vanskeligheder for saadan Virksomhed, og egentligt Udbytte kan ikke paaregnes deraf.

Det vakte nogen Forundring, da den norske Presse for en Del Aar siden startede en storstilet Kampagne, hvorunder man peastod, at Norges Fiskerbefolkning havde store Interesser i Østgrønland og følte sig truet i Udøvelsen af hævdevunden Ret til at udøve Fangst og Fiskeri. Og det vakte endnu mere Forundring, da Norges Regering tog Sagen op.

Da der ikke i Danmark knyttede sig virkelige Erhvervs-Interesser til dette Landomraade, og da det danske Folk ikke tilstræber at udelukke andre Nationer fra Foretagsomhed og Erhverv, gik man beredvilligt til Forhandlinger om Sagen og erklærede fra første Færd, at der ikke var noget Ønske i Danmark om at udelukke andre Nationer fra at søge Udbytte ved en Virksomhed i Østgrønland, saa langt som denne ikke krænkede den Ret og de Interesser, som den danske Stat havde at varetage paa Eskimoernes Vegne.

Disse Forhandlinger endte med en Overenskomst mellem Norge og Danmark angaaende Østgrønland — ratificeret 26. Juni 1924. Denne Overenskomst, som maaske nok var af en noget særegen Karakter, er det officielle Vidnesbyrd om den danske Nations Vilje til at leve i Fred med andre Nationer. Den fastslaar, at der er fri Adgang for Fartøjer, til Landgang og Overvintring samt til Jagt, Fangst og Fiskeri, paa det i Overenskomsten anførte Omraade af Østgrønland, fra Lindenowsfjord 60° 27' nordl. Bredde, til Nordostrundingen 81° nordl. Bredde, dog und-



En Is-Portal. Et forbausende Billede af Isformationer. Fotograferet af Wegener-Expeditionen.

taget Angmagsalikedistriktet, samt endvidere undtaget det til en paatænkt eskimoisk Bebyggelse fornødne Omraade ved Scoresbysund. Og den giver endvidere Adgang for Personer og Selskaber til at tage Grund i Besiddelse til Brug, naar denne Grund ikke i Forvejen er beslaglagt af andre. Ogsaa Oprettelse af Stationer for Vejrværning, Telegraf og Telefon samt Anlæg i videnskabeligt og humanitært Øjemed tillades.

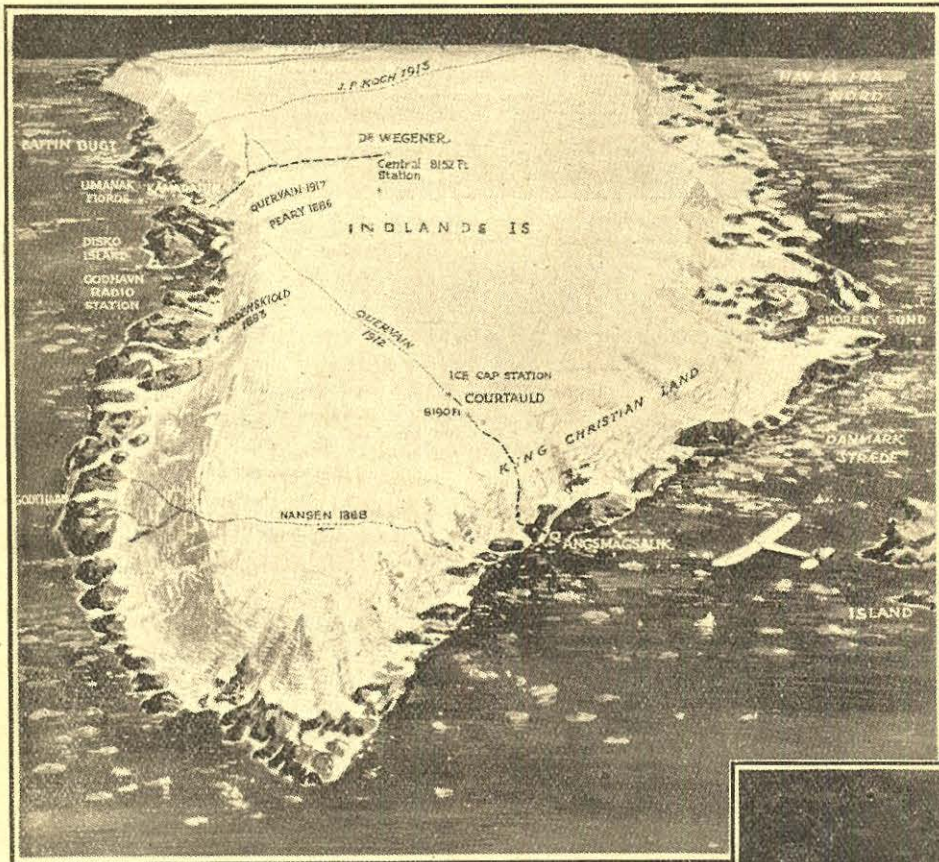
Det kan ses af Overenskomstens Ord og Form, at Parterne ikke har kunnet enes om at anerkende Danmarks Højhedsret over Landet, men forstaaeligt nok er der ikke fra dansk Side lagt Vægt herpaa. Denne Formalitet har, efter dansk Opfattelse, været i Orden i saa mange Aar og er særlig betonet af Norges Storting i 1821, da den ved Freden i 1814 foretog Opgørelse mellem Sverrig, Norge og Danmark fik

hvervs mulighederne i Landet, kan naturligvis ikke pludselig skydes til Side som noget betydningsløst. Hvad Danmark har ladet udrette i Grønland er naturligvis udrettet, netop fordi Grønland hører til det danske Rige, og fordi Regering og Rigsdag følte Forpligtelser overfor Landet og overfor Befolkningen, ligesom det maatte være naturligt, at det til Riget hørende Landomraade blev underkastet en videnskabelig Undersøgelse og Belysning.

Nu er det bekendt, at der, siden Overenskomsten med Norge blev afsluttet, har været nogen erhvervmæssig Virksomhed i Østgrønland, udøvet af norske Personer eller Selskaber med en vis officiel Støtte. Da der ogsaa fra dansk Side, men uden Statsstøtte, er drevet en lignende Virksomhed paa samme Omraade, har man selvfølgelig meget godt Kendskab til denne Virksomhed og er ogsaa i Stand til at regne ud, hvad det koster den norske Stat eller andre Institutioner at drive dette „Erhverv“.

Der er naturligvis ikke i disse Erhvervsforsøg nogen Basis for anden Opfattelse af de statsretlige Forhold end den, der alle Dage er gjort gældende fra dansk Side.

Der er sikkert forskellige Forhold, som maa iagttages i den kommende Tid — ogsaa i Østgrønland. Det videnskabelige Arbejde maa fortsættes, og hvad der er nødvendigt for at sikre Vilatbestanden mod hensynsløs Jagt, maa ogsaa foretages. Jeg formoder ogsaa, at private Personer eller Selskaber fremdeles vil søge at oparbejde Fangstvirksomheden, selv om Udsigten til Udbytte er meget ringe. I politisk Henseende staar det danske Folk sikkert samlet om en fælles Opfattelse, saaledes som jeg foran har givet den Udtryk.



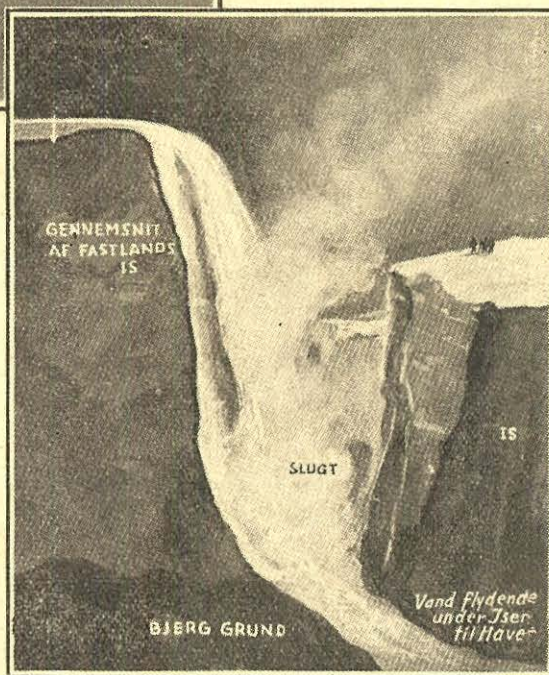
Grønlands vældige Iskappe. Et Udblik over det vældige Land.

Stortingets Anerkendelse, saaledes at Norge frafaldt ethvert Krav paa Grønland.

Det var ikke til at se i 1924, hvad der skulde fremkalde en anden statsretlig Opfattelse, og det kan heller ikke nu ses, at der er Plads for en saadan.

Fra Danmark er der bestandig arbejdet paa Udforskning, Kortlægning og andet, som kan have Betydning, og Østkysten er ikke blevet overset, som man skulde tro, naar man hører visse Kredses Omtale af Danmarks Forhold til Grønland. Jeg skal saaledes blot nævne enkelte Ekspeditioner, som jeg har i Erindringen. Kaptajn Normanns Plan for en Række Undersøgelser af Østkysten fra 66 til 73° nordl. Bredder. Ryder overvintrede i Scoresbysund og kortlagde Fjordomraadet. 1898—1900 foretog Marineløjtnant G. Amdrup, støttet af Carlsbergfondet, en Række Undersøgelser paa Østkysten, og i den nyere Tid har Lauge Koch og Alfred Rosenkrantz foretaget geologiske Undersøgelser i Egnet mellem Scoresbysund og Danmarks Havn, og Lauge Koch har i de senere Aar fortsat disse videnskabelige Undersøgelser.

Dette igennem Menneskealdrer udførte Arbejde, hvis Resultater kulant stilles til Raadighed for enhver, der vil søge at udnytte Er-



Et grønlandsk Vandfald. Overflade-Vandet styrter ned i Kløften og flyder dundrende under den »kævede« Is ud til Havet.



Okkuperet Land



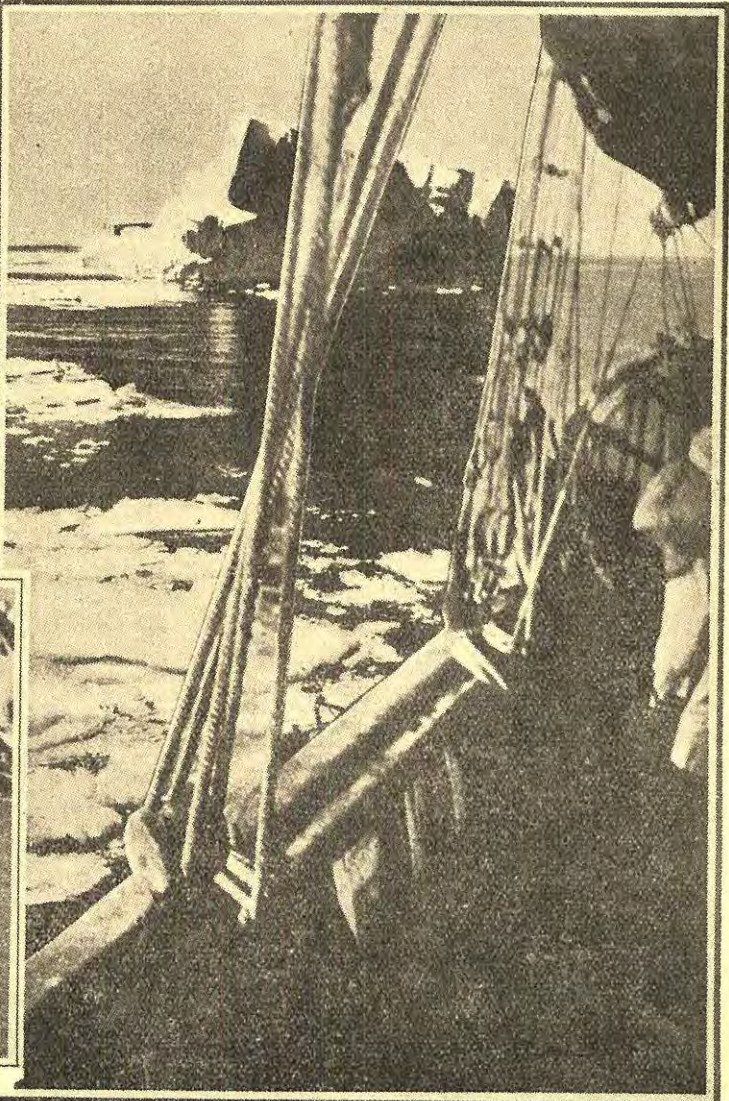
Det er ikke første Gang. For nogle Aar siden okkuperede en norsk Expedition Boutet-Øen i Sydishavet. Billedet viser det historiske Øjeblik. Storbritannien gav den Gang efter.



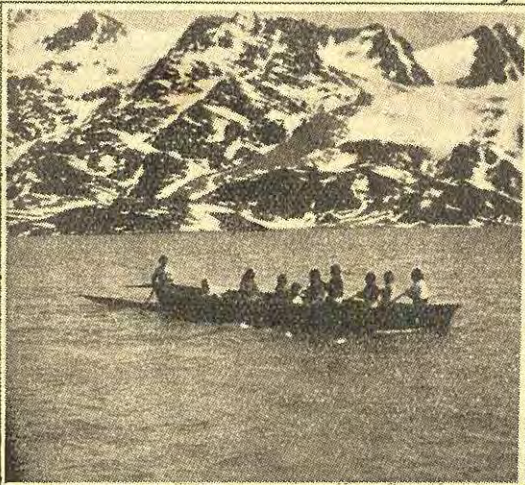
Øverst de syv norske Fangstmænd, som har okkuperet Østgrønland. Den unge Mand i Midten er Student Devold

*
Til venstre to Grønlænderbørn.

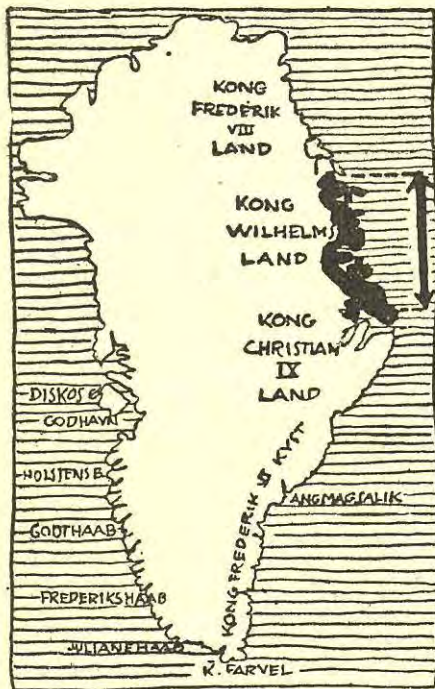
*
Nederst til venstre: Typisk Strandparti ved Myggebugten med en Eskimofamilie i »Konebaad«.



Paa Vej mellem lutter Fjender — flydende Isbjerger.

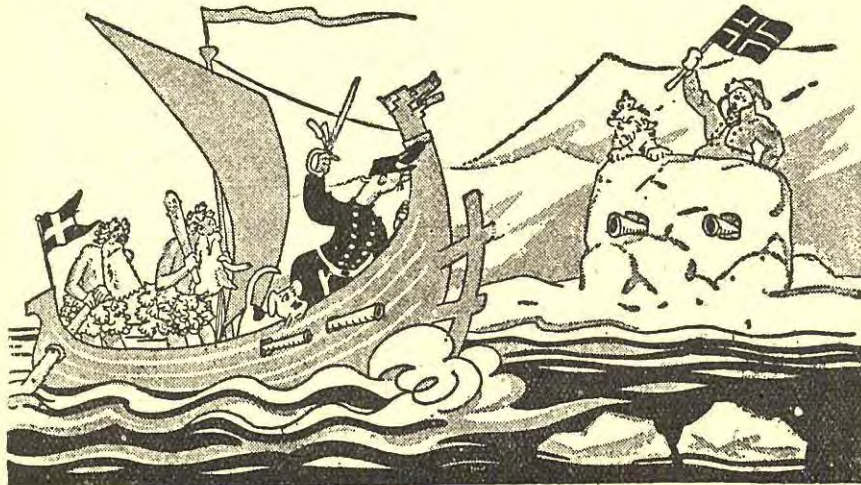


Norge forskertser Danmarks Sympati



Det er dette sortmarkerede Stykke, Strider drejer sig om med et norsk Flag, 2 Radiomaster og 20 Smaahuse for Blaarøve. Det er det hele!

Den norske Regerings Beslutning om at godkende Okkupationen af Østgrønland har virket som en Overraskelse hernede — selv om man egentlig efter det, der var gaaet forud, maatte være forberedt paa alt. Ingen havde vistnok ventet, at en ansvarlig Regering af en øjeblikkelig Folkestemning vilde lade sig drive til en Handling, der kun kan karakteriseres som et aabent Retsbrud. Man havde tænkt sig som noget ganske selvfølgeligt og rimeligt, at de to Lande — uanset hvad der var dem imellem — kunde enes om at gaa sammen til Haag og hver for sig klarlægge deres Synspunkter. Det vilde have set pænest ud. Men nu har altsaa den norske Regering ved sin ukloge Holdning forskertset denne Mulighed, nu bliver det os, der maa gaa til Haag for at klage over det skete Retsbrud ... og det er ikke for meget sagt, at denne triste Udgang paa Sagen har vakt den største Sorg og Bestyrtelse hernede i Danmark, hvor der dog endnu i alle Kresse af Befolkninger lever en dyb og varm Sympati for vort norske Broderfolk — en Sympati, som man unægtelig gør det unødigt svært for os at opretholde.



Fødselar i Grønlandsflaaden

Grønlandske Styrelses Motorskib „Disko“ fører i Sommer Rigsdelegationen og andre Notabiliteter fra Koloni til Koloni paa vor højnordiske Rigsdels Kyster. Selve Skibets brave Fører, Kaptajn Haas Frederik Valdemar Hansen passerede nylig 60-Aarets Bræddegrad.



„Disko's Kaptajn.

Kaptajn Hansen er født i København, og han er ogsaa „født“ Sømand. Han er i al Fald en meget dygtig Sømand og hans stovte Skikkelse, hans djærve, undertiden drastiske Lune og elskværdige Jovialitet bærer godt nok Søens Præg. Under Grønlands Styrelse har han været Skibsofficer i et Menneskealder, idet han blev ansat som Understyrmand 1898. Han avancerede derefter støt op gennem Graderne, idet han blev Overstyrmand i 1909 og fik kgl. Udnævnelse som Fører i Begyndelsen af 1920. Hans første Skib som Fører var den hæderkronede Bark „Thorvaldsen“ (som i disse Dage udbydes til Salg), men i øvrigt havde han allerede i 1918 som fungerende Skipper ført Dampskonnerten „Hans Egede“ paa dens 4. Rejse i dette Aar. Da Grønlandsflaaden saa i 1922 blev forøget med Firmastskonnerten „Gertrud Rask“, blev Kapt. Hansen Fører af dette Skib og havde det indtil 1926, da han blev Fører af Styrelsens „Admiralskib“ M.S. „Disko“.

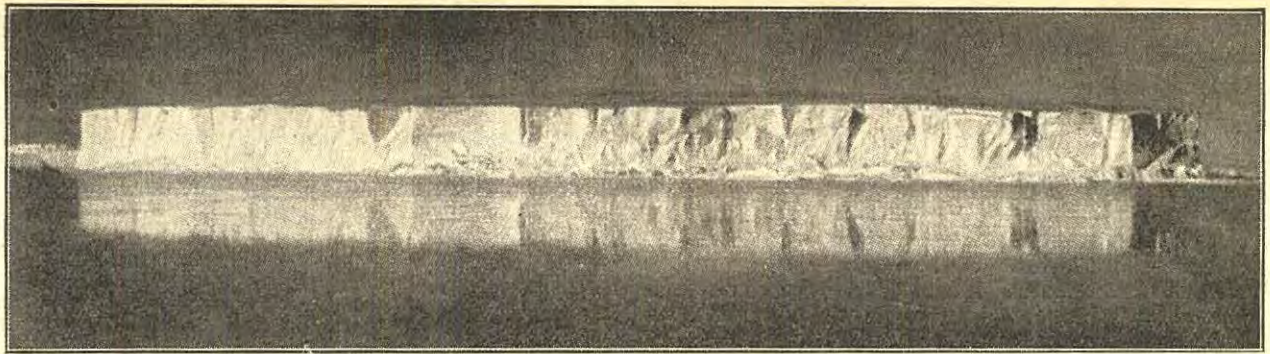
Kaptajn Hansen har vundet mange Venner blandt alle de Passagerer, han i Aarenes Løb har ført over Havet — et Par muntre Ord fra ham har i mange Tilfælde virket som en god Kur mod Søsygens Kvaler og vist ogsaa mod Hjemveens Sugen. Blandt sine Kolleger, Skibsførerne er han en baade afholdt og anset og betroet Mand, han har saaledes i en Aarrække været Medlem af „Den alm. danske Skibsførerforening“s Bestyrelse, og i de sidste 5 Aar har han været Foreningens Næstformand. Endvidere sidder han i forskellige Udvalg, er Bestyrelsesmedlem i „Navigatørernes Hus“, og i alle Hvert har han gjort udmærket Fyldest og udført et godt Arbejde for sin Stand. Han er kort sagt „en Stadsmand“ og bærer sit Ridderkors med Ære.

Lauge Kochs Ankomst

Tegning fra et svensk Blad

Sveriges danskvenlige Syn paa det grønlandske Spørgsmaal vakte Sensation i Norge, og hosstaaende Billede uddyber Svenskernes Opfattelse af Striden. Den svenske Tekst lyder saaledes:

„Østlands Erobrer, Hr. Devold, lader forberede et kraftigt Forsvar for Freden paa Østgrønland mod Lauge Kochs ankommende danske Flaade. Det meddeles med Forlangende om at blive troet, at Hr. Devold bliver Kandidat til næste Aars Fredspris.“



Dr. Knud Rasmussen om vor Indsats i Grønland

Udenrigsministeriet og Statistisk Departement har paa Fransk, Engelsk og Tysk udsendt den indholdsrige Haandbog om Danmark 1931, som forhaabentlig vil bidrage til, at Udlændinge vil lære Landet og dets Produkter at kende. Haandbogen indeholder som sædvanlig Oversigter over Land og Folk, Regeringsform, Administration, Underværing, Finanser, Landbrug, Fiskeri m. m. I Aar er Bogen dog særligt præget af Dr. Knud Rasmussens Afhandling om Grønland og det videnskabeligt Arbejde deroppe. Begyndende med Gunnbjørn Ulf Krakes Søn og endende med Professor Wegeners Død — der først er kommet med i en Note under T-ykningen — giver den et fortræffeligt Billede af den videnskabelige Indsats, der er ydet i vor store Koloni. Med fuld Anerkendelse nævnes alt, hvad der er præsteret af andre Nationer, men netop paa Baggrund heraf træder det stærkt frem, hvor stor Danmarks egen Indsats er — en Indsats, vi kun har Grund til at være stolte af.

ALLEREDE 500 Aar før Kolombus opdagede Amerika, levede der paa Grønlands Kyster islandske Jægere med deres Kvinder og Børn. Det lyder som et Æventyr, men er alligevel sandt. Thi længe før noget andet Folk i Europa havde de nordiske Vikinger med deres hurtige Baade erobret det aabne Hav, og deres Længsel efter nye Lande kendte ingen Grænser. Riger blev grundlagt i Irland, i Normandiet, i Rusland, og de banede sig Vej til det hvide Havs Egne og helt Syd paa til Konstantinopel. Men ikke tilfreds hermed trængte nordiske Sømænd frem til Hebriderne, til Shetlandsøerne, Færøerne og Island, og allerede i Aaret 875 betraadte den første Islænder Grønlands Klipper. Det var Ulf Krakes Søn, Gunnbjørn,

der slaaet ud af Stormen opdagede Egnen om det nuværende Angmagssalik.

Det nye Land skulde dog først Hundrede senere faa Betydning. Da skete det, at Boncen Erik den Røde paa Grund af Drab blev erklæret fredløs for en Tid af tre Aar og besluttede sig til i det Tidsrum at udforske det Land, som Gunnbjørn havde set, og som endnu stadig var i Folkemunde. I Sommeren 892 forlod han Bredefjord paa Island, sejlede med sine Baade langs Østkystens Isbælte, rundt om Kap Farvel og betraadte Landet ved Julianehaab. Med stor Grundighed udforskede han det af ham opdagede Land. Hans Opdagelse vil for alle Tider høre til de helt store geografiske Bedrifter. Han gav Landet Navnet Grønland og vendte, saa snart hans Straffetid var ud-

løben, tilbage til Island for at organisere en Udvandring i stor Stil. Dette lykkedes ham over al Forventning. Allerede i Sommeren 986 var han atter beredt til Afrejse, denne Gang i Følge med 35 Skibe, og nu grundede han ved Julianehaab og Godthaab Kolonier, som i deres Blomstringstid tilsammen talte ikke mindre end 300 Gaarde, 16 Kirker og to Klostre.

Allerede ved sin Indtræden i Landet havde Erik den Røde fundet Spor at et Folk, som havde været i Grønland før Nordboerne. Det var Eskimoerne, som nu kom nordfra i deres Kajaker og Konebaade og tog den ene Fjord efter den anden i deres Besiddelse. Allerede i 1279 søglagde de den vestlige Koloni, og ogsaa den østlige blev truet, hvortil kom at Skibsforbindelsen stadig hyppigere glippede. Thi Skibene blev nu dirigerede fra Bergen og ikke fra Island, efter at den grønlandske Republik 1261 frivilligt havde stillet sig under den norske Krone. Svære Tider, der hjem-søgte Norge, blev ogsaa skæb-



Unge Grønlænderinder i moderne Eskimodragter.



nesvangre for den fjerne Koloni. Forbindelsen blev stadig sjældnere, og 1410 saa man for sidste Gang et Skib, der vendte hjem fra Grønland. Derefter sænkede den store Tavshed sig over de grønlandske Nordboeres Skæbne. Da man flere Hundrede Aar senere genfandt deres Bopladser, var Nordboerne forsvundne, gaaet til Grunde som Følge af Isolering eller maaske som Følge af Degeneration ved Indgifte, Sygdom eller Nød; muligvis er de ogsaa faldne til sidste Mand i Kampen mod Landets Urbefolkning. Og hermed slutter et mærkværdigt Kapitel i de nordiske Folks Historie. —

Islænderne havde fuldført den Daad at leve et Liv med nordiske Sæder og Skikke i et Land, som grænser til Nordpolen, og derefter var de spørløst forsvundne . . .

Man kunde dog aldrig glemme det mærkværdige Land i Norden, og saavel Christian II som Frederik II sendte flere Ekspeditioner derop, de forblev dog alle uden Resultat. Først da Problemet blev brændende om at finde en Vej til Indien Nord om Amerika, førte de store Nordvestpassage-Expeditioner igen til Grønlands Opdagelse. Den første, som i dette andet og nye Afsnit af Grønlands Opdagelseshistorie virkelig udrettede noget og berigede vor Viden, er Englænderen John Davis, som 1594—87 udforskede Kysten ved Godthaab næsten helt op til Upernivik. Først nu er man klar over, at dette Gletscherland er identisk med Nordboernes tabte Kolonier, og denne Opdagelse havde til Følge, at det dansk-norske Rige ufortøvet traf Forberedelser til at gøre sine Krav gældende paa det gamle Kronland. Christian IV sendte 1605 tre Skibe under Anførsel af Godske Lindenow. Den dansk-norske Interesse for Grønland var bestandig levende, og nye Expeditioner blev udrustede, saa ofte der gaves Lejlighed hertil. Grønlands Genopdagelse var nu en Kendsgerning. Baffin gennemfoer 1616 hele Davisstrædet og trængte frem til

Smithsund, og nogle andre Englændere, Richardson og Hudson, opdagede Østkysten.

Landet blev i store Omrids kendt, og hollandske, engelske og tildels norske Hvalfangere begyndte deres Togter til Nordgrønland og Tuskhandelen med Eskimoerne. Denne Periode kalder man Hvalfangerperioden. . .

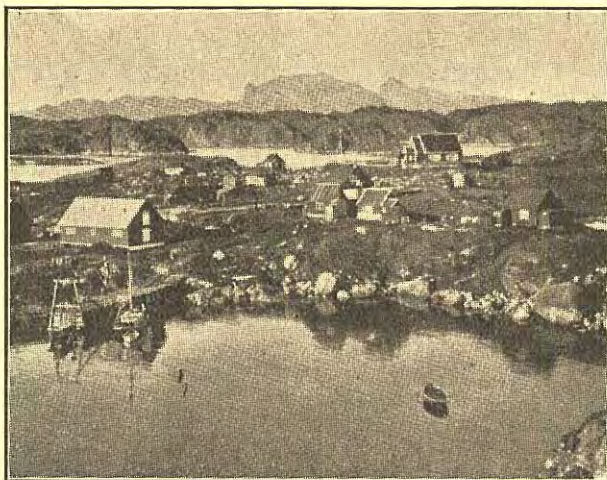
Derefter omtaler Knud Rasmussen Hans Egedes Periode, der var af grundlæggende Betydning for al Forsknings- og Koloniseringsarbejdet, og gennemgaar hele Rækker af berømlige

Pionerer helt op til Nutiden, hvor Danmark selv mere og mere har taget Føringen:

. . . Men vi glemmer ikke alle de Nationer og Mænd, som vi skylder Tak for, at vi er kommen saa vidt. Listen over Navnene viser en international Klangfarve, foruden Danske og Grønlandere omfatter den Englændere, Amerikanere, Hollændere, Franskmand, Nordmænd Svenskere, Islændere, Tyskere, Østrigere og Svejtser. Nu, da Tider for Specialiseringen er kommen, er det derfor forstaaeligt, at de allerbedste Kræfter i den danske Videnskab gaar til Opgavens Løsning, thi vi har nu

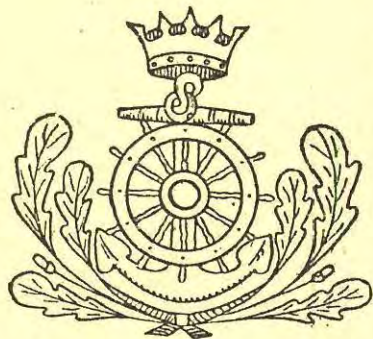
i Grønland vor store Tradition, som forpligter os. Disse Dispositioner er Udtryk for en Maalbevidsthed, som viser, at vi er os Opgaverne fuldt bevidst, som maa tilfalde Nationen, der besidder Højædsretten over et saa vældigt Polarland. Har vi Danske saaledes ubestrideligt — men dog sagt i al Beskedenhed — erkendt vore Pligter overfor de videnskabelige Problemer i vort Forhold til Grønland, saa kan med fuld Ret siges, at dette ogsaa har været Tilfældet med de sociale Opgaver overfor den indfødte Befolkning . . .

Grønland staar alle danske Hjerter nær. Det er vort Vindue ud til den store Polarverden, hvor der stadig dukker nye Opgaver op for hver, som har fundet deres Løsning.



»Fiskernæsse«. Typisk dansk Handelsplads . Syd-Grønland.

Den danske Lods



Overalt i Verden vil man, naar Skibene søger Havn, som Regel faa uniforme Lods om Bord i Skibet. Dette Spørgsmaal har ogsaa for Danmarks Vedkommende gennem mange Aar været drøftet indenfor Dansk Lodsforening, og der har været forskellige For-

slag fremme om, at vore Lodser skulde bære Uniform. Da man ikke kunde enes om en Uniform og navnlig ikke fra Staten opnaa Tilskud til Anskaffelse af Uniformer, har Dansk Lodsforenings Bestyrelse ladet udarbejde Tegning til et Mærke, som herefter vil blive baaret af alle danske Lodser. Mærket

er, som Tegningen viser, nu indregistreret, og det fremstilles i Hel-Guldtrædssyning til Kasket, samt „en miniature“ til Trøjeopslag.

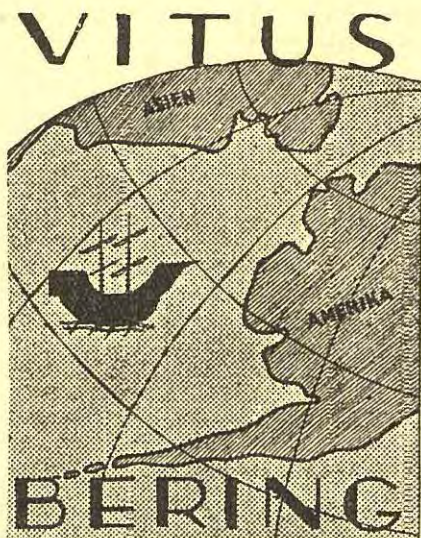
Lipton forsøger for 6. Gang

Den engelske Tekonge Sir Thomas Lipton, der forleden fejrede sin 81 Aars Fødselsdag, meddeler, at han har sendt Amerikanerne en ny Udfordring — til September møder han med en ny Yacht, og han vil for sjette Gang forsøge at fra-vriste Amerikanerne den eftertragtede Pokal, som han spøjende kalder „den gamle Krukke“.

Tekongen fik i øvrigt en uventet Fødselsdagsgave, idet han ved Ballotering blev optaget i Royal Yacht Squadron, Verdens fineste Yacht-Klub, der hidtil har været lukket for ham. I denne Klub optages kun Aristokratiets Spidser, og det har hidtil været stridende mod Etiketten at optage en simpel Tehandler, der startede sin Karrière som Bydreng.

Horsens fejrer sin berømte Søn Nordøstpassagens Opdager

I Horsens har man dannet et Selskab med det Formaal at rejse et Monument for den store Opdagelsesrejsende, som er født i Horsens. Tanken er udgaaet fra Knud Rasmussen, for hvem Mindet om den for 200 Aar siden døde Fælle og Pioner paa arktisk Omraade blev levende paa hans Altskafærd; i en Tale ved Rebildfesten i Fjor drog han vor halvglemte Landsmand frem, en Række betydende Navne har sluttet sig til Tanken og henvendt sig til Offentligheden til Virkeliggørelse af Planen. Den fortjener alle Dan-skes Tilslutning.



EN dansk Sømand, som har faaet Verdensry paa Højde med Columbus og de andre store Opdagere, bliver mindet i sin Fødeby Horsens den 12. August i Aar. Da er det 250 Aar siden *Vitus Bering* fødtes. Vor store Grønlandsforsker, Dr. *Knud Rasmussen*, hældt en Tale om ham ved det dansk-amerikanske Rebildstævne i Fjor og gav dermed Stødet til, at der paa Politimester *Krauses* Initiativ i Horsens blev nedsat en Landskomité til Indsamling af Midler til et Mindesmærke for *Vitus Bering* i hans Fødeby, ham værdigere end det simple Trækors og Mindestenen paa hans Grav i Asien.

Vitus Bering var født 1681 i Havnebyen Horsens og gik tidligt til Søs. Hjemkommen fra en Ostindiefart kom han ind i den russiske Flaade, hvor Peter den Store samlede saa mange Skandinaver; her skal blot nævnes *Cruys*, der var fra Stavanger, Holsteneren *Peter Sievers*, begge Admiraler, *Jyden Christopher Hauch*, Digteren *Hauchs* Oldefader, der blev Kommandørkaptajn, og *Tordenskjolds* Vaabenfælle *Pecker Greb*.

Vitus Bering avancerede under den store nordiske Krig til

I Mangel af Portræt reproduceres her Berings Underskrift, som findes paa et af hans Kort; som man ser en prentet, orhyggelig og storlignet Haandskrift der paa ejendommelig Maade giver en Forestilling om hans Karakter og om Tiden.

Kaptajn, men efter at være forbigaaet, trak han sig tilbage til sit Hjem i Viborg i Finland. Han var med til at skabe den russiske Flaade. I Czar Peter den Stores Hus i Viborg opbevares den Chaluppe, der, styret af Czaren selv, og roet af hans Admiraler, havde deltaget i Højtideligheden 1723 ved den russiske Flaades Grundlæggelse og deraf havde faaet Navnet Flaadens Bedstefader.

Under en Gudstjeneste meddelte Peter den Store General-Admiral *Apraxin*, at *Vitus Bering* atter skulde forfremmes, og i August 1724 blev han Kaptajn af 1. Rang, ligesom han kort efter udnævntes til Chef for den første *Kamschadalske* Ekspedition. Hans Næstkommanderende var den senere Kaptajn *Martin Spangberg* fra Jerne ved Esbjerg.

Først 1723 naaede *Bering* gennem øde, uvejsomme Egne i Kulde, der steg til 46 Grader R., *Nedre Kamschatta* Astrog, hvorfra han i Juli tiltraadte den egentlige Ekspedition til Søs med en Proviantering, der bestod af Fiskeolie med Smør, tørret Fisk som Bøf og Flæsk, medens han selv maatte udvinde Saltet af Havet og cestillere Spiritus af „sødt Straa“.

Efter at have passeret *St. Thadæus* sejlede de i et Hav, der var levende af Hvaler, Sælhunde, Søløver og Delfiner. Han vendte om i August efter at være blevet klar over, at han havde fundet Nordøstpassagen.

Da *Bering* 1. Marts 1730 vendte hjem til *St. Petersborg*, tvivlede man om hans Resultater. Selv har han haft et klart Blik for deres Betydning, men har maaske overdrevet dem. Til Trods for denne Tvivl fik *Bering* dog udbetalt 1000 Rubler, der var det dobbelte af, hvad man plejede at give i Gratiale efter lange Rejser, ligesom han forfremmedes til Kommandør-Kaptajn, den nærmeste Grad under Kontreadmiral.

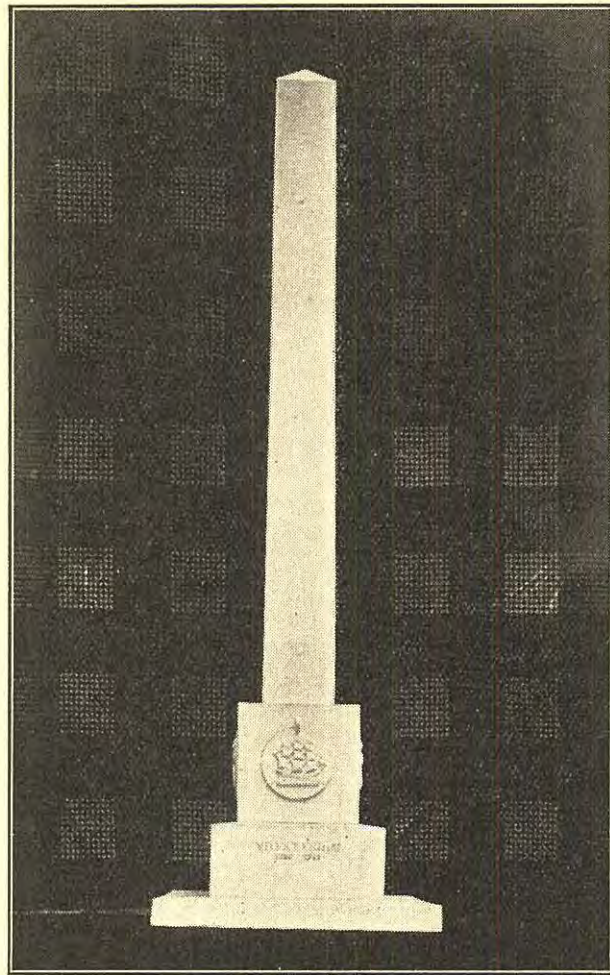
I „Nye Tidender for lærde og kuriøse Sager“ for 20. April 1730 fremkom der en Korrespondance fra *Ingermanland*, hvori det hedder: *Bering* har befundet, at der virkelig findes en Nordost-Passage, saa at ud af *Lenafloden*, saafremt man ej maatte blive forhindret af *Isen* i Norden, kan man komme til *Skibs* til *Kamtschatka* og derfra til *Japan*, *China* og *Ostindien*.

Paa *Berings* „store nordiske Ekspedition“, hvor han lige-



Der findes i et Portræt af Bering Vi ved intet om, hvordan han har set ud. Dette Billede, vi her bringer, er fra et amerikansk Tobaksfirma, som i U. S. A. sælger Tobakspakker med dette Mærke. — Saa berømt er den gamle danske Sømand.

ledes ledsagedes af Kaptajn *Spangberg* fra Jerne, fandt han sin Død i December 1741 paa *Beringsøen* af „en Brand“ (Betændelse i Underlivet. I den Sandhule, hvor han døde, var



Kgl. Bygningsinspektør, Arkitekt V. Norn og Billedhugger Bregnø har i Forening udarbejdet ovenstaaende Udkast til et Vitus-Bering-Minde i Horsens.

Det er, som man ser, en smuk Obelisk med allegoriske Figurer paa det øverste Sokkelstykke og Berings Navn paa det nederste. Mode'len er for Tiden, støbt i Gips, udstillet paa Horsens Museum.

Mindesmærket, som det her er udformet, er tænkt udført i Nexø Sandsten og opstillet paa den gamle Banegaardsplads i Horsens.

Sandet fra Hulens Sider stadig rullet ned over ham og havde hobet sig op til midt paa Underlivet. Han vilde ikke have det fjernet, da det var mede, og efter hans Død maatte hans Folk formelig grave ham ud for at faa ham ordentlig begravet. Paa hans Grav plantedes et simpelt Trækors, der 1822 ombyttedes med en Mindesten.

Om Vitus Bering gives der paa Dansk kun én Bog, P. Lauridsens Biografi fra 1885, men den er ogsaa i alle Maader fyldestgørende, baseret paa grundige Studier af Akterne i Ruslands Arkiver, et Kildeskrift, hvortil alle, der ønsker udførlig Besked, kan henvises.

Kraftigt har Kolombus' Skildrer, vor gæve Johs. V. Jensen, beskrevet ham:

P. Lauridsens Bog er en kritisk Undersøgelse, som drager Berings Navn frem af en uforjænt Forglemmelse og renser ham for Beskyldninger, han var Genstand for af en Samtid, og Misforstaaelser af senere Geografer.

Perioden fra 1681 til 1741, Berings Levetid, var en ejen-

dommelig robust Tid, grove, stærke Mennesker, med megen gryende Fornuft, vendt udad, Overgangen fra Ortodoksien til Oplysningen, Bering delte Generation med Newton, Holberg, Swiht og Defoe — Aander med Rejser i Sjælen. Den store nordiske Krig prægede Tiden, en raa og rask Soldateraad: Karl XII! Torderskjold, Peter den Store; en svær Spændkraft var i Tiden; for sit Vedkommende slyngedes Vitus Bering ud paa Baner, hvor han en Tid lang tabtes af Syne, helt uden for Civilisationen, men alligevel var det den, han kom til at virke for i det lange Løb. Hvad man slet ikke vidste hvad var, det er nu elementær Geografi; Beringsstrædet, som skiller Asien fra Amerika, bærer for altid hans Navn.

Berings Bedrift — som hele hans Karrière — er knyttet til Peter den Stores Historie, til Rusland, han var født Dansk, men før tidligt til Søes og var hele sit Liv russisk Undersaat. Nationalitetsforskellen betød dog mindre den Gang end nu, og en særlig nordisk Tilknytning, den Gang endnu levende i Rusland, gør, at Berings Karrière ikke falder aldeles uden for en vis fællesnordisk Horisont. I Peter den Stores Aarer flød endnu Rurikernes Blod, det Rusland, han stod i Spidsen for, kunde dynastisk opfattes som en skandinavisk Koloni, i sin Tid grundet af Udvandrere fra Sverige, i Vikingetiden, Varægerne. Ruslands Samling er et Led i den store Folkeudvidelse, der fandt Sted nordfra, paa Grænsen af historisk Tid, i Vest og Syd med Normannertogene, mod Øst mere upaaagtet, ind i Rusland. Som en sidste Udløber af denne hele Udvandrerbevægelse kan man betragte Amerikas Opdagelse; og endte „Normannere“ saaledes yderst Vest, saa bredte de sig fra russisk Side med gammel Vikingenergi over det erdeløse asiatiske Fastland mod Øst, til de to Retninger mødtes, det yderste Amerika og det yderste Evropa, ført til Asiens Grænse, netop paa Skillelinjen, Beringsstrædet: Ver-





densomspændingen var dermed fuldbyrdet. Det falst i er dansk Mænds Lod at lukke det sidste Led i Kæden.

Bedriften udførte han i Peter den Søres Tjeneste som en Etape i denne mærkelige Regents Udvidelse af Ruslands Grænser mod Øst, Initiativet og den nægtige Simpeltid i Tanken, der ligger til Grund for Ekspeditionen, tilhører Peter der Store; hertil lagde Bering Standhaftighed, Førerevne og en enestaaende Evne til at udholde et Liv uden Behageligheder, i en Sags Tjeneste. Hvad man læser om Udforskningen af disse fjerne arktiske Egne omkring Kamtsjatka og Alaska, paa Ekspeditioner, som varede fra fem til ni Aar, med Styrker paa indtil 600 Mand, Hærtog, som skulde holdes i Gang gennem ubetraadt Land, umaadelige Strækninger, i det haardeste Vejrlig, over Land med Hundeslæder, første Gang anvendt til Ekspeditioner, til Søs med Skibe, som man selv maatte bygge, naar man var trængt frem til en Kyst uden at ane noget om, hvad der laa bag det nye Farvand, det overgaar alt, hvad man ellers véd om Jordens Udforskning;

Cooks Rejser senere var velarrangeret Paradesejlads i Sammenligning dermed. Kun Folk ried en gammel indgroet Haardfjorhed, erhvervet under aaben Himmel, som dem, man læser om i Sagaer, næsten Frygt for Ophold i Stæer og Uro ved Tanken om Middagsmad ved et Bord, Brug af Skeer og andre skrøbelige Ting, arvede Sømandsvaner, kun gammelnordisk Nøjsomhed, i Forbindelse med gammelrussisk ufattelig Mangel paa Forrøderheder, kunne have gennemført disse Togter, som ingen anden Løn havde, end at man levede saa længe og gjorde sin Pligt og erhvervede nyt Land for Czaren. En Legende er bevaret om nogle Efterkommere af disse Russere, som kom med Bering ud til Stillehavskysten og blev siddende i de Byer, han anlagde dér, Okotsk, Petropavlofsk, fortalt af andre Skipperne, som kom i Berøring med dem: utrolige Folk, en Slags Haarmennesker, som der maatte særlig Vagt over, naar de kom om Bord, for at de ikke skulde spise Tællelysene! Med slige Folk var det Bering gennemførte sine Opdagelsesrejser.

20.000 Tons Englænder paa Turist-Besøg

Den engelske Kærpe-Damper „Orontes“ i Havnen



Medens de tyske Turister har de haardeste Vanskeligheder med at skaffe sig Husly, Føde og Transport som Følge af den mærkelige Situation, de er kommet i ved Markens Forsvinden fra Kurslisterne, modtages Sterling-Pundets og Dolarens Repræsentanter overalt noget nær, som „den rige Fugl kommer flyvende . . .“

Da de tyske Turistbaade kom hertil, var der kun to Taxa'er nedenfor Landgangs-Broen; men da den 15,000 Tons store Englænder „Orontes“ lagde til ved Kajen med 600 britiske og

amerikanske Undersaatte ombord, stod Bilerne kørt op i Række og Geled.

Forhaabentlig kan den mærkelige og uheldige Situation snart siges at være klareret. Det er sikkert nogle minderige, men ikke lige behagelige Par Dage, Turisterne sydfra har tilbragt her i København.

I næste Nummer: **Mere om Svølfangst** Af Henry Ette



S. O. S. RADIOTELEGRAFISTERNES FRYGTEDE MORSESIGNAL

DET internationale Nødsignal består af Morsetegnene SOS, sendt som en Gruppe ... — — — ...; det tilsvarende Signal, som bruges i Radiotelefonien, er Ordet Mayday, svarende til den franske Udtale af Udtrykket „m'aider“ = „hjælp mig“.

Disse Signaler udsendes kun, naar Skibet trues af alvorlig og øjeblikkelig Fare, der kræver Hjælp hurtigst muligt. Enhver Meddelelse, der indledes med et af disse Signaler, har derfor absolut Forret. Den fuldstændige Nødkalden pr. Radio be-

staar af Nødsignalet SOS sendt tre Gange, efterfulgt af „de“ og den nødstedte Stations Kaldesignal. Alle Stationer, som hører denne Kalder, skal øjeblikkelig ophøre med enhver Udsendelse, der kan forstyrre denne Nødkalden eller Nødmeldingerne, og lytte paa den Bølge, som denne Kalden er sendt paa.

Nødmeldingen, som følger efter Nødsignalet, efterfølges som Regel af Navnet paa det nødstedte Skib, Angivelser af dets Beliggenhed i Bredde eller Længde efter Greenwich, Nød-



tilstandens Beskaffenhed, samt hvilken Hjælp der ønskes.

Hvis det er usigtbart Vejr, kan det være vanskeligt at angive Skibets nøjagtige Beliggenhed, men hvis et af de Skibe, der svarer SOS Raabet, har Radioretningsfindere i Bestiklukafet, kan de derved finde det nødstedte Skib.

Nødsignaler udsendes paa den internationale Kalde- og Nødbølge paa 600 m (500 kps, Kiloperioder pr. Sekund). Hvis der ikke svares paa Nødsignalet paa denne Bølgelængde, har Radiotelegrafisten Lov til at gaa ind paa andre Bølgelængder, hvor han kan vente at blive svaret.

De Stationer, som modtager en Nødmelding fra et Skib, der uden Tvivl befinder sig i deres Nabolag, skal øjeblikkelig kvittere herfor ved at sende Bogstavet R tre Gange.

Saafernt en Station hører en Nødkalden eller Nødmelden, men ikke selv er i Stand til at yde Hjælp, skal den gentage denne Melding for fuld Energi paa Nødbølgen og tage alle nødvendige Forholdsregler til at underrette de Myndigheder, der er i Stand til at yde Hjælp.

Da der er en vældig Mængde Skibe og Kyststationer, som arbejder paa eller i Nærheden af 600 Meter Bølgelængden, er der som Regel en Mængde Spektakel paa denne Bølgelængde. Til Forøgelse af Menneskelivets Sikkerhed paa Søen skal

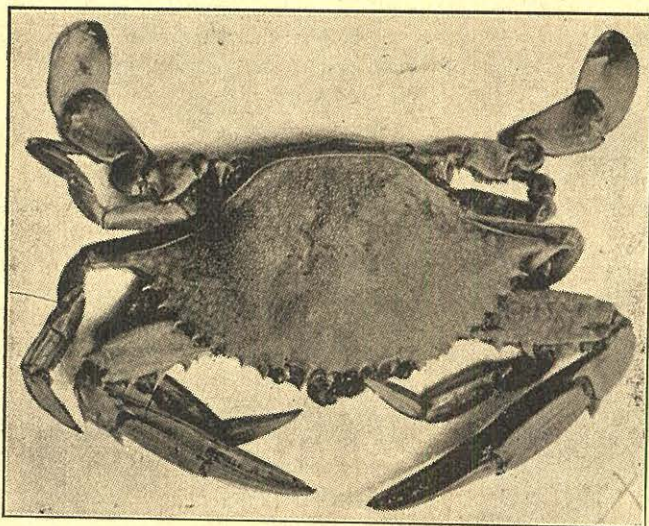
samtlige Skibs- og andre Stationer derfor lytte paa Nødbølgen (600 m) to Gange i Timen i tre Minutter, der begynder ved hver Times 15. eller 45. Minut. I samme Tidsrum skal Stationer, der varetager radiotelegrafisk Korrespondance, Presse-tjeneste o. s. v. med Skibe i Søen, forholde sig i Ro.

Næst efter Nødsignalet kommer *Ilsignalet*, der bestaar i flere Gentagelser af Gruppen XXX og angiver, at den kaldende Station har en meget vigtig Meddelelse at sende vedrørende Sikkerheden af det Skib, om Bord i hvilket Stationen befinder sig, eller vedrørende Sikkerheden af en hvilken som helst, om Bord eller derfra i Sigte værende Person.

Nødsignalet var bestemt til at skulle „læses“ af alle, som opfanger det, men *Ilsignalet* stiles gerne til en bestemt Station og efterfølges derfor i Reglen af denne Stations Kalde-signal.

I Tilfælde af Sygdom om Bord kan der sendes gratis Lægeraad til Skibe, der ikke har egen Læge om Bord. Der kaldes med *Ilsignalet* efterfulgt af Angivelsen „Radiomedical“. Her i Danmark giver Hospitalet i Esbjerg over Blaa vand Radio, Hospitalerne i Julianehaab og Thorshavn samt Marinehospitalet i København over København Radio saadan Lægehjælp.

Krabbens Protest



Gennem Verdenspressen gaar i denne Tid er Notits om en Krabbe, som i Løbet af 29 Aar har foretaget den lange Vandring gennem Suezkanalen fra Det røde Hav til Middelhavet.

Ved Afgangen fra Det røde Hav blev den forsynet med et Identifikationsmærke. Dette bar den fremdeles ved Ankomsten til Middelhavet, den har altsaa sine Papirer i fuld Orden.

Denne notable Krabbe er nu blevet interviewet, og det viser sig da, at den har foretaget den lange Vandring paa Kanalens Bund som en Protest mod de store Afgifter, der paalægges al Færdsel paa Suezkanalens Overflade. Eksperimentet skal have vakt adskillig Ængstelse hos Kanalens Myndigheder!

Hændelser?

Naar Tøjet til Sømandsmissionens Juleuddelinger kommer, plejer der ikke at være Damebeklædning iblandt; men sidste

Gang var der det, een Pakke. Af hvilken Aarsag vidste man ikke. I de Dage var det, at „Oberon“ forliste, og en af Damprens kvindelige Restaurationspersonale kom til København efter at have mistet alt sit Tøj, — saa fik *hun* Pakken, og den var som bestemt for hende.

Ved den samme Juleuddeling, der omfattede Hundreder af Pakker, hændte det, at en ung Sømand ved Lodtrækning fik netop den Pakke, som hans Moder havde sendt til Uddelingen.

Den tyske Panserkrydser.

75 Mill. Mark (66 Mill. Kr.) har Skibet kostet, og der skal bygges yderligere fem, et hvert andet Aar, det er næsten en halv Milliard Mark. De seks Skibe kan paa faa Minutter sprænges af seks Miner eller ødelægges af seks Flyvebomber, selv om deres Pansring er aldrig saa vidunderlig. Kun Børn kan bilde sig ind, at ikke Frankrig og de andre Lande i Løbet af faa Maaneder skulde være i Stand til at indhente det tekniske Forspring. Tyskland har intet Hensyn taget til det kæmpemæssige Underskud. Fantaster vil maaske i Krydseren se et Symbol paa et krigsudrustet Tyskland, men et Fredens, Arbejdets og Roens Tyskland kræver andre Symboler end Panserkrydsere med Tvillingtaarne og Torpedoer.



Hołger Rosenberg.

Ø. K.s Historie kommer i næste Nummer

Den bebudede Artikel om Ø. K., skrevet af den kendte danske Rejse-Forfatter og Globetrotter Holger Rosenberg, skulde have været i dette Nr. af „Vikingen“, men paa Grund af Grønlandsspørgsmaalet og Beringsjubilæet ser vi os desværre nødsaget til at udskyde den til næste Nr.

Det gamle Skipperlav i Kerteminde

Søens Folk har alle Dage næret dyb Foragt for Landkrabberne, det er en kendt Sag. At stange Aal var Arbejde for Landkrabber, ikke for Fribaarne Sømænd.

Derfor er det med en vis Haan i Stemmen, at Fiskerne i Amandas By siger: „I Kerteminde er vi alle Fiskere undtagen Præsten og Borgmesteren, de stanger Aal.“

Mange Hundrede Aar er rundt hen, siden den lille Landsby Kertinge var Ladeplads for Odense. I hine fjærne, urolige Tider var det Skik og Brug at lægge Købinger dybt inde i Fjordene, for saa godt som muligt at værne dem mod Rænsmænd. Tiderne skiftede, Landsøen Kertinge blev til Købstaden Kerteminde, der forlængst har fejret sit 500 Aars Jubilæum. Men endnu findes i Kerteminde en lille Rest Midtalders, det gamle, interessante Skipperligbærerlav, der oprettedes den 26. April 1737 og altsaa snart er 200 Aar gammelt. Det morsomme og ejendommelige ved denne Sammenslutning er, at

den Dag i Dag overholdes de samme Ceremonier som for 200 Aar siden.

Naar et Medlem af Lavet, hans Hustru eller Børn over 8 Aar afgaar ved Døden, ifører Lavets Bedemand sig en sort Sørgekappe med Slag, sorte Handsker og sort, opsmækket Filthat. Til Hatten er fastgjort et langt Crepeslør, der hænger ned om højre Skulder for derefter at slynges om Armen.

Bedemanden gaar nu fra Dør til Dør hos Lavets Medlemmer, beretter om Dødsfaldet og anmoder Medlemmerne om at møde til Begravelsen, der vil finde Sted paa den og den Dag, til den og den Tid.

Det er Medlemmernes Pligt at møde, og udebliver nogen uden Grund, skal han til Lavets Kasse betale en Mulkt. Lavets Oldemand bestemmer, hvem der skal bære Kisten og Fanerne, og herefter haver enhver sig at rette.

En saadæ Sømandsbegravelse er en meget smuk og stemningsfuld Højtidelighed. Kisten, der er indsvøbt i et Dannebrogflag, staar paa den gamle, udskaarne Baare, der er et af Lavets Trofær, løftes af unge, kraftige Fiskere højt op paa Skuldrene og bæres saaledes igennem Byen til det sidste Hvilested.

Forrest gaar Bedemanden i sin



Kertemindes Bedemand i sit daglige Arbejde som Fisker.

højtidfulde Sørgedragt, og foran og bagefter Kisten bæres de florumvundne Faner. I tidligere Tid var det paabudt Medlemmerne at møde til Begravelser i sorte Klæder, men det tages ikke mere saa strengt. Det viste sig nemlig at være vanskeligt at overholde, og der blev derfor taget den Bestemmelse, at enhver maatte møde i, hvad han havde. Men samtidig indskærpedes det Lavets Medlemmer, at „naar de mødte til Ligbegængelse, der var en særdeles højtidelig og ærværdig Handling, skulde enhver vise sig ordentlig og stille, som det sømmer sig ærlige, fornuftige og gode danske Sømænd og Borgere.

Medlemmerne er stolte af den Særstilling, de indtager. For ingen Konge eller Kejser, ikke Jordens mægtigste og rigeste Mænd kan blive stedet til Jorden med de Ceremonier, som er en Kerte-

mindefiskers Ret. — Naar en Bedemand dør og en ny skal vælges, sker det med Omhu og med Sans for det dekorative.

En Bedemand skal være høj og præsertabel, han skal tage sig ud, naar han i sin lange Kappe gaar i Spidsen for Sørgetoget. At han — som i dette Tilfælde — tillige er en smuk Mand med en vis apostolisk Værdighed, er naturligvis en Fordel.

Ogsaa ved den aarlige Generalforsamling gaar alt til paa ægte Lavsviis.

„Laden er en lille hvidmalet Kiste med forgyldt Krone og tre forsvarlige Laase. Den bringes under behørigt Tilsyn hen i Forsamlingslokalet. Mens Laden er aaben, forbydes al Skænkning af Drikke, ingen maa vække Forstyrrelse“.


Kerteminde i Dag har ikke megen Lighed med den fattige Flække, der i Tidernes Morgen var Ladeplads for Odense. Den Gang indrammede et Stakit kun en Samling faldefærdige Rønner med Vinduer af Skind eller Horn, undertiden kun en Trælem til at trække op og ned.

Men trods Jernbane, Asfalt og elektriske Buelamper har Kerteminde ikke mistet sit idylliske Præg.

Endnu er Bugten udfor Kerteminde det blaaeste Blaa af alle danske Farvande, og endnu kan man opnaa at se Fiskere med vejrbidte Ansigter bære deres døde Lavsbrodre højt paa deres Skuldre gennem Byen, i middelalderligt Optog og med den sørgeklædte Bedemand i Spidsen.



Bedemanden i sit Skrud.



Hvor dybt er Havet?

I det evige Mørkes Dyb.

LINOPHERE ARBORIFER. En af Havdybets mærkelige selvlysende Fisk. Foruden den særligt fulkommen udviklede Lanterne over Hovedet har den forneden en Udvækst, der kun kan forklares som Ror eller Balanceindretning.

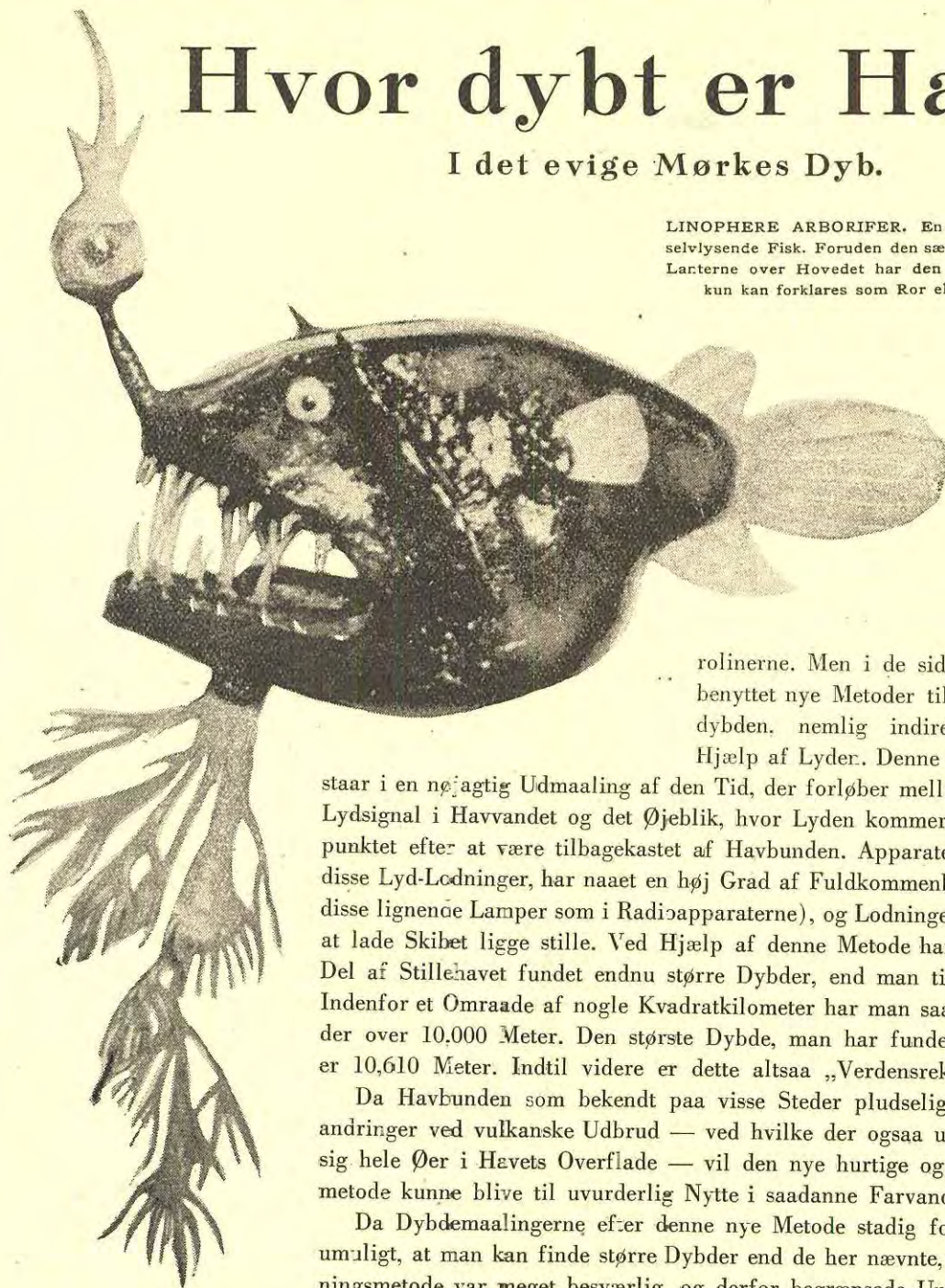
Indtil 1926 var den største Havdybde, der var maalt ved direkte Lodning 9788 Meter. Denne Dybde var fundet i en Grævsænkning i det store Ocean i Nærheden af Ca-

rolinerne. Men i de sidste tre Aar har man benyttet nye Metoder til Udmaaling af Havdybden, nemlig indirekte Lodninger ved Hjælp af Lyder. Denne Fremgangsmaade be-

staar i en nøjagtig Udmaaling af den Tid, der forløber mellem Udsendelsen af et Lydsignal i Havvandet og det Øjeblik, hvor Lyden kommer tilbage til Udgangspunktet efter at være tilbagekastet af Havbunden. Apparaterne, der benyttes til disse Lyd-Lodninger, har naaet en høj Grad af Fuldkommenhed (der anvendes til disse lignende Lamper som i Radioapparaterne), og Lodningen kan foretages uden at lade Skibet ligge stille. Ved Hjælp af denne Metode har man i den vestlige Del af Stillehavet fundet endnu større Dybder, end man tidligere havde kendt. Indenfor et Omraade af nogle Kvadratkilometer har man saaledes maalt 11 Dybder over 10,000 Meter. Den største Dybde, man har fundet paa denne Maade, er 10,610 Meter. Indtil videre er dette altsaa „Verdensrekorden“ i Havdybde.

Da Havbunden som bekendt paa visse Steder pludselig kan undergaa Forandringer ved vulkanske Udbrud — ved hvilke der ogsaa undertiden kan danne sig hele Øer i Havets Overflade — vil den nye hurtige og praktiske Lodningsmetode kunne blive til uvurderlig Nytte i saadanne Farvande.

Da Dybdemaalingerne efter denne nye Metode stadig fortsættes, er det ikke umuligt, at man kan finde større Dybder end de her nævnte, idet den gamle Lodningsmetode var meget besværlig, og derfor begrænsede Undersøgelserne.



Svendborg-Skonnerter til Færøerne.

Skibsbygmester Ring-Andersen, Svendborg, har faaet Bevilning paa to Fiskeriskonnerter til Færøerne. Skibene skal bygges til Klaksvig og Vestmanhavn, og Statens Laanefond giver Laan i Skibene.

Russerne har bestilt Hvalfangstdampere i Norge.

Russerne har i Norge bestilt tre moderne, store Hvalfangstdampere for at drive Hvalfangsten i østasiatiske Farvande, hvor Udsigterne ikke er saa helt slette; Japan har i mange Aar drevet Hvalfangst her.

VIKINGEN UDKOMMER DEN 1. I HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT

Alle bør læse vor nye „Vikinge“-Roman.

LÆNGLS

ULF var meget spændt, da de nærmede sig den Elle Sydhavnsø, hvor Morton vilde hente den hvide Pige. Morton havde gjort et forgæves Forsøg paa at sejle bort fra Ulf, da de var i Papeete. Ulf og Hendrick havde sluttet Vaabenstilstand med Skipperen og givet ham hans Frihed igen, saa Ulf syntes nok, det var en tarvelig Behandling, da han kom ned til Havnen og saa „Havets Dronning“ sejle ud for fulde Sejl. Men Ulf var ikke for irgen Ting Sportsmand og Vovenals, uden at betænke sig satte han i et elegant Spring ud i det blaa Hav og svømmede med lange, seje Tag efter „Havets Dronning“, hvor det vakte ikke saa lidt Opsigt, da et vaadt, dryppende Hoved kom til Syne over Rælingen. Morton var klar over, at han ikke kunde ryste den stædige Steve af sig, og Hendrick glædede sig inderst inde over at se ham igen, såønt han selv ivrigt havde raadet Ulf til at desertere i Papeete.

„Jeg vil nok have Lov til at se Dramaet udvikle sig,“ bemærkede Ulf tørt til Hendrick, da han havde faaet skiltet Tøj og med Snadden i Munden sad og underholdt sig med Hendrick. Og Hendrick trak paa Skuldrene og smilte og syntes, at det var en forbandet fløt Fyr, de der havde faaet ombord.

Og nu var de kommet saa vidt, at Øen laa der og gyngede foran dem som en grøn Plet paa det blaa Hav under den blaa Himmel.

De var aabenbart blevet observeret inde fra Bredden, for nu opdagede Ulf, at en Sværm af slanke Kanoer kom padlende ud til dem. De smalle, lette Baade fløj henover Vandfladen. Hver eneste af dem var fyldt med brune, blanke Skikkelser, der lo og raabte ud til dem.

Men i den Kano, der først naaede „Havets Dronning“, saa Ulf en smal, guldhåret Kvinde sidde ved Siden af Høvdingen. Hun saa dristigt paa Ulf med sine blaa Øjne, da Kanoen var kommet helt hen til dem, og gjorde en nilsende Bevægelse med den ene Haand. Hun var meget solbrændt, men virkede alligevel lys og hvid mellem de Indfødte.

„Velkommer!“ raabte hun paa Spansk.

Ulf lænede sig hurtigt over Rælingen og raabte halvhøjt ned til hende paa samme Sprog:

„Lad være med at komme ombord. Jeg skal nok hjælpe Dem. Hvis Skipperen og Styrmanden gaar i Land i Aften, kom saa herud, men tag en kraftig Baad og stærke Aarer.“

Han kunde ikke se paa hendes Ansigt, om hun forstod, hvad han mente. Ikke en Mine forraadte, at hun havde hørt hans Advarsel, og han fik ikke mere Tid til at sige noget. Morton og Hendrick kom løbende, og en Lejder blev gjort klar, saa de Indfødte kunde komme ombord. Skonnerten var omgivet af sværmende Kanoer, og inde paa Bredden kunde de se, at der var fuldt af Kvinder og Børn. Skonnerten havde øjensynlig vakt Opsigt.

Kongen og hans Roere kom først ombord, saa begyndte de andre at klatre op som smaa Aber, men da der var kommet en ca. 50 Mand, satte Hendrick koldblodigt en Stopper for videre Invasion. Lejderen blev trukket ind, og der blev gjort Tegn til de øvrige, at de ikke kunde komme ombord.

Da Kongen og hans Roere var gaaet ombord, tog den hvide Pige Aarerne og roede langsomt bort for at give Plads for de andre Kanoer. Morton lænede sig over Rælingen og prøvede paa at lokke hende ombord, og da hun fuldstændig oversaa ham, henvendte han sig til Høvdingen, for at han skulde gøre sin Autoritet gældende, men Høvdingen lod til at være en meget elskværdig, godmodig gammel Herre, der blot smilende rystede paa Hovedet og lod Pigen gøre, hvad hun vilde.

Morton gav Besked om, at der skulde bringes Drikkevarer op paa Dækket, og Hendrick skænkede et svingerde fuldt

Bæger Gin til hver eneste af de Indfødte. Ulf, der stod som Tilskuere ved Siden af, var klar over, at den stærke Alkohol vilde gøre dem allesammen sanseløse. Hendrick gav dem endnu et Bæger til og bragte dem saa ned i Lasten, hvor de allesammen fik en lille Foræring, for det meste et tarveligt, billigt Stykke Tøj, en Stump Jern og smaa Spejle. Deres barnlige Henrykkelse morede Ulf, men



Morton viste hende en billig, ildrød Kjole,

da Gin'en begyndte at virke, og de drukne stavrede rundt og raabte og skreg, forvandlede hans Fornøjelse sig til Afsky. Efternaanden som de kravlede op paa Dækket og lagde sig til at sove den voldsomme Rus ud, halede Hendrick dem til Side, for at de ikke skulde blive trampet paa af de øvrige.

Lidt efter kom Morton ogsaa op. Han havde en billig ildrød



Kjole, en Straahat og et Par Tennissko i Haanden, som han viste frem for den unge Pige, mens han raabte til hende, at hun skulde faa disse Herligheder, hvis hun vilde komme ombord. Det var knapt nok, at hun gac sende ham et foragteligt Blik for hans Anstregelser.

„Du maas hellere tage i Land, Steve,“ sagde Morton lidt efter til Ulf, der lod, som han ikke havde bemærket den lille Scene. „De andre inde paa Bredden venter paa deres Del af Festlighederne. Tag et Par Ankre Gin med og lav et ordentligt Kalas for dem. Det vil de have. Jeg kommer i Land om en Timestid. Og hvis du kan finde noget frisk Vand, giv saa Besked, saa skal jeg sende et Par Mand i Land.“

Ulf havde et ubehagelig Følelse af, at Morton vilde af med ham for det Tilfælde, at han dog skulde faa Pigebarnet ombord. Og han blev endnu mere bestyrket i sin Mistro, da Morton gav Ordre til, at Baaden skulde sendes tilbage til Skonnerten igen. Hvis han fik hende ombord, havde han slaaet to Fluer med et Smæk.

Da han tog Plads i Baaden, saa han overhovedet ikke til den Side, hvor hun var, men begyndte halvhøjt at synge paa Spansk: „Følg mig! Følg mig!“

Han vendte sig ikke om for at se, om hun havde forstaaet hans lille Vink. Han hørte Raaben og Leen fra de andre Kanoer, der endnu laa omkring Skonnerten, de gættede øjensynlig, hvad han skulde i Land for, og roede efter ham. Han hørte Pigens bløde Stemme, og da han kastede et lille Blik tilbage, saa han, at et halvt Dusin unge Mænd svømmede hen til hende, hvor de tog Aarerne og ogsaa roede hende ind.

En Følelse af Triumf bemægtigede sig Ulf. Denne Gang havde han dog været Morton for klog. Villige Hænder greb Robaaden, da den af Brændingen blev baaret ind i den smalle Stribe af roligt Vand lige udenfor Kysten, og endnu mere villige Hænder sloges formeligt om at bære de to Ankere i Land.

Da Ulf stod i den lille Palmelund, saa han tilbage mod Strandbredden, hvor Høvdingens store Kano netop landede. Den unge Pige sprang letfodet i Land og gik hen til Ulf.

„Mit Navn er Ulf Christiani,“ sagde han paa Engelsk, „og jeg er her udelukkende for at beskytte og hjælpe Dem. Jeg kan forsikre Dem, at der lurar en stor Fare paa Dem.“

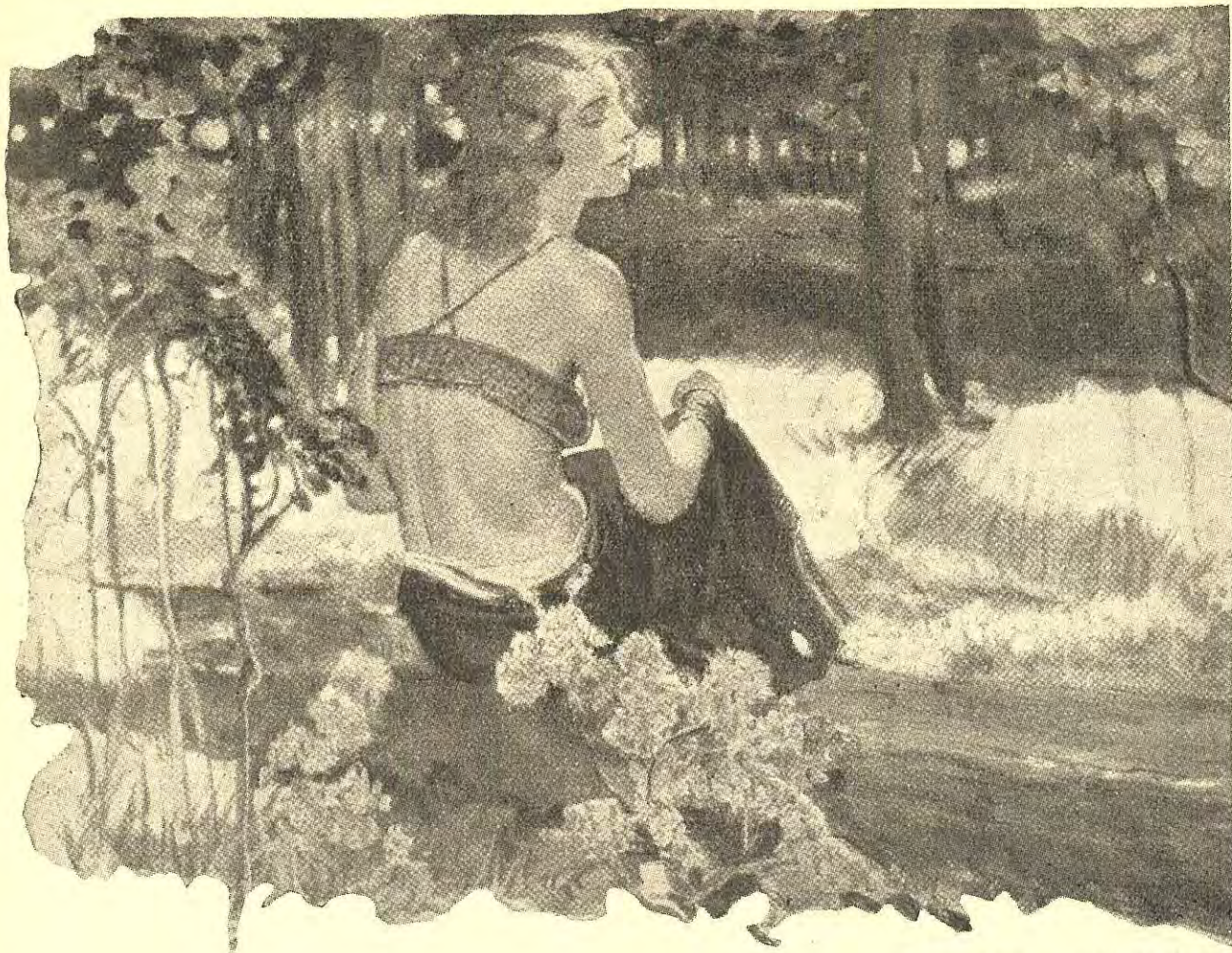
„Jeg ved det, Mr. Christiani,“ svarede hun. „Planen var allerede færdig hos det Bæst af en Kaptajn, da han sidst var her.“ Hun saa undersøgende og prøvende paa ham som for at finde ud, hvad han egentlig var. „Hvorfor er De saa interesseret i mig?“

„Jeg opcagede tilfældigvis, at vi var undervejs til en lille Ø for at bortføre en hvid Pige. Da jeg kender baade Kaptajnen og Styrmanden, var jeg klar over, at Bortførelse ikke skete af velmerende Motiver, og jeg mente, at det maaske heller ikke vilde passe Dem. Selv om jeg ikke kendte Dem, tænkte jeg, at De maaske ikke vilde bryde Dem om at være en raa, brutal Mands Legetøj. Derfor tog jeg Chansen og er parat til at hjælpe Dem.“

„Kunde det ikke blive farligt?“

„Uden Tvivl, Skipperen og Styrmanden har forskellige Planer for med mig, den ene ved ikke noget om den andens Planer. Kaptajnen haaber at bortføre Dem og lade mig blive tilbage her og saa ved Lejlighed ogsaa blive af med Styrmanden. Styrmanden haaber, at Skipperen vil bortføre Dem, for at han ved Lejlighed kan blive af med Skipperen og beholde Dem for egen Mund. Jeg haaber, at Styrmanden og Skipperen gensidig vil blive af med hinanden, hvorefter jeg vil overtage

skulde faa, hvis hun vilde komme ombord.



De satte sig paa en væltet Træstamme

Kommandoen og sejle tilbage til Papeete. Hvis det bliver saaledes, som jeg haaber, vil jeg med største Fornøjelse invitere Dem med eller anderrette de nærmeste Myndigheder om, hvor De finder Dem. De lader til at have tilbragt en Del Aar her.“

„Jeg har været her i over 5 Aar,“ svarede hun.

„Stakkels Barn!“

Dette impulsive Udbrud af Sympati fik hendes Øjne til at fyldes med Taarer. „De er saa venlig,“ sagde hun sagte, „og en venlig Mand plejer for det meste ogsaa at være god. Jeg har Tillid til Dem.“

„Tak — jeg skal gøre alt for ikke at skuffe Deres Tillid.“

„De er en dannet Mand, kan jeg høre. Er det en Revolver, De har der?“

„Styrmanden der har en særlig Forkærlighed for mig, har givet mig den, for at jeg kan beskytte mig mod Skipperen.“

„Og dog vil han dræbe Dem?“

„Sikkert, det vilde ikke netop mere ham, men han vil ikke lade mig staa i Vejen for sine Ønskers Opfyldelse.“

„Kaptajnens Plan er meget enkel,“ sagde den unge Pige tankefuldt. „Køgen og et halvt Hundrede af hans Mænd er nu ombord paa Skonnerten. Han har sendt en stor Mængde Alkohol i Land for at faa Resten af Mændene drukket fuld. Saa vil han dræbe Dem, hvis det bliver nødvendigt og bringe mig ombord. Saa kommer Kampen mellem ham og Styrmanden. De maa gerne uddele Deres Foræringer her, men De maa ikke skænke en Draabe Spiritus ud. — Jeg forbyder det.“

„De er for Øjeblikket den kommanderende her, Frk. eller Fru —“

„Frøken — Frøken Daphne Colter.“

„Jeg træde egentlig, De var Skandinav, De er saa blond og lys, søn om De havde set Dagens Lys nordpaa.“

„Der er vist nok ogsaa lidt norsk eller dansk Blod i mig. Men min Mor var Italienerinde, — Carlotta Strozzi hed hun.“

„Og hvor gammel er De?“

„Jeg tror nok, at jeg maa være 23. Jeg var syg, da jeg kom hertil, og den første Tid var jeg uden Bevidsthed, saa jeg glemte at holde Regnskab med Maanederne.“

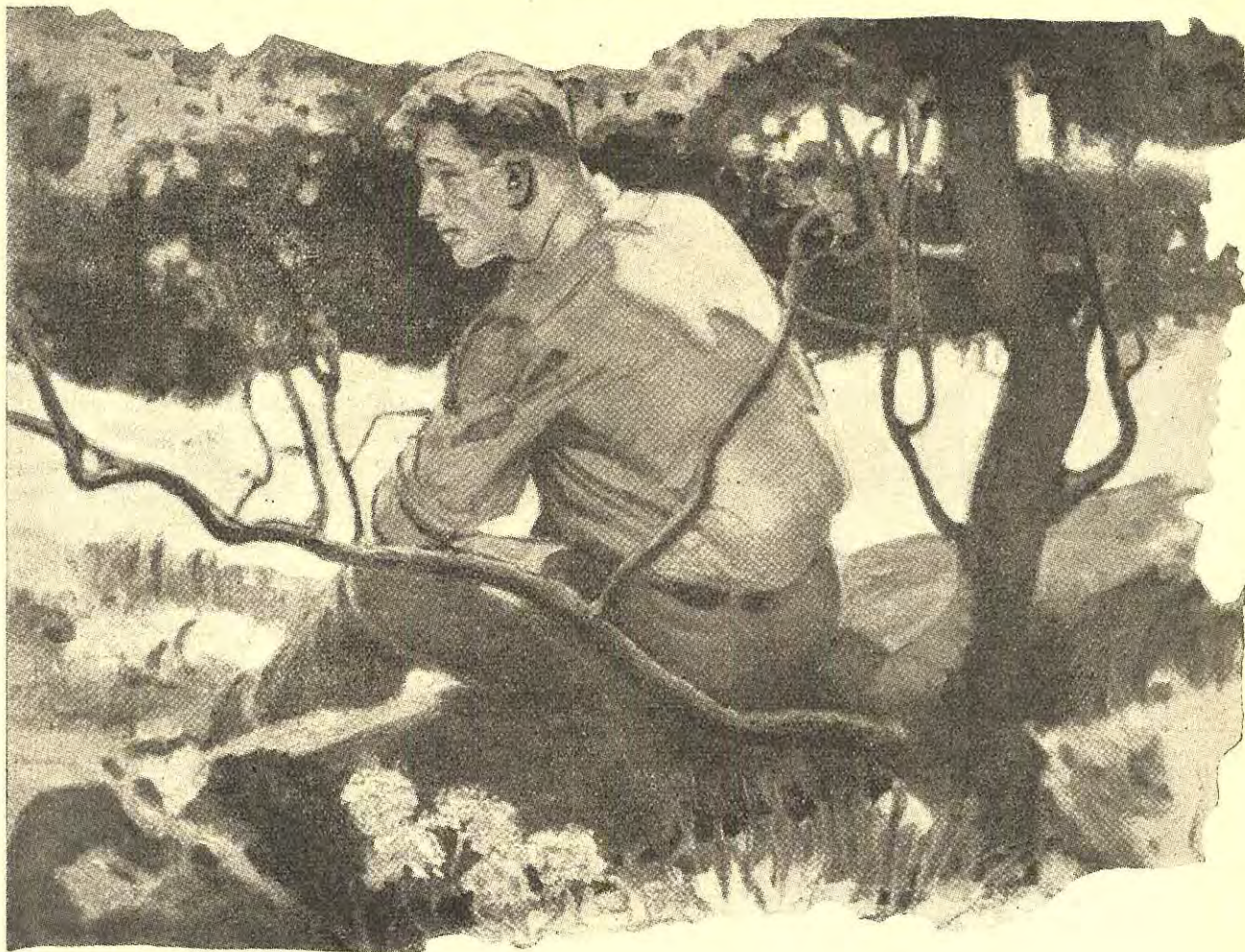
„De aner ikke, hvor nysgerrig jeg er efter at høre alt om Dem, Miss Daphne. Jeg vil lige dele mine Foræringer ud, saa kan vi tale sammen i Fred og Ro.“

Mens Ulf var beskæftiget med at aabne Kasserne, sagde Daphne et Par Ord paa det indfødte Dialekt, og de lod alle til at blive glad overrasket over, hvad hun sagde.

„Jeg har fortalt Dem, at Alkoholen skal gemmes til senere til en meget stor Fest,“ forklarede hun ham. „De er som Børn, glade godmodige og lettroende. De anede ikke, hvad Gin var, før „Havets Dronning“ kom hertil.“

Da Gaverne var blevet delt ud, bragte Daphne Ulf hen til en lille Kilde, hvor de satte sig ned paa en væltet Træstamme.

„Nu skal jeg fortælle Dem alt,“ sagde hun. „Min Fader, Bob Colter, er af god Familie. Hans Familie har allerede i mange Aar haft et stort Skibsværft i England. Mens min Fader endnu gik i Skole, begyndte min Bedstefader at købe Skibe, og da min Fader var færdig med sin Uddannelse,



ved Siden af en lille Kilde.

valgte han at blive Sømand. Han sejlede i 4 Aar og kom saa hjem for at træde ind i Firmaet. Han var da allerede gift. Han lærte min Moder at kende i Genua, friede til hende tre Dage efter og fik et rent Afslag af hendes Fader Saa bortførte han hende simpelthen. Han var ikke saa lidt af en Viking.

Jeg blev født i Liverpool og fik en meget fin Opdragelse. Da jeg var 14 Aar, blev jeg sendt til Schweiz før at faa den sidste Afslibning.

Under Krigen havde min Faders Firma tjent uhyre Summer, og da min Moder kort efter døde, solgte min Fader det hele og trak sig tilbage. Han havde mistet Lyster til at arbejde videre. Vi boede en Tidlang i Paris, men saa begyndte min Fader at længes efter Søen. Han var en ung Mand endnu, først i Halvtredserne. Han lod bygge en stor Dampvacht, og vi sejlede Jorden rundt. Min Fader var selv Kaptein, og vi var meget lykkelige paa denne Rejse. Da vi sejlede mellem de polynesiske Øer, blev vi overfaldet af en frygtelig Orkan, vi blev slynget langt ud af vor Kurs og stødte mod et undersøisk Skær. Om Morgenen saa min Fader paa Kortet, at vi maatte være mindst 300 Miles fra den nærmeste Ø.

Vi havde to Redningsbaade, og vi og Mandskabet fordelte os i dem. Min Fader, jeg, en Styrmand, Kokken og en Stewart og Førstemester kom i den ene, Resten i den anden. Yachten var allerede færdig, og vi maatte skynde os at komme bort fra den, før den sank helt. Den anden Baad blev slynget mod Skæret og sank, og inden vi kunde redde dem, var de alle druknet. Vi havde en lille Motor i vor Baad, og ved Hjælp

af et lille Sejl kunde vi skyde en ganske pæn Fart. Vi var 19 Dage undervejs, Maden og Vandet var sat paa Ration. Jeg var den eneste, der fik mere end de andre. Fader tørstede med de andre, der efterhaanden døde eller i Sindssyge sprang overbord. Tilsidst var kun vi tilbage, og han var saa svag, at han var ved at miste Bevidstheden. Saa kom der en heftig Regn, og det reddede hans Liv. Senere hen paa Dagen fandt vi en hel Masse Kokosnødder, der var bundet sammen med et Reb, og det tog vi som Tegn paa, at vi ikke var saa langt fra Land. Vi soldede ordentlig med de store, dejlige Nødder. Næste Morgen saa vi Land og sejlede ind i den lille Bugt her. Jeg besvimed, og hvad der saa skete, ved jeg ikke. Da jeg kom til mig selv, var min Fader død.

„Er De blevet generet paa nogen Maade?“ spurgte Ulf.

„Det kan jeg ikke sige — undtagen at Høvdingen absolut vil have mig til Svigerdatter,“ svarede Daphne smilende. „Folk her tror, at jeg har bragt Lykken med mig, og derfor bliver jeg set op til.“

„Og Deres Helbred, Miss Colter?“

„Kald mig Daphne, Mr. Christiani, vi behøver ikke at være saa formelle.“

„Kald saa mig for Ulf —“

„Det skal jeg. — Ja, mit Helbred har været glimrende. Klimatet er meget sundt. Og fortæl mig saa noget om Dem selv, Ulf.“

Ulf skitserede løseligt sit Liv for hende, han skjulte intet, heller ikke, at han var død for Verden.

„Saa er vi som to Børn, der er gaaet vild i en stor Skov,“
sukkede Daphne.

„Vi kan saa være glade for, at vi har truffet hinanden.“

„Men De lader ikke til at ønske at komme tilbage til Verden, og jeg har intet større Ønske.“ — Hun tav og lagde sin Haand paa hans Knæ. „Der er kommet nogen i Land. Jeg bor ikke i Landsbyen, gaa blot langs med Kilder her, saa vil De se en lille Hytte. Der bor jeg. Kom og besøg mig, naar De kan.“

Hun forsvandt lydløst, og Ulf saa med Beundring, at hun vadede afsted følgende Kildens Løb, saa der intet Spor var at finde. Han rejste sig op og gik tilbage til Lunden, hvor han saa Morton staa bøjet over de to Ankre Gin.

„Sagde jeg ikke, at den skulde deles ud?“ spurgte han arrigt.

„Den hvide Pige gav mig en anden Ordre.“

„Og saa adlyder du hende i Stedet for mig?“

„Hun er jo Øens ukronede Dronning og havde alle sine Mænd om sig. De adlød hende, derfor mente jeg, at det var bedst, jeg ogsaa gjorde det.“

„Naa — men nu er det i hvert Tilfælde mig, der bestemmer Farten. Hvor har du været henne?“

„Ude efter Vand — jeg har fundet en dejlig Kilde.“

Morton sagde ikke mere, han kaldte paa de Indfødte og begyndte rundhaandet at dele ud af Gin'en. Lidt efter sagde han til Ulf, at han skulde vise ham Vejen til Kilden.

„Bare gaa lige ud, man kan ikke undgaa der.“

„Jeg sagde, at du skulde vise mig den.“

„Ja, værsgod, for min Skyld gerne, blot De vil være saa venlig at gaa foran mig. Jeg har den ubehagelige Mistanke, at De vil skyde mig i Ryggen. Jeg ser, at De har en Revolver hos Lem.“

„Du er et Fjols, Steve — det værste Fjols jeg kender!“

„Det gør mig ondt at maatte bevise, at jeg alligevel ikke er saa stort et Fjols,“ svarede Ulf og trak sin egen Revolver frem. „Giv mig Deres Revolver.“

Tavs rakte Morton ham sin Revolver, mens hans smaa Øjne gødede.

„Hvor er Pigebarnet?“

„Det kan være Dem revrende ligegyldigt. Jeg tror, at hun er saa fornødtig at holde sig skjult, indtil „Havets Dronning“ igen er borte.“

„Du lader til at tro en hel Del,“ snærrede Morton rasende.

„Nu kan du tage ombord og hente en Økse og fire tomme Vandtønder. Baaden ligger nede i Bugten.“

En Mistanke skød op i Ulf. Han var bange for, at Morton regnede med, at de Indfødte snart vilde blive fulde, og mens han var alene, kunde han i Ro og Mag søge efter Daphne. Men saa erindrede han, hvor godt hun var skjult, og besluttede sig til at udføre Ordren.

Da han klatrede op ad Lejderen, stod Hendrick ved Rælingen og modtog ham. Han saa lige straks, at Ulf havde to Revolvere i sit Bælte.

„Lille Kontravers med Morton?“ spurgte han med et Grin.

„Jeg synes, det var bedst at lette ham for Revolverens Last. Han er nu i Færd med at drikke de Indfødte fulde og vil vist gaa paa Jagt efter Pigebarnet.“

Hendrick fik sin egen Revolver tilbage af Ulf og belavede sig saa paa at gaa i Land.

„Du kan passe paa, at ingen løber med Skonnerten, mens jeg er væk,“ sagde han. „Kongen og hans Folk er her ombord endnu. De er døddrukne.“

„Jeg håber, du skyder nogenlunde,“ raabte Ulf efter Styrmanden. „Ellers er jeg bange for, at Skipperen gaar af med Sejren.“

Da Hendrick sad i Baaden og blev roet ind, gik Ulf nedenunder for at se til de Indfødte, og da han stod dernede, murede han med sammenbidte Tænder: „Det er sandelig et Djævel-Skib!“ Alle 50 Mand var lænket sammen, som de laa der og snorkede i deres Rus. Det, Ulf her oplevede, forekom ham at være som et gammelt Sagn om Slaver og skrupeløse Evide Mænd, der fangede de Sorte, som om de var Dyr. Her havde ikke troet, at der eksisterede noget saadant i vore Dage, men han kunde udmærket forestille sig, hvorledes Morton efter at have opdaget denne praktisk talt ukendte Ø, havde sluttet Kontrakt med et Par Plantere, der var lige saa samvittighedsløse som han, om en Ladning af 50 sorte Arbejdere. Det gøs i Ulf ved Tanken om, at han befandt sig ombord paa et Slaveskib. Morton og Hendrick var sandelig to hinanden værdige Kompagnoner, og hvis de ikke begge to havde forelsket sig i Daphne, vilde sikkert intet have ødelagt det skønne Forhold mellem dem. Og dertil kom Hendricks Begærlighed efter at blive Eneejer af Skonnerten. Nu var Hendrick allerede kommet i Land bevæbnet med sin Revolver, og han vidste, at Morton var ubevæbnet. Ulf overlagde koldt, at hvis Hendrick havde Held med sig, dræbte Morton, fandt Daphne og kom ombord med hende her, saa var der kun een Ting for ham at gøre: Dræbe Hendrick. Han kunde ikke lide den Udsigt, men det var den eneste Udvej, hvis han vilde redde Daphne. Hvis han ikke dræbte Hendrick, vilde Hendrick rydde ham af Vejen.

Sejlsportens Mand



Naar vi i Sejlsportens Højsæson skal bringe et Portræt af et Sejlsportsnavn, som alle nævner med Ære, saa kan vi ikke bringe nogen bedre end Skibsrheder *Hugo Marx Nielsen*. Hans smukke Maal er at gøre den ædle Sejlsport demokratisk som en Sport for alle, og een Gang før eller senere vil hans Bestræbelser sejre, fordi de er i Pagt med vor Tid.



Ulf gik igen op og kastede et Blik paa Krønometret, der viste 5 Minutter i 12, derfor hentede han Sextanten og gjorde sine Observationer. Derefter tog han Kortet frem og fandt nøjagtig paa den Plet, han havde udregnet, et rødt Kors. Han indprentede sig meget nøje baade Længde- og Breddegraden. Mæn kunde aldrig vide, om han ikke snart fik Brug for det.

En indfødt Kano var gjort fast til Skonnerten, og ved Synet af den fik Ulf en Idé. Han hentede alle Kort ombord, rullede dem sammen i en Cylinder og lagde dem og Sextanten i en Pose, som han forsigtigt gemte i Kanoen under Sejlet.

Efter Solnedgang kom Hendrick ombord.

„Vi skal afsted,“ sagde han til Ulf. „Sørg for, at der bliver lettet Anker, og at Redningsbaaden bliver bragt paa Plads.“

„Skal vi ikke vente paa Skipperen?“

„Nej,“ svarede Hendrick skarpt.

„Hvor skal vi hen?“

„Det rager ikke dig, men forresten saa skal vi til en lille sydamerikansk Flække, hvor en Mand har købt 50 sorte Slaver.“

„Tillad mig en Bemærkning, Kaptajn. Jeg er bange for, at vi ikke kan finde Kursen uden Kort eller Sextant.“

„Hvad skal det betyde?“

„Jeg prøvede paa at finde Sextanten for at tage Solens Stilling, men jeg kunde hverken finde den eller nogen af Kortene.“ løj Ulf flydende.

Hendricks Ansigt blev hvidt af Raseri, og Alverdens værste Eder og Forbandelser strømmede over hans Læber. „Hvor er de blevet af?“ spurgte han.

„Jeg mente, at Skipperen ikke brød sig om, at De eller jeg skulde finde ud af, hvor vi befinder os. Han har sikkert taget dem med sig i Land. Saa vi maa hellere vente, til han kommer ombord.“

Hendrick satte sig ned og begravede Ansigtet i begge Hænder. Han havde helt tabt Hovedet.

„Jeg er ikke ked af, at De har dræbt ham, Mr. Hendrick,“ fortsatte Ulf i en trøstende Tone. „Han var en Snylter paa Samfundet, der ikke fortjente bedre, det er blot uheldigt, at det skete under disse Forhold. Nu kan han ikke fortælle os, hvor Kortene og Sextanten befinder sig.“

„Jeg har ikke dræbt ham,“ næsten stønnede Hendrick. „Jeg trøede ikke, det var nødvendigt. Lagde du ikke Mærke til, at jeg kom ombord med kun 3 Mand i Stedet for med 4?“

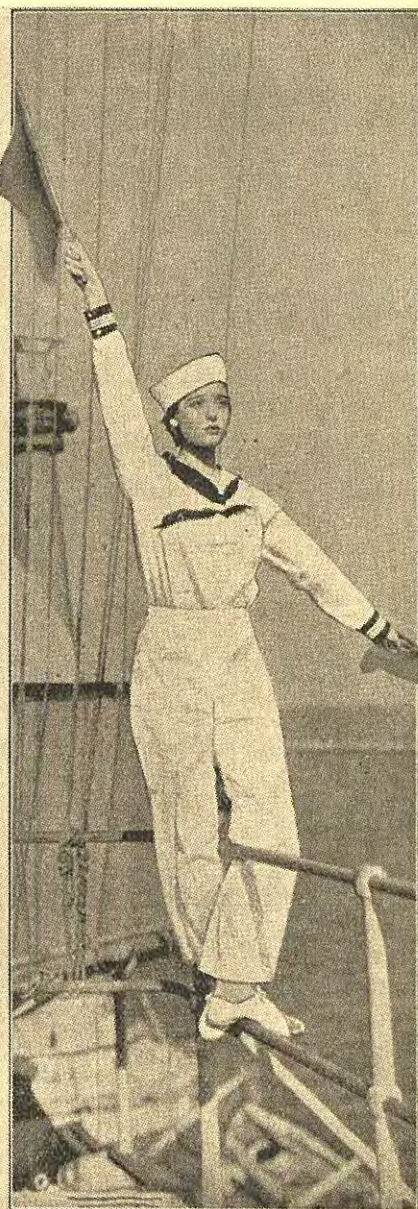
„Jeg lagde ikke Mærke til det, men nu kan jeg godt huske det.“

„Den Halvblods taler henvend en 20 Dialekter, derfor beholdt Skipperen ham i Land. Han har sin Plan færdig. Han er klar over, at Pigen ikke vil komme ombord og gemmer sig i Land. Og de Ind-

føgte vil ikke forraade hende. Derfor har han lænket Høvdingen og et halvt Hundrede af hans bedste Mænd og sendt dig i Land for at faa Resten drukket fuld, og i Mellemtiden vilde han søge efter Pigen og se at faa hende med det gode. Hvis net skulde mislykkes, var det hans Plan at lade Halvbloden udsprede, at dersom hun ikke villigt fulgte med ham, vilde han sejle bort med Høvdingen og Spidsnerne af Befolkningen og dræbe dem ude i rum Sø og smide Ligene overbord. Han regnede med, at hun vilde ofre sig for at frelse de andre.“

„Den Plan vilde vist ikke have slaet fejl,“ bemærkede Ulf. „De har været gode ved hende.“

„Da du kom tilbage med Mortons Revolver, bestemte jeg mig til at gaa i Land og cræbe ham. Jeg vil ikke besmykke det, han er i Vejen for mig, og han er færlig som en gal Hund. Da jeg kom i Land, var de alle dæddrukne, og jeg vandrede rundt for at finde Morton og Halvbloden. Han var ogsaa fuld, og Morton kunde jeg ikke finde, men pludselig rendte jeg paa Pigebarnet. Hun havde et Gevær og tvang mig



Ohøj, Manne! Raske Piger til Søs!



til at aflevere min Revolver. Og hun sagde meget ærgersk, at jeg skulde gaa tilbage."

„Og Ordren blev prompt adlydt?"

„Naturligvis! Men paa Vejen tilbage lagde jeg min Plan at lade Morton blive alene tilbage. Naar han var alene her, vilde han ikke vove at blive nærgaaende overfor hende. Desuden vilde Situationen ogsaa blive ubehagelig for ham, naar Folkene blev ædru og opdagede, at Skonnerten var borte med deres Konge og 50 af deres Adelsmænd. Hvis Pigebarnet ikke skød ham, vilde de Indfødte flaa ham i Smaastumper — eller maaske stege ham til et Festmaal. Det er jo klart, at hverken Morton eller jeg kan faa Fingre i Pigen, hvis hun ikke selv vil. Derfor bestemte jeg mig til at stikke af med de Sorte for min egen Mund. De vil betyde 5000 Pund i blanke Penge. Men nu er det jo altsammen ingen Nytte til."

„Vilde det ikke være en Idee, at lade de Sorte faa en lille Svømmetur tilbage til Øen?" foreslog Ulf.

„Jeg har ikke Nøglen til Laasene — Morton har den hos sig," svarede Hendrick og bakkede voldsomt paa Piben.

„Vi kunde jo file Lænkerne over, men det vilde tage lovlig lang Tid. Jeg har et andet Forslag. Lad os se at blive af med alle de Sorte, de andre aner endnu intet om det. Saa vil jeg tage i Land, faa fat i Morton og den Halvblods og bringe dem tilbage. Jeg har talt med den hvide Pige — jeg vil være ganske ærlig — og hun har Tillid til mig. Mig vil der altseer ikke ske noget. Jeg kan tage den Kano, der ligger her ved Siden af."

Hendrick var indforstaaet med Planen, blot vilde han ikke af med de Sorte, og da de begyndte at røre paa sig nede i Lasten, lukkede han godt for dem.

Ulf lo triumferende, da han satte sig til Rette i Kanoen. Nu var Kortene i hans Haand, og Skonnerten var hjælpeløs. Og da Daphne havde jaget Hendrick ombord, da hun traf ham, vilde hun gøre ligesaa med Morton. Det betød, at han var Situationens Herre, og at Skipper og Styrmand var Fanger ombord paa Skonnerten.

En hel Time efter at Ulf havde forladt Morton, travlede han rundt og søgte efter Daphne. Endelig kom han i Nærheden af den lille Kokospalmelund, og her blev han stardset af en Kvindestemme, der sagde:

„De er ikke her i Land i et ærligt Ærinde. Gaa hellere ombord. Det nytter ikke noget at stritte imod, mit Gevær er ladt!"

Han stod halvskjult bag nogle Buske, og hørte saa Hendricks ru Bas:

„Hvad er du bange for — jeg vil ikke gøre dig noget ondt!"

„Det er Løgn. Gaa straks tilbage, eller jeg skyder Dem ned her paa Stedet."

„Ja, ja, tag den bare med Ro," svarede Hendrick og gik.

Morton blev i sit Skjul, og saa Pigebarnet sætte sig paa

en Rebstige, der hang ned fra et Træ, og han var klar over, at han havde fundet hendes hemmelighedsfulde Hytte. Hun blev stidende og saa i den Retning, hvorfra hun ventede sine Fjender, men Morten krøb lydløst rundt om hende i en Cirkel, saa han kom bag paa hende, og inden hun havde opdaget ham, slog han hende brutalt paa Kæben med sin sorte, behaarede Eaand. Hun sank uden en Lyd sammen, og Morton kneblede hende hurtigt, bandt hendes Hænder sammen med en Stump Reb, der laa paa Jorden, og bandt tilsidst hendes Ankler. Saa satte han sig roligt ned og ventede paa, at Hendrick skulde sende Baaden i Land efter ham, som han havde faaet Ordre til.

Solen sank langsomt og den mørke Tropenat kom listende frem. Morton undrede sig ikke saa lidt over, at der ingen Baad kom, og tilsidst blev han bange. Hvad om de nu lod ham i Stikken? Han kendte Hendrick og vidste, at han hellere end gerne vilde stikke hele Profitten for de Sorte i sin egen Lomme. Men hvis de lod ham blive tilbage her, var hans Dage talt, ved Soløfgang vilde han blive dræbt af de Indfødte. Han gik ned til Stranden, fandt en tom Kano, som han lagde Daphne ned i og begyndte saa at ro ud til Skonnerten.

Ulf, der laa et lille Stykke borte fra Skonnerten hørte Lyden af Mortons Aarer og hørte lidt efter Mortons Stemme:

„Skonnert — Aahøj!"

Hendrick kom løbende: „Hallo, er det Morton!"

„Ja, hvor er Steve?"

„Paa Øen. Han roede i Land for et Kvarter siden."

Saa kom Lyden af Morton, der klatrede ombord og tilsidst vrede Stenmer, Styrmanden skældte Skipperen Hæder og Ære fra, fordi han var taget i Land med Kortene og Sextanten, og Skipperen snævrede som en gal Hund, at Kortene laa paa den sædvanlige Plads, og Hendrick maatte være blind. De gik begge to nedunder for at søge efter dem, og Ulf roede i Land med Mortons Kano paa Slæbetov. Da han naaede Stranden, strøg han et Tændstik for at se, hvad han havde i den af gode Ting. Daphnes blege Ansigt med Blodpletter ved den ene Mundvig saa op paa ham. I en Haandevending fik han Kneblen fjernet fra hendes Mund.

„Tak, min Ulf," sagde hun blidt. „Og nu mine Hænder og Ankler, min Ven!"

Han bandt Rebene løs og løftede hende saa ud af Kanoen. Hun sank kraftsløst sammen i hans Arme og klynkede:

„Han slog mig, jeg tror, min Kæbe er knust!"

„Ikke Spor," lo Ulf og følte forsigtigt. „De er kun blevet slaaet Knock-out, Daphne."

Hun græd med sit Hoved lænet mod hans Skulder, og han kærtogede hendes Haar. Han vidste, at han først nu havde mistet sig selv saa fuldstændigt, som han ønskede det, da han løb bort fra den brændende Flyvemaskine. Mere i næste Nr.

Skibsdrengen.

Der fortælles saa smukt om den lille Skibsdreng om Bord paa et Orlogsskib. Hans Trøje faldt en Dag over Bord, og han sprang ud efter den og fik den fat. Men det maatte han ikke have gjort efter Skibsreglerne. Det gav for megen Sinkelse at faa ham bjerget op i Skibet igen. „Hvorfor gjorde du det?" spurgte Chefen. Drengen stod og saa ned og svarede ikke. Chefen gentog med stærkere Stemme: „Hvorfor?" — „For det," svarede Drengen, idet han tog et Fotografi frem af Trøjelommen. „Hvem er det?" spurgte Chefen. „Det er min Moder!" Og Chefen gik hen og tog ham i sin Favn.

„Elsinore the old Danish Seaport".

Kaptajn Carl Larsen — skattet Medarbejder ved „Vikingen" — der naa efter mange Aars „active service" i det fjerne Østen er gaaet i Land og nyder sit Otium i Helsingør, har i det smukke engelske Søfartsblad „The Blue Peter" skrevet en fornøjelig, godt illustreret Artikel: „Elsinore, the old Danish Seaport" Med Aktualitets-Tilknytning til de fra Australien hjemvenderde store Sejlskibes Passage gennem Sundet til Mariehamn, fortæller Kaptajn Larsen om Helsingør som Søstad i Fortid og Nutid og om det ærværdige og skønne Vartegn ved Østersøporten, Kronborg.

Af Danmarks Skibe
er der ialt oplagt

214.000 Tons

De daarligste Tider, Skibsfarten nogen Sinde har oplevet

DET har længe været sløjt for Skibsfarten, men saa sløjt, som det for Øjeblikket er, har det ikke været i umindelige Tider. I Københavns Havn ligger i Dag oplagt 54 større Damp- og Motorskibe foruden en halv Sæns mindre Skibe — et ganske enestaaede Tilfælde i denne Tid paa Sommeren, som dog skulde være Skibsfartens Højsæson.

Naar en Damp paa denne Tid af Aaret ikke engang

kan skaffe sig en Kullast fra England, men kommer tom hjem for at lægge op midt i den bedste Tid, saa er der noget alvorligt paa Færde ... Saadan ræsonnerer de gamle Sølulke i Havnen og ryster paa deres kloge Hoveder.

De arbejdsløse Skibe.

Man havde saa smaat haabet, at det fra Juli skulde være begyndt at lysne lidt i Skaren af Oplæggere i Havnen, og at der i hvert Tilfælde ikke midt i Højsæsonen vilde ske nogen Forøgelse af denne døde Flaade, hvis Tal bejber sig til godt et halvhundrede Skibe.

Nylig vendte imidlertid Holm & Wonsilds 4000 Tons store Damp „Kai“ tilbage fra amerikanske Farvande og lagde op i Skudehavnen lige Nord for Frihavnen ved Siden af de andre arbejdsløse Fartøjer. Et endnu mere slaaende Vidnesbyrd om de daarlige Tider for Skibsfarten er det, at det 10,000 Tons store hypermoderne norske Tank-Motorskib „Noreg“, der er færdigbygget hos Burmeister & Wain til Haugesund-Rederiet Wrangel & Co., i Stedet for at gaa paa Langfart maatte lægge op i Nordhavnen Side om Side med vor egen „Oscar II“ — ganske simpelt fordi Rederiet ikke kan skaffe en lønnende Fragt til det.

Der er for megen Tonnage i Verden.

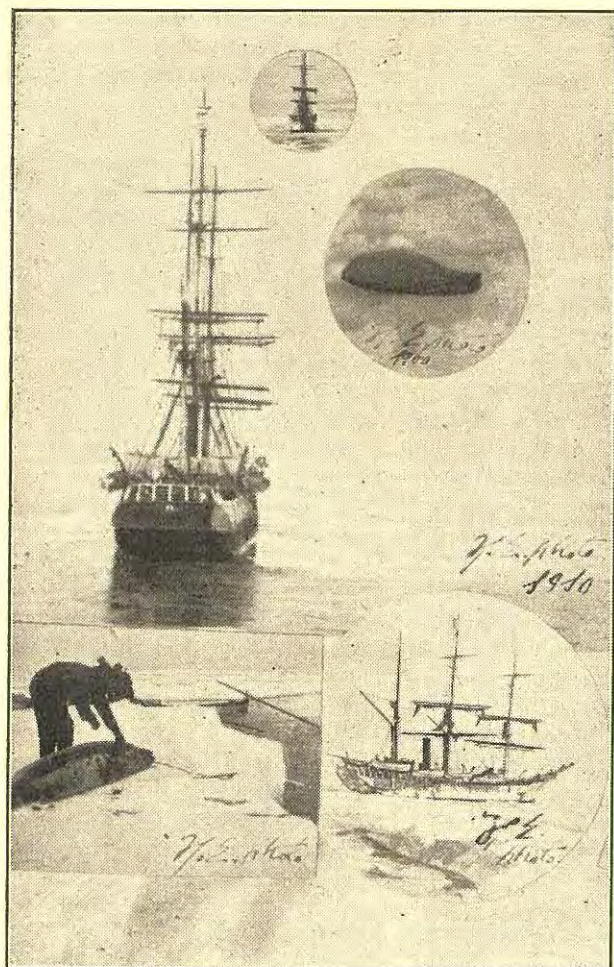
Men hvad er det, der er paa Færde? Hvad er der i Vejen med Skibsfarten? Er det udelukkende „de daarlige Tider“, der sætter s.g. saa sørgelige Spor?

Formanden for „Dansk Dampskibsrederiforening“, Direktør E. Mægaard, siger:

— For Øjeblikket er i danske Havne oplagt en samlet Tonnage af 214,000 Tons. Jeg tror ikke, at man nogen Sinde har oplevet noget lignende — i hvert Fald ikke i den sidste Menneskealder. Naar De spørger om Grunden, ja, saa kan man naturligvis først og fremmest henvise til den almindelige økonomiske Krise, som ryster Verden og ogsaa sætter sine Spor inden for Skibsfarten. Men hertil kommer, at vi faktisk for Tiden har alt for megen Tonnage.

Engelsk Ros til Burmeister & Wain

Om Bord paa det nye engelske Dieselmotorskib „Stentor“ ankom rylig Liverpools Lord Mayor, Sir Lawrence Holt og Direktør Blache, Burmeister & Wain, med Fruer til Esbjerg. Umiddelbart efter Ankomsten havde en Journalist en Samtale med Lord Mayor'en, der udtalte, at han var meget glad for at være i Danmark igen, da han havde saa mange gode Minder fra sit sidste Danmarksbesøg. Endvidere udtalte han, at det havde været ham en Fornøjelse at se den sidste Dieselmotormodel fra B. & W., og at „The Blue Funnel Line“ nu har 17 Skibe med danske Dieselmotorer. Har fandt, at Danmark kunde være stolt af, hvad B. & W. havde skabt paa Dieselmotorens Omraade, og at den sidste Type, som „Stentor“ havde faaet installeret, betød et mægtigt Fremskridt. Liverpools Lord Mayor sluttede med at sige, at alle Folk over hele Verden, der havde Forstand paa Skibe og Skibsfart, udtalte deres store Tilfredshed med B. & W.s Dieselmotorer.



„DØDEN PAA FIRSGRADEN“

En selvoplevet arktisk Robisonade. De første norske Fangst-piorerer paa Spitsbergens Nordøstland. 1902—1903. 33 Bjrne.

„ARGONAUTERNES GYLDNE SKIND“

Hvorledes 60 Ishavsgaster robbede 10,000 Pelse paa 5 Maaneder. — Norges største Sælfangerdamp „Viking“s Togt 1900.

Fem Tusind Riffelpatroner = Kr. 150,000.

„HAVETS OLJEKONGER“


Alle tre Bøger (Kr. 3, Kr. 3½, Kr. 4) fortæller den Værd, Nordmændene gik til de 135 Milj. Kr. aarlig fra Sydfelterne.

af

HENRY ETTE.

30 Aars nordligt Liv. Ishavet, Spitsbergen, Østgrønland, Færøerne.

Faas hos alle Boghandlere.



Praktisk Meteorologi i Aar 1940

Et Problem

HVILKEN Indflydelse vil det udøve paa Civilisationen, hvis Meteorologernes Vejrspaadømtme fremtidig bliver absolut paalidelige og ufejlbarlige? Den økonomiske Fordel, som den civiliserede Verden vil opnaa ved absolut nøjagtige Vejrprofetier, kan bedre tænkes end beskrives. For Jordbrugeren, den maritime Transport, for Købmanden og for de Rejsende til Lands, til Sø og gennem Lufthavet, for Ingeniør og Byggearbejder og alle Industriers Blomstring som aldrig tilførn, naar Vejrprofetierne om faa Aar lycer med absolut ufejlbarlig astronomisk Sikkerhed Maaneder frem i Tiden. Det vil være ensbetydende med Billioner Kroners Værdistigning til hvert Land, en Stabilisering af Fødemidlernes Priser, og det vilde antagelig være ensbetydende med en social Fremgang af ufatteligt Rækkevidde, — en ny Æra for Civilisationen.

En aarhundredgammel Teori — fra 1643 — nedskrevet af Biskop James Wilkins i Chester siger, at „hvis vi blot vidste noget positivt om Forholdene omkring Polhavene og kunde samle Observationerne fra disse Breddegrader, da vilde vi med Sikkerhed kunne forudsige Vejrførandringer.“

Han foreslog „Royal Society“ at undersøge Sagen nærmere; han skrev en Bøg om Flyvning og undersøisk Trafik og spaaede en teknisk Tidsalders Komme. Hans uforstaaende og mistænksomme Samtid troede den høje Gejstlige i Pagt med selve Satan og fordrev ham fra hans Bispesæde

Sir Hubert Wilkins, den navnkundige arktiske Forsker, vandt Berømmelse ved sin Flyvning over „Verdens Top“, — over det 39.600 Kilometer store Areal mellem Point Barrow — Alaskas nordligste Punkt paa 72 Grader N. Br. og 158 Grader W. Lgd. over Polen til Spitzbergen paa 80 Grader N. Br. og 20 Grader Ø. Lgd., som han tilemdebragte i 20½ Time.

Formaalet var at kortlægge dette øde Areal og opsøge det mystiske Land, som efter Sigence skulde være at finde paa den Rute.

Det er min Agt, siger Sir Hubert, at uddybe og udnytte min Forfaders geniale Tanke samt føre Bevis for Rigtigheden af Meteorologernes Tro, at Polregionernes mægtige Ismassers Indflydelse paa Oceanstrømmene er en stor og bestemmende Vejrfaktor over den nordlige og den sydlige Hemisphære.

Vi haaber at faa oprettet 7 Stationer ved Nord-Ishavets Kyster og 5 paa Sydpolarøerne. Man haaber ved samtidige traadløse Rapporter fra alle disse Stationer at faa overordentlig betydningsfulde Oplysninger for Verdensmeteorologien og for Samfundet.

— Nu omgaa den dristige Pøforsker med Planen om pr. Undervandsbaad at naa over Polhavet. Lykkes denne dristige Færd, vil en Trafikforbindelse med dertil egnede store undersøiske Baade — f. Eks. i Lighed med den 800 Tøns store franske U-Baad „Surcouf“, der kan sejle 10.000 km i et Træk med 15—18 Knobs Fart og 40 Meter dybere end nogen hidtil konstrueret U-Baad — ad denne Rute inden mange Aar være en Kendsgerning.

Og at det vil betyde en stor økonomisk Fordel for den internationale Handel, fremgaar alene deraf, at Distancen mellem Liverpool og Yokohama over Polhavet er ca. 12.150 km, men gennem Panamakanalen 22.050 km og gennem Suez 19.800 km.

For en Snes Aar siden udkastede den norske Dr. Bjerkness sin betydningsfulde Polarteori, som bragte os en afgørende Viden om den Maaede, hvorpaa Cyklønerne vandrede i Omegnen

af Grønland og Norge, og Sir Napier Shaw beregnede, at Luftmængden paa den nordlige Halvkugle overskrider sin Middelstørrelse med 5 Milliarder Tøns i Januar og ligger 5 Milliarder derunder i Juli Maaned. Denne store Vekslen af 10 Millioner Tøns Luft fra Halvkugle til Halvkugle er saa nogenlunde af samme Størrelse som en 30 miles bred Luftmængde rundt om hele Jorden! Den Energi, som Jordens Vinde besidder, er blevet opgjort til nær 20 Milliarder Hestes Kraft.

Saadanne mægtige Kræfters Bevægelse ledes af en Lov, som det maa være muligt at faa Øje paa. En højt udviklet Viden om Betingelserne i de tempererede og tropiske Zoner har ikke tilvejebragt nogen fuldstændig Løsning af Spørgsmaalet om Vejrskiftning, og en saadan Løsning er umulig, indtil vi erfarer mere om Polaregnene og deres Indflydelse paa Bevægelserne i Atmosfæren.

Naar vi engang kender Polarvejrets Ejendommeligheder, skulde vi være i Stand til at fastslaa Forbindelsen mellem Vejret i disse Omraader og de deraf følgende Virkninger paa lavere Breddegrader og til at forudsige Vejrets Vilkaar i de umaadelige Landbrugslande, som tilfredsstiller Menneskers og Dyrelivets Behov. Det vilde i allerhøjeste Grad være en praktisk Bedrift, om man gennem Konstateringen af denne indbyrdes Afhængighed kunde finde et nogenlunde nøjagtigt Middel til at forudsige Tørkeperioder, Orkaner og Snestorme Uger eller maaske Maaneder før de indtraf. Det vilde være af stor Betydning, om man ogsaa kunde forudsige Perioder med Cverstvømmelser og usædvanlige Regnmængder.

De skiftende Ejendommeligheder ved Pakisen mod Nord og mod Syd spiller en stor Rolle for de meteorologiske Vilkaar. Gennem de sidste tre Aar har det været muligt at iagttage store Forskeligheder i Ismarkernes Udbredelse. I 1928, da vi første Gang gik Syd paa med vore Flyvemaskiner, laa den faste Is' Sonden for Kap Horn 650 miles længere mod Nord, end da vi var der næste Aar. Sidste Aar rapporterede Sir Douglas Mawson, at Isen var tusinde miles længere mod Nord langs samme Længdegrad end i 1929.

Man regner med, at omkring 18.000 Kubikmiles af drivende Is hvert Aar flyder ud i Atlanterhavet fra Nordpolsbasinet. Den aarlige Udstrømning af Is fra Antarctic er langt større. Dr. Isaiah Bowman har udtalt, at Isdriften fra Sydpolen, stillet i en Søjle med en Basis paa en Kvadratmile, her fra Jorden vilde naa ud i Rummet saa langt som til Maanen. Hvis den kunde fordeles i et Lag, der var en Fod tykt, kunde den dække hele Jordens Overflade! Videre er det sagt, at hvis al Isen i Antarctic kunde bringes til at smelte paa én Dag, vilde den hæve Havets Overflade 30 Fod over hele Kloden.

Disse Eksempler viser tydeligt, hvorfor meteorologiske Forhold i saa høj Grad er paavirket af Vilkaarene i Polaromraaderne. Vi véd, at Isens Fordeling ikke er ens, men skifter fra Aar til Aar. Men netop derfor vil vi ikke være i Stand til at forudsige Vejret og de skiftende Perioder med Nøjagtighed, før vi kan oprette permanente Stationer til stadig at undersøge netop dette Spørgsmaal.

Man maa naturligvis ikke tro, at Løsningen af alle meteorologiske Problemer kan findes gennem Studiet af Polaregnene. Saa simpelt er Problemet ikke. Men at vi haardt trænger til mere Viden om Polaregnene er sikkert og vist.

Capt. George.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

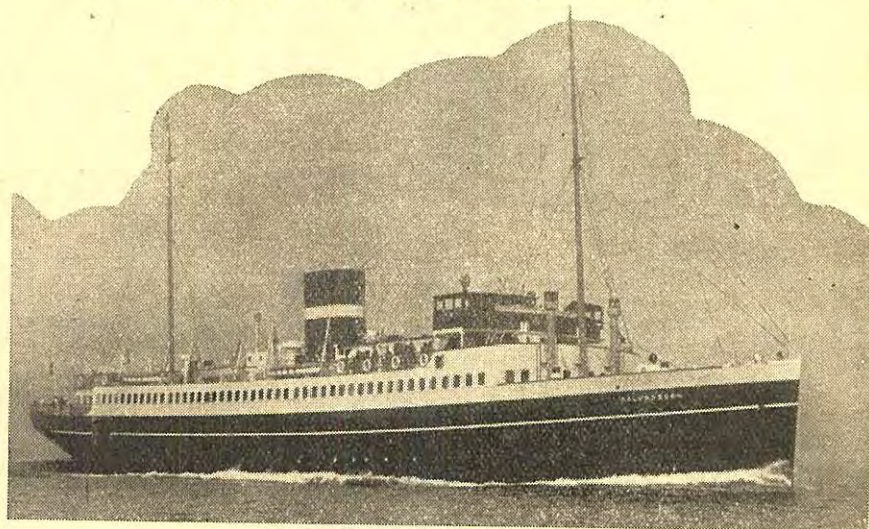
1. August 1931



Medlemmer
pr. Januar 1931.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S	D/S Pacific
D/S af 1912	D/S Botnia
D/S Svendborg	D/S Atlanterhavet
A. P. Møller-Tank- baade	D/S Ursus
D/S af 1929	D/S Baltic
D/S Dannebrog	D/S Jutlandia
D/S Orient	D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Norden	D/S Danefelt
D/S Progress	D/S Nordania
D/S Skagerak	D/S Als
J. Lauritzen	D/S Nautic
D/S Myren	Det Dansk-Norske D/S
D/S Torm	A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Vendila	A/S Det store Nor- diske Telegraf- selskab
Det Dansk-Franske D/S	D/S Jyden, Esbjerg
D/S Dania	D/S Øresund
Det danske Petro- leums A/S	J. Saabye & O. Lerche
D/S Hafnia	D/S af 1925, Es- bjerg
Dansk-Engelsk D/S	D/S Phønix, Es- bjerg
A/S Det Danske Kulkompagni	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Heimdal	D/S Activ, Korsør
De forenede Kul- importører A/S	A/S Dampskibet England
D/S Viking	A/S Dampskibet Finland
A/S Em. Z. Svit- zers Bjergnings- Entreprise	
Svitser Bugseraf- deling	

Nyt Motorskib til D. S. B. og nye Laurbær til „B. & W.“



Trafikken paa D. S. B.'s Rute Kalundborg—Aarhus har i mere end en Menneskealder været besørget af Dampskibene „Freja“ og „Niels Holst“, som hver for sig er gode Skibe fra deres Tid, men som nu er kommet en Del op i Aarene. Mange Mennesker, som ikke ynder Natrejsen, har benyttet Ruten, men — Sandheden i Ære — Bekvemmelighederne har det været smaat med. I Ferietiden, eller naar Reserveskibet — af en endnu ældre Aargang — har været sat ind, har denne Sejlur, som kunde være meget fornøjelig, været alt andet end en Lystur. Overførsel af Biler har der hidtil heller ikke været Tale om i nævneværdig Grad, højst nogle faa Stykker pr. Tur.

De halve af disse Ulemper har D. S. B. nu overvundet, da det nye Motorskib „Kalundborg“ for nylig blev indsat i Driften. Naar vi siger „de halve“ mener vi hermed, at der mangler endnu et moderne Skib, før man kan sige, at alle moderne Krav til Trafikmidlerne paa denne Rute er honorerede. Dette første Skridt paa Vejen maa imidlertid hilses med Glæde, og vi haaber saa paa, at det ikke varer for længe, inden det næste Skridt tages.

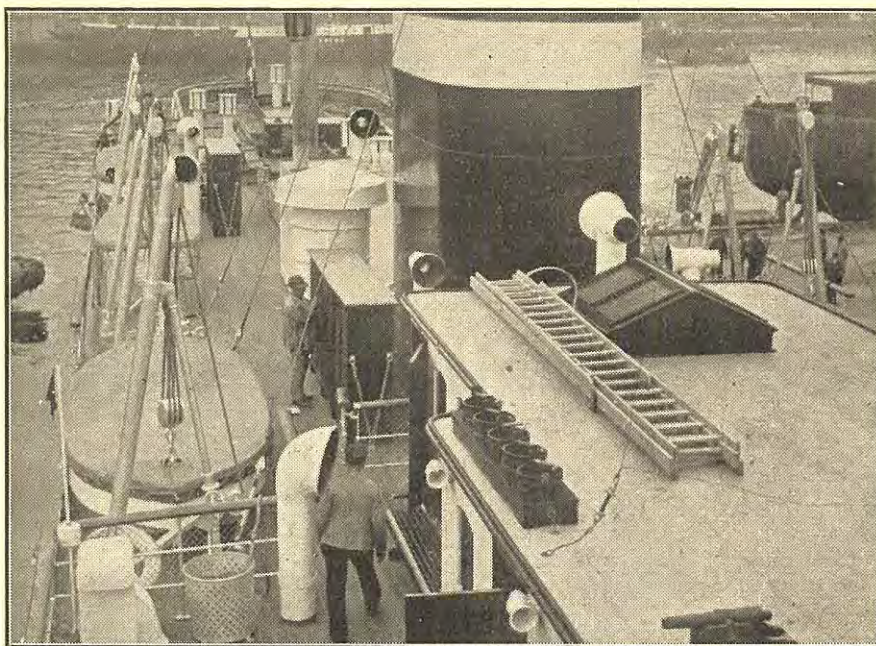
„Kalundborg“ som er bygget hos A/S Burmeister og Wain har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulererne 78 m. — Længde overalt 82,5 m. — Største Bredde 12,1 m. — Dybde 5,2 m. — Dybgang 3,5 m. — Tilsvarende Displacement 1870 ts. Tonnage 1358 Brutto. — Tonnage 552 Netto. — Hestkraft 2850 I.H.K. — Tilsvarende Fart 15,5 kn.

RAAOOLIEMOTOREN

VØLUND

DANMARKS FØRENDE MÆRKE



Billederne forestiller:

Øverst:

Et Kig fra Kommandobroen ned over Baadedækket med 3' Kl. Promenade helt agter

I Midten:

Interiør fra den smukke 1' Kl. Rygesalon.

Nederst:

Kaptajn Jensen fra Freja der er Fører af Skibet.

★



Skibet, der er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse, er forsynet med Dobbeltbund i hele sin Længde. Foruden Tankene i denne findes Trimtanke, saaledes at Skibet kan trimmes baade langskibs og tværskibs som Forholdene maatte gøre det ønskeligt.

Hoveddækket er indrettet som Vogn dæk og kan rumme 25 à 30 Automobile. Adgangen for Biler sker gennem 4 Porte i Skibssiden. Opkørslen sker ad brede Slidsker. Agterenden af dette Dæk optages af Officerskomrene, store venlige Rum, malede i Tonfarver og udstyrede med polerede Møbler. Under dette Dæk er der agter indrettet Saloner for 3' Kl. Passagerer og forude Mandsskabsbeboelse. Paa Awningdækket findes 1' Kl. Rygesalon udført i Palisandertræ, 1' Kl. Damesalon og 1'

Kl. Ikke Rygesalon, begge malede i afstemte Tonfarver. Der efterkommer 1' og 3' Kl. fælles Spisesalon i lys Birk og endelig 3' Kl. Rygesalon, der med sine polerede Almetræsskoder og læderbetruckne Møbler er mere elegant end mange ældre Skibes 1' Kl. Langs Siderne af disse Saloner er der indrettet et lukket Promenadedæk, med store Vinduer, der i godt Vejr kan lukkes ned. Polstrede Bænke indbyder til Hvile, naar Passagererne er trætte efter Promenaden. Helt agter er dette Dæk aabent paa Siderne og her findes en Opgang til det aabne Baadedæk over Rygesalonen, hvor der findes Bænk og Promenadepads for 3' Kl. Fra 1' Kl. Hall er der Opgang til 1' Kl. Promenadedæk forude. I Huset paa dette Dæk findes Bestikhus, Kaptajnsbeboelse og Radiostation.

Skibet er enkeltskruet og Maskinen, der er af B & W's Fabrikat, er en enkeltvirkende Totaktsmotor, som her for første Gang er taget i Anvendelse til Skibsbrug. De 2 Hjælpe-motorer er enkeltvirkende Firetaktsmotorer. Dæksmaskinerne er elektrisk af Th. B. TThrigs Fabrikat. (Forts. næste Side).

Fiske- og Transportfartøjet „Th. Stauning“

er bygget til og for Regning Andels-
selskabet Isvirki i Tværaa.

Skibet er bygget til Bureau Ve-
ritas højeste Klasse og udrustet til
Atlantehavs fart.

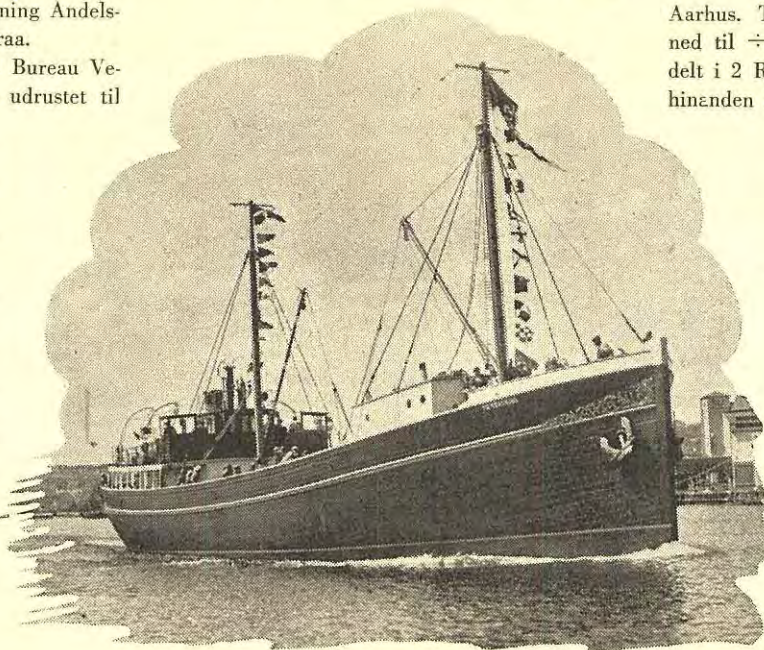
Det maaler 367
Brutto Tons og 203
Netto Tons.

Dimensionerne er
følgende:

Længde mellem Per-
pendikulærene 42,7 m
Bredde paa Spant 8,5
m. Dybde m.d. 4,43 m.

Skibet er forsynet
med en 400 H.K. 6
cyl. Dieselmotor fra
A/S Frichs, Aarhus,
samt en 50 H.K. Hjæl-
pemotor.

Der er indlagt Fry-
seanlæg, leveret af A/S
Ths. Sabroe & Co.,



Aarhus. Temperaturen kan bringes
ned til $\div 13^{\circ}$ C. — Lastrummet er
delt i 2 Rum, disse kan uhindret af
hinanden bringes ned til forskellige
Kuldegrader.

Isolationen er fore-
taget af A/S Ikas, Kø-
benhavn.

Skibet er forsynet
med elektriske Spil,
elek. Styremaskine og
elek. Lys, disse Anlæg
er leveret af Dansk
Elektricitetscomp. i
Odense.

Endvidere traadløs
Telegraf og Telefon
samt Radiopejling.

Der er indrettet
Boeelse til 24 Mand.

Paa Prøveturen op-
naaede Skibet en Fart
af $10\frac{1}{2}$ mil.

Panamakanalen!

At Panamakanalen maa forandres saa-
ledes, at den hurtigere kan ekspedere en
endnu større Trafik, eller endnu en Kanal
maa bygges, er øjensynligt for enhver,
der har fulgt dette Problem. Derfor blev
„Interoceanic Canal Board“ anmodet om
at overveje Problemet og fremkomme med
Forslag enten til en Forbedring af Pa-
nama-Kanalen eller til Bygning af en ny
Kanal gennem Nicaragua, hvilket uafbrudt
har været under Overvejelse i en Aar-
række.

Kommissionen har fremsat fire mulige
Løsninger af Problemet, nemlig: 1) Et
trejde Sæt Sluser i den nuværende Pa-
nama-Kanal. 2) Bygning af en Niveau-
Kanal ved Panama. 3) Bygning af en
Niveau-Kanal i Nicaragua eller 4) Byg-
ning af en Sluse-Kanal paa et passende
Sted i dette Land. For saa vidt er alt

godt, men Kommissionen mangler endnu
at stille et bestemt Forslag til Gunst for
et af de fire Projekter.

Det siges, at den afdøde General Ed-
gar B. Godwin — der ved sin Død for-
nylig var Formand for Kommissionen —
har fastslaaet, at en Niveau-Kanal ved Pa-
nama vilde være tilstrækkelig for Optage-
sen af en fremtidig Trafik; det var hans
Tro, at Kanalen kunde udvides og ud-
dybes, eftersom Trafikken nødvendiggor-
de det. Medens Kommissionen endnu
ikke har fremsat Overslag over sine Pro-
jekter, skal vi minde om, at Bekostningen
ved Bygning af en Nicaragua-Kanal er
anslaaet til 500 Millioner Dollars, medens
Bygningen af endnu et Sæt Sluser i Pa-
namakanalen kun vil koste 135 Millioner
Dollars.

Mange vil endnu erindre den varme
Diskussion, der var, inden Arbejdet paa

Panamakanalen begyndte, om Fordelene
og Manglerne ved en Niveau-Kanal eller
en Sluse-Kanal som den, der nu gennem-
skærer Landtangen.

Dygtige Ingeniører deltog i denne Dis-
kussion, som varede adskillige Aar. Men-
ningsforskellen skyldtes i høj Grad visse
ubestemmelige Faktorer. Desuden var der
stor Forskel i Opfattelsen om, hvorledes
Naturen vilde reagere i de Egne, hvor
Kanalens skulde graves. Tiden har lært
os meget siden da.

Man maa alvorligt haabe, at „Inter-
oceanic Canal Board“ vil udtale sig af-
gjort for den ene eller der anden Kanal-
Type og ikke lade denne vitale Sag ligge
uden Afgørelse. Med den Erfaring, man
allerede har høstet ved Panama-Kanalen,
maa Kommissionens dygtige Ekspertter
sikkert kunne forelægge Nationen en Af-
gørelse.

NYT MOTORSKIB TIL D. S. B.

(fortsat).

Man maa beundre det smukke Skib, D. S. B. her har faaet,
og selv om et saadant Resultat kun opnaaes gennem et Sam-
arbejde mellem mange forskellige Mennesker, saa er der dog
to, hvem Broderparten af Æren tilkommer, nemlig Skibskon-
struktør ved D. S. B. V. Bjørn og Statsbanernes Overarkitekt
K. T. Seest. Projektet til Skibet er udarbejdet af Hr. Bjørn,

der ogsaa har ført det tekniske Tilsyn under Bygningen. Over-
arkitektens Udstyrelse af de enkelte Rum er meget tiltalende,
om selv om Anvendelsen af haardt Træ til Skødder for nogle
kunde synes en utidig Flothed, nærer vi for vor Part ingen
Tvivl om, at det er det smukkeste og i det lange Løb det
billigste.

Kaptajn Jensen fra Freja er Fører af Skibet og Maskin-
mester Vedel er Maskinchef.

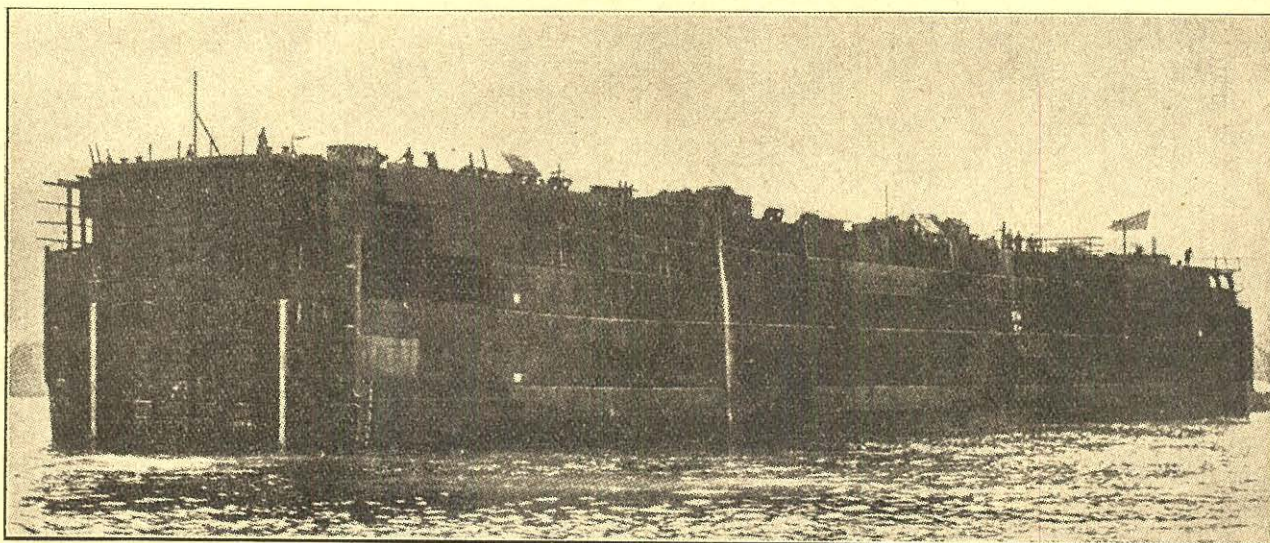


Tankdamperen „Saranac“

En ikke helt almindelig Skibsreparation.

Da Tankdamperen Saranac — 16870 ts Dødvægt — i Foråret skulde gennemgaa en større Reparation, blev denne udført

nyt Skibs Arbejdet blev udført af Palmers Shipbuilding og Iron Co. i Hebburn, der ogsaa byggede det oprindelige Skib i 1918. Arbejdet udførtes til Rederiets, Anglo-American Oil Co.



paa den usædvanlige Maade, at Skibet blev skaaret i 3 Stykker. Midterpartiet blev „scrapped“ og et nyt Stykke, 309 ft lang, bygget. Vort Billede viser dette nye Parti efter Afløbningen. Derefter blev alle 3 Stykker doksatte og forenede til et delvis

Ltd., Tilfredshed og under Tilsyn af Lloyds Register. Naar en saadan Reparation — 12 Aars Klasse — kan betale sig, viser det tydeligt de store Vanskeligheder, der er ved Vedligeholdelsen af Tankrummene i alle Tankdampere.

Der maa intet afhændes i russiske Havne.

Under Dansk D/S V's Ophold i Leningrad i December Maaned f. A. blev Fyrbøder N. N. af en af de paa Skibet beskæftigede russiske Arbejdere opfordret til at sælge nogle af sine Ejerdele. N. N., der ifølge eget Udsagn ikke var kendt med det her gældende Forbud mod Salg af Ting, som stammer fra Udlandet, selv om de er brugte, gik ind paa Forslaget, og medtog næste Dag, da han sammen med nævnte Person skulde op til Byen, en Rejsegrammofon med 25 Plader, et blaat Sæt Tøj, en Kasket, et Halstørklæde og et Par Seler. Ved Havneporten blev de standset af Toldvagten, som forespurgte, om Sagerne var bestemt til Salg, hvortil N. N. hvarede bejaende. Herefter blev de nævnte Effekter frataget ham som Smuglergods.

Ved Konsulatets Mellekomst er det, under Henviisning til, at N. N. formentlig har handlet i god Tro, men var faldet som Offer for en, som det senere viste sig, for Smugling tidligere straffet Person, nu lykkedes at faa de konfiskerede Ejendele tilbage, og disse beror indtil videre i Konsulatet.

Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges den 27. Juni en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet „Noreg“, Værftets Byggenummer 586, bygget for Regning D/S A/S „Corona“ (Herrer Skibsredere H. M. Wrangell & Co. A/S), Hauge-sund.

Skibet er bygget til British Lloyd's højeste Klasse.

Dets Hoveddimensioner er 37,16 m × 17,98 m × 10,36 m, og Bæreevner er ca. 12150 ts d. w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister-

& Wains nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 4000 I. H. K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for saavel Rederiet som for Værftet.

Rouen Sømandshjem lukker.

Ministeriet for Søfart og Fiskeri meddeler:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra den danske Konsul i Rouen modtaget Meddelelse om, at Tilsynskomiteen ved det derværende skandinaviske Sømandshjem fra den paagældende Forenings Forretningsudvalg i Oslo har modtaget Meddelelse om, at Foreningen paa et fornylig afholdt Fællesmøde har taget Beslutning om, at Hjemmet i Rouen snarest skal lukkes, og at dets Bestyrer fra den 12. Juni d. A. ikke maa modtage nye Løgerende.

Ny Damper til „Vesterhavet“.

Ved A/S Helsingør Jernskibs- og Skibsbyggeri søsattes Onsdag den 15. Juli 1931 en ny Fragtdampepr til Dampskibsselskabet „Vesterhavet“, Rederiet J. Lauritzen, København.

Skibet døbt af Fru Skibsreder Knud Lauritzen med Navnet „Kirsten“.

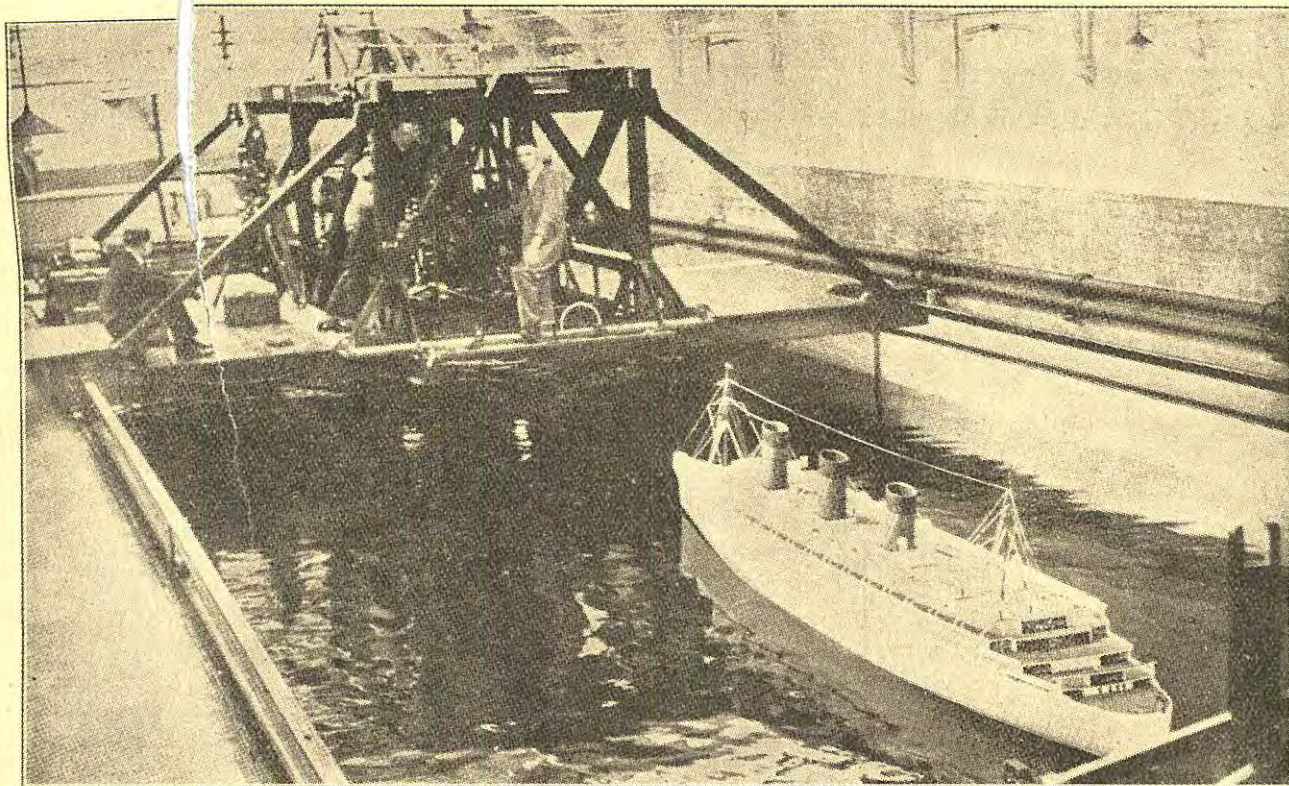
Skibets Hoveddimensioner er: Længde mellem P. P. 76,8 m, Bredde 11,9 m, Dybde 5,4 m.

Det bygges til Germanischer Lloyds højeste Klasse.

Skibet er en Fragtdamper af Quarterdecktypen med lang Bro og Bak. Bæreevnen bliver ca. 2500 Tons dw.

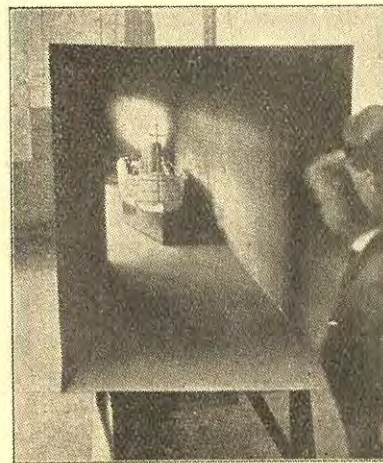
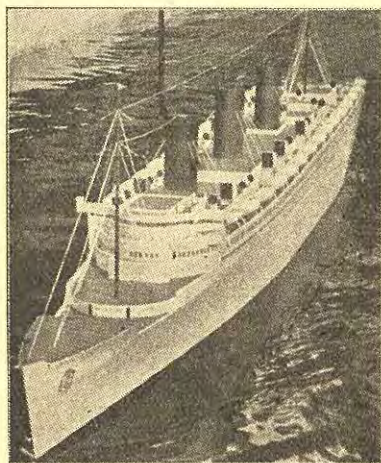
Fremdrivningsmaskineriet bliver en vertikal Lentz-Standard-Skibsdarømaskine med Spildedampturbine af Helsingør Skibsværfts patenterede System og 2 Kedler paa 3,06 m Længde og 3,6 m Diameter, forsynet med Overheder.

Den nye Kæmpe-Cunarder



Hos John Brown og Co. Ltd., Clydebank, arbejdes der med fuld Kraft paa den nye 73 000 ts Cunarder. At der ved Bygningen af en saadan Gigant, er mange forskellige Spørgsmaal, man mangler Erfaringer om, og som man saa maa søge oplyst gennem Forsøgg, siger sig selv. Vore Billeder giver Læserre en god Ide om, hvor omfattende saadanne Forsøgg kan være. Man har bygget en tro Kopi af Skibet, saaledes som det vil komme til at se ud, naar det bliver færdigt. Denne Kopi, som drives frem af Skrueer ligesom det rigtige Skib, er 5,5 m lang og ses paa de

2 Billeder i Forsøgstanken paa Clydebank. — Ved at lade Modellen, der er $\frac{1}{60}$ af Skibets Størrelse, sejle i Tanken med forskellige Hastigheder, kan man bestemme den nødvendige Hestekraft, som skal anvendes for at give der ønskede Hastighed, ligesom man ogsaa ved at foretage forskellige Forandringer kan studere disses Indflydelse herpaa og derved opnaa den mest fordelagtige Skrogform. Det tredje Billede viser en Model i en Forsøgs - Lufttunnel, hvor man anstiller forskellige Eksperimenter for at sikre sig mod Røgplage paa Passagerernes Promeradedæk.



Rubbed

Ombord og i Land Sølukens Trøst i 80 Aar

200 Gr. Kr. 7,50

40 Gram Kr. 1,50

Faas ogsaa uførtoldet

DILL'S BEST

Ren Burley

Fri for Virginia

Eneimport: LAURITS STERLING - Telf. Centr. 724



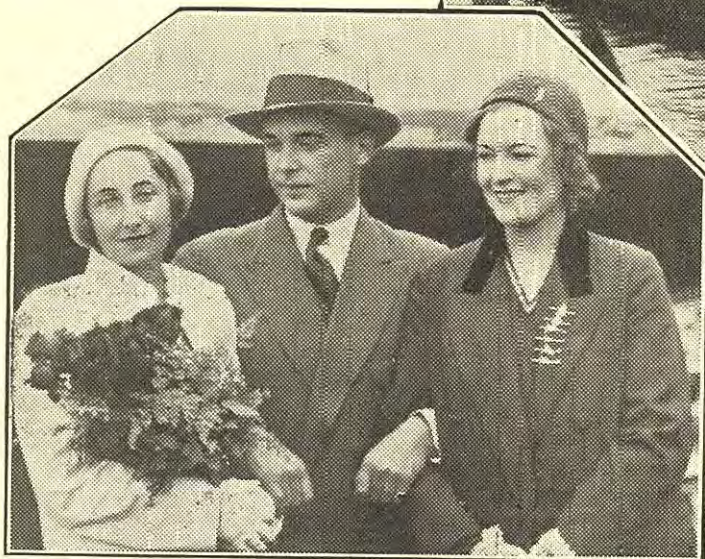
Sliced

En ny Baadtype til Kapsejladser

Fire Baade blev sat i Vandet i Kalkbrænderihavnen

Ved en lille Højtidelighed for faa Dage siden blev der paa *Nordbjergs* Værft i Kalkbrænderihavnen sat fire nye Baade i Vandet, de saakaldte Starbaade, der betyder Starten af en helt ny Kapsejladsklasse herhjemme, og som sikkert vil vinde stor Udbredelse. De kan nemlig bygges til en overkommelig Pris, ca. 2000 Kroner, hvad der vel maa siges at være billigt i Forhold til de meget dyre Klassebaade, der hidtil har været kendt her.

Baadene er bygget til Direktør Vett, Ingeniør Erik Ruben og „Piraterre“.



Til venstre Frøken Margit Damm, Frøkenens Forlovede, Ingeniør Erik Ruben og Fru Skibsreder Marx-Nielsen.

Til højre ses den nye Baadtype i Vandet.

Stabelafløbning.

Fra A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Strandgade Værft sattes den 25. Juni et Passager- og Fragt-Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 597 til The Adelaide Steamship Company Ltd., Adelaide, Syd Australien, i Vandet.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse og bestemt til Passager- og Fragtfart paa den australske Kyst.

Dets Hoveddimensioner er 85,87 m \times 13,26 m \times 7,7 m.

Skibet er indrettet med Plads til 140 l. Kl. Passagerer og er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 2000 I. H. K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen, der overværedes af Repræsentanter saavel for Rezeriet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbttes af Mrs. Filmer, fik Navnet „Moonta“.

Ledig Post for Skibsfører!

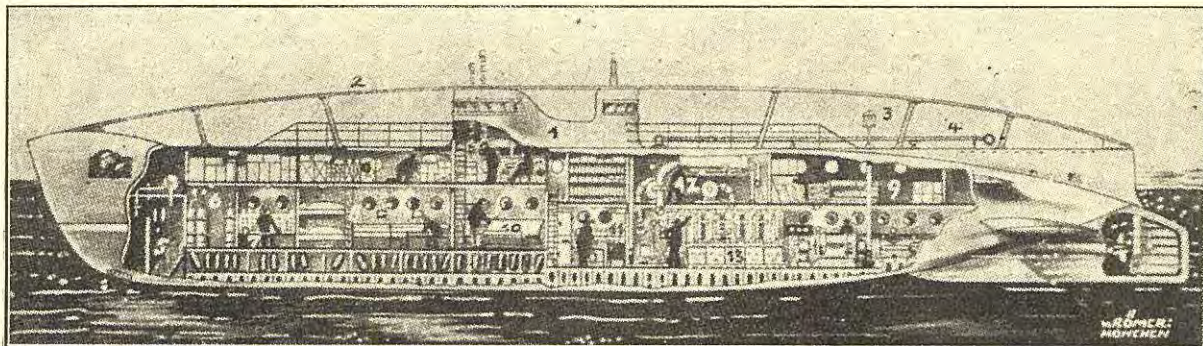
Stillingen som Inspektør ved „Prinsesse Maries Hjem“ bliver ledig til Oktober Flyttedag d. A. og kan søges af Skibsførere i Aalderen mellem 45 og 50 Aar. Lønnen er 3000 Kr. aarlig, stigende hvert 5te Aar med 300 Kr. til 3600 Kr., samt FriLølig

Ansøgninger indsendes til Bestyrelsen for „Sømandsforeningen af 1856“, St. Annæ Plads 18, inden 15. September d. A.

Det fantastiske Nordpolstogt med ex-O12

Læseverdenen har med Spænding fulgt den første Begyndelse til Kaptajn Wilkins Undervandstogt til Nordpolen. Starten kan ikke siges at være vellykket. Først skete der en Eksplosion ombord, og man vil erindre, hvorledes det amerikanske Slagskib „Wyoming“ maatte tage „Nautilus“ paa Slæb i Atlanterhavet for at bjerge den i Lanc. Man maa beundre

for, at en Undervandsbaad kunde manøvreres saaledes. — Senere projekterede Simon Lake en Undervandsbaad for *Underissegjads*. Tegningen omfattede en Række Nykonstruktioner, der skulde muliggøre, at Baaden naaede helt op, selv om Isen skulde være for tyk til at brydes af Baadens Opdrift. Ved den omdannede O-12 har man selvfølgelig taget Hensyn



Kaptajn Wilkins Undervandsbaad „Nautilus“ i Gennemsnit.

det ukuelige Mod, som faar Skibets Kaptajn og Mandskab til trods alt at fortsætte, saaledes at den egentlige Start foregaar i disse Dage fra Bergeen.

Mangen vil vel ryste paa Hovedet og anse Turen som en Slags bedre Maade at begaa Selvmord paa, men selve Foretagendet maa ses paa Baggrund af et primært Formaal.

For en Snes Aar siden løb Undervandsbaaden „Protector“, tegnet af Simon Lake, ind under temmelig tyk Is i Narragansett-Bugten. Da Baadens Hovedballasttank blev blæst ud, var dens Opdrift tilstrækkelig til at bryde den Vej gennem Isen op til Overfladen. Dette viste den svære Is' relative Svagthed, naar den underkastedes det spadstigende Skibs Tryk. Opmuntret ved dette Forsøg forsynede Lake „Protector“ med svære Tømmer løbende fra for til agter, og ført oven over Undervandsbaadens Kommandotaarn. Ved Hjælp af disse skulde Baaden glide fremad under Ishjergenes Overflade. Uheldigvis brød Isen i Bugten for meget op, inden Arrangementet var færdigt, saaledes at de endelige Prøver ikke kunde finde Sted. Ikke desto mindre skulde man synes, at der intet skulde være til Hinder

til de tidligere Erfaringer med Protector, og de Særkonstruktioner, der var forudset til den „Underisbaad“, som aldrig er blevet bygget.

Vort Billede giver et godt Indtryk af Nautilus, som den er udrustet til Underissegjads. Over Kommandotaarnet 1 ser man de svære Staalskinner 2, der skal beskytte Baaden. 3 er Isboret og 4 er en Slags Mast, som paa Billedet ligger langs Dækket, men som ved Underissegjads rejstes op og med sin øverste Ende, der er forsynet med en Rulle, skal følge Underkanten af Isen, saaledes at Baaden altsaa har en Afstand fra denne saa stor som Mestens Længde. 6 er Rum med Iltbeholdere, 7, 8, og 10 Beboelsesrum, 9 Proviantsrum, 11 Kommandoplads, hvorfra Navigeringen foregaar og 13 Maskinrum.

Verder vil med Spænding vente paa Efterretninger, naar Baaden først er gaaet ind under Isen. Naar en i den arktiske Forskning saa velbevandret Mand som Kaptajn Wilkins giver sig ud paa et saadant Togt, skulde man vel tro, at det ikke var blot og bar Fantasteri, men at der var Mulighed for dets Gennemførelse, og der ogsaa kunde gøres værdifulde videnskabelige Iagttagelser. — Time will show.

Direkte Rorkommandos Indførelse i Belgien

I belgiske Skibe er den direkte Rorkommando indført fra Midnat den 30. Juni. Naar Skibet skal dreje Styrbord over, gives Ordren „droite“ (højre), og skal Skibet dreje til Bagbord, lyder Ordren „gauche“ (venstre). For at undgaa Fejltagelser i Begyndelsen skal Navigatøren samtidig med den

mundtlige Ordre pege med Armen i den Retning, hvortil Skibet skal dreje. Fra 1. Januar 1932 skal Ordren droit og gauche erstattet med henholdsvis Ordren „tribord“ (Styrbord) og „babord“ (Bagbord) ogsaa brugt i direkte Betydning. De belgiske Lodser, der kommer om Børd i fremmede Skibe, kan bruge direkte eller indirekte Kommando, som Skibsføreren ønsker det.

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 c'Ferrer Helmsing og Grimm, Riga, Libau, Windau

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

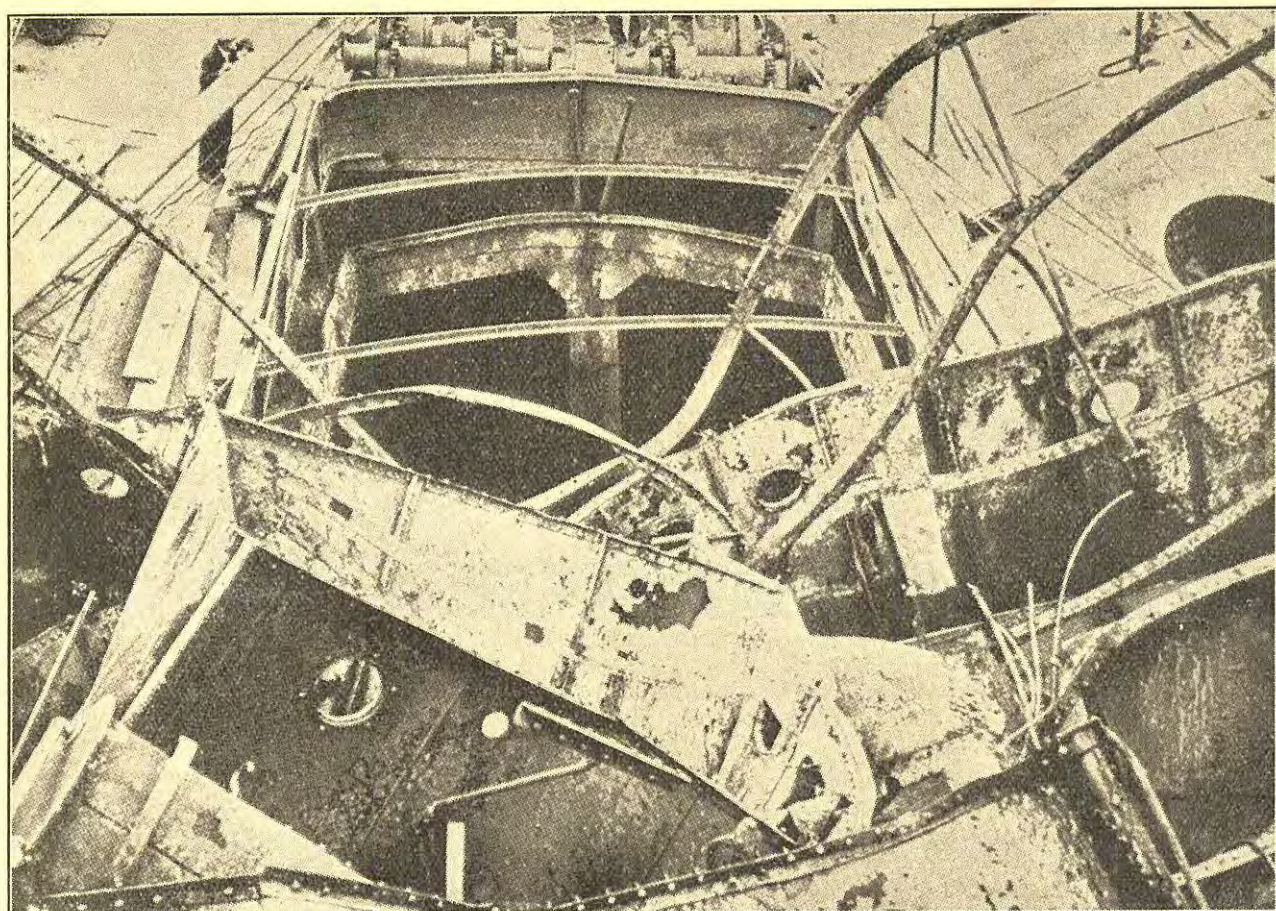
Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.



Billedet viser Damperen „Queenmoor“ ved Arkkomsten til West Hartlepool for Besigtelse. Skibet, som er paa 4862 gross-ton og tilhører Moor-Linien (W. Runciman & Co.), blev nogle Mil fra Aden udsat for en Ildsvaade. Mandskabet maatte gaa i Baadene, blev optaget af en Damper og derefter sat ombord

i en Bjergningsdamper fra Aden, der ilede til for at slukke Ilden. Offitersbeboelsen, Bestikhuset og Broen brændte fuldstændig. Bjergningsdamperen bugserede „Queenmoor“ ind til Aden med Agterenden forrest og satte den paa Grund og fyldte den med Vand.

Konserves Th. Sørensen Hørkra m
 Dina Benfri Spegesild
 Matjefileter, Gaffelbidder, Kryddersild, Klipfisk,
 Hovmester, Rollmops Salt, Soda
 ST. NIKOLAJVEJ 9 ST. NIKOLAJVEJ 13
 Telf. Nora 1726 Telf. Cent. 9971

Billedet viser „Queenmoor“ set fra den interimistiske Bro og forefter. Man ser, hvorledes Hoveddækket er ødelagt. I Forgrunden Resterne af Salonen og Broen.



Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3. Telf. 6804.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn. Telf. Byen 4257.

Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55, Kbhvn. Telf. 5990.

Den aln. danske Skibsførerforening, Havnegade 55. Telf. 14187. Postgirokonto Nr. 20255. Electr.-Adr.: „Master“.

København. Afdelingskontor: Tordenskjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.

Kjøbenhavns Skipperforening, Holmens Kanel 18. Telf. Byen 7200.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæ-plads 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.

Alle Medlemmer af ovennævnte Organisationer kan ved Henvendelse paa Vikingens Redaktion erholde Billetter til Zoologisk Have - 25% Rabat

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.



BENZIN MOTOROLIE BRÆNDELSOLIE PETROLEUM



AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreninger

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (19 Ledn.)
» 5303C (udenfor Kontortid)
» 5301C (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

KØBENHAVN K.

Amaliegade 35

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

Bunkerkul-Afdeling

Københavns Bunkerkul-Depot

Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter

Ingen Udgifter

Hurtig Ekspedition

Teknisk
Udefotografering
af enhver Art

Fotografering af
Skibe i Søn
udføres



Clichéer til alle
Tryksager udføres
hurtigt og konkurren-
cedygtigt

Amerikansk
Maskinretouche

Leverandør af Clichémateriale til flere af vore Rederier



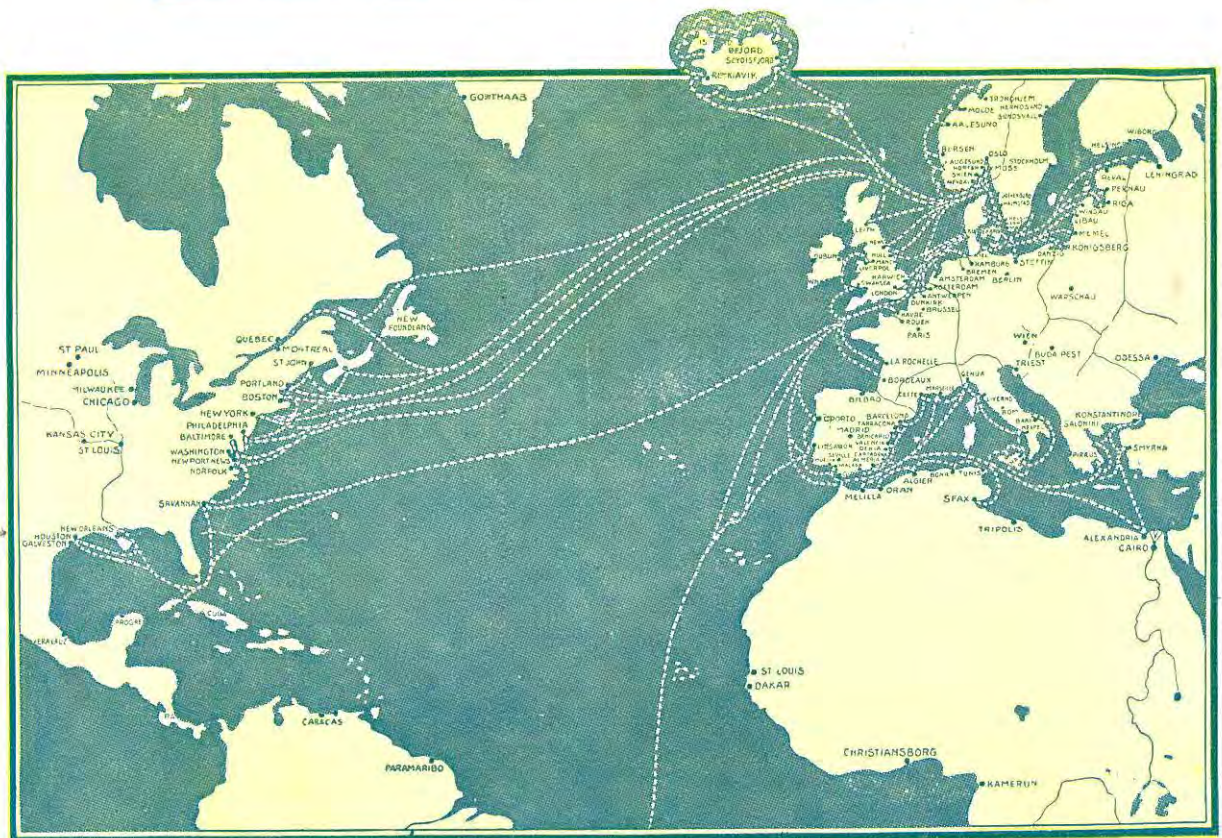
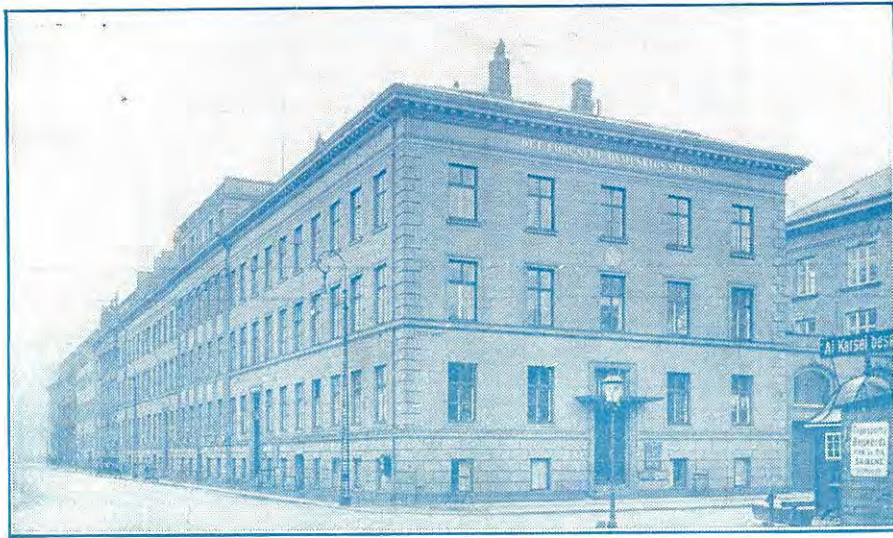


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

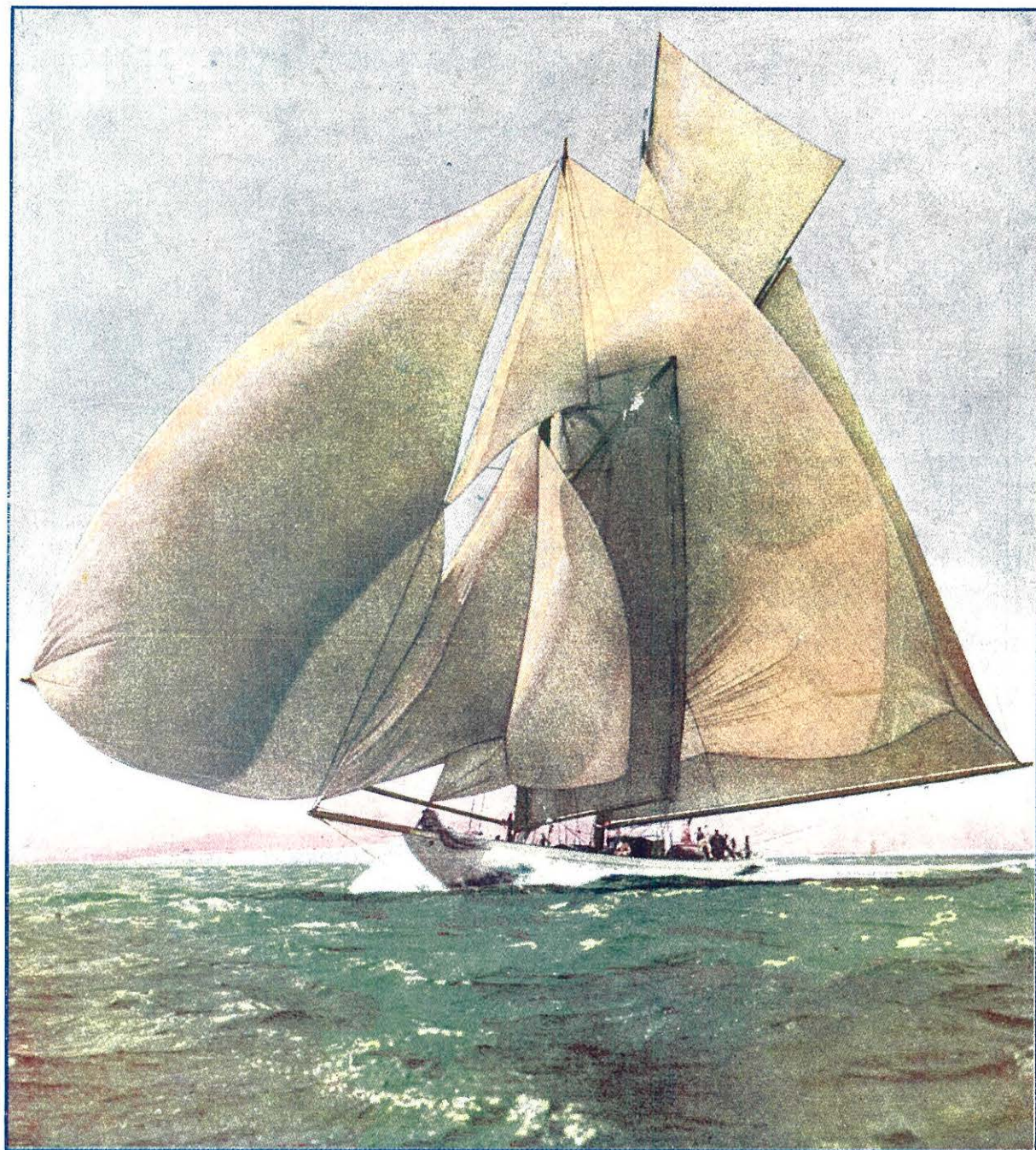
VIKINGEN

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,

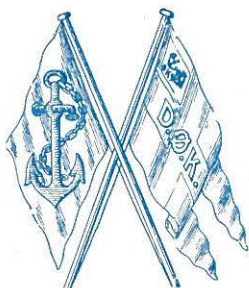
SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Partier og The International Seafarers Federation



Sejlsports-Nr.

Den engelske Yacht »Suzanne« for fulde Sejl for Vinden. Maaske det smukkeste Fotografi af en sejrende Yacht, der er optaget med Skygger, Vand, Vind og Sejl i skøn Harmoni.



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

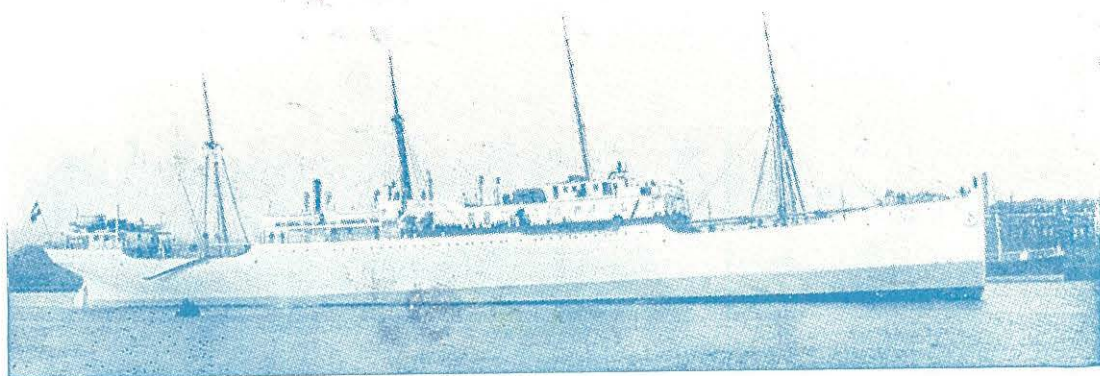
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

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

Røglmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT





HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN
Udgivet i Forstaaelse med: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation

Det Østasiatiske Kompagni og dets mærkelige Udviklingshistorie

Med to tomme Hænder begyndte en dansk Sømand at bygge det imponerende Verdensforetagende op, som Ø. K. nu repræsenterer med sine 6 Milliarders Totalomsætning og de 20.000 Mennesker, det har i sin Tjeneste. — Af *Holger Rosenberg*

DEN Mand, der i Vuggegave fik de lykkelige Egen-skaber, der skabte Det Østasiatiske Kompagni, har ofte i sin Kærlighed til Havet anført, at det salte Vand ikke — som saa mange tror — adskiller, men i Stedet før forener, og denne Grundidé er den vigtigste Hjørneste i den stolte Bygning, han rejste.

Danmarks Historie viser, at det danske Folk ofte har glemt eller ikke forstaaet, at Havet var dets Ven. Man benyttede det til Vikingefærd og Krigstogter, men at det kunde bruges til Handelsfarter, det viser Historien kun glimtvis. Da Danmark f. Eks. efter sin

sidste Krig i 1864 var blevet fattigt og lille, havde man atter glemt, at Havet kunde hjælpe os i vor Nød, at et Ørige har Muligheder, som et Fastland kan misunde det, nemlig Muligheden for at drive Handel, at sejle sig Velstand til, at gøre Landet rigt paa en solide Maade end gennem Krig, nemlig gennem Handel og Søfart.

Men ca var det en Lykke, at der netop paa det Tidspunkt, hvor det saa værst ud for dansk Handel og Søfart, kom en dansk Mand til os — en Mand fra Havet, som viste os, at der absolut ikke var nogen



Ø. K.s Hovedbygning i København.



Indfødte Arbejdere paa en af Ø. K.s Gummiplantager.

Grund til, at vi skulde staa paa Stranden og se, hvorledes andre sejlede os forbi — en Mand, der selv tog Havet i Brug paa en Maade, vi aldrig før havde set, og som gennem sit Eksempel lærte ancre at se stort, tænke stort og handle stort. Og saa var det, vi fik Øjnene op for, at Jorden slet ikke var saa stor og Danmark slet ikke saa lille, blot vi tog Havet med i Beregningerne. Manden, som aabnede vore Øjne, var *H. N. Andersen*. Den 27. Marts 1897 grundlagde han det Foretagende, som vi for længe siden er holdt op med at kalde Det Østasiatiske Kompagni og blot betegner med to Bogstaver „Ø. K.“

Hvad Ø. K. i klingende Mønt har betydet for Danmark, skal jeg senere komme tilbage til, her vil jeg blot straks henlede Opmærksomheden paa, at de som man lodder dybere end under Overfladen, der selvfølgelig blander mange, saa vil der aabenbares Værdier af endnu større Betydning for et lille Land, nemlig at Ø. K. har advidet vort Synsfelt, saa vi nu skuer langt frem, at det har anvist os Veje, som vi før knapt anede, og at det har skabt et Foretagende, som ingen drømte om kunde blive dansk.

Ofte har man hørt Ordet „Eventyr“ i Sammenhæng med Ø. K., og det er ganske naturligt, at der for mange ligger

noget eventyrligt i et Foretagende, hvis Virkefelt for en stor Del ligger i fjerne, tropiske Lande. Men Ø. K. repræsenterer ikke noget Eventyr, snarere det modsatte, nemlig haardt Arbejde, Pligtopfyldelse, Sans for Virkeligheden, hvilket altsammen er alt andet end eventyrligt. Imidlertid findes der i Ø. K.s Grundlæggelse og i de ydre Omrids af dets Skabelse adskilligt, som griber Ens Fantasi, og det kunde være fristende at begynde en Skildring som denne paa den gode gamle Eventyrnaade: „Der var engang — — —“

Hvorledes Ø. K. blev til.

Der var nemlig engang i Nakskov en lille Dreng, som gik og saa saa længe paa Livet i Havnen og paa det salte Hav, indtil han endelig — som saa mangen anden

dansk Gut — ikke længere kunde styre sin Lyst til at gaa til Søs, men tog Hyre som Skibscyng og en skønne Dag stak ud gennem Albudefjorden.

Det var i 1863, og saaledes begyndte den Bane, der skulde blive til saa stor Ære for Drengens Fædreland og saa rig for ham selv.

Det første, Drengen oplevede, var en Skuffelse. Af de Bøger, han havde læst om Ove Gjedde og hans Mænd, som under det danske Flag førte Indiens og Kinas Skatte hjem, havde han faaet det Indtryk, at Havet var oversaaet med danske Skibe. Men Sagen var jo den, at Danmark i 1864 mistede saa godt som hele sin Sejlskibsflaade, der hørte hjemme i Flensborg, Sønderborg og Aabenraa, og Drengen kunde næsten ikke finde Dannebrog i Agterstavnen paa nogen af de Skibe, der sejlede forbi.

Den unge Mand kom vidt omkring. I Australien tog han sin Styrmandseksamen, og senere sejlede han paa den kinesiske Kyst, hvor han bl. a. besøgte Hongkong. Han indrømmer selv, at hvad han her fik at se, nemlig hvorledes Englænderne af et kinesisk Fisker- og Sørøverleje skabte en blomstrende Værdshavn, fik afgørende Betydning for hans videre Udvikling, skønt han snart var paa det rene med,



Fra Ø. K.s Arbejde i Siam.

at dette ikke var Stedet for hans egen Virkestrang.

En juldøbefaren Sømand og et Forretningsgeni.

At han fra Hongkong kom til Bangkok var ganske naturligt, thi Forbindelsen mellem disse to store Havne i Østasien var allerede paa det Tidspunkt livlig, og da han sejler opad Menam og ser den yppige tropiske Vegetation paa Flodbredderne, ser Risprammene og kinesiske Djunker og ser store Dampere sejle op og ned, slaar det ham, at her er Stedet, her vil han udføre sin Manddoms Daed. Der skulde imidlertid gaa nogle Aar, i hvilke Andersen først som Styrmand og senere som Kaptajn sejlede med en Bark „Thoon Kramon“, der tilhørte den siamesiske Konge. Med dette Fartøj kom han bl. a. til England med en Ladning Teaktræ, som han tjente ca. 100 pCt. paa, og da han baade med Skib og Mandskab i god Behold kom tilbage til Bangkok, havde han ikke blot vist sig at være en helbefaren Sømand og et Forretningsgeni, men havde ogsaa tjent saa meget, at han i 1884 kunde oprette det Handelshus, han længe havde drømt om, og som fik Navnet „Andersen & Co.“.

Allerede under det intensive Arbejde i Bangkok begyndte sikkert Planerne om et Verdensforetagende at tage Form, og 12 Aar efter Grundlæggelsen af Firmaet „Andersen & Co.“ brød han op fra Siam. Hans Firma havde da ikke blot oparbejdet en meget stor Forretning, men det drev ogsaa et Savværk og havde dertil erhvervet meget værdifulde Teaktræ-Koncessioner. Andersen var imidlertid klar over, at den Grænse, indenfor hvilken han i Bangkok kunde drive sin Forretning, snart var naaet, samt at han, om han vilde realisere sine store Planer, maatte forlægge sit Hovedsæde til Europa. Og her var der kun eet Sted, han tænkte paa: Danmark.

Det første svære Arbejde, han nu skulde i Gang med, var at vække Tillid til sine Planer, for Tillid betyder Kapital, og Kapital havde han Brug for.

Landmandsbankens økonomiske Garanti.

Der berettes en lille Anekdote herom. Det er muligt, at den er sandfærdig, det er ogsaa muligt, at den ikke er det. Den fortæller, hvorledes den unge Andersen kom til den gamle

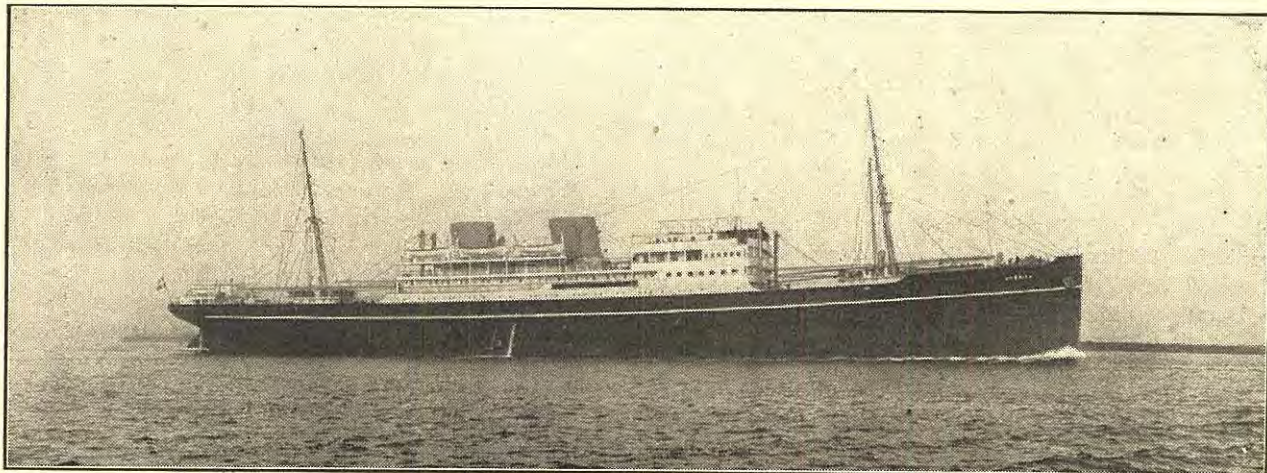


Ø. K.s kontor i Bangkok.

Tietgen, Privatbarkens almegetige Direktør, og bad ham interessere sig for Planerne.

Tietgen gav imidlertid ahauligt Andersen det Raad „at gaa over paa den anden Side Gaden, det kunde jo være, at man vilde hjælpe ham der!“ Paa den anden Side Gaden laa Landmandsbanken. — Andersen takkede for Raadet og gik derover. Hvad der skete i Landmandsbankens Direktørkontor, beretter Historien intet om, men jeg kan forestille mig, at efterhaanden som Andersen taalte, begyndte den gamle, kloge Isak Glückstadt at se store og sølsomme Syner: Østens Skatte sejlede paa store danske Skibe ind i Frihavnen, den han selv havde skabt, men hvor der endnu ikke fandtes noget Fartøj, fordi Tietgen ikke vilde lade Det Forenedes Skibe gaa ind i den forhadte Konkurrentens Havn. Saa meget fortæller Historien imidlertid, at ca Andersen var færdig med at tale, rakte Glückstadt ham sin Haand og sagde: „Stol paa mig!“ I hvert Tilfælde fik Andersen den stode, mægtige Landmandsbank i Ryggen, og i Marts 1897 blev der indbudt til at tegne Aktier i noget, som skulde hedde „Det Østasiatiske Kompagni“, 2 Millioner Kroner i Aktier og 1½ Million Kroner i Partial-Obligationer.

Der forekom denne Indbydelse noget, som ved første Øjekast ikke vækte Opmærksomhed hos ret mange, men som var en helt ny Tanke og blev den Løftestang, hvormed



M/S „Amerika“



Foretagende snart blev hævet højt op over Ligealdighedens Niveau. Der stod, at Kompagniets Formaal var „at drive Handel, Søfart og Industri“, altsaa ikke een af disse Brancher, men dem alle tre tilsammen. Kompagniet skulde kort og godt være en Butik, en Fabrik og et Færtøj under samme Ledelse. Det skulde ikke være eet Foretagende, men en hel Række af Foretagender i stadig Vekselvirkning. Nu ser alle, at det er dette Net af ind i hinanden gribende Virkegrene, der er Ø. K.s Styrke og har gjort det til et Verdensforetagende. Men dengang var der ikke mange, som forstod Rækkevidden heraf.

Der bygges Skibe.

Efter at Pengene var fremskaffet, var den næste Opgave den at bygge Skibe. Butikker havde man, eller i hvert Tilfælde den første af Butikkerne: Andersen & Co.s Forretning i Bangkok. Fabrikken havde man ogsaa, i hvert Tilfælde en af Fabrikkerne: Teastræsskoven og Savværket, som altsammen indgik i Ø. K. Kun Skibene manglede, for her var der ikke Tale om andres aflagte „Klæder“, men om store nye Skibe, bygget netop til det Brug, hvor de skulde sættes ind, hvilket vil sige, at de skulde være lidt dybtgaaende for at kunne passere Bankerne ved Menams Munding.

Skibene bestiltes, et i Flensborg og to i Glasgow, Skibe af en paa den Tid i Skandinavien ukendt Størrelse, 6000 Nettoregister tons, og samtidig flyttede Andersen i Københavns Frihavn ind i en lille Kontorbygning — den findes forøvrigt endnu — med en Stab af unge Forretningsfolk, som han søgte at bibringe sine store Idéer og gøre til Medarbejdere i sine store Planer. To af dem er iøvrigt den Dag i Dag Direktører i Ø. K.

Skibene ankom fra Værfterne, først et, som hed „Siam“, derefter et, som hed „Malaya“, og tilsidst „Cathay“. De vakte Opsigt, gik ud paa deres første Rejse til Siam, kom tilbage og vakte endnu mere Opsigt — store og smukke som de var, helt anderledes end de sædvanlige „Tramps“, pudsede og fine, med Duften af Østen, hvis Varer de førte med sig i de dybe Lastrum: Ris og Peber, Kopro og Gummi, Teaktræ og Malakka-Tømmer, Bøffelhud og Bøffelhorn samt mange andre Herligheder.

Uden Subvention, blot med den eneste Begunstigelse fra den danske Stats Side, at Skibene maatte sejle under Splitflag med Kompagniets Mærke, et liggende Arker, voksede Ø. K. langsomt og sikkert. Efter tre Aars Forløb var dets Flaade vokset til 7 Skibe.

At gaa videre ind paa Kompagniets Virksomhed og dets Udvikling til et verdensomspændende Foretagende lader sig ikke gøre her paa den Plads, der staar til min Raadighed, men et Par Detailbilleder kan dog kaste Lys over de Kræfter, som bærer og fører et saa stort økonomisk Foretagende fremad.

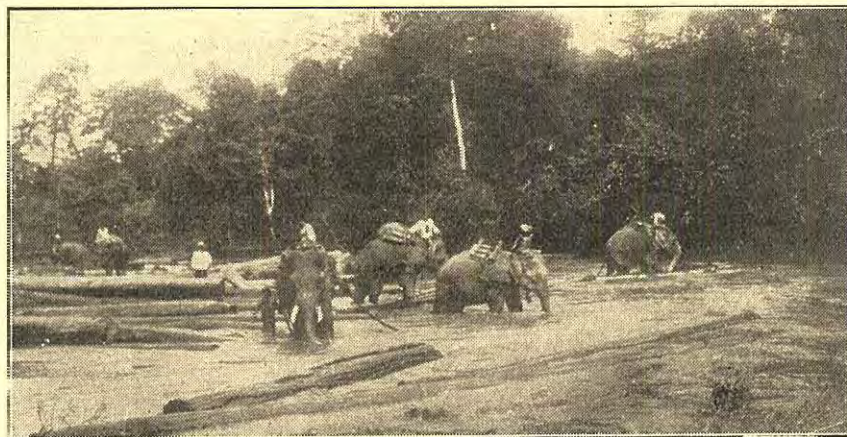
Mægtig Konkurrence.

Da Ø. K. blev dannet, stod de store engelske, tyske, franske og hollandske ostindiske Linier samlede for at holde Konkurrencen ude. At bryde denne Ring skulde synes at være en læzbløs Opgave for et lille dansk Rederi, som ogsaa vilde skabe sig et Virkefelt i Østasien. Andersen erfarede ogsaa snart, at blot det at faa talt med Ringens Ledere var en svær Opgave. Men han fik ogsaa Lejlighed til at vise, at em det blot lykkedes ham at faa talt med dem, saa sad han inde med saa betydelige Forhandlingsevner, at han sikkert kunde overvinde Hindringerne. Først opnaede han, at Kompagniet fik den mægtige Rings Tilladelse til at drive Skibsfart mellem Østersøhavnen (anløbende Antwerpen) og Østasien, dog kun for sine tre første Skibe, men saa smaat lykkedes det ham at overvinde de sidste Restriktioner, og det endte med, at Ø. K. optoges i Ringen, ligesom det senere paa samme Maade blev optaget i andre toneangivende Sammenslutninger.

I den Tid, som nu fulgte, fik Kompagniets endnu unge Chef rig Lejlighed til at vise, hvad han sad inde med af

Fremsyn og Hand-
lekraft, Vid en

Verdensøkonomien og Evne til at gribe en Chance. Under Bøkservulighederne ledede Ø. K. i stor Stil Troppe- og Varetransporter, og under den russisk-japanske Krig løses Opgaver af endnu mere omfattende og kompliceret Art, hvorved der under seks Maaneders Arbejde



Strandet Teaktræ bringes flot ved Elefanter Hjælp.

Dag og Nat fra København blev fuldført Præstationer, hvis Virkninger strakte sig over hele Jorden, og som havde noget næsten eventyrligt over sig.

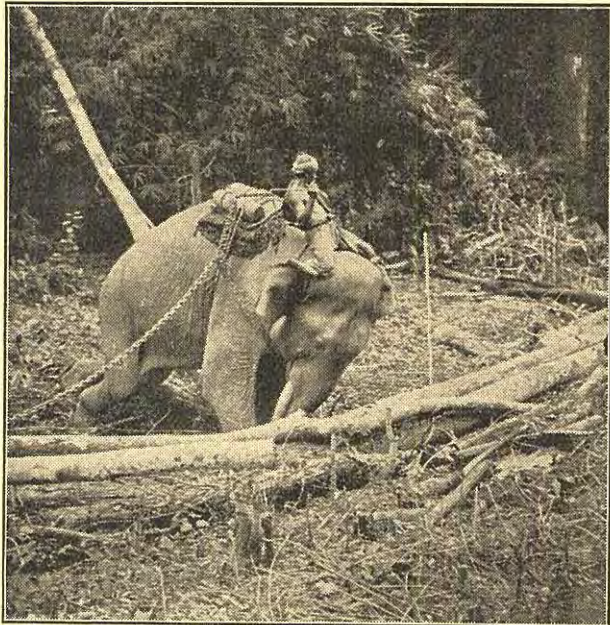
Datterforetagender udvikler sig.

Intet kan dog bedre karakterisere den Kraft, der fandtes i det unge Træ, end at Kompagniet hurtigt begyndte at skyde Grene, der blomstrede og satte Frugt. Den første var „Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab“, som stiftedes paa Ø. K.s Initiativ og blev ledet fra Københavns Frihavn. Det næste var „East Asiaticque Francaise“, som senere overgik til „Messageries Maritimes“, med hvilket Selskab Ø. K. derefter traadte i et intimt Samarbejde.

Den tredje Gren, der udviklede sig, viste sig at være en af de smukkeste paa Stammen, nemlig „Siam Steam Navigation Company Ltd.“, som under siamesisk Flag og med Subvention fra den siamesiske Regering skulde drive regelmæssig Skibsfart fra Bangkok langs begge Kyster af den siamesiske Golf. Det blev saaledes paa den Maade et dansk Rederi, som aabnede Malakka-Kysten, thi i Forbindelse med denne Skibsfart oprettede Ø. K. Handelsstationer paa alle de vigtigste Pladser langs Kystene, og med en Flaade paa 10 smukke, for disse Parter specielt byggede Skibe, driver det Dansk-Siamesiske Selskab nu regelmæssig Skibsfart paa Malakka-Kysten fra Bangkok til Singapore og paa Chantaboon-Kysten.

Ø. K. havde ogsaa sin Opmærksomhed henvendt paa andre Steder af Verden end Østasien. Omkring Aarhundredskiftet

blev saaledes Selskabet „The South African Trading Company“ dannet, som 1903 overgik til det — samme Aar for fælles svensk og dansk Regning stiftede — selvstændige svenske Selskab, hvis Skibe under svensk Flag skulde sejle sammen med Ø.K., og dette Handelskompagni driver nu med



Fra Voksestedet slæbes Teakstammerne af Elefanter ofte flere Mil gennem Skoven til Flodløbet, hvor de ved Hjælp af Snabel og Stødtænder støder dem ud i Strømmen.

Kontor i Durban og andre sydafrikanske Steder en betydelig Eksport af Træ fra Østersøen og Cement fra Danmark til Sydafrika

Det svenske „Østasiatiske Kompagni“ dannedes oprindeligt ogsaa under dansk Medvirken af det danske Ø. K. og arbejder og sejler nu sammen med sin danske Slægtning. Og Selskabet „Göteborg Ris- & Valskvarn“ var et af de første rene Industrielskaber, som Ø. K. stiftede.

Der kunde saaledes nævnes en hel Række af Foretagender, der ligesom Grene skød ud fra det store danske Træ, og af alle disse nye Selskabers Skabelse og Historie fremgaar klart deres Grundlæggeres sjældne Mangel paa smaalig Fastholden ved sit eget samt et Frisind, der bedst kan karakteriseres saaledes, at han fandt Verden stor nok og rig nok til, at der var Plads nok til alle, som paa en sund og god Basis vilde deltage i dens Udnyttelse.

Nogle Tal om Udviklingen.

Under alt dette gik hans eget Kompagni, det eneste af alle hans Foretagender, som han knyttede sit eget Navn til, fremad med store og raske Skridt, hvilket nogle Tal bedst kan bevise. Efter 10 Aars Forløb var Aktiekapitalen 15 Millioner efter 20 Aar 25 og efter 30 Aar 50 Millioner Kroner. Gennemsnitsudbyttet, som i det første Tiaar var 8 pCt., var efter 20 Aar steget til 14,7 pCt. og efter 30 Aar til 19,5 pCt. Ved sidstnævnte Tidspunkt fandtes desuden Fonds paa 72 Millioner Kroner. Det samlede Udbytte, som udbetaltes til Aktionærerne gennem de 30 Aar, andrager ca. 144,5 Millioner Kroner, til Administrationen, Løn, Hyrer, Tantiører m. m. er der udbetalt 154,5 Millioner Kroner, i Skatter er der udbetalt op imod 83 Millioner Kroner (deraf 77 Millioner Kroner i Danmark). Til Nyanskaffelser af Skibe er der brugt ca. 215 Millioner Kroner (i Danmark ca. 142 Millioner Kroner), af den-

ske Industrivarer er der eksporteret for ca. 460 Millioner Kroner, af udenlandske Varer er der indført i Danmark for ca. 720 Millioner Kroner, og Kompagniets Omsætning i danske Banker har langt oversteget 2 Milliarder Kroner. Endelig kan nævnes, at Ø. K.s hele Verdensomsætning gennem 30 Aar kommer op paa det mægtige Beløb af 6 Milliarder Kroner.

Tallene er store, men hvor store de end er, giver de dog kun et ufuldstændigt Billede af Ø. K.s Betydning, for de viser kun selve Moderselskabets Resultater. Skal den virkelige Betydning opgøres, maa de Foretagender medregnes, som Moderselskabet skabte.

Saa snart nemlig et Datterselskab var blevet modent nok til at kunne staa paa egne Ben, blev det udskilt som et særskilt Foretagende med selvstændig Aktiekapital og selvstændig Ledelse, men i intimt Samarbejde med Moderselskabet, og alle Ø. K.s Datterselskaber burde derfor ogsaa medtages i Beregningerne for at give et rigtigt Billede af Ø. K.s Virksomhed som et virkelig Verdensforetagende.

Det vigtigste vekselvirkende Led indenfor Virksomheden er Skibsfarten, og for at drive Skibsfart har Kompagniet nu en Flaade paa 24 Motorskibe paa tilsammen 233,374 Lastetons, hvormed det opretholder regelmæssige Ruter paa Kina og Japan, Straits Settlements og Siam, Nordamerikas Stillehavs-kyst, Sydafrika og Australien, samt en Flaade af mindre Skibe og Lægere ude i Siam.

Intet kan dog bedre karakterisere Modet og Handlekraften hos H. N. Andersen end Ø. K.s fuldstændige Overgang til Motorskibe paa et Tidspunkt, da Motorskibe af en saadan Størrelse var ukendte i hele den øvrige Verden. Det første maskindrevne Skib, som uden Dampmaskine sejlede Jorden rundt, var et dansk Skib: M/S „Selancia“.

Hvorledes Selancia blev til.

Om dette Skibs Tilblivelse fortæller H. N. Andersen selv i „Tilbageblik“:

„Da Dampmaskinen blev opfundet, gjorde den først Nytte som stationær Maskine paa Landjorden. Den Betragtning, som førte til, at den blev benyttet som Fremarivningsmiddel først paa Landjorden og senere paa Søen, var den, at naar den af



En af Ø. K.s Virksomhedsgrene bestaar i Fremstillingen af Kopra (tørrt Kokosnød) som Kompagniet udnytter til Oleproduktion i sine europæiske Oliefabriker.

Maskiner udviklede Kraft kunde sætte et Led for den værende Legeme i Bevægelse, maatte den ogsaa kunne sætte et Legeme, hvorpaa den selv stod, i Bevægelse. Da Dampmaskinen bragtes til Anvendelse i Skibe, blev det først Skovlhjulet og siden tillige Skruen, der blev den umiddelbare Fremdriver. Dette

synes ganske selvfølgeligt. Men fra da af og op til vore Dage er der stadig indført Forbedringer ved Dampmaskinen og dette vil vedblive, saa længe denne Maskine anvendes. En af Hovedbestræbelserne er gaaet ud paa at faa den størst mulige Nyttevirkning ud af Dampmaskinen paa den billigst mulige Maade, og navnlig at formindske Tabet af Varme (som det jo koster baade Penge og Arbejde at frembringe, hvad enten det nu sker ved Kul, Brænde, Olie eller andre brændbare Stoffer), thi som bekendt gøres næppe en Femtedel af den af Brændselet afgivne Varme nyttebringende. I en Dampmaskine gaar Størstedelen af Nyttevirkningen tabt ved at forvandle Vandet i Kedlen til Damp, og en Del af Varmen forsvinder gennem Skorstenen ud i Luften. Mange Forsøg er gjort paa direkte at overføre Varmekraften, særlig ved de saakaldte Forbrændingsmaskiner. Automobilbevægelsen ved en Eksplosionsmaskine, hvilket efter den første Forundring syntes saare ligetil. Dieselmotoren frembringer ved en jævn Forbrænding ligeledes en direkte Virkning. Efter at den sidstnævnte Maskine havde bestaaet sin Prøve paa Landjorden, gjorde der sig hos Det Østasiatiske Kompagni de samme Betragtninger gældende, som i Fortiden havde gjort sig gældende hos andre i Forbindelse med Dampmaskinen. Men her som der var der Vanskeligheder at overvinde. Den største af disse bestod i at faa Dieselmotoren til hurtig at reversere (slaa bak). Skridt for Skridt fulgte Det Østasiatiske Kompagni den Fremgang, der var blev gjort, og opmuntrede Burmeister & Wain til at søge at faa Spørgsmaalet løst. Da dette skete, var den væsentligste Hindring for Dieselmotorens Anvendelse til Fremdrivning af Skibe fjernet. Kompagniet begyndte at forhandle om Bygningen af et Skib paa 400 Tons. Burmeister & Wain følte sig sikre, og Kompagniet med dem. Men i Løbet af de næste 8 Dage skete der det karakteristiske, at Kompagniet spurgte: „Naar Princippet tillader 400 Tons, hvorfor saa ikke 1.000 Tons?“ — „Nej, selvfølgeligt.“ — „Men naar det tillader 1.000 Tons, hvorfor saa ikke ogsaa 3.000 Tons?“ — „Der opstod nogle Betæneligheder; men saa blev man atter sikker. Et Par Dage efter lød det videre: „Hvorfor ikke 6.000 Tons med samme Fremdrivningshurtighed?“ — Efter fornyet Betænkning vandtes atter Sikkerhed, og da 7.000 Tons var den Størrelse, der i den for Skibene bestemte Fart var den mest formaalstjenlige, bestiltes 3 Skibe paa 7.000 Tons hvert; men først efter at Kompagniet havde sikret sig fordelagtige Oliekontrakter over en

længere Aarrække. Kompagniet var meget vel vidende om, at Dieselmotoren som Drivkraft for Skibe paa dette Tidspunkt ikke var fuldkommen; men at vente, til andre havde begyndt at perfektionere den, var ensbetydende med at blive tilbage. Det Princip, der ligger til Grund for de første Motorskibe, har staaet sin Prøve. Der spares, fortjenes og høstes Nytte paa Grundlag af indvundne Erfaringer, som kommer Kompagniet og mange andre til gode.“

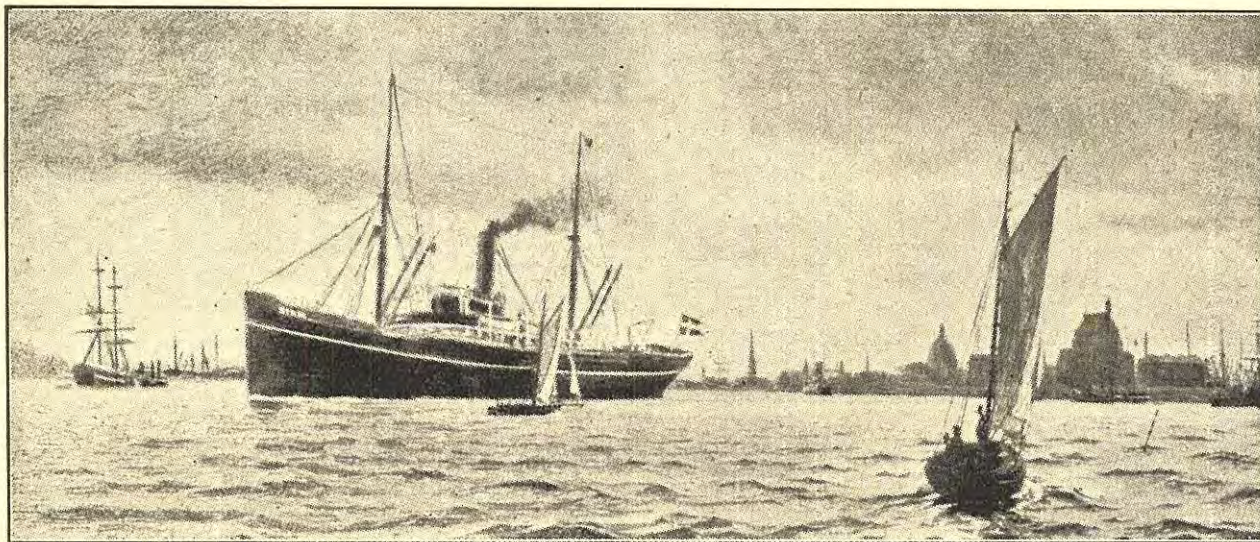
„Selandia“ vakte Opsigt som næsten intet andet Skib siden Robert Fultons Dage. Og da den kom tilbage til Danmark igen efter at have været Jorden rundt, havde Motorerne bestaaet deres Prøve, og Ø. K. havde gennem sit djærve Mod og sin sande Realpatriotisme givet dansk Skibsbygningsindustri en usædvanlig Haandsrækning.

Endnu den Dag idag sejler „Selandia“ sine regelmæssige Ture paa Bangkok-Ruten.

Ø. K. beskæftiger 20,000 Mennesker.

Af de 20,000 Mennesker, som Ø. K. nu beskæftiger, er ikke mindre end 2,000 danske. Jeg tager vist ikke fejl, naar jeg siger, at Etatsræd Andersen omfatter sin Medarbejderstab med en helt anden stærk og alvorlig Interesse end de fleste Ungdomsledere, i hvis Opdragelsesmetoder der for det meste findes for meget Ligeegyldighed og for lidt Virkelighedssans.

„Lige sider mine Drengedrømme blev til Realiteter,“ siger H. N. Andersen i „Tilbageblik“, som han havde skrevet før Krigen, vist ikke med Tanken paa Offentliggørelse, men som alligevel blev udgivet efter Krigen, „naar min Livsbane haft Virkelighedens Præg.“ Og han vil nok dermed sige til de unge: Lad blot Eventyret drage jer ud, men husk, at bag det mystiske og ukendte, bag Fantasiens fjerne Horisont venter det tunge Arbejde, Livets haarde Virkelighed og Pligternes Ubønhørighed. Men paa et andet Sted siger han tillige: „Arbejde og Pligter hører til Livets bedste Gaver,“ og han kan tilføje: „af disse Goder har jeg altid haft Overflod.“ Hvem skulde vel ogsaa være bedre skikket til at lære Ungdommen, at det er bedre at følge Arbejdets Kaldelse end Eventyrets end den Mand, som drog ud i Verden som Skibsdreng med Sindet fyldt af romantiske Forestillinger, men som kom hjem og højste Dannebrog paa en Flaade af stolte Skibe, som han sendte ud over alle Verdens Have.



Ø. K.s første Skib „Siam“, Lasteevne 6000 Tons, afsejler fra København til Østasien den 2. Marts 1858.

Dansk Sejlsport 1866-1930

KJØBENHAVNS Amatør-Sejlkлуб ønskede ikke at festlig- holde sit 40 Aars Jubilæum i Aar, men for dog at markere Passagen af denne Maallinie har dens energiske Formand, Direktør *Ole Sandø*, ladet Klubben udgive en meget smuk Bog, „Dansk Sejlsport 1866—1930“, trykt paa Kunststryk-papir i Egmont H. Petersens Kgl. Hof-Bogtrykkeri. Man mærker den erfarne Bladmands Indsats. Resultatet er blevet den fineste Sejlsportsbog, Danmark ejer.

Forfatteren er Klubbens mangeaarige Skolechef, Kaptajn *Th. Thaulow*. Materialet er dels hentet fra gamle Sejlsportsarkiver og eksisterende Sejlsportslitteratur, dels fra Samtaler med ældre Sejlsportsmænd, først og fremmest fra Apotheker *Alfr. Benzons*, Kammerjunker *A. Lindholm* og K. D. Y.s Sekretær, Kaptajn *O. Arent*.

Forrest findes et udmærket Frontbillede af Amatørklubbens Protektor, H. M. Kongen. Derefter følger et Overblik over Sejlsportens Udvikling, inddelt i Afsnit efter de forskellige Perioder. Gennem hvert Afsnit danner de forskellige Maaleregler det naturlige Skelet, hvorpaa Udviklingen er bygget op, det hele klart og koncist affattet.

Første Afsnit begynder med den første Kapsejlad i 1866. Den fandt Sted ved Nyborg og vakte almindelig Tilslutning blandt alle Interesserede. For Eks. udsatte Handelsforeningen i Odense en Præmie „i Erkendelse af Kapsejladens Betydning for den maritime Udvikling“. Sejladsen efterfulgtes af Dannelsen af den første danske Sejlkлуб, Dansk Forening for Lystsejlad, eller, som den nu hedder, Kongelig Dansk Yachtkлуб, startet ved en naturlig Sammenslutning af forskellige Lystsejlere og adskillige af Søens Mænd. Man indsaadengang Betydningen af, at Sømandene gik med i Søens Sport, baade fordi den formaaede at skabe en Interesse for deres Virksomhed, som kunde række vidt, og fordi Udviklingen af Lystfartøjerne ikke var uden Indflydelse paa Bygningen af Handelsfartøjerne.

Snart tog Udviklingen Fart. Fra de brede, søgaaende Lodsbaadstyper og de nationale Kragejoller naaede man

i 1883 til de to kendte, slanke, ligestævnede Kuttere „Fulvia“ og „Attila“, der sidste Apotheker Alfr. Benzons første Konstruktion. Sæst i Firserne kom Archer- og Sindingbaadene frem, de første forfinede norske Lodsbaade og de sidste forældede Kragejoller.

Efter en Stilstandsperiode kom der efter 1890 paany Liv i Sejlsporten, og her begynder 2. Afsnit. Dette kendetegnes dels ved Dannelsen af Kjøbenhavns Amatør-Sejlkлуб (dannet i Protest mod de foregaaende Aars Mathed) og dels ved Skandinaviens Indbydelse til Tyskland om at deltage i Maalekonferensen 1893. Ved denne sidste Begivenhed skabtes en bredere Basis for Udviklingen og et livligere sejlsportsligt Samkvem i Østersøen.

Samtidig fandt et afgørende Gennembrud Sted i Fartøjstyperne ved den af Amerikaneren Herreshoff konstruerede, stærkt under-skaarne Kutter „Gloriana“, som overalt vakte

den største Opmærksomhed.

Med Iver tog man fat indenfor Kjøbenhavns Amatør-Sejlk-

klub paa den mere sønands-mæssige Uddannelse af Sejlterne, medens Konstruktørerne gik ud i den skrappeste Konkurrence om de hurtigste Baade. — Stærkt udcybedes Skellet mellem de mere rummelige Krydsere og de rene Racere, saaledes at man i 1898 efter Forslag af Alfr. Benzons fandt det rigtigst at vedtage to Maaleregler, en for Krydsere og en for Racere.

Til Krydsreglen byggedes der de følgende Aar mange af vor Sejlsports ypperligste Fartøjer, smukke, hurtige og praktiske Baade. Racerne endte derimod hurtigt ude i de rene Sejlmaskiner som Bulbølsbaadene, Flynderne o. s. v.

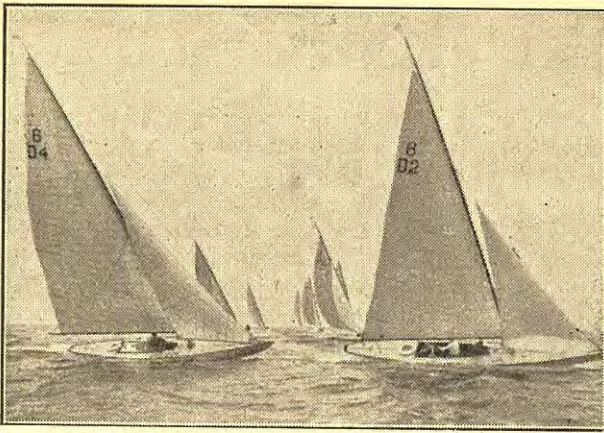
Det skandinavisk-germaniske Samarbejde i Østersøen førte hurtigt til de kendte, store internationale Kapsejladser ved Kiel, og disse gav i 1905 atter Stødet til Dannelsen af Internation Yacht Racing Union. Paa dennes Møde i London bestemte man sig for at sætte en Stopper for de lange, flade Overhang for og agter. Efter Forslag af Alfr. Benzons vedtoges R-Reglen, den første internationale Maaleregel, der rummede forskellige Klasser, lige fra 5 Metere og op til 23 Metere



Kaptajn i Livgarden, Kammerjunker *Th. Thaulow*.



Eneberettiget. H.S. MAJ. KONG CHRISTIAN X. A. Danielsen, fot. Protektor for Kjøbenhavns Amatør-Sejlkлуб, Æresformand for Kongelig Dansk Yachtkлуб og Aarhus Sejlkлуб.



6 m Baade, alle byggede i Aarene 1920—23. (6 D 2) »Da-Da«, (6 D 4) »Guldflyen«, (6 D 1) »Star V«, (6 D 15) »Oui-Oui«, (6 D 18) »Tornado«, (6 D 7) »Mullito«. Billede: fra Øresundsugen 1923.



Til Kapsejlad.
(Efter Tegning af Th. Thulstrup i Illustr. Tidende 1886.)

(3. Afsnit). I disse Aar ændredes tillige Riggen. De gamle Sprydsejl med den uhandige Sprydstage var allerede afskaffet i Slutningen af Firserne for de større Fartøjers Vedkommende. I Halvfemserne holdtes forskellige Forsøg. Det gjaldt jo om at gøre Riggen saa enkelt og saa handig som muligt. I 1912 naaede man omsider frem til den nuværende Bermudarig (Marconirig), som isøvrigt havde været brugt i Europa for over 100 Aar siden, og som har Navn efter Bermudasøerne, hvor de Indfødte fra de ældste Tider har brugt det trekantede Størsejl til deres Master og Bømme af Bambusrør. Den nye Rig krævede ganske vist en stærkere Afstivning af den betydelig højere Mast, men til Gengæld slap man af med det uhandige Topsejl og med Gaffelen.

Ved Verdenskrigens Udbrud afbrødes det internationale Samarbejde. En Del Aar gik Udviklingen omtrent i Staa, men

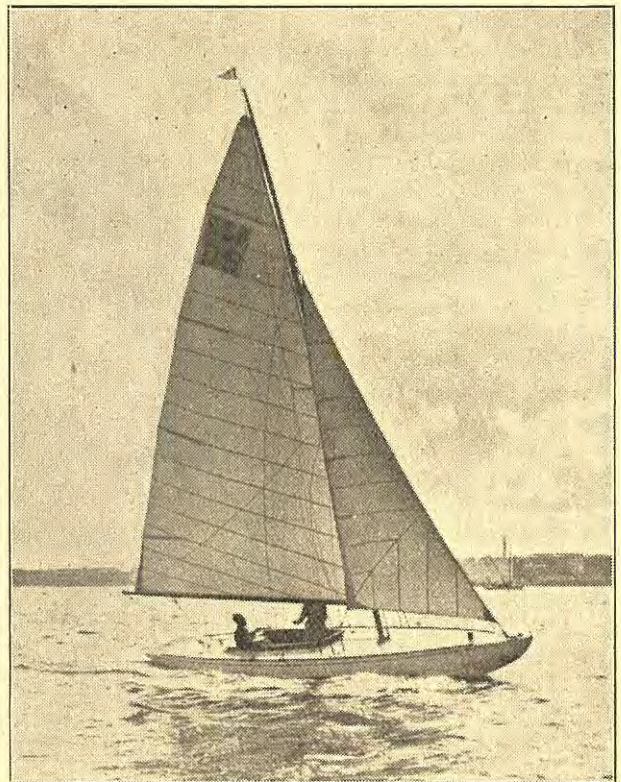
genoptoges efter Krigen. En tiltrængt mindre Ændring fandt Sted i R-Reglen i 1919 for at gøre Meterklasserne stivere og mere sødygtige, men ellers fortsatte disse deres Sejersgang over hele Verden, indtil de seneste Aars Pengevanskeligheder har sat et ubehageligt, men forhaabentlig kun foreløbigt Stop.

Efter Teksten følger 60 pragtfulde Sider med glimrende udførte Billeder af Fartøjerne, nøje ordnede efter Udviklingen. De begynder med Kapsejladserne i 1866 og fortsættes op gennem Aarene lige til H. M. Kongen i Seksmeteren »Dana« ved Carnes og til Seksmeteren »K. D. Y. 1930«. Billederne er gengivet efter gamle Tegninger, Skitser, guldne Fotografier fra Aarhundredskiftet og moderne Kunstfotografier fra vore Dage. Vi ønsker Københavns Amatør-Sejlklub og dens Formand til Lykke med den gode Idé, saa enestaaende smukt udført.

A. B.



»Dana«, 6 Meter, konstrueret af Morgan Giles, bygget 1927 i England til Direktør Valdemar Graae. Billedet viser »Dana« under en Kapsejlad ved Cannes 1930 med H. M. Kongen ved Roret.



»Ragna«, 5,5 A-Baad, konstrueret af O. Dahlstrøm, bygget 1923 hos Jensen og Son, Roskilde, til K. D. Y.s Byggeforening, købt af Direktør O. Sunde, København. Vinder af Sandemannpokalen i 1925.



Den engelske Konges Yacht „Britannia“.

Nyt flydende Kæmpepalads.

Nordatlanten her faaet en ny Gigant. Det er denne Gang en Italiener, Kæmpedamperen „Rex“, et Palæds paa 50,000 Tons, der i disse Dage er løbet af Stabelen som det største Skib i Italiens Historie.

„Rex“ tilhører det kendte Rederi *Navigazione Generale Italiana*, der har optaget et Laan paa ikke mindre end 150 Mill. Lire for overhovedet at kunne bygge Skibet. Det straalers naturligvis ogsaa af Pragt, Komfort og teknisk Fuldkommen-

hed, saa de 2000 Passagerer, det kan rumme, kan gøre Regning paa en særdeles behagelig Overrejse. Farten er 27 Knob, hvilket vil sige, at „Rex“ skal kunne tilbagelægge Strækningen fra Genua til New York paa 7 Døgn. Der findes Teatersal om Bord, stor Vinterhave, Dansesal, aaben Svømmehal og Kirke. Det sidste turde være ganske enestaaende.

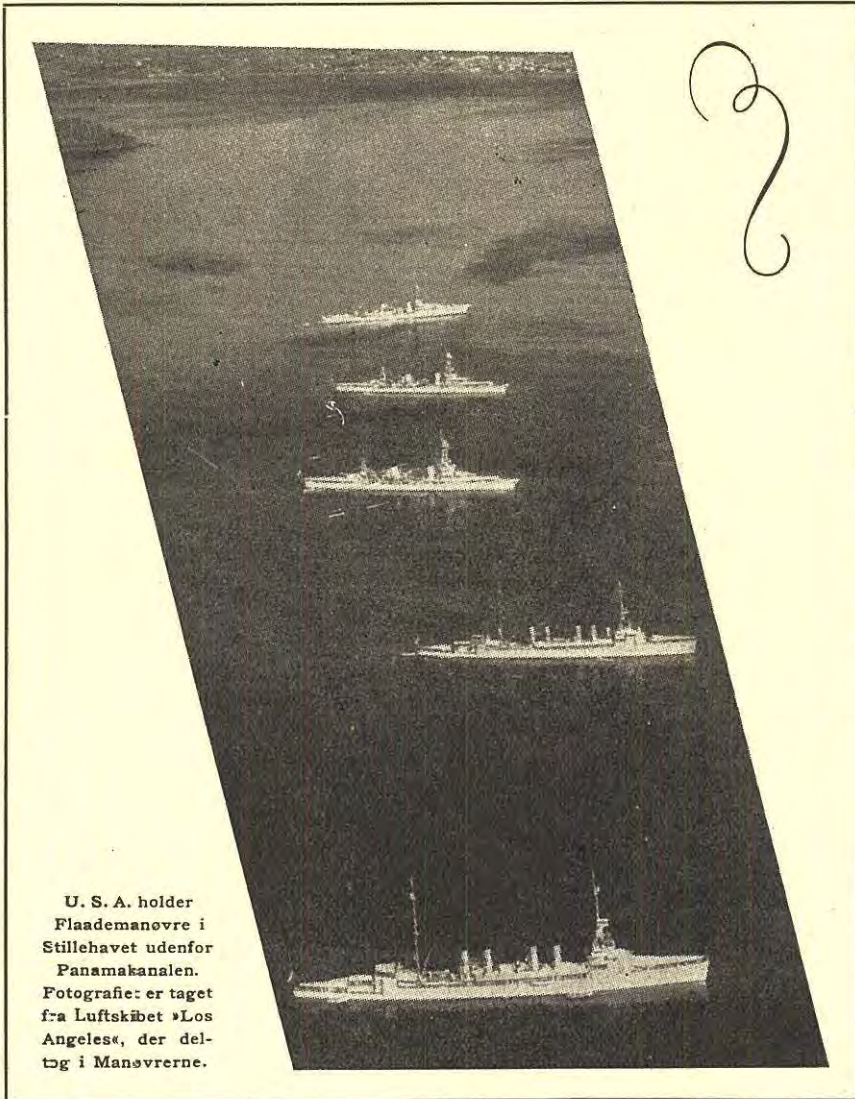
I øvrigt har „Rex“ 11 Dæk, 4 Skruer, 14 Kedler og er ved Hjælp paa vandtætte Skodder pansret mod Farer.

Den mærkelige Sag

Oprejsningen for Kaptajn GROVE

DET er med sand Tilfredshed, man konstaterer, at Sagen om „Flynderborg“s Forlis endte i et totalt Forlis. Den gamle Kaptajn Grove, der ved Nordre Birk var dømt for slet Sømandskab til for bestandig at have mistet al Ret til at føre Skib, fik virkelig Oprejsning ved Landsretten. At hans Bøde blev forhøjet med et Par Hundrede Krone: er jo underordnet. Man vil erindre, at „Flynderborg“ forliste paa et undersøisk Skær ved Frankrigs Kyst, og at man især bebrejdede Kaptajnen, at han havde styret igennem et farligt Farvand uden at være helt klar over, hvor han befandt sig. Han blev saa dømt efter en Paragraf, som om-

fatter „Drukkenbolte, Voldsmænd, Falsknere“ og Kaptajner, der bevidst hyrer udygtigt Mandskab og derved bringer Skib og Ladning, Mandskab og Passagerer i Fare. Der rejste sig straks Protester. Kaptajn Grove havde sejlet Skib i 23 Aar, bl. a. under de allerfarligste Forhold under Verdenskrigen, og han havde nu trukket sig tilbage med det bedste Lov fra sit Rederis Side. Hvilken Sagkundskab havde vel Retten haft, som kunde sættes op imod hans? Det var nok saa som saa. Det viste sig da ogsaa ved Landsretten, at den højeste maritime Sagkundskab vel ikke turde sige god for hans Manøvrer i den givne Situation, men heller ikke direkte kunde anvise, hvad han skulde have gjort i Stedet for det, han gjorde. At følge



U. S. A. holder Flaademanøvre i Stillehavet udenfor Panamakanalen. Fotografiet er taget fra Luftskebet »Los Angeles«, der deltog i Manøvrerne.

Strømmen videre var farligt, at stoppe — maaske endnu farligere. Det maatte blive en Skøns Sag, der kun kunde afgøres i det givne Ojeblik og paa det givne Sted. Men Retshandlingen bragte helt andre Overraskelser. Det oplystes, at en af de sagkyndige Bisdere ved Underretten havde været ansat i det Assurance-selskab, som skulde bære Hovedtabet ved Skibets Forlis. Hvordan gaar saadan noget til? Og videre frafaldt selve Anklagemyndigheden nu Anklagen paa det væsentligste Punkt. Man var klar over, at den nævnte Paragraf ikke kunde anvendes. Er det ikke et ejendommeligt Stykke Retshistorie? Her rejstes Sag mod en gammel prøvet Sømand, og

paa Basis af en „Sagkundskab“, som intet er imod hans egen og til Dels er interesseret i, at Dommen gaar ham imod — dømmes han efter en Paragraf, som slet ikke kan anvendes paa et Tilfælde som hans, til at tabe en Ret (til at føre Skib), som han i Forvejen frivilligt har givet Afkald paa (idet han har trukket sig tilbage), hvorefter Statsadvokaten ved næste Instans frafalder den egentlige Anklage, og han kun faar en Bøde — hvad han før Processen selv har tilbudt at betale. Man spørger virkelig med Forsvareren: Hvorfor i Himlens Navn har Sagen saa rejst? Og man tilføjer: Hvordan i Himlens Navn har den faaet det Forløb? Men Svaret er nok, at Himlen har haft ualmindelig lidt med den Sag at gøre.

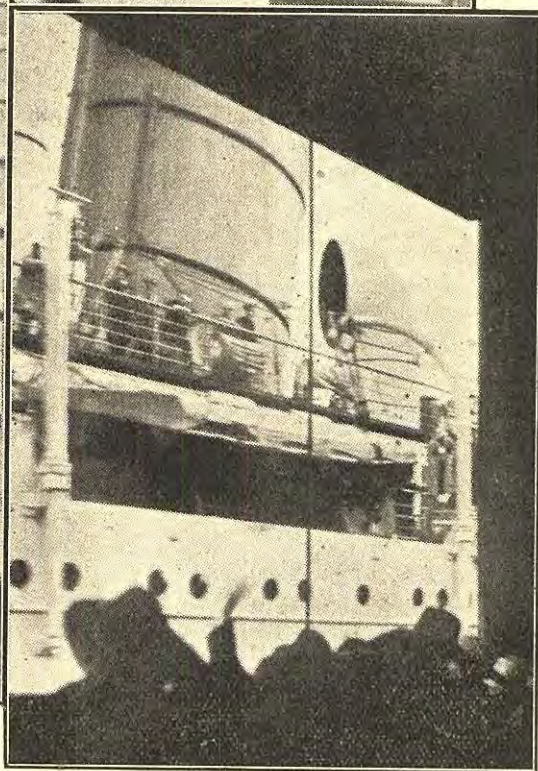
Paa Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges den 4. August en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Fragtskibet „Ingria“, Værftets Byggenummer 593, bygget for Regning Hr. Skibsreder

Jacob Kjøde, Bergen, Norge. Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tillsammans udvikler ca. 3000 I. H. K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet. — I Prøveturen deltog Repræsentanter for saavel Rederiet som for Værftet.



Ved Damperens Afgang



Norge har den mest moderne Handelsflaade

Norge staar nu som Nr. 5 blandt Verdens Handelsflaader efter Storbritannien, De Forenede Stater, Japan og Tyskland, og samtidig har Norge den mest moderne Flaade, icke 34 pCt. er under fem Aar. Endvidere er 40 pCt. af den norske Flaade Motorskibe, hvilket er det højeste i Verden. Storbritannien har 12,8 pCt. Motorskibe, Amerika og Frankrig hver lidt over 5 pCt.

Af Verdenstonnager ejer Storbritannien 29,4 pCt., De Forenede Stater 15,1 pCt., Japan 6,2 pCt., Tyskland 6,1, Norge 5,9, Frankrig 5,1, Italien 4,8 og Holland 4,5 pCt.

Af Verdens Tankskibsflaade, der er paa 8,6 Millioner Brutto Tons, ejer Storbritannien 2,4 Mill. Tons, De Forenede Stater 2,5 Mill. Tons, og derefter kommer Norge med 1,45 Mill. Tons, heri medregnet Hvalkogeriene.

Nøjagtig 33,8 pCt. af Norges Handelsflaade er under fem Aar, og til Sammenligning anføres Procenten for de vigtigste Handelsflaader: Holland 25,3, Tyskland 20,7, Danmark 22,3, Storbritannien 22,5, Sverige 17,8, Frankrig 13,6, Japan 12,9 og De Forenede Stater 5,5. Før Verdenstonnageren er Tallet 17,3 pCt.



Hvaler og Blæksprutter

Af Henry Ette.

Af alle Jordens Hvaler, baade Barde- og Tandhvaler, er Spermen den mest udbredte. — Den kan træffes i alle Have Øst og Vest, sønden for 75° n. Br. og nordenfor Sydjakisen. — Af alle Tandhvaler er den den eneste tropiske. — Medens dens mindre Slægtning Bottlenosen nærmest er en Nordatlantehval ligesom Spækhuggeren og Narhvalen, Hvidhvalen arktiske, Grinden færøsk eller ialtfald paa stadig Træk der forbi, saa er Spermen nærmest en tropisk Hval. Stillehavet, hele Sydatlantehavet, indiske Ocean, og Australiers Farvande, det er dens oprindelige Hjem. Her gaar Hunner og Unger i store Flokke, „Skoler“, ledede af Støraksen, som gaar et Par Kvartmil foran for at kunne tage Kampen op med Kæmpeblæksprutten. Ogsaa for at kunne lede Flokken bort fra farlige Hvalfangere. Men denne Kæmpehan. — saa længe den da har alle sine Tænder i Orden og er kampdygtig, den smider de yngre Hanner ud fra Tropene. — Forgæves søger de Unge Have, hvor de ikke træffer paa en „Størakse“, der straks giver dem nogle forskrækkelige Hug med Tænderne, og saa søger de op ad Nordpolen og nedad Sydpolen til, hvor Støraksen med sit Harem ikke kommer. — De vil nemlig have varmt Vand at færdes i. — Helt op til Grønlands Vestkyst gaar dette Træk, hvor „Sonja“ af Styrelsens Hvalfangst et Aar tog 7 Hæmspermer et andet Aar endogsaa 9. — Og ligesom de unge Hanner, som holder sig i Flokke, søger nord- og sydovert, saaledes søger ogsaa de meget gamle Hanner, enten dem, der ved Svækkelse af Øjnene ikke længere kan se Kæmpeblæksprutterne i Søen, eller ogsaa dem, der til Slut helt har mistet deres cariøse, gamle Tænder, samme Veje. — Der er blevet ført paa Planerne gamle Hanner med saa frygtelig ormædte Tænder og saa dybe Huller helt ind til Nerverne, at Dyrets Liv maa have været en uendelig fortsat Lidelse. — Naar saa der ikke var andet tilbage end de tandløse Gummer, saa var det en let Sag for en yngre Han at give den gamle et livfuldt Hug med sine Tænder, og saa maatte Gamlingen selv ud paa Valsen. Men disse ensomme gamle Hæmspermer, der engang har følt sig som Sultaner af Tyrkiet, de er selvfølgelig hypokondre. — De gaar rundt i Ensomheden paa Kanten af Bankerne og ser, om de kan gumle sig nogle mindre Blæksprutter til. — For den sidste Kamp med en af de rigtig store har berørt den om, at det dur den ikke længere til. — Helt op paa Kanten af Østgrønlandsisen paa 70 Graden tog den norske Sælfanger „Samson“, nu „City of York“, en gammel Han 1899. — Den blev skudt fast med et Par Bottlenosharpuner, og saa stukket ihjel med den lille trekantede Kniv yderst ude paa Landen. — Forgæves søgte den at ramme Baaden med Halen, men Harpuneren, der ogsaa var „folkvant“ overfor Spermer, havde lagt sig inde i Krumningen mellem Kroppen og Halen, saa alle Slagene af Halen faldt i Søen. — Hvor meget den end anstrengte sin gamle Ryg kunde den ikke faa Halen krummet saa meget, at blot Halefinnen ramte Baaden. — Thi selv om Nutidens Bardehvaler ikke er Slagsbrødre, saa er rigtignok Hæmspermerne det. — De evige Kampe med Blæksprutterne gjorde dem til „Fightere“.

Den ottearmede Blæksprutte er Havets værste Rovdyr. — Paa en forholdsvis kort og tyk Krop af en elastisk Masse sidder otte lange Arme, mange, mange Gange længere end selve Dyret. Paa Undersiden er der Sugskaale, der kan ar-

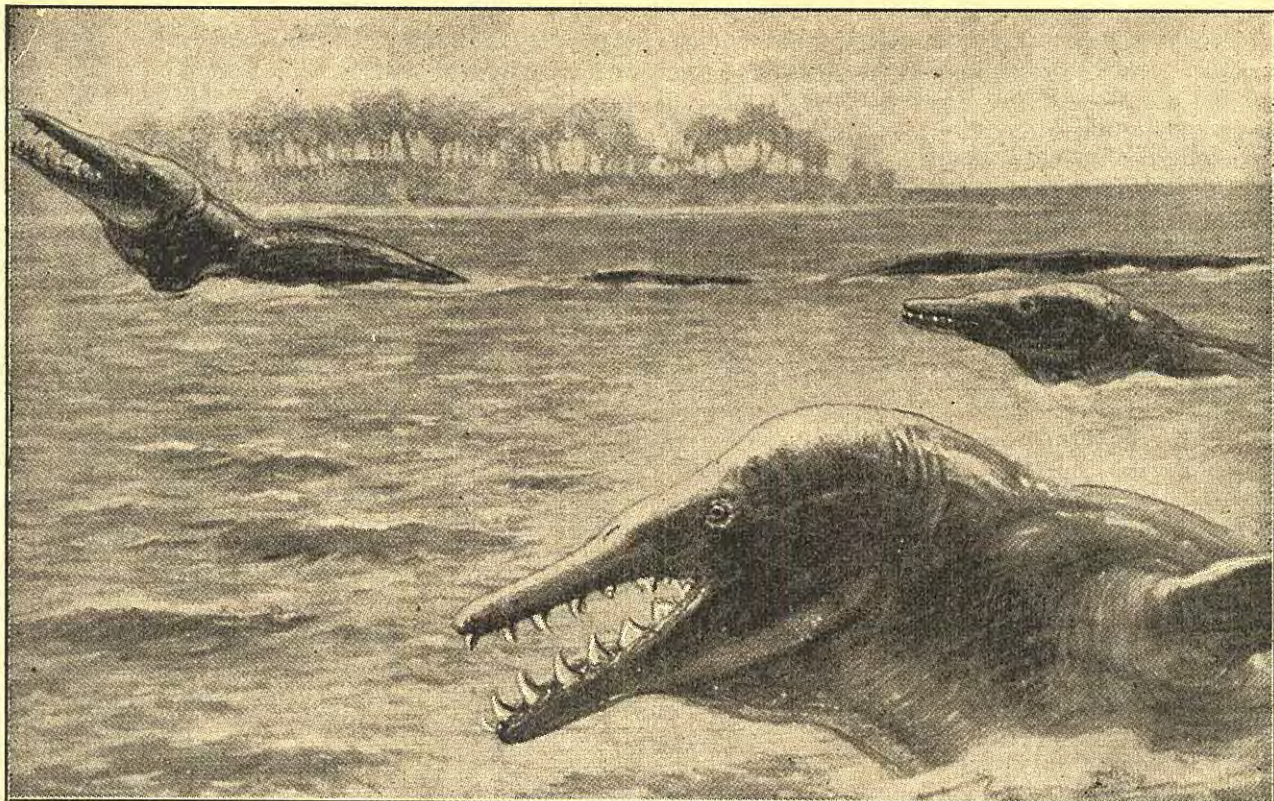
bejde som Save, yderst ude en Jernklo. — Midt i Kroppen et Papegøjenæb, fra 1—2—6 Tommer langt paa de større Eksemplarer og fra ½—1 Tomme paa de mindre. — Men hvor stort et Næb paa et rigtigt Uhyre er, er der ingen, der endnu har faaet at vide. Thi selv om Spermen skulde sejre i Kampen, sluger den kun de blødere Dele af Kroppen. — Sugskaalene vil den heller ikke have.

Dykkerne paa Verdenshavene har haft frygtelige Sammenstød med disse Havets Uhyrer. Mangen en Dykker, der bag efter blev fundet paa Bunden i sin Dykkerdragt, er sikkert omkommet i Kampen med dem; thi Blæksprutten har revet Luftslangen over. Under et Bjergningsarbejde med et Fartøj, der var sunket udenfor Seattle i Amerika, saa en Dykker en mægtig Blæksprutte komme anstigende omklamrende et Lig med sine vældige Fangarme. Da Blæksprutten tilsyneladende var irriteret over det mærkelige Væsen, der arbejdede paa Havbunden, og gjorde Mine til at angribe, slog han løs paa den med en Hakke, til Vandet blev helt plumret, og den gav ikke Slip paa sit Bytte, før Kroppen var hugget i to Stykker. Kampen med dette Monstrum varede en halv Time, og Dykkeren var i stor Livsfare for at blive kvalt, da Uhyret vilde omklamre Luftslangen med sine Fangarme. Det viste sig, at Liget var af en Sømand, der druknede, da Slæbebaaden „Warren“ otte Dage i Forvejen forliste.

Kapt. A. Hailey paa Passagerdamperen „Empress of Asia“ rapporterede for et Aar siden, at han havde set et Uhyre af en saadan Kæmpeblæksprutte i Søen paa Vej fra Yokohama til Vancouver. „Uhyret var over 30 Fod langt, 10 Fod tværs over, paa det tykkeste Sted nær ved Hovedet 6 Fod tyk. De 8 Arme, som strakte sig ud fra Kroppen, var sine 20 Fod lange, saa vidt vi kunde se dem fra Broen, og endda var en Del af dem skjult i Søen. Blæksprutten havde store, gule Øjne, med grønne og røde Pletter i Midten. Farven var graalig. En let Taage forhindrede os i at se Uhyret, indtil vi var den klods nær paa Styrbords Side, og skønt vi passerede den i 200 Fods Distance, gjorde den sig dog ikke den Umage at flygte.“

Selv i Middelhavet optræder de, og det hænder ogsaa i Nordsøen en mindre krabbekvælende Octopus kommer i en Trawl og vækker Panik ombord med sine lange Arme, inden den kan blive lempet overbord, eller slaet i Stykker med Økser.

En Dykker ud for Toulon var næppe maet til Bunden før end han følte sig omslynget af en Blæksprutts Arme. En uhyggelig Drøm forinden havde heldigvis faaet ham til, hvad han ellers ikke brugte, at tage et Vaaben med sig, en trekantet Fork. Men da han blev halet op, maatte Armene skæres løse fra hans Dykkerdragt. — Og Blækspruttens Krøp var dog splittet. — Dykkerne frygter den næsten lige saa meget som de store Havkaite med deres frygtelige Rovdyrtænder, der højt oppe i Søen, uden Dykkeren paa Burden aner det, giver sig i Kamp med Luftslangen, i den Tro, den er en Kæmpeaal, Kongaal, der kan naa en 10—12 Fod. — Overalt hvor der er Fiskebarker er der Ottearmede, de sidder nede paa Bunden rundt omkring Grundenes Kanter ligesom forneden af et fyldt Bord, hvorfra der af og til falder lidt søseligt ned paa Gulvet. — Og langs disse Kanter stormer saa Han-



Zeuglodon, en forhistorisk Hval, som for 35—50 Millioner Aar siden levede ved U. S. A.s Kyster.

spermerne og henter dem op. — Da jeg settledede mig paa Færøerne, hvor der ligger store Fiskebanker, spurgte jeg Færinger, om de nogensinde havde set en, men de benægtede det. — Men saa blev der berettet mig et Tilfælde, som gav mig en Del at spekulere over. — En Mand havde med en lille Robaad været inde i Fjorden Kalbak, da det pludselig forekom ham ligesom Agterenden af Baaden blev halet ned i Søen. „Det har været en Ottearmet!“ forklarede jeg. — Men der gik mange Aar førend vi selv her fik fat i er, og saa roede vi dog ovenover den længe inder vi dristede os til at faa en Krog i den. Den sad lige udenfor Havnen med fire Arme op ad Klippeskrænten og fire nedad og var død, antagelig af Sult. Den havde 3 Alen lange Arme.

Levende kunde den godt have holdt et Menneske fast paa Bunden til det var kvalt. — Thi de tager ogsaa Mennesker baade i selve Søen og fra Baade. — Paa mange af Sydhavsøerne tør ingen svømme eller ro ud bestemte Steder, hvor de holder til. — Om Natten ved Maanelys har Arme pludselig hævet sig op fra Overfladen og hentet Mennesker overbord. — Et Skrig og et Plump, og vedkommende er ikke blevet set mere. — En Mand med det danske Navn Clausen, som boede paa en lile Ø af Trobriand Gruppen, Nord for Australien, har berettet om et Sammenstød med en Ottearmet. — Han fiskede fra en lille Baad paa Kanten af et dybt Koral, da der pludselig fra Dybet hævede sig et Uhyre af en Blæksprutte, som slog en af sine Arme omkring hans Ben. Heldigvis havde Fiskeren taget en skarp Økse med sig i den Hensigt at dræbe Hajerne, han fik paa Krogen, og den greb han straks. Da en Del af Uhyrets slimede Arm laa tværs over Baaden, huggede han den tværs over med et eneste Hug. En ny Arm hævede sig og slog sig med frygtelig Hurtighed om den ene Aare. Staaende agter maatte Clausen se Aaren forsvinde overbord. — Han skulde lige til at padle sin Baad ind til Stranden med den resterende Aare da en Arm til hævede sig fra Søen og

slog sig omkring hans Krop. Han følte sig løftet op med Fødderne fra Bunden, da han atter slog Armer over ved Baadkanten og det Sykke, han havde omkring Kroppen faldt da ned inde i Baaden. — Saa greb han skyndsest den anden Aare og vrickede sig i Land. Da han naaede Stranden maalte han det Stykke Arm, der laa i Baaden, og fandt det at være over 9 Fod langt, skønt det kun var lidt mere end Halvdelen han havde faaet hugget over. — Ilanddrevne Arme paa 20—24 Fod er ingen Sjældenhed. — Fra en stor Sejler, der laa for Vindstille i Chinasøen, blev en Mand, der sad udenbords og malede, taget ud i Søen af en Arm, en anden lykkedes det den øvrige Besætning at faa revet løs fra en anden Arm, men han døde bagefter. — Disse Sugeskaale, der virker som Save, kan hurtigt gøre det af med et Menneske. Paa Flenseplaner har jeg set Hanspermer med Huller i Hovedet saa store som smaa Pottelaag. En hel Arm kunde godt være stukket ned i Hullet. Sugeskaalene har arbejdet, medens Blæksprutten har forsøgt at kvæle Spermen. — Af de 26 Næb, der blev taget ud af en Sperm, var det største 3 Tommer. Men der er ogsaa taget ud paa South Georgia flere Tønder af en Sperm. — Paa Thorsvig Hvalstation staar en Flaske helt fyldt med Næb, som er fundet i en der paa Flenseplanen opskaaret Sperm. — Altsaa Næbbene inde i Flasken. Bestyreren, Kapt. Ellingsen var selv tilstede, da Flasken blev skaaret ud. — Hvorledes den Flaske er kommet ind i Spermen, bliver aldrig opklaret. — Ikke paa anden Maade end en Mand har tænkt at ville tage Næbbene med sig hjem, men saa har lempet den med det Resultat, at en Haj straks har slugt den. — Hajerne sluger straks alt, der bliver smidt overbord fra Hvalbaadene. — Og saa er Hajen til Slut endt i en Sperm, der har gaaet langs Bunden med Tømmerstokken hængende nede. — Mavesyren har fordøjet Hajen, men ikke bidt paa Glasset. — Der er den mest modbydelige Lugt ved de Næb, hvilket kan forklare, den er blevet smidt overbord. — En underlig, sur, sød, raadden,

modbydelig Mavelugt. — Af disse Næb kan der findes op til flere Tønder af de forskellige Sørrelser i Bugee paa Hanspermerne. — Disse Ottearmede sidder enten stille paa Bunden, skjulte under Sten eller de kryber og kravler hen over Havbunden for at udsøge sig nye Fangstpladser. — Kun naar Spermerne er efter dem, kommer der rigtig Fær i dem. — Saa sprøjter de deres Blækvædske agterud, med den som Skruer (der er vist Opfindere der har tænkt paa det samme til at drive Skibe frem med) og med alle otte Arme strakte langt agterud for ikke de skal gøre for meget Modstand, flyver de igennem Søen, haabende paa deres Blækvædske skal skjule dem. — De kan ogsaa komme flyvende pludseligt naar noget Bytte er i Færd med at undslippe dem. Engang i Tigerbay, Vestafrika, var en Maskinmester dukket ned under sin Hvalbaad for at se efter Bundventilen, da en stor ottearmet pludselig kom sættende efter ham. — Heldigvis var der en Mand paa Dækket, der havde Aandsnærværelse nok til at stikke en Aare ned imellem Skibssiden og Maskinmesteren, og den greb Blæksprutten og stak af med, medens Maskinmesteren skyndsomst kravlede ombord paa den anden Side. — Han lovede sig selv, han ikke oftere skulde gaa ned og kigge efter Bundventiler. — I denne paniske Skræk for Spermerne kommer Blæksprutterne ogsaa op til Overfladen. Og kan da klamre sig til Skibsagterender eller Stævne i den Tro, Skibet er en Sperm, den skal kvæle. — Den klamrer sig aldrig til Skibssiderne, men til Stevn eller Agterende, for det har nærmest Lighed med Spermens Hoved. — Og her skal den have Underkæben lukket i og en Arm over Næseboret. — Men Sperm stiller sig lodret i Søen og holder Hovedet oppe, til Blæksprutten mister Vejret, saa gør den lige omkring og gaar paa Hovedet ned paa Havbunden, helst et Sted hvor der er godt med Sten. Og med sine 50—60 Tons Vægt, — man kan altid regne mindst 1 Tons pr. Fod pr. Hval og før de kortere og tykkere op til det dobbelte, knuser den Blæksprutten. Derefter stiger den op til Overfladen og æder de blødere Dele. — Men de Stykker af Armene, hvor Sugeskæalene sidder, lader

den ligge. — Kommer der saa en stor Liner forbi, kalder Kaptejnen sine Passagerer paa Dækket, peger paa de graalige, flydende Arnstumper og forklarer sine Passagerer: „Her har nylig fundet en Kamp Sted mellem to af Havets Giganter. En Oliekonge og en Kæmpeblæksprut.“

Sin Clie i Hovedet, fra nogle faa op til 40 Td., under Huden, men oven over Hjernes skallens store Huld, bruger Sperm til at stabilisere sig med i Søen. Det er netop denne Clie, der giver den Fart nedefter, naar den fra Kanterne af Fiskebankerne skal ned paa Bunden og lede efter Blæksprutter — Denne Olie er altid flydende inde i Hovedet. Den stivner først, naar Pandehuden er skaaret igennem. Saa kan den ligefrem tages op med Spande og hældes paa Tønder. Her stivner den saa. — Kun denne Olie er Spermolie. Det øvrige fra Spækket er almindeligt Hvalolie, — men Spermolien har altid været det fineste til Lys. Kirke, Alterlys. Af Spermolie blev Carusos 12 Fod lange Lys lavet, det som Napolis Børn skænkede ham. Det maa kun tændes engang om Aaret og skal derfor kunne tændes i 2000 Aar. Det bliver det sidste Spermlys paa Jorden, for 1950 Aar forinden er Fangsten paa denne vidunderlige Oliekonge sluttet.

„Ambræ“ er en sygelig Dannelse i Maven, som Hvalfangerne paa staar skyldes de ufordøjede Næb. — Først begynder der af en eller anden Grund en lille Dannelse om et bestemt Næb og saa vokser den til en Klump, stadig voksende ligesom de Fedtknuder vi kan se paa vore Medmennesker, som ikke har Mod til at gaa til en Læge eller til et Hospital og faa piller den ud paa nogle Minutter. Denne Ambræ kan saa tilfældigt komme til at gaa ud fra Gattet. Den kan ogsaa blive kastet op. Og i Dødskampen sker det altid, hvis der er Ambræ i en Hval. — En Ambræklump er brunligrød, porøs og flyder derfor. — Undertiden kan den derfor samles op paa Søen. — Undertiden forsøger ogsaa en driftig Mand paa en Station at „hugge“ sig en Klump, som det skete for mange Aar siden paa Island, hvor det blev konstateret, han havde faaet £ 100 for en Klump.

Skønt selv lugteløs bruges Ambræ i Parfume-fabrikationen, idet den tilsættes de æteriske Planteoelie hindrer dem i at miste, færdig, Clie for hurtigt. Tøjet bevarer Lugten længere. Ambræen er kostbar. Den betales med ca. £ 100 pr. kg, Dollars 450 pr. kg. — Variierende efter som der kommer paa Markedet. De største Fund i den sidste Sneg Aar beløber sig til Kr. 90,000, Kr. 160,000 og Kr. 430,000 (Antarctic Whaling Co., australske Farvand 1912). En Herregaard fundet i en Klump. Derimod er der aldrig nogen, der endnu rigtig har kunnet udnytte Spermens fine Pandeben. Det er ganske vist ikke Elfenben, noget porøsere, men alligevel hvidt, fast og smukt, haardt Ben. — Til Dolke, Stokke, Knivskafter, Tangenter, Toilettsager, Knapper maatte det kunde anvendes. — Nu tillaver kun en Disponent sig et eller andet Sted nogle Stokke og forærer dem væk. — Men rigtigt i System har det aldrig været sat. Og allerede nu er Fangsten paa Blækspruttederen paa Retur. — Den begyndte og havde sin Storhedstid i det attende Aarhundrede, da Englænderne og særlig Amerikanerne fra New Bedford trev den over hele Stillehavet. Et Aar, nemlig 1846, udgik alene fra New Bedford 700 Sejlere, det højeste Antal Eivalfangere, der nogensinde har været ude var 824. — Det Aar er der vel antagelig taget en 50,000 Td. Sperm-Hvalolie, ca. fem Tusind Sperm maa da have ladet Livet thi mere gennemsnitlig end 10 Td. pr. Hval kan der ikke regnes med. Med det 19. Aarhundrede ebbede denne Fangst ganske ud. — Det i New Bedford udgivne Hvalfangstblad ophørte med at udgaa lige før Verdenskrigen. Da havde Nordmændene nogle Aar forsøgt sig ved Australiens Kyster, men stop-

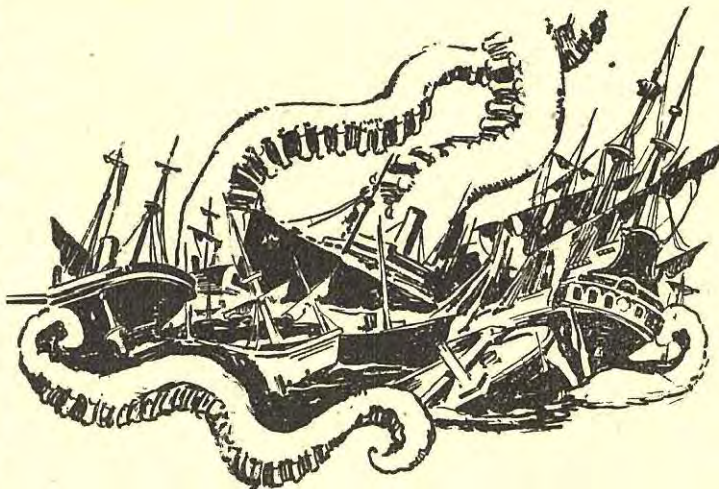


Henry Ette.

Fotografiet er taget 1915. Vikingen er glad ved at have en saadan Viking blandt sine Medarbejdere. I hvert af de følgende Numre vil der være et Bidrag fra Henry Ettens Mesterhaand — et kraftigt Pust fra den vilde Sø.

pede saa. — Nu tages der kun fra Durban, Natal af „Globus“ flydende Kogeri i Stillehavet og af og til hentes en Blæksprutæder op paa South Georgias Flenseplaner. Men i det Hele og Store er Spermene som Fangstobjekt for Nuidens Hvalfangst gaaet ganske ud af Spillet. — Og naar en Hval først har haft sin Storhedstid engang, vender denne ikke mere tilbage.

Kun en lille Opblussen, der dør hem lige saa hurtig og stille igen. — Spermene er den af alle Jordens Hvaler, det er aller-vanskeligst at faa Livet af. Den er et udpræget Kampens Dyr, hvad Bardehvalerne selvsagt ikke kan være; thi Kamp mellem en 100 Fods Gigant og ½ Tommes Reje kan jo daarligt tænkes. — Deres eneste øvrige Fjende, Rovhvalen, Spækluggeren, Havets Ulve i Flokke, graadige, modige, stærke Dyr har Bardehvalerne altid søgt at løbe fra, og næst med Hæd. — Men Spermene maatte atter og atter tage Kampen op fra de var ganske unge med Blæksprutterne, der laa paa Lur nede paa Bunden og straks omklamrede dem. — Derfor blev den med Tiden et Kampens Dyr. Ligesom en Slagsbroder og Voldsforbryder, der lige fra Skoledagene har maatte udvikle sine Kræfter og lært sig at bruge dem. Derfor overgiver den sig ikke. End ikke med fire, store Harpuner skudt i sig, og derefter de 2 med de lange 100 Favnes Liner, saa tykke som en Mands Arm, hvormed den bliver halet ind til Hvalfangeren eller Hvalfangeren ind til den, har ved en enkelt Lejlighed en Sperm villet give op. Og vel at mærke alle Harpunerne sprang med Granatstumper inde i Dyret. — Selv efter at den blev anset for død og med Jernkæde var tøjret til Stevnen, levede den pludselig op igen under Slæbningen og gav sig til at rykke i Kæden. — Først da Bugen blev skaaret op paa den paa langs, døde den. — De vil sige, det er Jordens mest modbydelige Dyrplageri, De har hørt om. Ja det er det! Og dog er den langsomme Myrden af dens nære Slægting Bottle-nosen, ca. 30—40 Fod, endnu modbydeligere. — Thi den heftes kun ved Harpunerne, der ingen Granater har, og maa saa stikkes langsomt ihjel. Ingen Hvalfanger er nogensinde rigtig sikker paa, at en Sperm er død. — selv under Slæbningen i mørke Nætter,



langt agterud har den revet Harpunen ud af sig, — ud af sin blødende, forpinte, tykke Krop og er stukket af. — Om Morgen har Hvalslytten paa Broen til sin store Forbavelse opdaget, at den døde Sperm i Løbet af Natten er levet op igen og er rejst sin Vej. — Dør saadanne Hvaler? Ja næsten altid. — Harpunerne er nemlig altid rustne og de indgvides ikke med Borvaseline, Sublimat eller 3 pCt. Karbolopløsning inden de udskydes og farer deres 3 Alen gennem Spæk, Kød og Indvolde. — Der er i det hele taget ikke noget modbydeligere Syn, end at se en Hval blive slæbt til en Hvalstation med lange, tykke Indvolde slæbende efter sig. Det kan være Spaniere kan more sig over at se gamle, magre Krikker rende omkring i en Arena og slæbe Indvoldene efter sig, men for alle os Nordboer er og bliver Synet modbydeligt. — Det virker ogsaa saaledes paa Jungmanden, Mesteren eller Stueren, der for første Gang er ude med Hvalfangere, men efterhaanden sløves de. — Saadanne Hvaler med Harpuner i sig, dør næsten altid Blodforgiftningsdøden. De dør den samme, langsomme, pinefulde Død, som de store afrikanske Hanelefanter med deres 60 kg Støctænder, dør, naar det er lykkedes de Indfødte fra Træerne at lade et Spyd, dyppet i rød Myre Dekokt, falde ned i Ryggen paa dem. — Ligesom Elefanterne i Ugevis vandrer om, til de til Slut styrter, og faar Naadsenshaggene af Økserne og Spydstikkene, — det kan vare timevis, — saaledes styrter Hvalerne omkring, medens Blodforgiftningen langsomt udvikler sig i ugevis. Spermene længere end nogen af de andre. — Saadanne „oprændte Hvaler“ bliver undertiden slæbt ind til Stationerne, hvor der bliver lavet „Guano“ af dem. Lugten af dem er nok til at kvæle et almindeligt Menneske, 15 pCt. af alle fastskudte Hvaler og mindst 20 pCt. af Sperm gar taube.

Altsaa for hver fire paa Flenseplanerne, er en død den ynkelige Blodforgiftningsdød.

Thi medens en gammel dags Haandharpun kunde gro fast i Spæk og det yderste Kød og blive siddende i 100 Aar — eller skubbet ud, saa trænger den med Krudt udskudte 6 Fod lange Harpun for langt ind til, at Storhvalerne nu kan udgaa Blodforgiftningsdøden, og de udsættes altsaa ikke mere for langvarig Pine.

5 Punds Aktierne.

Det har, som man véd, voldt Amerika mange og store Vanskeligheder at skaffe sig en værdig og virkelig effektiv, konkurrencedygtig Handelsmarine. Den statsdragne Koffardiflaade blev en sørgelig Fiasko, og det private Initiativ kæmpede ogsaa med store Vanskeligheder.

Dette er sidst kommet til Udtryk i en Tale, holdt af den fremragende amerikanske shippingman, Mr. Albert H. Denton, en Tale, i hvilken Mr. Denton navnlig sammenlignede U. S. A. og Storbritannien. Han udtalte bl. a.:

„En af de stærkeste Sider ved den engelske Handelsflaades Tilbliven og Vækst er den udprægede Interesse, som

Menigmand overalt i England nærer for Søen. De berømte 5 £ Aktier, der udgør en stor Part af mangfoldige Rederiers Aktiekapital, har faaet hele det engelske Folk til at føle, at Landets Vel afhænger af Søen. Saafremt man fra amerikansk Side var i Stand til at vække Amerikanernes Forstaaelse paa tilsvarende Maade, vilde meget være vundet.“

Det er i denne Forbindelse maaske værd at minde om, at *Det islandske Dampskibsselskab*, Islands eneste Rederi, er startet over de engelske Principer, om man saa maa sige. Blot at Aktierne er endnu mindre, nemlig paa 25 Kr. Stykket, saa at hele den islandske Befolkning figurlig talt optræder som Reder.

MORTON og Hendrick gennemløb hele Skibet for at finde Kortene og Sextanten, og da ingen af Delene var til at finde, udbrød Morton:

„Det er den forbandede Dreng, der har lugget dem, de maa være her, eller ogsaa har han gemt dem. Han kan ikke have kastet dem overbord, det vilde være lige saa slemt for ham som for os.“

„Er du sikker paa, at du ikke tog dem?“ spurgte Hendrick.

„Jeg kan aflægge Ed paa, at jeg ikke tog dem.“

„Saa maa vi søge videre.“

De endevendte hver eneste Ting, men fandt selvfølgelig intet. Det fik Bægere til at flyde over hos Morton.

„Det er din Skyld, fordi du gik i Land og lod ham være alene.“

sagde han med et ondt Blik. „Hvad i Alverden havde du ogsaa at bestille paa Øen?“

Hendrick kunde ikke tænke hurtigt, selv om han godt kunde tænke, hvis han fik Tid til det. Han saa ikke saa lidt faaret ud, overrumplet som han var, og Morton lagde straks Mærke til det.

„Jeg mente,“ begyndte Hendrick — saa begyndte hans Hjerne pludselig at arbejde.

„Da Steve kom tilbage, saa jeg, at han havde din Revolver, og jeg anede straks, at der maatte være sket noget, han har ingen Grund til at elske dig, og det var jo ikke utænkeligt, at han greb Chancen, naar han mødte dig alene. Jeg før løs paa ham og vilde tage Revolveren fra ham, men han smuttede fra mig. Jeg var sikker paa, at han ikke vilde skyde mig, blot fordi jeg havde Mistanke, og jeg sejlede over paa Øen for at få Klarhed. Naa, jeg var ikke kommet i Land, før Pigebarnet stod der, bevæbnet med et mægtigt Gevær, og hun saa saa blodtørstig ud, at jeg hurtigst muligt lystrede hende og tog tilbage. Her fortalte Steve mig, at Kortene og Sextanten var borte, og det var ham, der kom med nogle forblommede Hentydninger om, at du havde taget Kortene for at forhindre, at vi sejlede med de sorte og lod dig tilbage her.“

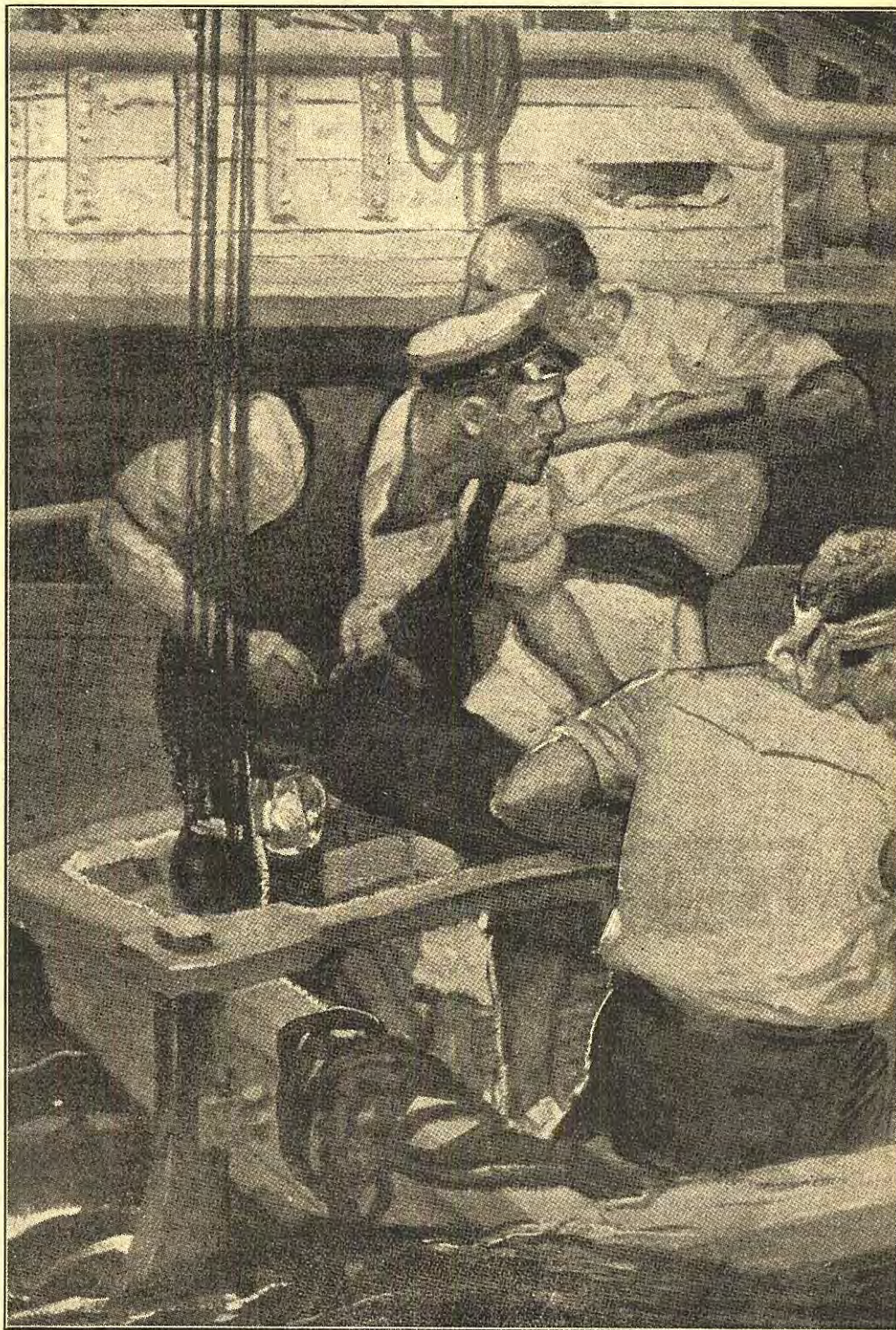
„Naa!“ mumlede Morton til Dels tilfreds med den detaljerede Forklaring, og Hendrick fortsatte med frisk Mod:

„Nu kan jeg selvfølgelig forstå det hele. Han smed simpelthen Tingene ned i en Kano, og da han senere under et Paasked

sejlede i Land, valgte han Baaden, hvor Tingene var. Han sagde, at jeg ikke maatte tage i Land, det var ikke sikkert for mig, men den hvide Pige havde Tillid til ham — og jeg var Idiøt nok til at tro ham. Men hvad skal vi nu gøre?“

„Du tror vel ikke, at vi ikke tør gaa i Land?“ spurgte Morton haarlig.

„Ikke saa længe vi har den levende Last ombord. Steve vilde



Hendrick lod Baaden

slippe dem løs, og han og Pigebarnet vilde sejle bort. Hams Plæn er perfekt — og hvis du kan ramme i Centrum, saa er der en god Lejlighed nu.“

„De Grejer skal jeg nok ordne.“ Morton lo ubehageligt. „Jeg har Pigebarnet nede i Kanoen.“

„Aah!“

„Du ved nok, naar jeg vil have noget —! Og jeg skal ogsaa

nok faa Krammet paa Steve. Vi skriver til ham, at hvis han ikke kommer ombord med Kortene, dræber vi Pigen og sejler bort uden ham. Jeg ved, hvor vi er, og jeg skal nok finde ud af Kursen — og Brevet til Steve lader vi bringe ind paa Stranden.“ Han gik hen til Rælingen. „Hjælp mig at faa hende op. Hun er bundet. Spring ned og slaa et Reb om hende, saa kan vi læjse hende op.“

Hendrick hentede en Lanterne, og lænende sig ud over Rælingen lyste han ned paa Vandet.

„Jeg kan ikke se nogen Kano!“

„Luk Øjnene op, den ligger lige under dig.“

„Den er der ikke, den maa være ført bort af Strømmen.“

Morton tog Lanteren og undersøgte selv Vandet. Ingen af dem talte, indtil Morton udstødte en Lyd, der halvt var en Ed, halvt en Stønnen.

„Der var et Gevær i Kanoen, hvis du blot havde hentet hende, ca jeg sagde det.“

„Du sagde ingenting, vi tænkte kun paa Kortene.“

„Det er Steve, der har været paa Spil, han har ligget og rodet rundt her, og da man saa mig gaa ombord, har han ikke været sen til at vejre sin Fordel.“

De var begge to saa trætte af al den megen Søgning, at de gik nedenunder og styrkede sig med en stiv Whisky. Det hjalp paa Humøret, og Hendrick sagde tillidsfuldt:

„Vi har da stadigvæk de sorte, og maaske tvinger Pigebarnet Steve til at give Kortene tilbage for at redde sine sorte Venner. Steve kender alle dine Planer, og han fortæller hende det nok, og jeg tør vædde mit Hoved paa, at han gør os et Forslag imorgen.“

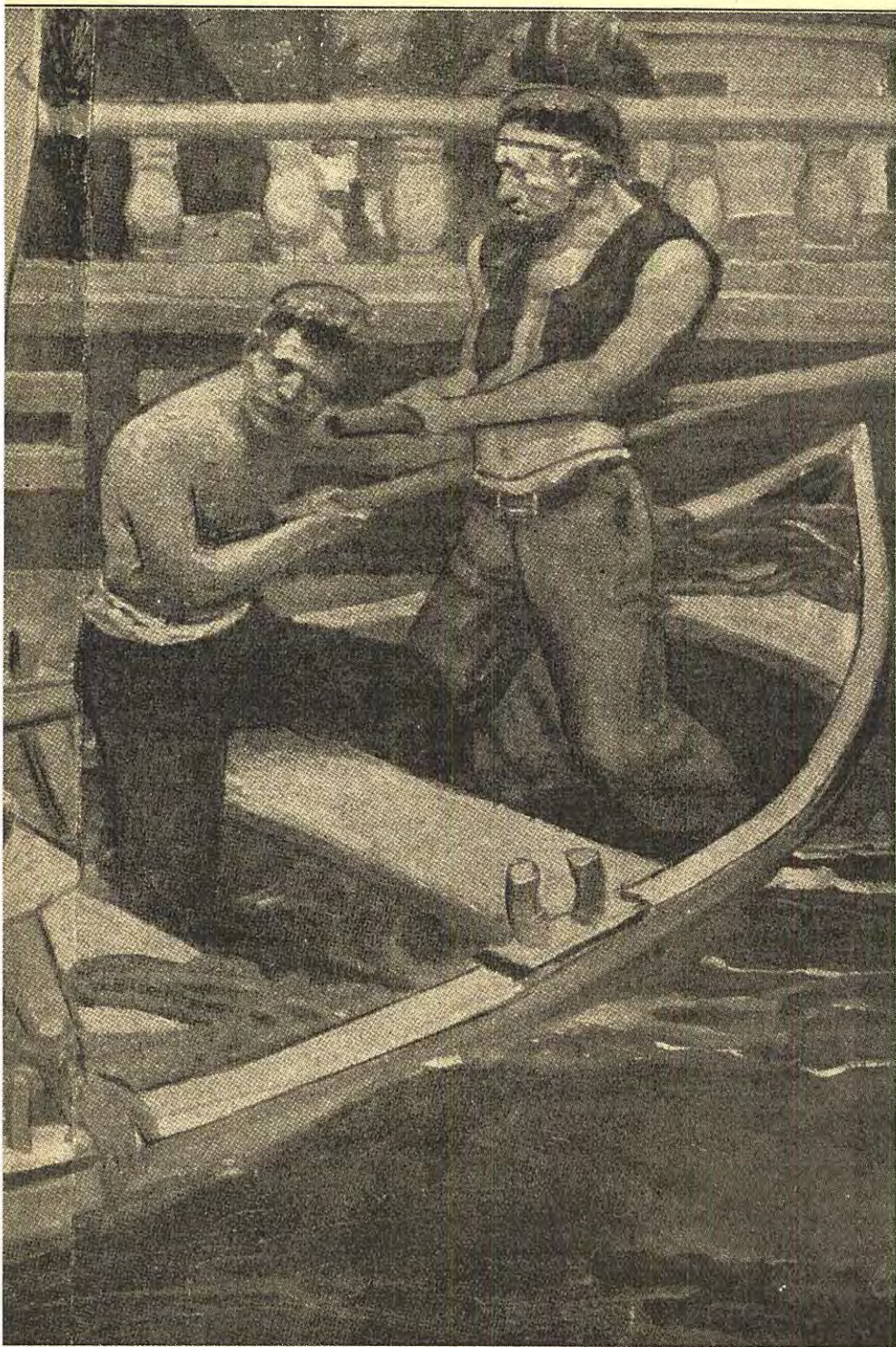
„Og han vil komme i Følge med alle de sorte bevæbnet til Tænderne,“ sagde Morton. „Vi har ikke mange Chancer, vi er søm en Lus mellem to Negle. Vi maa se et stikke af, inden Maanen kommer. Og de sorte — de maa springe overbord.“

„Hajer,“ sagde Hendrick lakonisk.


„Det kan ikke nytte noget, og mon Hajerne vil angribe dem, naar de svømmer saa mange sammen.“

„Hvis vi slipper dem løs paa en Gang, vil det blive værst for os selv. En ad Gangen, og saa maa han selv se at klare sig mod Hajerne.“

Morton sukkede dybt og tog Flasken. mens Hendrick gik ned i



og roede ind til Øen.



Maskinrummet og undersøgte Maskinerne. Da han igen kom op, var Morton i ondt Lune, han taalte ikke meget Whisky og blev let irriteret og ondskabsfuld.

„Vi maa blive her, Maskinerne er i Uorden.“ sagde Hendrick.

„Det er mig, der befaler her,“ mindede Morton sin Kompagnon og Næstkommanderende om. „Vi sejler, naar det passer mig.“

Hendrick svarede ikke, han kendte Morton for godt. Tavs vækkede han Mandskabet, lod Baaden gøre klar og roede ind til Øen. Morton blev siddende alene tilbage med Flasken. Han ønskede, at han aldrig havde set den blonde unge Pige. Det havde været hans Mening at holde hende som Fange om Bord her, men skulde være hans Legetøj og Apspredelse, og ingen skulde ane noget om den hvide Pige, der var hans Fange. Mandskabet vilde tie, hvis de fik en lille Dusør, og Hendrick — Hendrick kunde han altid faa gjort tavs. Morton vidste, at han selv nok kunde være Mand for at føre „Havets Dronning“.

Han satte Flasken til Muncen, en sløv Træthed kom op i ham. Mon Hendrick da ikke snart kom igen? Men maaske havde han svært ved at finde Steve og kom først tilbage ved Morgengry. Lidt efter tømte han Resten af Flasken og smed sig hen i Køjen. Han var altfor fejt til at vente paa, hvilket Udfald Natten vilde bringe.

Da hans Snorken kunde høres, listede den tahitanske Kok sagte ned til ham, endevendte hans Lommer og listede stille Nøglebundtet til sig. Med Hjælp af en anden indfødt Matros fik han Lugen aabnet og klatrede ned med en Lanterne i Haanden. Han blev modtaget med rasende Skældord af de fangede sorte, men han beroligede dem og begyndte at befri den sorte Konge, der uden at vente paa sine Undersaatter fo'r op paa Dækket. De kunde høre Vandet plaske, da Majestæten sprang overbord og med lange Tag begyndte at svømme i Land. En efter en fulgte de sorte efter deres Konge, og da de alle var tilbage paa Øen, skubbede Kokken Nøglerne tilbage i Mortons Lomme, hvorefter han lagde sig til Ro og sov de retfærdiges Søvn. Han havde beluret Morton og Hendrick, og saa meget Engelsk forstod han, at han fik et Begreb om, hvad de havde i Sinde. Og der var saa meget polynesiske Blod i ham, at han stod paa de sortes Side — i øvrigt havde han heller ikke noget imod at være gode Venner med Hans Majestæt. Han sov roligt, før han vidste, at ingen vilde have Mistanke til ham.

Det, der gjorde Kokken saa snu og klog, som han var, var, at hans Bedstefar havde været Franskmand. — — —

Ulf Christiani havde oplevet meget i sit Liv, men alt, hvad han havde været ude for, blegnede ved Siden af det Øjeblik, da han fandt Daphne bleg og bundet i Baaden.

Hun laa udmattet i hans Arme og græd sagte, og han var i de første ti Minutter udelukkende optaget af at trøste og berolige hende. Saa vaagnede hans usalige Temperament, og han havde den største Lyst til at vende tilbage til Skonnerten og ryste Sjælen ud af Livet paa den brutale Morton.

„Kom nu op med Hovedet,“ sagde han til den unge Pige. „Nu er De jo i Sikkerhed. Tag Dem nu sammen og gaa tilbage til Landsøen, hvor De kan være i Sikkerhed. Jeg skal ombord paa Skonnerten og dræbe Skipperen.“

„Nej, nej,“ bad hun, „der maa ikke komme Blod paa Deres Hænder for min Skyld — De maa ikke dræbe en Mand, fordi De er vred.“

„Det vilde ikke være Drab, og forøvrigt er det jo hans Plan at dræbe mig, hvis jeg ikke faar ryddet ham til Side. Det vilde være ren og skær Retfærdighed at straffe ham for, hvad han har gjort mod Dem.“

„Jeg er bange for at være alene,“ hviskede hun.

„Jeg er nødt til det, men jeg kommer snart igen, og saa forlader vi to Øen. Øen her er ikke kortlagt, og hvis vi ikke faar Herredømmet over Skonnerten, slipper vi maaske aldrig bort.“

„Jeg ved det, men jeg er saa bange — aah, Ulf, — det gør saa ondt i mit Hoved!“ Hun krøb tættere ind til ham. Bølgerne skyllede op over deres Fødder, og han bar hende derfor længere ind paa Bredden. Det lykkedes ham at berolige hende og faa hende til at fortælle, hvorledes Morton havde overfaldet hende. Saa fortalte han om sine Eventyr, og til hans store Overraskelse lo hun sagte.

„Og hvor er Kortene og Sextanten?“

„Nede i min Kano.“

„Saa vilde jeg straks hente dem, det er et daarligt Skjulested.“

Han løb straks ned og hentede dem. Da han igen var henne hos hende, viste hun ham en Bevægelse ude paa Vandet.

„De har opdaget, at De er sluppet bort,“ forklarede han, „og da de ved, at det er mig, som har Kortene, kommer Hendrick sikkert i Land for at forhandle med mig. Han er ikke saa dum, som han ser ud til, og han venter nok, at jeg faar paa ham, naar han sætter Foden paa Land. Det er derfor, han har en Lanterne.“

De gik sammen ned til Strandkanten og saa Lyset komme nærmere, saa hørte de Mandskabets Raaben, da Baaden blev trukket i Land, og tilsidst saa de Hendrick.

„Steve!“ kaldte han.

„Jeg er her i Mørket, men glem ikke, at De med den Lampe paa Maven er meget let at ramme.“

„Jeg er ikke kommet i Land for at slaas med dig Steve. Det var et fint Stykke Arbejde, du leverede.“

„Morton skal komme i Land og tage sin Straf, vi er alle sammen underkastet de sortes Love her.“

„Han kommer ikke. Forresten er det ikke min Mening at krumme et Haar paa Pigebarnets Hoved. Jeg har prøvet paa at stjæle hende fra Morton.“

„Hvorfor?“

„Fordi hun uden Tvivl er Datter af Bob Colter, hvis Yacht for fem Aar siden strandede her. Sidst jeg var her, fandt jeg et Stykke af en Redningsbaad, paa hvilken Ordene: „S/S Happy Days“ stod skrevet. Jeg forhørte mig senere lidt i San Francisco om „Happy Days“ og fik at vide, at den var savnet. Den unge Pige er sikkert Datter af den Bob Colter, som var „Happy Day“s Ejer.“

„Jeg maa beundre Deres Sans for at løse Gaader. Og hvad var Deres Planer saa?“

„Jeg vilde lade Morton snappe hende, men naar vi var ude i rum Sø, vilde jeg tvinge ham til at behandle hende ordentligt, hun vilde være en værdifuld Ting at have. Hendes Far har efterladt hende en stor Formue, og jeg kunde nok regne med en pæn Belønning for min Hjælp.“

„Og De kunde ikke tænke Dem at dele denne Belønning med mig?“ spurgte Ulf.

Hendrick gryntede noget.

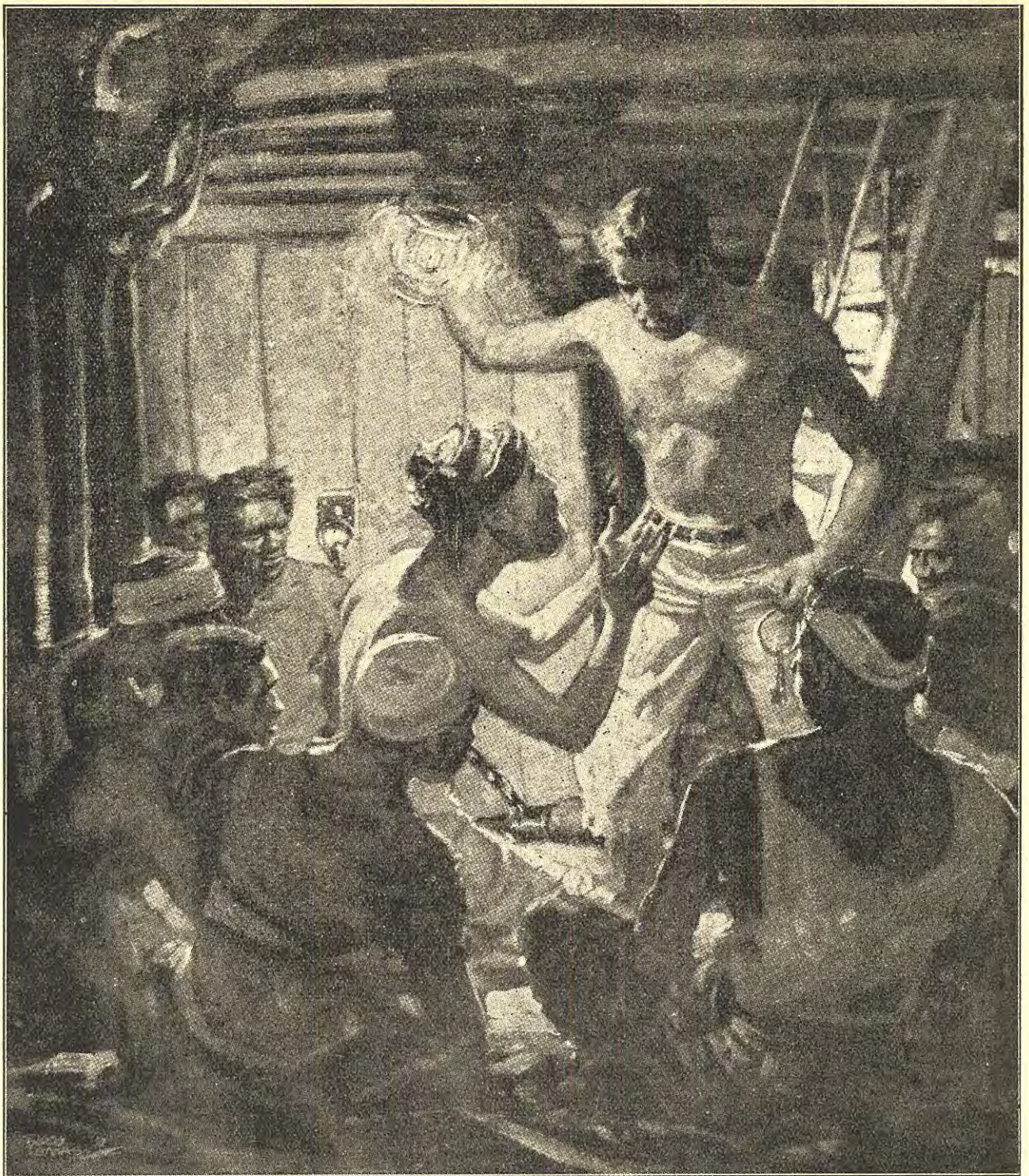
„Overlæg det engang rigtig fornuftigt. Jeg er tilbøjelig til at tro, at hun hellere vilde springe overbord end blive hos Dem.“

„Det skulde vel ikke være en Hindring for mig.“

„Hvor gammel er De egentlig, Hendrick?“

„41.“

„Og De kan mageligt gaa for 35, De ser ogsaa ganske godt ud. Deres Bagtanke er, at De vilde tvinge hende til at gifte sig med Dem?“



Kokken begyndte at befri Kongen før uden at vente paa sine Undersaatter for op paa Dækket.

„Det vilde være den letteste Vej,“ indrømmede Hendrick. „Hvis jeg reddede hende fra Morton, vilde hun ogsaa være mig taknemlig — hun vilde beundre mig — og saa kender man jo Kvinderne, hvordan de er. Min Familie er god og dannet. Jeg regnede med, at Pigen vilde være mistroisk denne Gang, sidst var Morton allerede fuld og uforskammet, derfor holdt jeg mig tilbage for først at optræde i sidste Øjeblik som den reddende Engel.“

„Det var en logisk Tanke,“ kom det næsten smilerde fra Ulf. „Og hvad nu, hvilke Planer har I?“

„Vi skulde nok være kommet bort, ogsaa uden Kortene, hvis du ikke havde ødelagt Motoren.“

„Smid den Revolver, De har i Haanden“ Ulfs Stemme smeldede ud i Natten. „Gaa saa tilbage ombord og prøv at faa en god Søvn. Det er meget muligt, at der vil ske noget i Morgen tidlig, men jeg skal gøre mit bedste, saa der ikke sker Dem og Mandskabet noget. Det er Morton, jeg er ude efter.“

„Du kan gerne faa ham nu, han er saa fuld, at han ikke ved, hvad han selv hedder.“

„Tak for Tilbudet, men jeg er ikke en Morder, jeg lader simpelthen Tingene gaa deres egen skæve Gang. Naa, gaa nu bare ombord, imorgen skal jeg saa sende nogle Kanoer ud, saa vi kan faa de sorte i Land igen. Og jeg skal nok sørge

for, at Daphne beder Kongen behandle Jer lidt lempeligt.“

Hendrick nikkede og pilede saa tilbage til Baaden, som om han alligevel var bange for, at der skulde ske ham noget, og med en sagte Latter vendte Ulf sig om mod Daphne, der stod ved Siden af ham i Mørket.

„De hørte vel, hvad han sagde? Han er en modig Mand og saa aaben i sin Maade, at man er tilbøjelig til at tro, at han er ærlig. Jeg kender ham Gudskelov nok til ikke at have Tillid til ham. Kom, saa maa vi hellere se at komme bort, jeg skal følge Dem hjem — det vil sige, hvis De har Tillid nok til mig?“

„Jeg har ubegrænset Tillid, Ulf. De maa ikke forlade mig i Nat, jeg er bange for, at der skulde hælde Dem noget.“

Hendrick havde efterladt sin Lanterne paa Strandbredden, og netop som Ulf vilde hente den, saa han en sort Skikkelse komme vaklende i Land, øjensynlig ledet ind af Lanternens Lys. Han blev et Øjeblik staaende, saa udstødte han et Raab, og en anden Mand kom til Syne ved Siden af ham, lige saa vaad og dryppende. Et Sekund efter kom en tredje, der løftede Lanternen op, og i dens Skær genkendte Ulf den første Negers Ansigt — det var Kongen. Altsaa havde Hendrick sluppet dem løs. Ulf vendte hurtigt tilbage til Daphne og fortalte hviskende, hvad han havde set.

„De maa hellere gemme Dem, indtil jeg har talt med Kongen,“ sagde Daphne bestemt. „Det er Verdens bedste Mennesker, men deres Vrede er frygtelig.“

„Jeg er paa Kongens Side,“ lo Ulf. „Tænk hvis en beskidt Yankee-kaptajn havde vovet at indespærre mig i et snavset Lastrum.“

Det lykkedes efter nogen Søgen Ulf at finde en høj Kokospalme, som han klatrede til Vejrs i, og oppe fra dens Top lyttede han til den ivrige Diskussion under sig. Det lød, som om de alle talte i Munden paa hinanden, indtil et arrigt Udraab fra Kongen skaffede Ørenlyd. Ulf kunde paa de to Stemmer, der nu talte, forstaa, at kun Daphne og Kongen talte. Kort efter gik de alle ned til Stranden. Ulf smilede stille, da han tænkte paa, at Hendrick troede, han havde ødelagt Motoren. Tværtimod havde han været ved at reparere den, den Gang de sorte først kom ombord. Da der blev kaldt paa ham, lod han det hele ligge og gik op paa Dækket. Han

vidste, hvor Skruerne laa, men det vidste hverken Hendrick eller Morten. Saa saare han kom ombord, kunde han ordne Resten og atter faa Motoren til at virke, som den skulde. Ulf tændte en Tændstik og saa paa sit Ur. Klokken var 11, og lidt efter Midnat vilde Maanen komme. Der hørtes ikke en Lyd fra Landsbyen.

Da Maanen begyndte at sende sit lyse, kolde Skær ud over den lille Ø, ordnede Ulf ved dens Lys sit Gevær. — Højere og højere steg Maanen, ude i Lagunen laa Skonnerten som et sort Spøgeskib. Pludselig kom der en hostende, spruttende Lyd fra den, og et Øjeblik efter begyndte den ganske langsomt at glide ud. Ulf udstødte en Stønnen — saa havde Hendrick altsaa alligevel fundet ud af, hvorledes Skaden skulde repareres.

Raabem og Skrigen fra Landsbyen fik atter Ulf til at klatre op i et Træ, han gik saa højt, som han kunde komme, og gennem Palmens Bladhang kunde han se de sorte, der samledes ikke langt borte fra ham, de satte Kursen ned mod Stranden og begyndte at padle ud efter Skonnerten. Ulf kunde se, at de alle var bevæbnet. Skonnerten var allerede et godt Stykke ude, og Morten vilde øjensynlig gøre Brug af Nattebrisen, Sejlene kom langsomt op. Mon de indfødte vilde indhente den, tænkte Ulf og bed i Spænding Tænderne sammen. Ude paa sæbent Hav kunde Skonnerten ved Sejlenes og Motorens Kraft i Føring skyde en ca. 12 Knob — og selv om de indhentede den, vilde det være umuligt for dem at komme ombord. Matrøerne kunde med Lethed slaa dem ned, efterhaanden som de kom op over Rælingen.

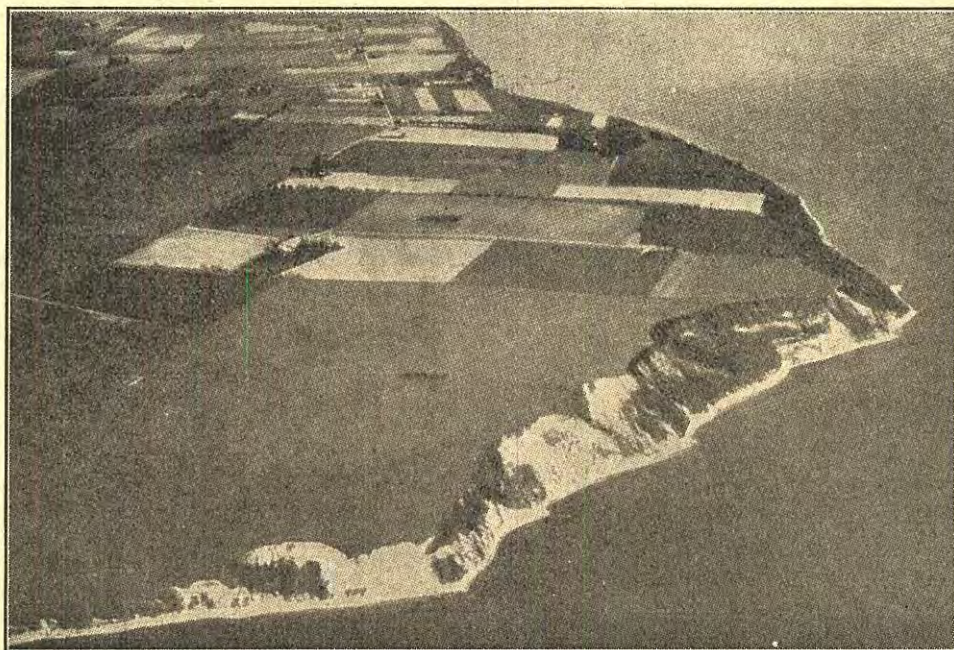
Skonnerten forsvandt bag en Pynt, og en Flok Indfødte, der stod i Strandkanten, begyndte at udstøde Hyl og Skrig for at opflamme deres Krigere.

„Ulf, kom ned — hurtigt!“ hørte han Daphnes Stemme, og uden at betænke sig, fulgte han hendes Raab. Bag de Indfødte løb de lydløst ind i Bambusskoven, gik i en Cirkel uden om Landsbyen, vadede op ad Bækken og klatrede skyndsomt op i Daphnes Hytte i Skoven.

„Jeg havde ikke Spor af Irdflydelse paa Kongen i Dag,“ sagde hun. „Han var altfor ophidset til at tage imod Fornuft. Og jeg gjorde en stor Fejltagelse, jeg fortalte nemlig, at den hvide Mand vilde tage mig tilbage til mit eget Folk, men det vilde de ikke høre noget om, de betragter mig som

Flyvebillede fra Hven

Som en løsreven Del af den skaanske Slette ligger Hven en halv Mil fra Landskrona midt i Øresund. Det Indre er næsten uden Træer.



en Slags Mascot, og det blev mig strengt forbudt at tage bort.“

„Saa er Fræmtidsudsigterne ikke lyse for gamle Christianis Søn,“ bemærkede Ulf.

„Enhver hvid Mand er dødsdømt!“

Lyden af et voldsomt Brag afbrød dem, Daphne blev bleg, men Ulf vidste straks, hvorfra det stammede.

„Det er Morton, som har smidt en Dynamitbombe ud efter de Indfødte,“ forklarede han hende. „Han fortalte mig, at han før havde brugt det Trick. Der er sikkert ikke sket noget alvorligt, han vil blot skræmme dem.“

Daphne rejste sig op. „Nu gaar jeg lige ned til Stranden og faar noget nyt at høre. Men De maa ikke røre Dem udenfor Hytten Ulf, der er ingen, som aner, at De er paa Øen, og Hytten er det sikreste Sted. Da jeg er en Halvgudinde, vover ingen at betræde min Hytte uden speciel Indbydelse, og den er der endnu ingen, som har opnaaet.“

„Der er den!“ raabte Ulf og saa gennem Døren ud paa Havet, hvor Skonnerten kom glidende for fulde Sejl.

„Ulf,“ kom det sagte fra Daphne. Hun var ligbleg. „Hvis Kongen finder Dem her, er det den visse Død.“

„Jeg er ikke bange for hans Majestæt. Saa vidt jeg kender Hendrick vil han nemlig se at faa fat i mig, nu da han ved, at jeg ikke har ødelagt Motoren for Dem. Han venter nok, at jeg skal komme faldende ud i en Kano. Der er noget i Hendricks Karakter, som jeg kan lide.“

„Vil De forlade mig, Ulf?“

„Ja, men kun for en ganske kort Tid. Jeg ved nøjagtig Længde- og Breddegraden, hvor Øen ligger. I den første Havn vil jeg søge at komme i Forbindelse med den engelske Konsul, som saa vil lade Dem hente.“

„Men hvis der hændte Dem noget undervejs, min Ulf, saa vilde jeg aldrig komme bort herfra. Hvis De rejser, rejser jeg med Dem.“

Ulf rejste sig op og tændte sin Pipe. Ude fra Lagunen hørtes en vild Sang, og med et Kast med Hovedet spurgte han: „Er det en Krigssang?“

„Nej, det er en Triumfsang, saadan synger de altid, hvis de fanger en Haj.“

Ulf lo. „Jeg tør vædde hvad det skal være paa, at det er Morton, som Hendrick har givet en Fribillet tilbage til Øen. De er træt, Daphne, men hvis De vilde løbe derned —?“

Hun nikkede og klatrede lydløst ned. Da Ulf var alene, lagde han sig paa hendes Leje, og da hun igen kom tilbage, sov han roligt. Hun knælede ned ved Siden af ham og saa længe paa hans brune, smalle Ansigt. Lyden af hendes raske Aandedræt vækkede ham, og hun fór tilbage, idet han slog Øjnene op.

„Det var ganske rigtigt Kaptajnen,“ sagde hun. „Han har et Redningsbælte paa.“

„Hvor det ligner Hendrick. Sig mig engang Daphne, bruger de Indfødte her Bue og Pil, og hvad bliver der i Øjeblikket gjort med min Skipper?“

„Folkene kender intet andet end en Stenkast, og Morton staar bundet til et Træ under skarp Bevogtning. Der er ogsaa Vagt ved Kanoerne, der er nemlig kommet en af Mandskabet i Land med de sorte, og de vil forhindre, at han igen stikker af.“

„Saa maa vi vel hellere se at faa lidt Søn,“ gabede Ulf og strakte sin large Skikkelse. „Naa, Godnat Daphne — lille Gudinde.“

Hun tog hans Haand og kyssede den.

„Jeg er ked af, at jeg har trukket Dem ind i alt dette.“

„Det er skam ikke noget at tale om — en lille Søndags-

udflugt. Jeg skal forresten se at holde Udkig imorgen fra det store Træ, jeg har set.“

„Jeg har en Kikkert, som De kan faa, og jeg har ogsaa et Kronometer og en Bcg, der beskriver hver eneste Ø og Havr i Sydhavet og deres Beliggenhed. En Baad har jeg ogsaa, Redningsbaaden fra vor Yacht. Den er i god Stand.“

„Storartet, jeg skal i Morgen ordentlig se paa Deres Arvegods. Og saa vil jeg tage ud til Skonnerten —“

„Jeg tager med Dem.“

„Det tør jeg ikke love, De er altfor kostbar til at være ombord paa Skonnerten. De maa pænt vente, til jeg kan sende Hjælp ud til Dem.“

„Nej, nej, Ulf. Søen har bragt Dem til mig, jeg er ikke bange, hvad der end sker, saa vil jeg være sammen med Dem. Hendes Stemme skælvede. „Jeg — jeg vil aldrig skilles fra Dem.“

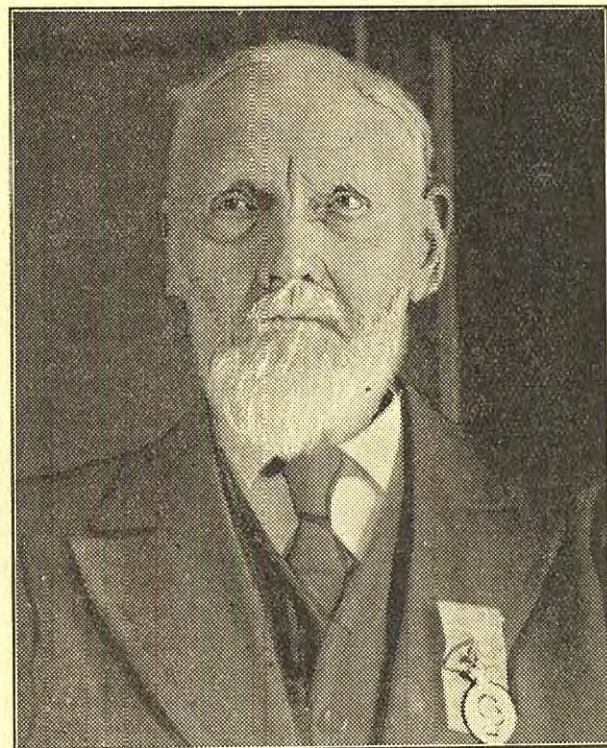
„Hvorfor?“ spurgte han, skønt han vidste, at hans Spørgsmaal var dumt.

„Fordi Gud har givet mig Dem,“ svarede hun.

Han strakte sine Arme ud efter hende, og hun gled stille ind til ham og løftede sit Ansigt op mod ham for at faa hans første Kys.

Slattes i næste Nr.

Gratulerer til de 100




De: 100-aarige Fødselsdagsbarn, fhv. Skibstømrer Hans Svensson.

Ude i Vardegade bor den gamle Skibstømrer Hans Svensson, der i forrige Maaned fyldte 100 Aar.

— Men Søn, nikker Fødselsdagsbarnet, har nu samme Plads som jeg, som Skibstømrer for Malmø Havnevesen. Vi arbejdede fire Aar sammen, før jeg trak mig tilbage. Da var jeg femoghalvfjerds. Jeg har levet under fem svenske Konger.

Saa sætter Hans Svensson sig hen i Lænestolen for at blive fotograferet. Og saa bider han en Skraa af.

— Tobak ryger jeg ikke mere, siger han med et lille Smil. Men min Skraa kan jeg ikke undvære.



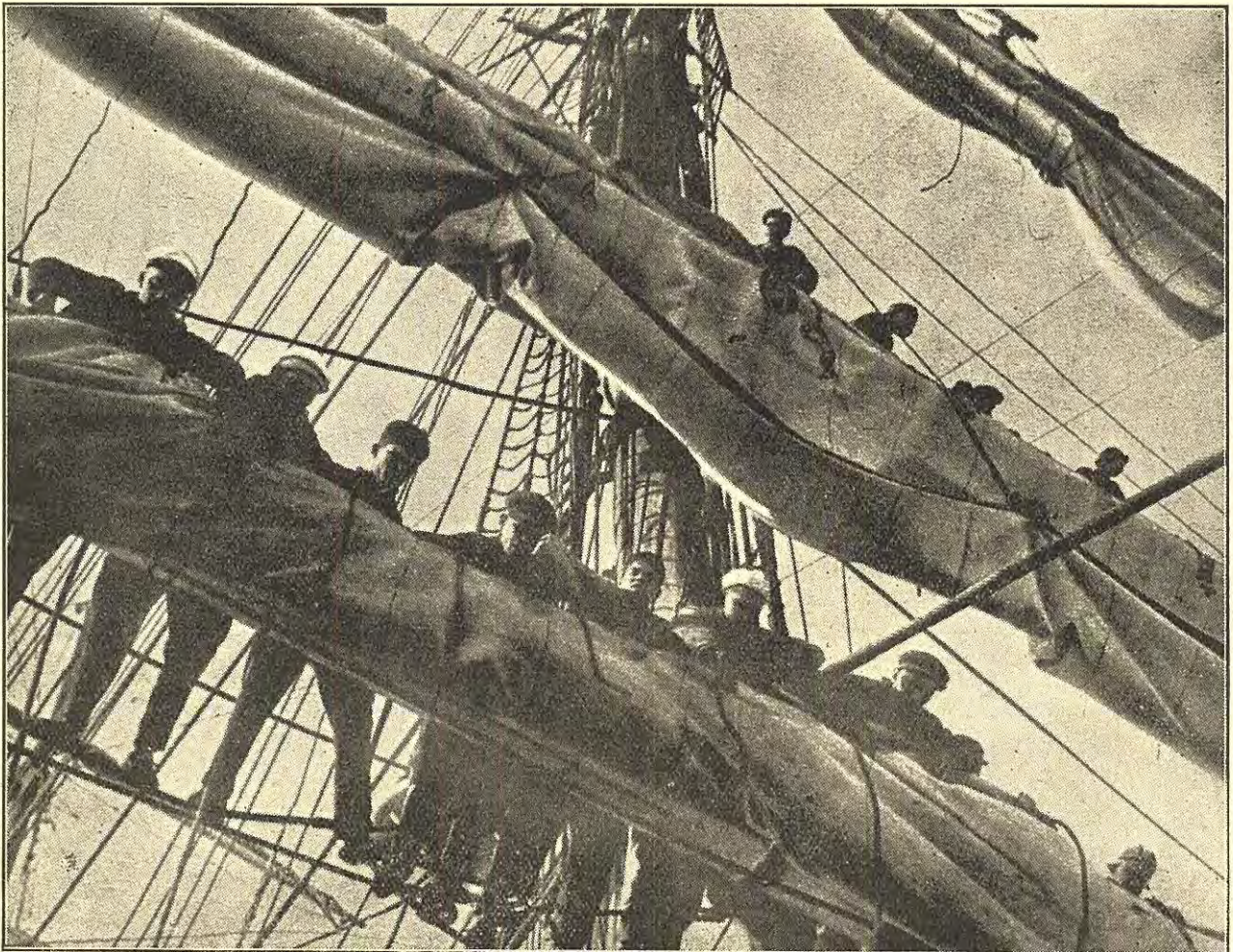
Vil Sejlskibene komme tilbage?

Af Kommandør *Herbert Shove*

i England, hvor de store Sejeres Tid forlængst er forsvundet, beskæftiger Sænderne sig dog stadig med Sejlskibe, og der gøres nu ret store Anstrengelser for at faa Sejlskoleskibe til Uddannelse af Navigatorer, ligesom man nu atter har fornyet Loven om Lodsernes Uddannelse, hvori Sejlskibsuddannelsen er obligatorisk. „Vikingen“ bringer følgende Artikel af Kommandør Herbert Shove, D. S. O., R. U., hvorefter det fremgaar, at Kommandør Shove ikke har opgivet at se en Renaissance for Sejlskibene.

ENHVER ved, at de store Raasejeres Tid er forbi, og de er snart en Saga blot. Grunden til, at de er fortrængt som Lastdragere af Dampskibene, er ikke den, som Folk i Almindelighed tror, at Hastigheden ikke er stor nok. Denne Teori holder kun Stik i enkelte Tilfælde. I Virkeligheden kan et vel bemaadet og godt udrustet Sejlskib paa det aabne Hav opnaa en Fart, som langt overstiger en almindelig Lastdampers. Kun faa af disse sidstnævnte kan opnaa mere end 12 Knob og gennemsnitlig ikke mere end 9—10 Knob. De store Clippere, som gik i Emigrantfarten paa Australien, og de saakaldte „Uldskibe“ gjorde ofte 15 Knob i Dagevis, og

for kortere Tid endog 20—21 Knob, hvilket er et moderne Slagskibs Fart. Rekordene satte dog Clippere „Lightning“, tilhørende Black Ball Linen, idet den paa sin første Tur over Atlanterhavet tilbagelagde 456 Sømil i et Døgn, og da Turen gik fra Vest til Øst, hvorved der vandtes Tid ved den hurtige Overskriden af Længdegraderne, var den reelle Tid ikke en Gang 24 Timer. Der er ikke mindre end 8 Rekorder paa 400 Sømil pr. „Etmaal“ opnoteret fra hine Tider. To af disse tilfalder „Lightning“, tre „James Baines“, to „Red Jacket“ og én „Donald Hackay“. Af tilbagelagte Distancer mellem 3—400 Sømil pr. „Etmaal“ er der saa mange, at det er umuligt at nævne dem. „Red Jacket“ tilbagelagde i de sidste seks Dage af sin Rejse en Distance paa 2020 Sømil. En Gennemsnitsfart af 336 Sømil pr. Dag eller over 14 Knob. Dog er dette ingen Rekord; thi den berømte „Cutty Sark“ tilbagelagde i seks Dage paa en Rejse til Australien 2163 Sømil. En saadan Hastighed var dog ikke almindelig. Der var dog Eksempler paa, at et Sejlskib kunde holde en Gennemsnitsfart af 14 Knob paa Turen England—Australien. Hvis en saadan Fart var mulig, er det klart, at ikke blot Last, men ogsaa Passagerdamperen vilde have sit Besvær med at holde Følgeskab. Hastigheden var saaledes stor nok til, at Sejlskibene vedblivende kunde holde Damperne Stangen, forud-

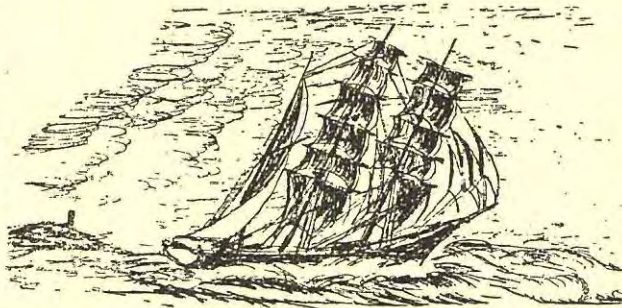




sat at disse skulde tilbagelægge den samme Distance fra Havn til Havn. Der er ingen Tvivl om, at hvis ikke særlige Forhold havde gjort sig gældende, saa vilde vi i Dag have haft Sejlskibe, der stod lige saa højt over dem af 1869, da „Cutty Sark“ blev bygget, som Nutidens Dampere saar over dem fra den Tid. Det var saaledes ikke Hastigheden, der gav Dampskibene Overtaget. Men Aabningen af Sues-Kanalen var Begyndelsen til Tilbagegangen. Ved denne Lejlighed blev Dampskibene nemlig i Stand til at formindske Distancen med 1000 til 1500 Sømil paa en Rejse Australien—Cairo og en god Del mere paa en Tur til Indien. Paa en Gang var „Clipperne“ slæet ud i „Tefarten“ og haardt trængt i Australiefarten. Endnu i lang Tid holdt de ud i Sølpetarfarten paa Sydamerika, da „Sues-Kanalen“ ikke gav Dampskibene nogen Fordel paa denne Rute; men saa kom „Parana-Kanalen“, og saa var Sejlskibenes Tid forbi ogsaa der. Sues-Kanalen var ingen Nytte til for Sejlskibene; thi ikke blot var det kostbart at faa Bugserbaad, men ogsaa Middelhøvet og det røde Hav med den stadig herskende „Stille“ var det næsten umuligt for et Sejlskib at komme igennem. Her gjorde derimod Dampene hurtige Rejser. Dog vilde Kanalerens Aabning ikke have stillet Sejlskibene fuldstændig i Baggrunden, hvis ikke paa samme Tid Mandskabet var blevet dyrere, og Maskinkraften billigere. En Damper med samme Lasteerne som et Sejlskib behøvede ikke nær saa stor en Besætning, og da det paa Sejlerne er Mandskabet, der er dyrest at holde, er det klart, at man gik over til Damp, hvor det var Brændselsforbruget, der var det afgørende.

Paa de store Raasejlere er det nødvendigt at have Mandskab i Forhold til Størrelse af Sejl og Rig, og der maa derfor være en meget stor Besætning i Forhold til Tonnagen, medens der for Dampernes Vedkommende ikke behøves saa meget mere Brændsel til at udvikle nogle flere Feste kræfter og gøre Lasteevnen større. Saa paa den Maade er store Dampere mere økonomiske end store Sejlskibe, hvis Raasejlene skal bibeholdes. Hertil kommer saa, at „Levefoden“ er steget stærkt i de sidste 50 Aar, medens de tekniske Hjælpe midler er i Fremgang, og Brændselsforbruget (Kul, Olie) er blevet billigere. Maa vi saa slaa os til Taals med, at Sejlskibenes Tid er forbi? Med Hensyn til de store Skibe med Ræer paa de to

af tre eller tre af fire Master, Fuldriggere og Barker, ja absolut. Men det er en bemærkelsesværdig Kendsgerning, at i et Land, hvor Levefoden er højest, U. S. A., bibeholdes og bygges stadig de store „For and Aft“ Skonnerter. For det meste er disse Skibe udstyrede med Hjælpe maskiner, men det er tvivlsomt, om disse Hjælpe midler er nødvendige. Det sidste Fremskridt synes at gaa i Retning af Barkentiner. Det er Skibe med Fæer paa den ene Mast og „For and Aft“ Sejl paa de andre to, tre eller fire Master. I disse Skibe udføres det meste Arbejde med Dampspil, og der behøves saaledes kun en ringe Besætning i Forhold til Tonnagen. Og i de Skibe, der kun har „For and Aft“ Sejl, er Mandskabets Størrelse reduceret til én Mand pr. Mast. En „Barkentine“ behøver mere Mandskab, men den er ogsaa i Stand til, med Vinden agter og under en dygtig Skippers Ledelse, at gøre en meget hurtig Rejse. Paa en saadan Tur er en Hjælpe maskine ganske unødvendig, og der er Tegn, som tyder paa, at vi inden ret længe vil se en ny Tid oprinde i Sejlskibenes Historie. Og vi vil faa se „Barkentiner“ og „Skonnerter“, i hvilke den mekaniske Kraft (Dampkraft) vil blive benyttet til at haandtere Sejl og Grejer med i Stedet for til Skibenes Drivkraft. Sejlene er ikke døde endnu. Men vi mangler Hjerner og Begjstring. I visse Farvande vil de smaa Sejlfartøjer dog vedblive at være de herskende. En af mine Venner, som lige er vendt hjem fra „Vest Indien“, fortalte mig, at han en Dag ved Øen „Carriacou“ saa ikke mindre end 37 nye „Sejlyachter“ for Anker paa en Gang. Paa den engelske Kyst, hvor Mandskabsholdet er saa meget dyrere, har Motorskibene og de smaa Dampere gjort en hel Del for at skubbe Topsejlskonnerterne og de andre smaa Skonnerter i Baggrunden. De smaa tomastede Skonnerter er dog stadig i Live, og en Genoplivelse af Skibsfarten vil maaske netop paa dette Omraade bringe overraskende Resultater. Der er én Slags Skibe, som allerede har faaet Rig for at faa større Drivkraft til den mindst mulige Besætning, og som ikke behøver at frygte for at blive konkurreret ud af propeldrevne Skibe, det er Themsens Lægtre.



Det skulde ikke forundre mig, hvis igennem dette at indføre søgaaende Lægtre, som jo nu er i Fremskridt, den ny „Æra“ af Kystsejlerne oprinder, hurtigere end nogen ansaa det for muligt.

En Sludder for en Sladder

Af Kay L.

Ved De, hvad en Sludder for en Sladder er? Det kan sikkert være mangt og meget og ikke noget bestemt, men jeg traf saadan én ude paa Atlanterhavet i Sommer.

Efter mit daglige Besøg i Sygelukafet, gik jeg en lille Ronde paa Banjerne. Helt forude i Trepedorummet var der musestille. Der hørtes kun den bløde Klukken af Vandet udenfor og en blid Snorken. En halv Snes Mæmmer laa paa Borde og Bænke og „sleb en Skraber“. Kun én Mand sad op, og han skrev: Det var 357. Han printede store Bogstaver paa et stort Stykke Papir.

„Naa, 57, skal Kæresten have en Epistel?“

„Næ, jeg tjærer en Sludder for en Sladder til den gamle Kone.“

„Den gamle Kone?“

„Ja, Maren Saadan én ska' jo ha' en alvorlig Smøre en Gang imellem, for ellers tror hun man lægger med Næsen i Vejret paa Havsens Bund og griner Nytaar ind, bliver ædt af Kannibalerne, eller.....“

„Det er smukt af Dem, 57.“

„Kunde jeg maaske ta' mig den Dristighed at spørge Forfatteren, om De vilde kigge Bulletinen lidt efter i Kanterne. Saadan en gammel Kone vil jo gerne ha', at man ikke

har glemt sine Skolekundskaber. Men det er jo altsaa bare en Sludder for en Sladder."

Den lød saaledes:

Nordsøen, Onsdag, 1931.

Min egen kære Mor!

Du skal bære la' vær og være bange for mig! For jeg har det bong. Du har set Vesterhavet, skriver du nok, jamen kun den sure Kan ved Tyborøn! Herude midt ude i Ballen, her er godt, og her har Nepton eller Plutæns eller hvad han hedder, ikke den Møgkyst at ærge sig ond over. Og ovre under Skotlandsysten, der er der Læ af de høje Bjerge.

Miste dit eneste Barn! Sikke noget Sludder at skrive, Mutter, til mig paa en Orlogsmænd. Her bli'r man ikke kørt over eller faer Tagsten i Hovedet. Her er Lge saa sikkert som paa Trekrone. Taage og Storm! La' vær, Mutter. Her har vi det berømte Nordsøpoliti, der dirigerer Trafikken og pullmotorer de druknede og svinger de kæntrede Skibe paa ret Køl igen. Falder vi i Vandet, bli'r vi hevet op igen. Der gaar en Mand agter og passer paa som et Søm og bestiller ikke andet. Man sku regne den mægtigt fint ud, hvis man vilde af med Livet her.

Læser i Bladene! Ja, det skulde du bare ikke. De skal jo leve af de Søulykker, som vi andre sku dø af. Læs hvad jeg skriver, det faar du mere Forstand af, og ikke hvad de Tryksværtægavtyve og Sætternisser laver sammen.

Passe paa min Kanon! Altsaa, Mor! Fortæl bare om dig og de andre og ikke noget om Krigsvæsenet. Hulgasten holder Krudtet tørt, saa der bli'r ingen Vaadeskud her. Min lille Kanon er ligesaa velpudset som dine Kobbersager, og jeg skal nok sørge for at holde Mundingen den rigtige Vej. For en Forsigtigheds Skyld binder jeg en Voksdugspose om Bagenden — paa Kanonen altsaa. Ryger Kuglen saa den forkerte Vej, Vupsp er Granaten i Posen, og jeg forlanger en anden.

Maden er storartet. Naar vi er ked af Lammesteg, faar vi noget andet. Østers og Hummer napper vi, naar vi passer Bankerne, og Torsk og Rødspætter pilker vi op af den store Balle. Det er ligesom at hente dem op fra Kælderen.

Aal mangler vi, dem fisker vi ingen af; de er vel paa Vandring, men maaske møder vi nogle. Jeg har lige sendt en Kaptajnløjtnant ned efter en Kop Ekstrakaffe, mens jeg skriver til min dejlige Mor.

Næstkommanderende hænger paa den, naar Maden ikke er F. F. F. Saa dypper vi ham og lader ham slæbe et Par Timer i Kølmandet, — det er altsaa den Spildevandssuppe, der flyder efter os, naar vi sejler. Vi gør ham ellers ikke noget, for han skal jo bruges igen, men Næstkommanderender i Orlogsmændene er næsten altid saadan en lidt tarvelig Staruder, der skal holdes nece.

Naar jeg siger Banker, skal du ikke straks tro, at vi grundstøder, som der staar i Aviserne. Man skal bare lukke Øjnene op og passe paa, at Officererne er vaagne og ædru og ikke driver den af. Der er Lygter ved alt Skittet og pæne Skilte: „Keep clear of the Revler“. Kan du se, jeg lægger mig efter Engelsk.

Med passende Mellemrum er der Vandvejrisere med Pile og det hele: „250 Sønils to Leith“, „600 Sønils til Skovshoved“, o. s. v. Det gaar nemt med det.

Skulde det ske, at vi fik en Bule i Blikspanden herude, saa har vi altid ombord en Mand eller to, der kan slaa et Par forsvarlige Plader.

Her er egentlig rigtigt hyggeligt her lært oppe i Nordsøen. Vi smider Brød ud til Maagerne, der følger os, Søpapegøjerne skingrer: „Poppedreng ska' ha' Suukker“, og Søkerne græsser irde i Tangen ved Strandbredden. Saadan et Par skulde vi have hjemme paa Stejlepladsen, saa kunde vi ta' Entré. Men tro ru ikke, at jeg kommer hjem med nogle. Vi er inger Kreaturbaad.

Naar vi nu kommer til Skotland, inviterer jeg Biskoppen og hans Datter ombord til en god Kop The. Det er et rask Liv at være Sømand. Det kan godt være, at du selv syntes om det, hvis du prøvede.

Naa, min egen Mor. Kys nu den Gamle — og hils Anna (eller omvendt).

fra

mig.

Den stadig uheldige Nordpols-Kaptajn Mr. Wilkins



Alligevel et af de mest brillante Mandfolk, der er til paa denne lojerlige Kode.

Han ligger endnu og roer oppe i Polerhavet. Den tykke Kok har maattet gaa fra Borde i Norge. Han var alligevel altfor tyk. Med Skumsprøjet frysende til Is paa Dækket og store Ishække svømmende langs Skibssiden har „Nautilus“ fra den svære Pakis maattet søge ud i mere aabent og sikkert Farvand, hvor de opdagede, at deres Dybderor var forsvundet.

VIKINGEN UDKOMMER DEN 1. I HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

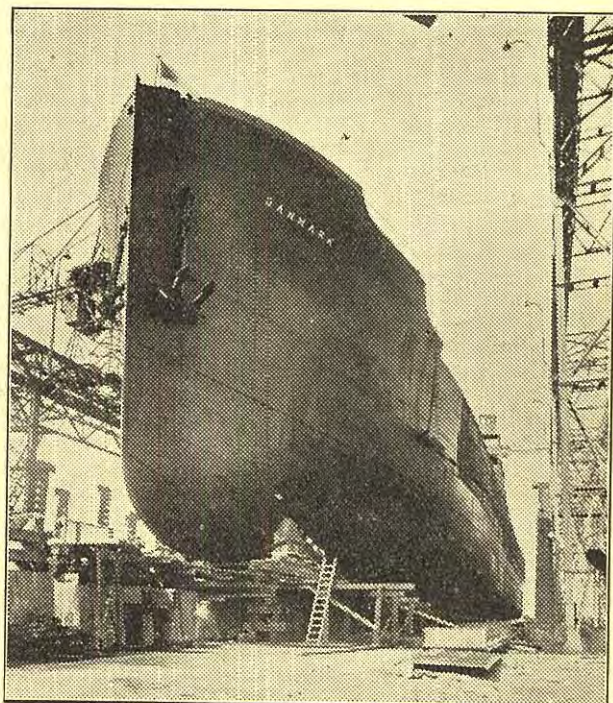
1. September 1931



Medlemmer
pr. Januar 1931.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S	D/S Pacific
D/S af 1912	D/S Botnia
D/S Svendborg	D/S Atlanterhavet
A. P. Møller-Tankbaade	D/S Ursus
D/S af 1929	D/S Baltic
D/S Dannebrog	D/S Jutlandia
D/S Orient	D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Norden	D/S Danefelt
D/S Progress	D/S Nordaria
D/S Skagerak	D/S Als
J. Lauritzen	D/S Nautic
D/S Myren	Det Dansk-Norske D/S
D/S Torm	A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Vendila	A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
Det Dansk-Franske D/S	D/S Jyden, Esbjerg
D/S Dania	D/S Øresund
Det danske Petroleum A/S	J. Saabye & O. Lerche
D/S Hafnia	D/S af 1925, Esbjerg
Dansk-Engelsk D/S	D/S Phønix, Esbjerg
A/S Det Danske Kulkompagni	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Heimdal	D/S Activ, Korsør
De forenede Kulimportører A/S	A/S Dampskibet England
D/S Viking	A/S Dampskibet Finland
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	
Svitzers Bugserafdeling	

Skandinavien's største Diesel-Motor-Skib under Bygning



Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sattes den 15. August et Dieselmotor Tankskib, Værftets Byggenummer 590, bygget for Regning Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“, her, i Vandet.

Skibet bygges til British Lloyd's højeste Klasse. Dette Skib, som er *det største*, baade hvad Dimensioner og Dødvægt angaar, *der nogensinde er bygget i Skandinavien*, har en Længde af noget over 153 m, Bredde 20,56 m, Dybde til Upperdeck 11,5 m.

Dølvægtsbæreevnen bliver over 16.000 ts.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle ca. 5000 I. H. K.

Afløbningen, som overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet, Holm & Wonslid, som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbt af Fru Generalkonsulinde Holm, fik Navnet „Danmark“.

RAAOLIEMOTOREN

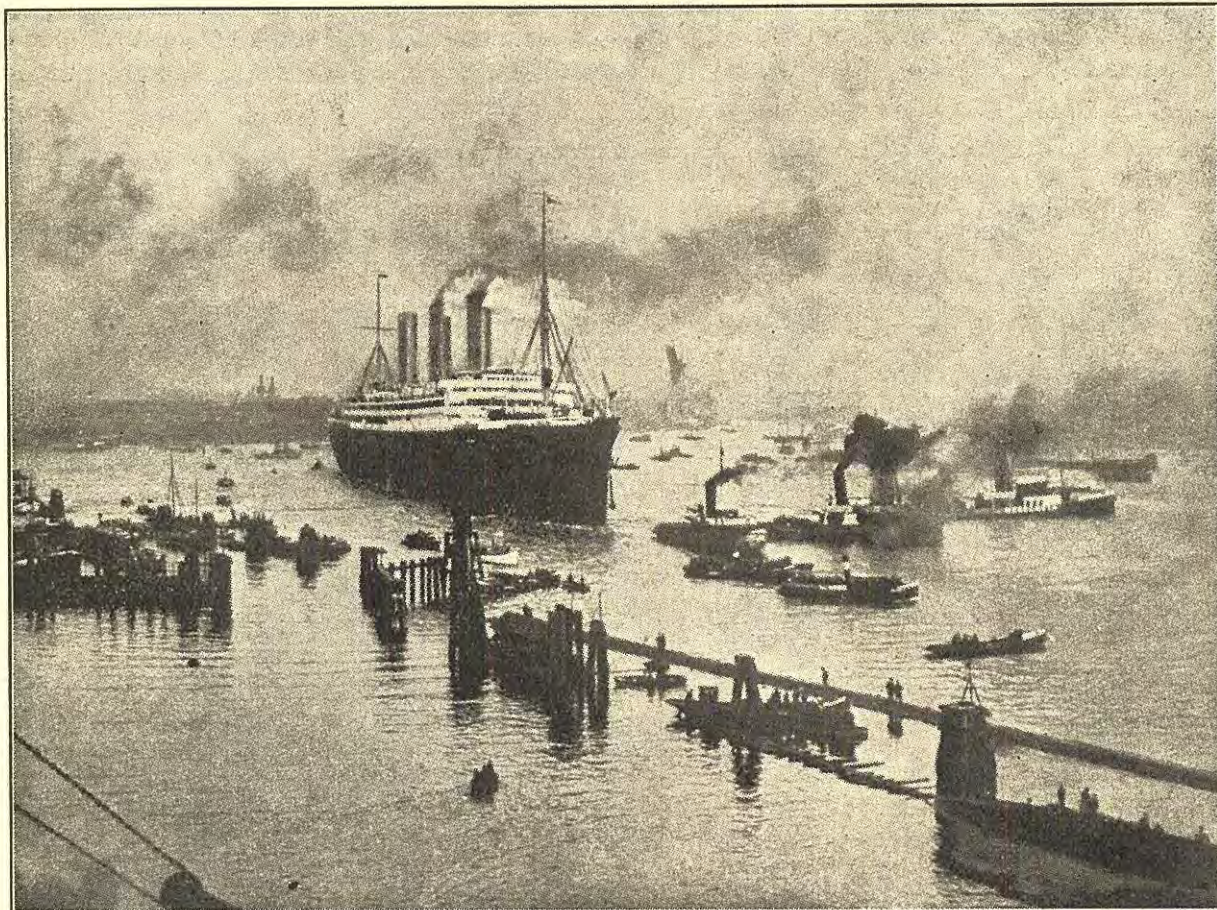
VØLUND

DANMARKS FØRENDE MÆRKE



FRA HAMBORG HAVN

Mange Arbejder i Sommer



Kajerne i Kuhwärderhafen, der uafbrudt har været i Brug for Hamborg—Amerika-Liniens Skibe siden 1903, bliver repareret og eftersat i Aar, og 130 af Kranerne, hver paa 3 Tons Kapacitet, blive grundig fornyet; Bommene forlænges fra 11 til 13½ Meter, hvorved Lastring og Losning bliver fremmet, idet tre af disse Kraner samtidig kan arbejde ved samme Luge. Vareskurene 71 og 75, hvorved New York-Linerne losses og laster, faar dobbelte Kraner, hvis Bomme er 17½ Meter lange, og Kapaciteten 4 Tons. I Kaiser Wilhelm Hafen lægges nu to Banespor, hvor der tidligere kun var et.

Alle disse Arbejder afsluttes inden Aarets Udgang, og det ny Kajscur 59 i Südwesthafen bliver ogsaa færdigt i dette

Efteraars. Dette nye Vareskur adskiller sig fra mange tidligere ved, at Loftet er af Beton i Stedet for Træ; det bliver 332 Meter langt og 50 Meter bredt.

Tillige foretages nu Uddybninger i Flodfartøjshavnene, Moldau Hafen og Maakenwärder Hafen og endvidere i Petroleums Haven. I nogle af disse Flodskibshavne anbringes Træpontoner, saaledes at Folkene fra Lægterne lettere kan komme til og fra deres Fartøjer.

Indløbet til Kuhwärderhafen bliver bredere, og Landingspladsen for Hamburg Süds Passagerlinier bliver overdækket til Beskyttelse for Personer og Bagage under daarligt Vejr.

Hovedkontor:
Bredgade 42
København K.

BALTICA

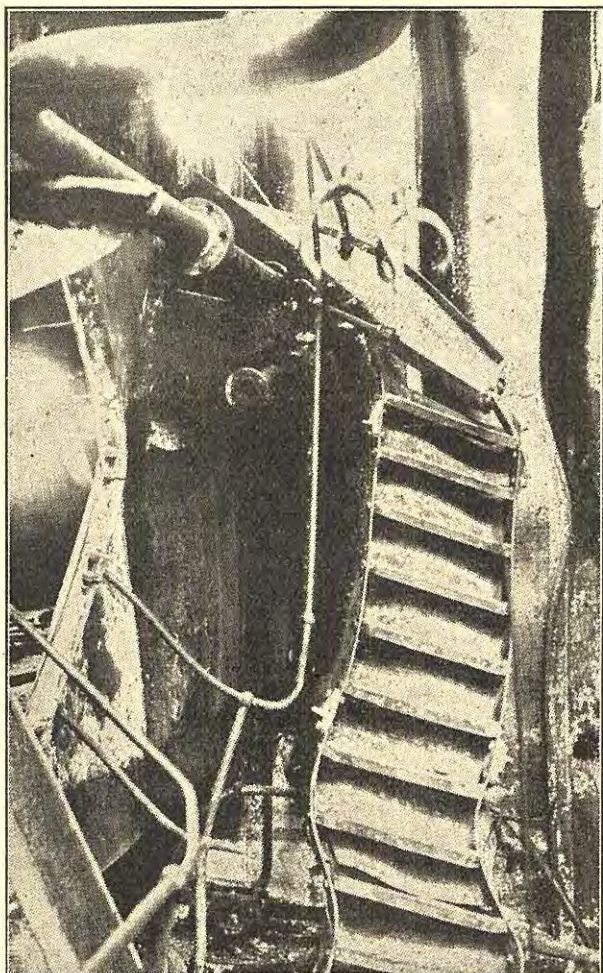
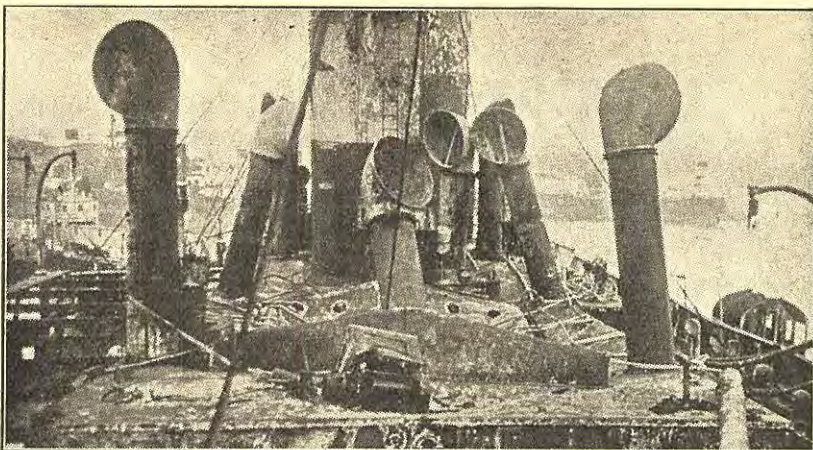
Dansk Forsikring

Telf. Centr. 4058
Telegr.-Adr.:
„Baltassu“
Statstelefon 231

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner

Ild ombord i „Marie Mærsk“

Billedet til højre viser Agterenden af »Marie Mærsk« ved Ankomsten til Værftet. Nederst: Trappen til Motorrummet og Casingen ødelagt af den stærke Varme.



Før nogen Tid siden læste man i Dagspressen, at der var udbrudt Ild ombord i Mctortankskibet „Marie Mærsk“s Maskinrum, og at Skibet var forladt af Mandskabet i Atlanterhavet. Efter nogen Tids Førløb gik Mandskabet atter ombord, da Ilden ikke havde bredt sig til Ladningen, der var Dieselolie, og imidlertid havde raset ud i Agterskibet.

Nødsenderen var ødelagt, men ved at benytte Haandtrættet til Drift af en Generator, lykkedes det at tilkalde en amerikansk Damp, der skulde til Boston, og som begyndte at bugserer „Marie Mærsk“.

I Nærheden af Las Palmas blev Bugseringen overtaget af Bugserbåde, der bragte Skibet i Havn, hvor Ladningen blev løst i uskædet Tilstand.

Efter Udøsningen blev der taget Tilbud paa Reparationen fra forskellige Værfter, og Eriksbergs Mek. Verkstad i Göteborg fik Arbejdet. Nævnte Værft var netop i Færd med at aflevere en lignende Repparation paa M/S „Castor“, som den 28. April ogsaa havde faaet Brand i Motorrummet, og havde derfor særlig Erfaring paa det paagældende Reparationsomraade.

Skaden paa „Marie Mærsk“ var af lignende Art som paa „Castor“, men det syntes, som om Heden havde været større paa den førstnævnte, hvorfor ogsaa Skroget havde lidt mere.

Hosstaaer de to Billeder giver vore Læsere et godt Begreb om Ildens Hærgning.

„Marie Mærsk“ ankom til Göteborg paa Slæb af 2 Bugserbåde den 25. Juli og gik straks i Dok, hvor Fjernelsen af de ødelagte Dele paabegyndtes.

Naar dette læses, er godt Halvdelen af Arbejdet udført, og sidst i September vil „Marie Mærsk“ atter være klar til stikke til Søs.



200 gram Kr. 2.50

Hvorfor ryge daarlige Efterligninger?


Ryg **MAIN BRACE**

Virkelig ægte amerikansk Tobak. Den bedste til Prisen



50 gr 62 Øre

Ren Burley! Fri for Virginia!

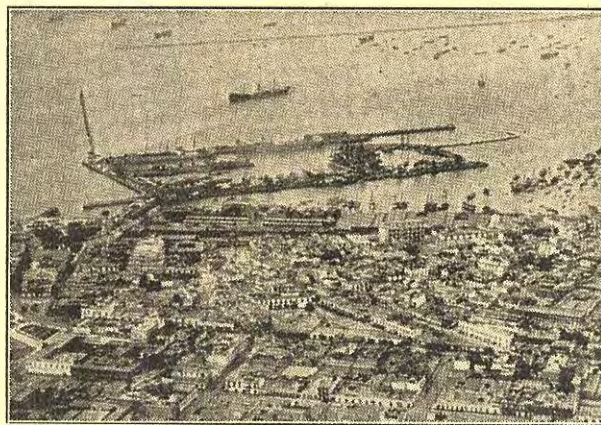


Callao's nye Havn

Selv om det kun er et ringe Antal danske Skibe, der anløber Callao's Havn, kan det dog sikkert interessere vore Læsere at høre lidt om, hvorledes Fremskridtet ogsaa gør sig gældende i disse fjerne Egne paa Sydamerikas Vestkyst. Callao har med disse store Arbejder generobret sit gamle Ry som den bedste Havn i Sydamerika ved Stillehavet.

Callao som Havn blev grundlagt i 1537 af Pizarro to Aar efter, at denne berømte Fribytter erobrede Peru og opkastede Spanien til Incaernes Herre og grundlagde Lima. I de 300 Aar, Spaniens Herredømme varede, tjente Havnen her som Ind- og Udførselsport for disse, og al Forbindelse med Moderlandet skete over denne.

Rygtet om Landets Rigdomme lokkede i 1578 Sir Francis Drake til Havnen, hvor han indkrævede Skat. Dette bevirkede, at Byen blev befæstet, og en hollandsk Flaade maatte derfor i 1624 opgive at erobre den. I 1775 byggede Spanierne et stærkere Fort, som efter sin Nedlæggelse og ind-

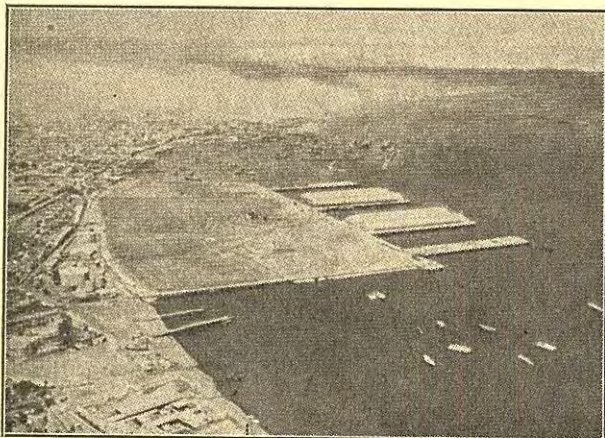


Udsigt over den gamle Havn fra 1877.

Medens Vinden, der kommer ind fra Søen — sædvanligvis fra Syd — meget sjældent er over Vindstyrke 4 og saaledes ikke er særlig slem, saa staar der altid Dønning ind fra Oceanet. Denne brydes dog af 2 Øer og en Landtunge, som sammen med 2 Bølgebrydere har udgjort Havnens Beskyttelse siden dens Bygning i 1877.

Den gamle Havn har nu ikke længere kunnet optage den voksende Trafik, og da Skibe med mere end 6 m Dybgang heller ikke kunde gaa til Kajerne, men maatte losse paa Reden, sluttede man i 1928 Kontrakt om Udvidelsen, der skulde fuldføres paa 4 Aar for en Bekostning paa ca. 25 Millioner Kroner.

Man begyndte med at bygge 2 nye Bølgebrydere, som indeslutter et Havneareal paa 3,85 Kvadratkilometer, og som er rigeligt stort for Trafikken, der omfatter 60 Skibe i udenrigs og 100 Skibe i indenrigs Fart pr. Maaned. Til Bølgebryderne er anvendt 1.350.000 Kubikmeter Sten, som blev taget fra en Klippe lidt nord for Byen. Dernæst blev der bygget 8 nye Kajer, som tydeligt ses paa vort Billede. Her blev opmudret 2.600.000 Kubikmeter, som blev pumpet ind mod Land, saaledes at der fremkom et helt nyt Stykke Jord paa 150.000 Kvadratmeter. Kajerne er 185 Meter lange og forsynede med moderne Hjælpemidler. Indløbet mellem Bølgebryderne er 185 Meter bredt og Vanddybden 10,4 Meter, men der er forudset en Forøgelse heraf til 11,5 Meter.



Det nye Havneanlæg med Moler og det indvundne Jordstykke.

til for kort Tid siden har været benyttet som Toldbygning.

Peru har et Landomraade som Frankrig, Tyskland og Italien tilsammen, og Callao er den eneste Havn af Betydning paa hele Landets Kyst. Den ligger 1500 Sømil Syd for Panama og er den Havn paa Sydamerikas Vestkyst — en Strækning paa 2500 Sømil — der har den bedste naturlige Beskyttelse.



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«

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-ADR.: LANSKFRANSK

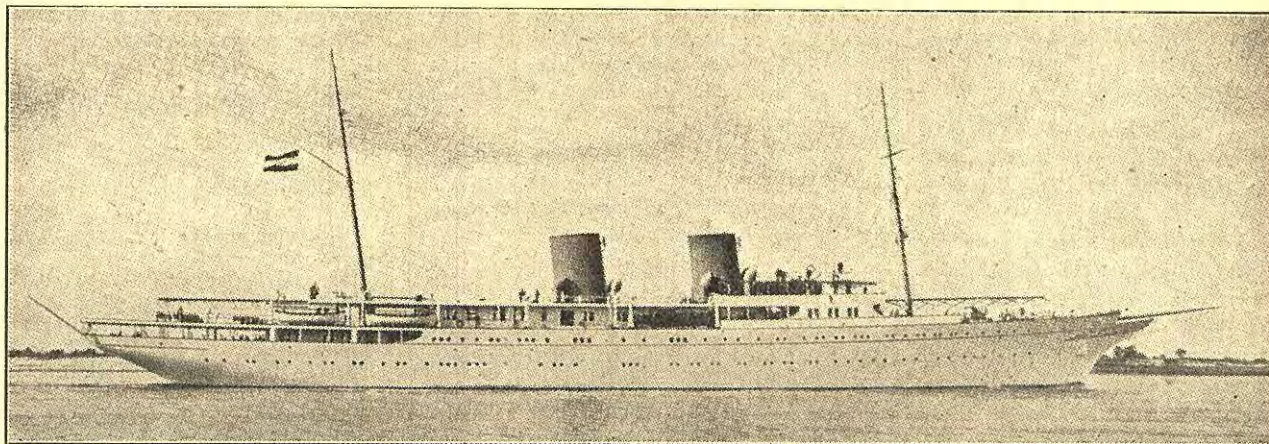
A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

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

Verdens største Lystyacht



Lystyachten »Savarona«

I Begyndelsen af August vakte Lystyachten „Savarona“ megen Opmærksomhed under sit Besøg i København, dels ved sin Størrelse og dels ved sit fornemme Udseende.

Skibet, der tilhører Mr. Cadwalader i Philadelphia, var paa sin Jomfrurejse, lige afleveret af Blohm og Voess' Værft i Hamburg.

Med en Længde paa 105 m i Vandlinien, 16 m Bredde og 9,9 m Sidehøjde, Dybgang 6,2 m, har Skibet en Brutto-Registertonnage paa 4600 og er saaledes det største af sin Slags, der endnu er bygget.

Vort Billede giver et godt Indtryk af dens elegante Udseende, der yderligere fremhæves af de lave Skørstene og de to skraatstillede, slanke Master.

Hele Udstyret svarer til en 1. Kl. Passagerdamper i oversøisk Fart. Midtskibs findes Ejernes Beboelse, bestaaende af Opholdsrum og Soveværelser med tilhørende Badeværelser, Paa-klaedningsrum, Garderobe o. s. v. Her er ogsaa 1- og 2-Sengs Kamre for ialt 22 Gæster samt Beboelse for Betjeningen. Desuden findes Spisesalon, Rygesalon, Selskabssalon, Hall og Veranda ligesom paa de største Passagerdampere.

Beboelsesrummene for Besætningen er ogsaa glimrende indstyrede, idet Ejeren har haft sin specielle Opmærksomhed henvendt derpaa.

Alle øvrige Rum saasom Kabys, Kølerum, Bagagerum, Vaskeri og Arbejdsrum har en Størrelse og et Udstyr, der i et og alt svarer til Skibet.

Skibets Udrustning tilfredsstiller de nyeste Fordringer for Passagerdampere. Der findes saaledes mekaniske vandtætte Døre, Gyroskopkompas, Ekkolod, traadløs Station, Radiopejling, Nøddynamo og Undervandssignalanlæg.

For at formidske Skibets Slingring er indbygget det største endnu af Firmaet Sperry forfærdigede Gyroskop, der drives elektrisk og har vist sig at svare til Forventningerne.

2 Stk. 3-Trins Turbiner med Tandhjulsovedføring giver med 7200 HK. Skibet en Fart af 17 Knob. 4 oliefyrede Kedler med 425 Kvadratmeter Hedeflade leverer den nødvendige Damp ved 28 Atm. overhødet til 400 Grader.

Alt Hjælpemaskineri er overordentlig rigeligt til Stede.

Der er lagt særlig Vægt paa en effektiv Lyddæmpning overalt.

Motortankskib til Norge

Tirsdag den 11. August afholdtes fra Odense Staalskibs-værft Prøvetur med Motortankskibet „Slemdal“ af Oslo, bygget til A/S Moltfau's Tankrederi.

Skibets Dimensioner er følgende: Længde mellem p. p. 423' 0"; Bredde moulded 60' 0"; Dybde moulded 34' 0" og dets Bæreevne ved 26' 0" er 10,700 Tons.

Det er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste Klasse: 100 A. 1 scm Tankskib efter Isherwood's Bracket System med langskibs Spanter og Bjælker og er efter Dr. Danchert Smith's System delt ved 3 Langskibsskødder, saaledes at der bliver 16 Lasttanke, der er delt med to Pumperum. Kapaciteten af Lasttankene er 503,500 cb. ft. Skibet er bygget med Hytte, aaben Bro og Bak og med Dæksmuse midtskibt og paa Hytten. Det er udstyret med elektrisk Lys overalt, med traadløs Station, Fryseanlæg for Proviant og oliefyret Kabys. Til Betjening af Lasttankene er der i de to Pumperum installeret 2 Pumper, hver med en Kapacitet af 325 Tons

Vand i Timen. Kedelanlægget bestaar af to oliefyrede Kedler placeret i Agterkant af Maskinrummet, med tilsammen 2,410 eq. ft. Hedeflade til Levering af Damp til Pumperne.

Maskineriet er et Burmeister & Wain dobbeltkruet Dieselmotoranlæg paa 3,900 IHK ved 150 Omdrejninger og er i Stand til at give det lastede Skib en Fart paa 11,7 Knob.

Fuldkraftprøven fandt Sted mellem Æbelø's Nordvest-Rev og Revet ved Bjørnknude, og der opnaedes en Gennemsnitsfart af 11,82 Knob.

I Prøveturen deltog foruden Hr. Skibsreder Ragnar Moltzau, Hr. Skibsmægler Lorentzer, Hr. Dr. Danchert Smith, der har været Rederiets tekniske Konsulent, Hr. Kaptajn Tucker som Repræsentant for Eagle Oil & Shipping Co., d'Herrer Ingeniører Macleod og Kruhoffer fra Lloyd's Register of Shipping, Hr. Ingeniør Tuxen fra Norsk Skibskontrol, Hr. Direktør Blache og Hr. Overingeniør Randa-Bolt med flere Ingeniører fra Burmeister & Wain samt Værftets Læelse.

KAHYTS-REOLEN

Sommerens Bøgmarked har ikke budt paa store Overraskelser, og det er derfor kun et lille Udvalg af Bøger, vi skal omtale denne Gang.

Jespersen & Pio

har, hvad der er ret naturligt, helt helliget sig Underholdningsbøgerne i denne Sommer.

Af *van Dine* en ny oprivende Kriminalroman „Mordet i det ægyptiske Museum“. Den snart verdensberømte Detektiv Philo Vance har ogsaa denne Gang Hovedrollen, og hans Skarpsindighed løser alle de Knuder, som Læserne ikke kan klare.

Af *Wodehouse* en ny Jeeves Bog, endnu morsommere end den forrige. „Jeeves, den uforglemmelige“ er Titlen, og denne Gang maa Jeeves ordne en Kærlighedsaffære for sin Færrer. *Hvordan han gør*

det, deri ligger det morsomme.

Af *Muljord* — Mandfolkenes Forfatter — en ny Bog „Hopsalong Cassidy“. Alle Hopsalong-Venner vil juble over Helstens nye Bedrifter. Denne Gang forelsker han sig oven i Købet.

Af *Sabatini* en glimrende historisk Roman „Kongens Yndling“.

Altsammen fra Jespersen og Pio, Sommerens flittigste Forlag.

Gyldendal

har sendt os „Perlemor“ af *Knud Andersen*. Bogen har været udsolgt længe, men er nu kommet i nyt Oplag, hvad den saa afgjort fortjener. Vi har før anbefalet vore Læsere varmt at gaa i Gang med Knud Andersens Forfatterskab, og vi kan kun gentage vore Anbefalinger i Anledning af „Perlemor“'s Genudsendelse.

J. B.

BØGER

HETSCH, Holmens Kanal 24 tilbyder samlede Værker billigt:

<i>Shakespeare</i> , I-V, Halvlæder	40,00
<i>Shakespeare</i> , I-IX, Halvlæder	70,00
<i>Jonas Lie</i> , I-XIII, Helshirting	40,00
<i>Henrik Ibsen</i> , I-VIII, Halvlæder	50,00
<i>Ingemann</i> , I-VI, Halvlæder	30,00
<i>Hostrup</i> , I-III, komp. Helshirting	12,00
<i>Sigrid Undset</i> : Kirsten Laurinsdatter, I-III, Helsekind	25,00
<i>Goethes Værker</i> , I-IV, Helsekind	6,00

Stort Udvalg i engelske Bøger
Provinsordre pr. Efterkrav

HETSCH Holmens Kanal 24
Telf. Byen 5090 x
Antikvariat — Køb og Salg
Bøger, Salg, Billeder, Antikviteter

Den nye Motorfærge til D. S. B.

D. S. B. faar ved Helsingør Jernskibsværft for Tiden bygget en ny Motorfærge til Storebæltsoverfarten. Færgeren, hvis Navn er „Nyborg“, vil blive afleveret i Løbet af September Maaned, og D. S. B. har ca 2 moderne Motorfærger paa denne Rute.

„Nyborg“'s største Længde er 102,5 m og Bredden paa Spant 17,21 m, den faar 3 Spor med en nyttig Længde paa ca. 245 m. Skroget er forme: saaledes, at det er særlig egnet til Isbrydning, ligesom Skroget er isforstærket.

Færgeren udstyres paa lignende Maade som M/F „Korsør“, men faar dog mange Nyindretninger til yderligere Bekvemmelighed for Passagererne. Færgeren er lidt større end M/F „Korsør“, og den forøgede Størrelse er væsentlig udnyttet til at gøre Salonerne rummeligere.

Det store og næsten helt lukkede Promenadedæk har forude en Rygesalon, Mahogni med Birketræsindlægninger, der gennem en rummelig Entré i lys Eg og med rigelig Plads for Bagage staar i Forbindelse med Saloner for Ikke-Rygere — udført i lys Tonfarve med Malerier af Th. Bøgelund — og den

store Fællesspisosalon i Sycamore med Møbler af italiensk Nød.

Paa den agterste Del af Baadedækket findes Saloner for III. Kl. Ikke-Rygere, mørk Eg med Lincusta Fyldninger, og III. Kl. Restauration i Elmetræ.

Under Vægdækket findes foran for Motorrummet Damesalon, Herresalon i lyse Tonfarver og en Fællessalon, lys Birk. Agten for Motorrummet findes III. Kl. Damesalon, III Kl. Herresalon, lyse Tonfarver, og den store III. Kl. Fællessalon i Elm.

Fremdrivningsmaskineriet bliver 2 Stk. Dieselmotorer af A/S Burmeister & Wain's Fabrikat. Alt Hjælpemaskineriet, indbefattet Spil for Landgangsporte og lignende, er elektrisk.

Den elektriske Belysning bliver meget rigelig, i Salonerne bliver den delvis udført som indirekte Belysning, og Færgeren bliver forsynet med 2 kraftige Projektører for Natfart.

Naar Færgeren bliver helt færdig, skal vi bringe en udføreligere Beskrivelse af Færgeren sammen med nogle Illustrationer.

En gratis Amerika-Rejse.

Fra Cherbourg fortælles en munter Historie om en Optiker med det tyskklingende Navn Kransenblum, der hele sit Liv havde ønsket at gøre en Rejse over Atlanterhavet og forleden højst ufrivillig fik dette Ønske opfyldt. Kransenblum fulgte nogle Venner om Bord paa den store Oeandamper „Levithan“, og i det Øjeblik, Signalet blev givet til, at alle Ikke-Passagerer skulde forlade Skibet, var han saa uheldig, eller heldig om vil, at tabe sine Lorgnetter. Optikeren er overordentlig nærsynet og kunde faktisk uden Lorgnetter ikke se en Haand for sig. Han gik i den Anledning i den forkerte Retning, og

da han endelig fandt ud af, hvor han skulde fra Borde, var det for sent. „Levithan“ havde lettet Anker og var paa Vej mod det aabne Hav. For Kransenblum var der ikke andet at gøre end at blive om Bord, og da Skibets Kaptajn hørte hans Historie, forbarmede han sig over ham og gav ham noget Arbejde med Skibets nautiske Instrumenter, saa at han paa den Maade kunde tjene til Rejser frem og tilbage. Kransenblum sendte et Telegram til Cherbourg og bad Naboeerne om at tage sig af Familien, og vuggede glad og munter paa Atlanterhavets Bølger.

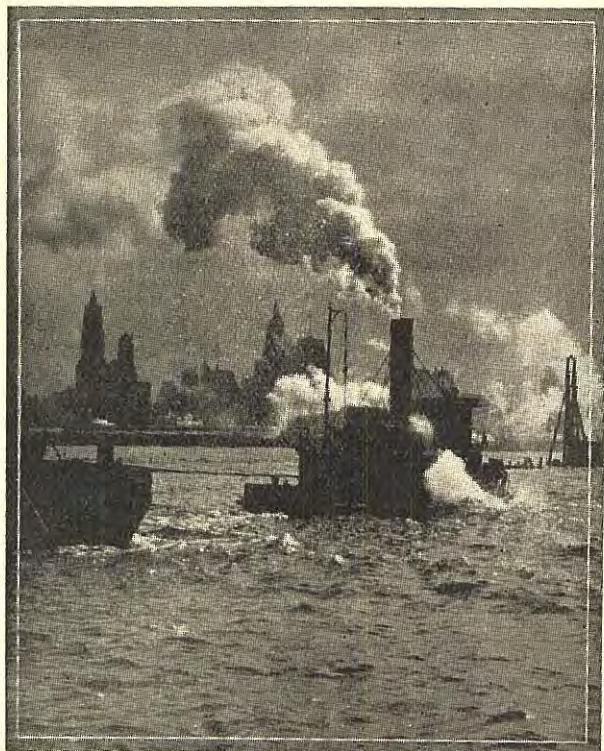
Det danske Redningsvæsen 1930-31

Marineministeriet har udsendt Beregning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Tiden fra den 1. April 1930 til den 31. Marts 1931.

Redningsvæsenet, der ledes af Redningsbestyrer C. V. Fabricius, som har Kontor i København, tæller ialt 7.3 Mand. Der findes ialt 61 Redningsstationer og 8 Bistationer. Heraf er 36 Baad- og Raketstationer, 10 Baadstationer og 15 Raketstationer. Bistationerne er alle forsynede med Robaad undtagen Skagens-Havn og Anholt-Havn, der er forsynede med Motorbaad. Desuden findes ved Hundested, Tisvildeleje, Sjællands Odde, Enesgaard ved Hasle, Johns Kapel og Gedser forskelligt Materiel til Brug ved Redningsforetagender.

47 Baade er Roredningsbaade og 17 er Motorbaade. De største Motorbaade er 12,3 m lange med 50 HK Motor, de mindste er 10,2 m med en 32 HK. Motor. I Aarets Løb har Redningsstationen Løkken faaet en ny 10,3 m Motorredningsbaad.

Redningsvæsenet har Kontrakt med Ejere af 235 Par Heste til Raadighed ved Transport af Baadene. Ved Thyborøn Station findes en Motortraktor til samme Brug.



Fra Hudsonfloden med truende Skyer over Manæattan, som ses i Baggrunden.

Der findes 228 Telefonstationer, idet Redningsvæsenet har eget Telefonanlæg.

Redningsvæsenets samlede Materiel er vurderet til 2.346.320 Kr., og den samlede Udgift har i Aarets Løb været 786.663 Kr.

Som vi tidligere har omtalt i „Vikingen“, var Motorredningsbaaden fra Hanstholm og et Sæt Raketapparater udstillet i Antwerpen i 1930, hvor de vakte megen Opmærksomhed og af den internationale Bescømmelseskommité fik tildelt Grand Prix.

Efter Opfordring af det belgiske Ministerium for Transport blev Redningsbaaden og Raketapparaterne demonstreret i Nieuport, hvor den belgiske Minister Lippens og en Del sagskyndige Embedsmænd var til Stede. Redningsbestyreren samt Baadformanden og Motorpasseren fra Hansholm foretog Demonstrationen, der var saa vellykket, at Orlogsværftet fik en Ordre paa en tilsvarende Baad, som Læserne kan finde en Beskrivelse af i „Vikingen“s Juni-Nummer.

Der er ialt i Aarets Løb reddet 67 Mennesker ved 15 Redningsforetagender. Antallet af Redningsforetagender, hvor intet Menneskeliv er reddet, og „forgæves Møder“ har været ialt 44.

De enkelte Redningsforetagender gennemgaas derefter i Beretningen i en knap og nøgtern Form. Det er selvfølgelig ikke Ministeriets Sag at give nøjere eller poetiske Skildringer af de forefaldne Heltegerninger.

For at give et Indblik i de Forhold, hvorunder Mandskabet arbejder hidsætter vi her nogle Indledninger:

24. August 1930 Kl. 20,25. Vinden VNV, Styrke 8, med Byger og tilsvarende Søj.

11. September 1930 Kl. 22,00. Vinden ØNØ, Styrke 5, med tilsvarende Søj og nordgaaende Strøm.

21. November 1930 Kl. 9. Vinden SØ, Styrke 10 og svær Søgang.

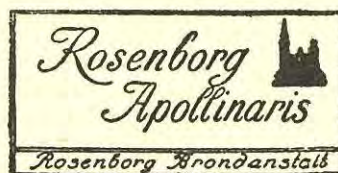
10. Januar 1931 Kl. 21,15. Vinden NV, Styrke 10, med Sne.

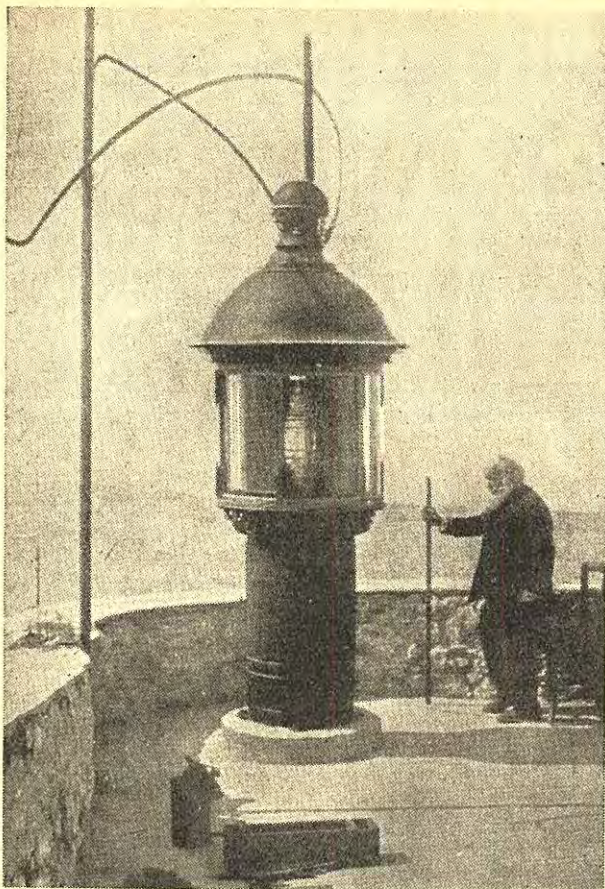
Vore Læsere kan saa selv sætte Resten til, men dette giver allerede tilstrækkeligt til at antyde, hvorledes der kæmpes derude mod Mørke, Storm og Slud. De fleste vil foretrække en lun Stue frem for en aaben Baad under saadanne Forhold. Derfor er det dobbelt glædeligt, at der endnu findes Folk, der under saadanne Forhold sætter deres eget Liv i Vove for at hjælpe andre.

50.000 Lys.

Til Fyrtaarne, Belysning af Flyvepladser og lignende Formaal anvender man allerede i Praksis Gløcelamper med saa uhyre Lysstyrker, at en enkelt Lampe udsraaler næsten én halv Million Lumen eller, udtrykt paa bedre kendt Maade, ca. 50,000 Lys.

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



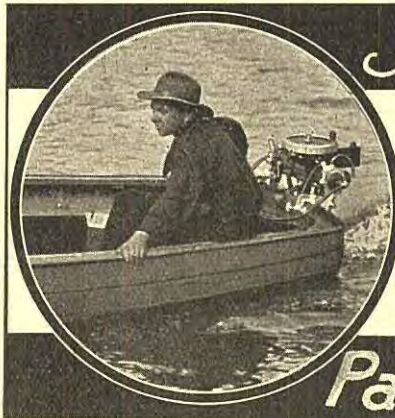


„Nøddeskallen“s Fiasko.

I henvend et Aar har den danske Offentlighed nu med passende Mellemrum crøftet, at nogle unge Mennesker havde faaet den Idé at sejle Jorden rundt i en „Nøddeskal“. Først maatte der naturligvis tilvejebringes en „Nøddeskal“. Det viste sig at være en haard Nød at knække. Skulde det være Skallen af en Hasselnød, en Valnød, en brasiliansk Nød eller en Kokosnød? Det blev en rigtig pæn lille Skude, ikke overdreven stor, men solid og dog i et saadant Format, at man immervæk maatte indrømme, at det var rask gjort at sejle Jorden rundt i den. Hvis man altsaa gjorde det. Foruden Idéens Ophavsmand, Forfatteren Hr. Elbo, der vilde skildre Færden, var der en Tegner og Bord, som skulde foregive de mest farefulde Situationer og Livet under fjerne Himmelstrøg, samt en rigtig Besætning med en rigtig Skipper. Vi fugte med Hjertebanken Skudens Udstyr. Jo, den var sødygtig nok. Saa saa vi Heltene gaa om Bord. De saa romantiske og heltemodige ud, kække og alvorlige paa én Gang. Man følte sig lidt berøiget ved Tanken om, at de dog foreløbig kun agtede sig til Sydhavsøerne. Saa kom Starten med Hurraraab og Farvel paa langt Sigt og paa forhaabentligt Gensyn. Haabet gik volcsomt snart i Opfyldelse. For „Nøddeskallen“ løb paa Grund ved Odense. Og Dagen efter gik Heltene alver paa Strøget. Saa startede man endeligt, og nu var det Alvor. Se, „Nøddeskallen“ rundede Skagen! Det er jo ganske rigtigt Vejen til Sydhavsøerne. Saa var det Meningen at gaa direkte til London! Men al Begyndelse er svær. Usigelig svær, øjen-synligt. For man maatte opgive London. „Nøddeskallen“ naaede til Cuxhaven. Men dér gik saa ogsaa Besætningen definitivt fra Borde. Ekspeditionens Leder blev ene tilbage paa Baaden, og han forstaaer sig ikke paa Sømandsskab.

Fredsfyret ved Athen

Bygget af den græske Regering til Ære for Folkeforbundet. Det nye Fyr benytter Fredens tre symbolske Farver: hvid, blaa og gul. Fyrmesteren er Kretenser.



Archimedes

Anvendes i Titusindvis over hele Verden. Absolut bedste og billigste Paahængsmotor.

A/S Pedershaab Cementindustri
Maskinfabrik

Brønderslev, Tlf. 5-212 og 339 - København, Fuglebakkevej 108, Tlf. 14066 - Aalborg, Nyhavns-gade 11, T.f. 611 - Thisted, Store Torv 2, Tlf. 707.

Forlang Tilbud - Repræsentanter ant. overalt.

Paahængsmotorer.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amalie-gade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3. Telf. 6804.

Dansk Hovmestereforening, Heibergsgade 16, Kbhvn. Telf. Byen 4251.

Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55, Kbhvn. Telf. 5990.

Den alm. danske Skibsførereforening, Havnegade 55. Telf. 14187. Postgirokonto Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Master“.

København. Afdelingskontor: Tørdenskjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.

Kjøbenhavns Skipperforening, Hølmens Kanal 18. Telf. Byen 7200.

Maskinistforeningen i Danmark, Tejdbodgade 10. Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæ-plads 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.

Alle Medlemmer af ovennævnte Organisationer kan ved Henvendelse paa Vikingens Redaktion erholde Billetter til Zoologisk Have ÷ 25% Rabat

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.



BENZIN MOTOROLIE BRÆNDSÆLSOLIE PETROLEUM



AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Næt og Dag.
Telegram-Adresse: K U L

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
» 53030 (udenfor Kontortid)
» 53010 (Havaritelf. Dag & Næt)
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

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



DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR

VILDFØRSEN

Oktober 1931

6 Sider

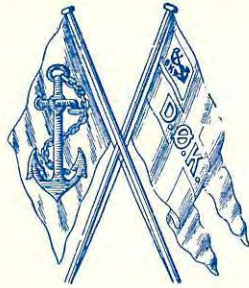
0 Øre

8. Aargang

Nr. 10

50 Øre





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

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

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT





HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN
Udgivet i Forstaaelse med: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation

Vikingerne's Navigering

Forsøg paa at forklare, hvorledes de uden Kompas og Instrumenter kunde finde Vej
over aabent Hav

Af Jens Kusk Jensen

VIKINGETIDEN har med sin Vildskab og Raahed dog været en umaadelig Kraftudfoldelse af de nordiske Folk som den Dag i Dag sætter sine Spor i Verdensthistorien, og mange har beskrevet den Tid uden dog, saavidt jeg ved, at dvæle ved deres Sømandsdygtighed eller forsøge paa at forklare hvorledes de uden Kompas og Instrumenter kunde finde Vej over Havet og udføre deres mange hurtige Rejser frem og tilbage.

I en Aarrække har jeg syslet med Fortidens Navigation og skal i det følgende fremsætte min Opfattelse af hvordan Vikingerne bar dem ad, selv om jeg bliver udløst derfor. Om Vikingerne og Søfarten i det hele giver d'Hrr. O. Eidem og O. Lütken en klar Fremstilling i „Vor Sømagts Historie“, selv saa ansete Forskere som J. J. A. Worsaae og J. W. Markmann har skrevet meget om Vikingernes Færd.

I Stenalderen laa en Del af Danmark nok noget lavere end nu, paa mange Strækninger i det nordlige Jylland kan man følge en og sommesteder to Strandlinier indenfor den nuværende, især i Limfjordsegnene, mange af de nuværende Moser og Engstrækninger stod i tidligere Tid sikkert omtrent under Vand, i hvert Fald i Vintertiden og var helt hen imod Nutiden næsten ufarbare det meste af Aaret. Det er udenfor dette Blads Ramme at komme ind paa disse Forhold, skønt de sikkert for en stor Del har medvirket til, at de tidligste Beboere søgte Miel til at komme over Vandet og har faaet Lyst til Søen og er bleven husvant der.

Om Søfarten er begyndt lige saa primitivt hos os som i Babylon og Ninive, hvor der paa gamle Vægfliser afbildes Mænd der svømmer over en Flod, liggende paa en oppustet Skindsæk, eller med oppustede Blærer bundne paa Ryggen, er vel nok muligt; ganske vist kan et Menneske svømme et langt Stykke og opholde sig længe i Vandet naar det bæres oppe af kunstige Midler, men der er jo ikke Tale om anden Navigering end at bruge Arme og Ben til at holde den ønskede Retning. Endnu bruger Drengene oppustede Svineblærer eller sammenbundne Sivknipper naar de vil lære at svømme, men enten man svømmer med eller uden Opdrivningsmidler skal man dog i Vandet og bliver vaad. I Babylon hittede de

derfor snart paa at lave Flaader af Træ og andre letflydende Stoffer, paa saadanne Flaader kunde Personer færgeres over Vandet uden at blive vaade; men heller ikke disse Flaader maa have haft tilstrækkelig Bæreevne, for gamle Vægfliser fra Kongepaladserne viser, at der ogsaa blev fastgjort en stor Mængde oppustede Dyrehuder under saadanne Flaader, hvorved deres Bæreevne i høj Grad forøgedes.

Allerede saa langt tilbage som 3633 Aar før Kristus, altsaa for langt over 5000 Aar siden var de ægyptiske Skibe saa gode, at de hentede store hugne Sten i Assuan, 582 engelske Mil ovenfor Cairo, og endda menes det, at Folk (rimeligvis fra Libyan) der beboede Ægypten før det næste Folk kom og byggede Pyramiderne, havde brugt Skibe 5 à 6000 Aar før Kristus. I det hele synes nye Forskninger at skyde Søfartens Oprindelse længere og længere tilbage. Det vil maaske overraske en Del Læsere at høre, at de store Skibes Tid paa Middelhavet ligger i det tredje Aarhundrede før Kristus.

Det synes dog, som Søfartens Udvikling i Norden har været upaavirket af Middelhavets Søfart, og Nydambaaden og Gokstadskibet viser en Forstaaelse, af Skibskonstruktion, rigtig Fordeling af Materiale og teknisk Dygtighed, der kan tjene til Mønster i vore Dage, og endda er den første over 1500 Aar gammel. Har vore Forfædre ikke laant deres Skibstyper fra Middelhavets

Folk, ser det endnu mindre ud til, at de har lært Kunsten at finde Vej over Havet hos dem.

I Norden har de dog næppe behøvet Flaader i nogen høj Grad, for i den Tid, som Vinteren, Fjordene var isbelagt, kunde de med forholdsvis Lethed færdes over Isen fra et Sted af Kysten til et andet. Endnu i min Barndom var det almindeligt, at Folk om Efteraaret købte Træ i Skovene paa den anden Side af Limfjorden og hentede det naar Isen blev stærk nok, ogsaa Mursten og selv hele Bygninger bragtes over Isen. En Del af Hinsels Lade paa Thyholm er taget fra Gammellunds Lade paa Morsø og ført over paa denne Maade, for ikke at glemme Karl Gustavs Togt over Belterne paa Isen med hele sin Hær i 1658; men selv om det nok kunde lade sig gøre at faa større Ting fra Kyst til Kyst, enten paa Flaader naar Vandet var aabent, eller over Isen om Vinteren, saa egnede



Denne Artikel er skrevet af en af Søens gæveste Mænd, Kaptajn Kusk Jensen, hvis gamle Kærlighed er Studierne over Sømandskunstens Udvikling og Navigationens Historie.



en Flaade sig dog ikke til Jagt og Fisketure, man finder derfor ogsaa udhulede Træstammer, der har været brugt som Baade i den tidligste Tid (Stenalderen). Hvor godt en saadan nedarvet Skik kan holde sig i Aartusinder, kan man ofte se Eksempler paa paa Dünafloden. Den Dag i Dag kommer Arbejderne roende i Baade, hvis underste Del bestaar af en udhulet Træstamme forhøjet med en eller to Gange Bord. Dette giver maaske et Fingerpeg paa hvor vildledende et enkelt Fund kan blive med Hensyn til Forholdene paa den Tid. Antag til Eksempel, at Kendskabet til vor Søfart er lige saa udsløttet om et Par tusind Aar, som vor Kendskab er til Forholdene for et Par tusind Aar siden, og en Forsker saa finder et Baad af den Slags som Arbejderne nu bruger paa Düna og flere andre Steder, men dog under saadanne Forhold at den bevislig er fra 1912 efter Christus og en anden finder „Titanic“, hvem vil saa i deres vildeste Fantasi kunne tænke at denne Baad og Titanic stammer fra samme Aar, fra samme Verdensdel, fra Lande der ligger nær sammen og staa i livlig Forbindelse med hinanden og fra Folk med høj Civilisation.

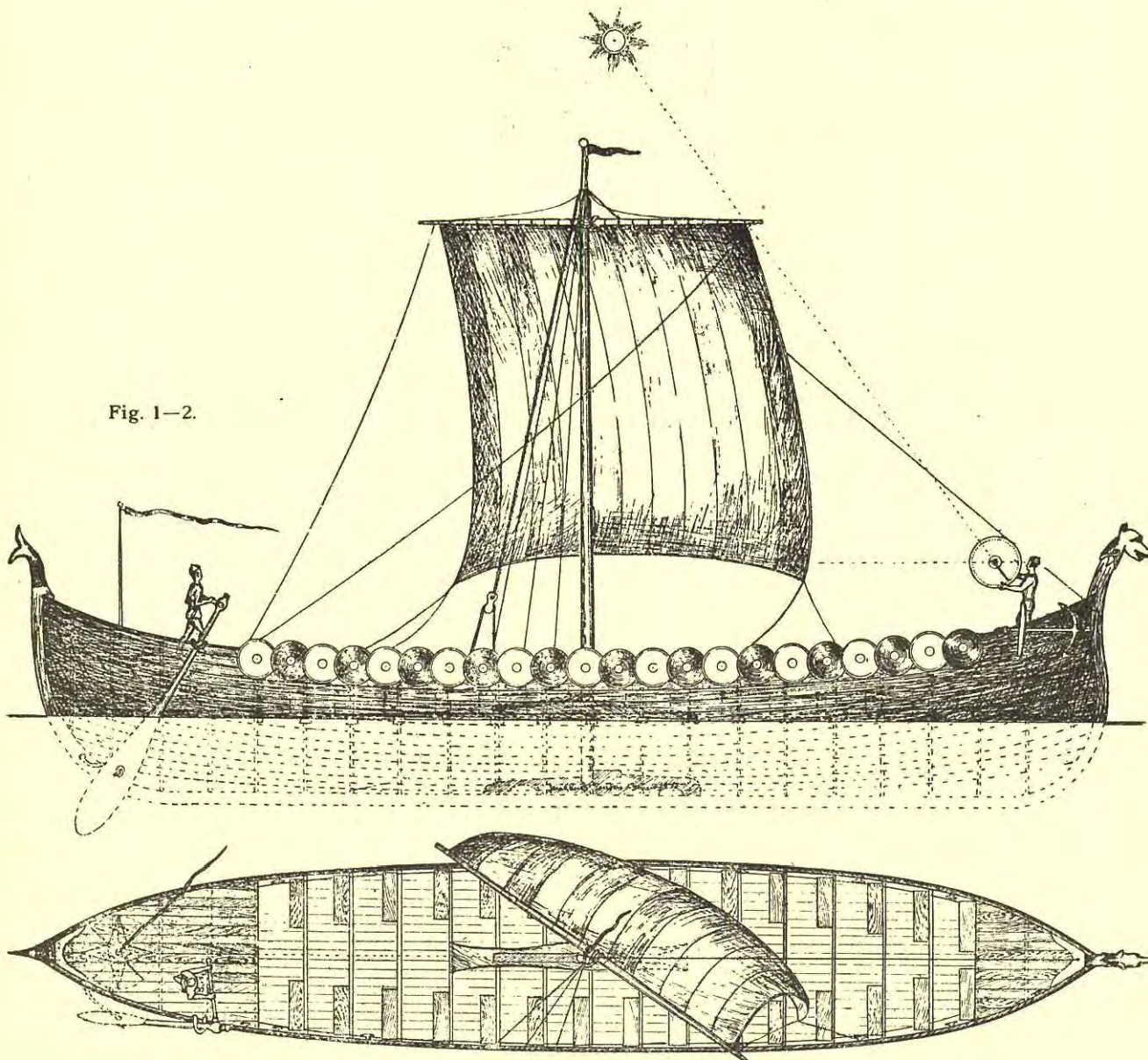
Selv om der ikke var saa langt mellem Ydegrænserne, i Fortiden, paa Søfartens Omraade, kan de dog godt have

kendt og brugt byggede Baade og Skibe samtidig med de udhulede Træstammer.

Om Od'n fortælles, at han havde et Skib „Skibladner“ der havde god Vir, hvorhen det sejlede — mon ikke den virkelige Kæerne bestaar i, at Odin har indført Køl under Skibene og da han og hans Følgesvende kom til Danmark fra Østersøens Egne, hvor Dyrkning af Hør og Hamp var udbredt, har han indført Dyrkningen af disse Planter i Danmark og derved faaet et langt bedre Materiale til de Lærreder, de brugte til Skibssejl. Det er vist umuligt at lave et Sejl af Uld, der kan staa Bidevind (kan udspændes saa stærkt i en jævn Flaade, at et Skib dermed ved Vindens Hjælp kan krydse sig op imod Vinden). Den Slags Sejlskunst er kun mulig med gode Sejl, der kan taale Vindens Tryk uden at pose ret meget ud.

Saasnart Samkvemmet naaede ud over Fart langs Kysten og over mindre Vandløb, krævedes bedre Fartøjer, og disse er nok efterhaanden blevet større og bedre, jo længere Rejser de har foretaget. Allerede længe før Vikingetiden, der almindelig antages at være begyndt omkring Aar 800, blev der foretaget Handelsrejser til de samme Egne,

Fig. 1—2.





som de senere hærgede og undertvang, saa de maa have forstaaet at orientere sig og finde Vej, længe før Vikingetogene begyndte; maaske har de netop paa disse Hændelser rejser faaet det Kendskab til Navigering, Lande og Folk, som de senere udnyttede.

Det er ikke Meningen her at følge Skibsfarens Udvikling i Norden, jeg skal kun nævne, at Nydamsbaaden, der antagelig stammer fra det tredje Aarhundrede efter Kristus og nu opbevares i Musæet i Kiel, viser et stort Kendskab til Skibsbygning, og den har sikkert ikke været Topunktet for den Tids Skibsbygning, uagtet den var 75 Fod lang mellem Stævnene og 11 Fod 3 Tommer bred, klinkbygget af Egeplanker og nittet sammen med Jernnagler, den var let bygget uden Dæk og antagelig bestemt som en Slags Husbaad, og det forklarer, hvorfor den er saa smal i Bunden og kun har ca. en Tomme Køl udskaaet i selve Bundplanken, ellers kunde den næppe bringes op gennem de smalle Aaløb.

Paa den Tid er Sejladsen sikkert foregaaet langs Landet, eller i hvert Fald ikke længere ud, end de efter nogle Timers Forløb atter fik Land i Sigte, at det var muligt, ses af den Kendsgerning, som sikkert mange endnu husker, at det for ca. 30 Aar siden var almindeligt, at Fiskerbaade fra Limfjorden sejlede ned til Issefjorden og Storebælt om Sommeren for at drive Aalefiskeri, disse Baade havde ingen Hjælpemidler til Navigering over Kattegat.

Dristige Folk kan sikkert uden Kompas og Kort besejle

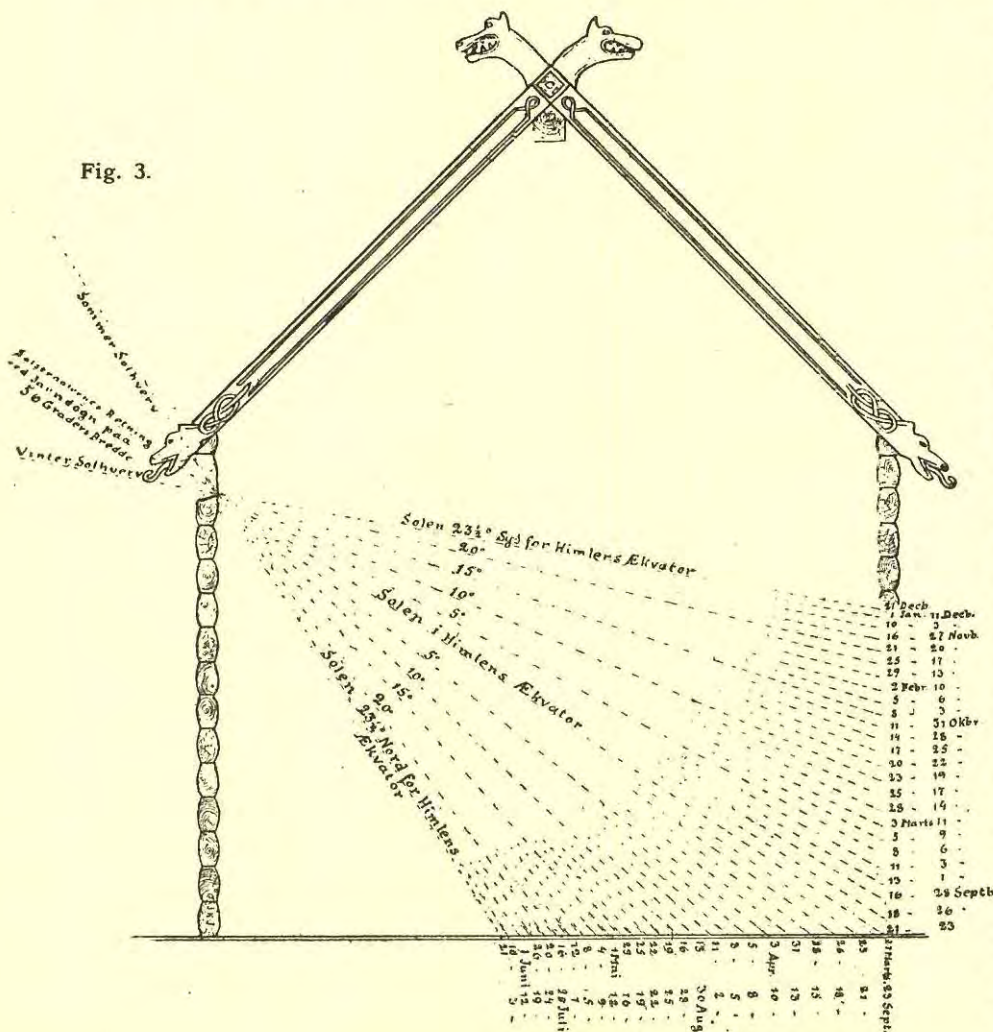
Kattegat, Østersøen, Skagerak. Vestkysten af Jylland, Kysten af Tyskland, Holland og Belgien helt her til den engelske Kanal, hvorfra de saa kan komme over til Englands og Irlands Kyster, men selv om man giver Erfaring og Dristighed et vidt Spilrum, saa maa enhver, der har Kendskab til Søvæsen, dog tilstaa, at Dristighed og Erfaring alene vil komme tilkort, hvor de skal styre en bestemt Kurs over aaben Sø i Dagevis, med mindre de kender Midler til at styre i en bestemt Retning og forstaaer at kontrollere denne Kurs, og endelig maa de, foruden at vide hvor langt de har sejlet, ogsaa være i Stand til at bestemme, hvor langt de er kommen Nord eller Syd paa fra deres Udgangspunkt.

Ja, men har de virkelig sejlet tværs over Nordsøen uden Kompas. De skal tværs over en Del, ikke af Nordsøen, men Atlanterhavet for at komme fra Norge til Færøerne, Island eller Grønland; paa deres Vikingetogter til Holland, Belgien, Frankrig, England, Skotland og Irland kunde de nok sejle ned langs Jylland og følge Kysterne det meste af Vejen videre, det har de dog næppe gjort. Selv om de ofte optraadte i store Skarer, var de dog disse Landes Indbyggere underlegne i Antal, og de fik ofte nok at føle, at „mange Hunde blev Rævens Død“, de undgik derfor Kystfart for ikke at blive bemærket i Utide og give Indbyggerne Lejlighed til Forsvar.

I det følgende skal jeg søge at give en Fremstilling af, hvordan de med den Tids Kendskab, uder vore nautiske Instrumenter, Kompas, Log, Sekstant, Kronometer, Søkort osv., alligevel kunde navigere med en vis Sikkerhed.

Vore Forfædre havde et temmelig godt Kendskab til Landenes indbyrdes Beliggenhed, de havde formodentlig ogsaa Kort over Hovedlinierne, ellers er det uforstaaeligt, hvordan de kunde finde paa at gaa fra Loirefloden i Frankrig over til Seinefloden, eller fra Themsens, der munder ud paa Englands Østside, til Mersey, der munder ud paa Englands Vestside, eller fra Dünafloeden over i Dniepr og følge der til Sortehavet og saa følge Kysten ned til Konstantinopel. Landkort var jo kendt længe før Kristus af Middelhavsfolkene, og Væringerne har jo nok dragt saadan Kendskab til Norden igen, men de maa i hvert Fald have foretaget Rejser derved med de Kundskaber, de havde med hjemmefra. Allerede et Par Aarhundrede efter Kristus kan en Forbindelse paavises mellem Danmark og Romerriget; ja, selv ned til Asien var der Forbindelse. Vikingerne delte ogsaa England mellem sig efter geografiske Linier og delte det i mindre Stykker. Alt det forudsætter, at de havde Kendskab til Landene, forstod at sætte Grænser og kontrollere dem; maaske nok de gamle brugte Skelstene til at afgive Udgangspunkter. Der er heller ikke no-

Fig. 3.





get forunderligt, om nogen har optegnet sine Rejser paa samme Maade, som det fortælles, at Hamlet lod sine Bedrifter male paa et Skjold.

Der fortælles, at de lod Ravne flyve fra Tid til anden, naar de var til Søs, og saa fulgte i samme Retning — det Haab, at Ravnene søgte mod Land. Det er vel muligt, de brugte denne Maade for at finde, i hvilken Retning Land skulde søges, enten naar de søgte nye Lande eller var helt vildfarende, men denne Maade var umulig til daglig Brug; et Skib kan ikke følge en flyvende Ravn, og Fuglen forsvinder snart for Øjet.

Lad os nu antage, at et Vikingeskib ved Jævndøgnstid om Foraaret vil sejle fra Danmark til Skotland. Skibet er naaet til Hanstholm, Fyret var ikke tændt den Gang; om Morgenen da Solen stod op i Øst, bestemtes Vindretningen til Nordøst (Vinden kom fra Nordøst), som bekendt staar Solen op i retvisende Øst og gaar ned i retvisende Vest ved Jævndøgnstid, for at komme over til deres Bestemmelsessted i Leithsfjorden skal der styres ret Vest til Syd. Na gælder det altsaa om at kunne holde denne Kurs. For at faa noget at styre efter, behøver de bare at sætte en lille Stang op med en lang, smal Vimpel (en saadan Stang med en Vimpel findes afbildet paa en Runesten fra Falster) og mærke sig, hvor Vimpelens Spids skal vise hen, naar Skibet stævner den rigtige Kurs, det bliver saa Styrmandens Sag at styre Skibet saaledes, at Vimpelen peger mod det rigtige Sted, den er altsaa Tungen paa Vægtskaalen, der viser, til hvilken Side det holder (Fig. 1—2). Ved iagttagelse af Solen om Dager, især naar den staar op og gaar ned, kan Vindens Retning bestemmes ret nøjagtig, for enhver ved, at Solen staar op i Øst, saar i Syd om Middagen og gaar ned i Vest om Aftenen, om Natten kan Nordpunktet findes ved Hjælp af Polarstjernen. Vindretningen kan altsaa kontrolleres Døgnet rundt. Selv paa Dage, hvor der ingen Sol er, vil de fleste, der har faret til Søs, kunne skønne om Vinden forandrer sig, men saa indtræder der dog en Del Usikkerhed.

Paa Sejlskibe bruges endnu Vindfløjen som Rettesnor for Styringen, naar Skibet sejler Bidevind (saa nær Vindretningen som mulig med Vinden ird paa Sejlenes Agterkant). I en mørk Nat kan det være vanskeligt at se Vindfløjen paa Toppen af en høj Mast, eller den vagthavende staar saa nær ved Masten, at han skal have Hovedet helt bag over for at se Fløjen, saa bliver der ofte bundet en lang, smal Strimmel tyndt Tøj til den agterste Bårdum til Luvart (Vindsiden) for at vise Vindretningen, en saadan Strimmel Tøj faa Fod over Dækket er meget lettere at se end Vindfløje. Kompasset anvendes som Regel ikke, naar man styrer Bidevind, udover, at man holder Regning med, i hvad Retning Sejlsladen gaar.

Ved at iagttage Sejlene og Vindfløjen kan der med Øvelse styres paa mindre end en halv Streg ($5\frac{1}{2}$ Grad).

For en Menneskealder siden hørte det endnu ikke til Sjældenheder, at Skibe, der kun lastede et halvt hundrede Tors, sejlede over Vesterhavet. I høj Sø var det ofte galt med Kompassene, et saadant lille Skib kunde godt gøre saa hurtige Bevægelser, at Kompasset drejede helt rundt, at det svingede tre—fire Streger til hver Side, naar man slørede for en god Vind, var ret hyppigt, der var saa intet andet for end at holde Kursen efter Vindretningen. Der læres endnu paa Navigationsskolerne, at man kan mindske Kompassets Svingninger ved at klistre smaa Stykker stift Papir paa Kompassets Underside, saaledes at de staar ud som Vinger.

Vindens Retning spillede tidligere en lang større Rolle, baade for Folk i Land og Folk paa Søen, end nu. Ingen Landmand kom uden for Døren uden med det samme at skønne over Vindretningen og danne sig en Mening om Vejrforholdene i den nærmeste Fremtid, og saa stærk var denne

bestemmen Vindretning udviklet, at de fleste paa Steder, hvor deres lokale Kendskab ikke kunde hjælpe dem, enten naar de var i Købstæder, kørte med Toget eller sejlede med et Dampskib, dog straks var klar over, i hvilken Retning de bevægede sig. Hvor mange gaar ikke om Vinteren Mile over Hede- og Mosestrækninger i Mørke og Snefog uden anden Rettesnor end Vindretningen, naar de faa Hjulspor er dækkede med Is og Sne. Var end Folk paa Landet stærkt interesserede i at kende Vindretningen, spillede det en endnu større Rolle for Fiskere og Søfolk.

Hvem mandes ikke, naar Frivagten om Bord i et Skib blev purret ud, den endnu halvvaagne Kammerat spørge: „Hvad er Vinden?“ Hvem har ikke, naar de blev afløst paa Vagten, sagt sin Mening om Vejret, som „Vinden rummer“ — „Vinden skræler“ — „det ser ud, som om den vil hale sig vestlig“ — „vi faar vist stille“ — „vi faar nok snart Regn, det har været saa ualmindelig sigtbart“, og alle de mange andre Udtryk, der viser, hvilken Rolle Vejret spiller; hvor faa Samtaler indledes uden med en Bemærkning om Vejret.

Vikingerne sejlede næppe ret ofte ud paa længere Rejser, før de havde god Vind, og den Skik at vente paa god Vind er først nu ved at forsvinde, endda Nutidens Skibe helt anderledes kan kæmpe sig frem imod Vind og Vejr, fordi de er langt stærkere bygget og udrustet paa en Maade, de ikke en Gang kunde ane. Kun i én Retning staar Nutidens Skibe tilbage for Fortidens, de har saa lidt Mandskab.

De gamle Vikinger vidste meget godt, at Solen om Sommeren staar op sønden for Øst og gaar ned norden for Vest, og om Vinteren staar op sønden for Øst og gaar ned sønden for Vest, og de var sikkert ogsaa klar over, hvor meget Afvigelsen udgjorde af hele Horizontens Omkreds, ellers kunde de ikke bestemme deres Kurs med tilstrækkelig Nøjagtighed. Vil de som før nævnt sejle fra Hanstholm til Leithsfjorden, 91 danske Mil, er Kursen som nævnt omtrent Vest til Syd ($S 8 10^{\circ}$ v retv.), styrer de en Streg ($11\frac{1}{4}$ Grad, Kompasset deles som bekendt i 32 Streger, og da en Cirkels Omkreds deles i 360 Grader, bliver hver Streg $11\frac{1}{4}^{\circ}$) for sydlig, træffer de ikke Leithsfjorden, men Tynefloden (Newcastle), og hvis de styrede en Streg nordlig, vilde de træffe Landet oppe ved Aberdeen; en Streg forkert vil altsaa paa en Rejse over Nordsøen bringe dem 15—16 danske Mil ud af Kurs. Paa kortere Afstande bliver Fejlen jo mindre, fra Skagen til Færder, en Ø i Mundingen af Christianiafjord, er Kursen næsten ret Nord, styrer de en Streg for vestlig, træffer de Landet udenfor Laurvig, og styrer de en Streg for østlig, træffer de den svenske Skærgaard ved Koster, og vedbliver de at holde Hovedretningen mellem Øerne, vil de komme op til Frederiksstad, eller med andre Ord, en Streg galt i Kursen fra Skagen vil bringe dem $3\frac{1}{2}$ danske Mil ud af deres Kurs, inden de naar Christianiafjorden. Rejser over Kattegat vilde give et lignende Resultat. — Kursen fra Bergen i Norge til Færøerne er retvisende Vest til Nord, og de kommer et Par danske Mil norden om Shetlandsøerne, men hvis de styrer en Streg for sydlig, træffer de midt for Shetlandsøerne, og vil de fortsætte samme Kurs efter at være sejlet mellem Shetlandsøerne, sejler de ca. 12 danske Mil sønden om Færøerne og faar dem slet ikke i Sigte, og omtrent 4 danske Mil norden om, hvis de fra Begyndelsen af Rejsen styrer en Streg for nordlig. — Vil de sejle fra Hanstholm til Færøerne, bliver Kursen retvisende vest-nord-vest, indtil de naar mellem Ørken- og Shetlandsøerne, derfra kan de styre Nordvest til Færøerne, styrer de en Streg for vestlig fra Hanstholm, kommer de op mellem Ørkenøerne til det bekendte Pentland Firth, styrer de derimod en Streg for nordlig, kommer de op midt for Shetlandsøerne.

Fra Færøerne til Island er Kursen Nordvest. Af det foregaaende vil det fremgaa, at blot én Streg forkert paa Kursen i Rejsens Løb bringer langt uden om deres Bestemmelsessted, og det kunde ikke undgaaes, at de sommetider kom baade en og flere Streger ud af deres Kurs, for ikke at tale om Modvind eller naar de i Dagevis drev om for Storm, selv om deres Rejser mest foretoges om Sommeren, var de dog altid udsat for Storme, da disse som velbekendt optræder Aaret rundt i de nordiske Farvande, de maa derfor have kendt en Maade, hvorved de i hvert Fald omtrentlig kunde finde, om de var kommen sønden eller norden for.

I hvilket Maal de har angivet den udsejlede Vej længde, ved jeg ikke, muligvis har den Fart, Skibet kunde gøre, naar det blev roet, været det normale og Afstanden saa været delt i Dagsrejser under gunstige Forhold, selv om de ikke har benyttet nogen Art Log (Apparat til at bestemme Skibets Fart gennem Vandet), har de nok ved at iagttage, hvor hurtigt Vandet naaede fra Forenden af Skibet til Agterenden kunnet skønne ret nøjagtigt, hvor langt de sejlede i et bestemt Tidsforløb, deres Skibe har næppe ret ofte kunnet drives højere end til 8 Knob (ca. 2 danske Mil) i Timen, den meste Tid har Farten været langt mindre men de roede næppe over 4 Knob for en længere Tid i godt Vejr. — De fleste, der i længere Tid har sejlet, kan skønne Farten ved at se den Hurtighed, hvormed Vandet passerer forbi, ofte med mindre end en halv Knobs Nøjagtighed.

Har de end kunnet styre en bestemt Retning og vurdere, hvor langt de sejlede, og under gode Forhold kommet deres Bestemmelsessted saa nær, at de kunde faa det i Sigte og paa denne Maade orientere sig, saa bliver Forholdene dog vanskeligere, naar Skibet i Dagevis har tumlet om som en Kastebold for Storm og Uvejr, og dog fortælles der om mange Skibe, der i lang Tid har tumlet om paa Havet for tilsidst dog at finde deres Bestemmelsessted.

I Nordøgen og de Farvande de mest besejlede, kunde Loddet ofte give dem værdifulde Oplysninger, og alle de Stæder, hvor Vandet ikke var dybere end de kunde naa Bund med en Lodlinie, har de sikkert gjort flittig Brug af dette. En Del af de franske Fiskere, der gaar fra Dunkerque og flere andre Pladser til Island paa Fiskeri, bruger ikke andre Instrumenter end Kompas og Lod.

Det vil dog næppe være nok, at Vikingerne kunde styre en bestemt Kurs og bestemme den udsejlede Distance og tage Lodskud, de maa desuden have kendt Midler til nogenlunde at bestemme, hvor de befandt sig paa Søen, naar de kun saa Himmel og Hav til alle Sider, hvordan skulde de ellers kunne sejle fra Island til Grønland, derfra ned til Amerikas Østkyst, tage Ophold der en Tid, sejle tilbage der igen og andre næste Aar sejle den lange Vej over ukendt Hav og virkelig finde deres Forgængeres Opholdssted.

Der fortælles i Eddadigtene, at de bestemte Aarets Længde efter Solen, og der nævnes ingen Tilfælde, hvor f. Eks. en Mand fra Sverige kom til forkert Tid til en aarlig Fest i Danmark eller omvendt. Deres Tidsregning maa altsaa have været bestemt, ens over hele Norden, og Aarets rigtige Længde be-

kendt, for der nævnes saa vidt jeg ved heller ingen Tilfælde, hvor deres Midvinterfest er indruffet enten om Efteraaret eller først henad Foraaret, som det gik med Romerne i sin Tid. Almanaker i den Forstand, som vi nu har dem, brugte de ikke derimod brugte baade Lærd og Læg Rimstokke, det var sværdannede flade eller firkantede Plade, hvor der paa hver af de fire Sider var skaaret Streger for hver Dag i et Fjerdingaar, enkelte Dage og Fester var mærket med Runer, disse var allerede kendt i det fjerde Aarhundrede efter Kristus, desuden indeholde nogle af de Rimstokke, der endnu opbevares paa Musæerne, de 19 Gyldental for at kunne udregne Fuld- og Nymaane og de 12 Himmeltegn samt andre astronomiske Ting, der vel nok stammer fra en senere Tid. Det er heller ikke saa længe siden, man endnu hist og her paa Lancet kunde finde en Datoviser skreven med Kridt paa en Bjælke.

Den var i Regelen udført saaledes:

S M T O T F L
 — — — — —
 — — — — —

I 1913 begyndte Aaret med en Onsdag, der sættes altsaa en Streg under C og saa fremdeles til de 31 Dage er forbi, saa begyndes paa Februar under L. Naar Maanedens navn var forbi, viskedes det i Reglen ud, inden der begyndtes paa en ny, og samtidig blev der skrevet Maanedens Navn; de fleste havde ogsaa skaaret en Skure i en af de Vindueskarme, der vendte mod Syd, naar Skyggen af Vinduesposten naaede Skuren, vidste de, at det var sand Middag og kunde se i Almanaken, hvor meget der skulde lægges til eller trækkes fra for at faa det rigtige Klokkeslet.

I det hele var Folk i fordums Tid langt mere inde paa at hjælpe sig selv med de smaa Midler, de havde, og sikkert er mange af disse Maader helt glemt, fordi noget bedre har sat dem ud af Brug.

Tidsregningen skulde selvfølgelig være i Overensstemmelse med Solens Løb, antagelig har der astronomiske Bestemmelse deraf været Offergudens Sag. Det fortælles om et af de ægyptiske Tempel, at Solens Lys kunde skinne ind gennem et lille Hul, og hver Middag vilde det træffe et bestemt Mærke, men ikke samme Mærke uden 2 Gang om Aaret. Fig. 3 viser en Fremstilling deraf og er tegnet, som Solstrålerne falder Aaret rundt i Danmark. Lærerne vil maaske lægge Mærke til, at Solens Højde forandres lige saa meget i 3 Dage ved Jævndøgnstid, som den gør i en halv Snes Dage ved Sommer eller Vinter Solhverv. Denne Forandring kommer af, at Jordens Bane danner en Vinkel med Himlens Ækvator. Hvis man om Foraaret vilde rejse saa meget nord paa hver Dag, at Solen beholdt samme Højde, maatte man rejse omtrent 6 danske Mil, eller vil man om Eftermiddagen følge Solen syd paa, maa man ved Jævndøgnstid rejse 6 danske Mil sydpaa, men i November behøver man kun at rejse 3 Mil om Dagen. Noget lignende var sikkert kendt i Norden, hvor Solens forskellige Højder i Aarets Løb har endnu større Indflydelse paa Aarstid og alle Livets Forhold end i sydligere Lande. —

Det har sikkert heller ikke undgaaet vore Forfædres Iagttagelse, at Solen paa samme Dag staar lavere ved Christiania

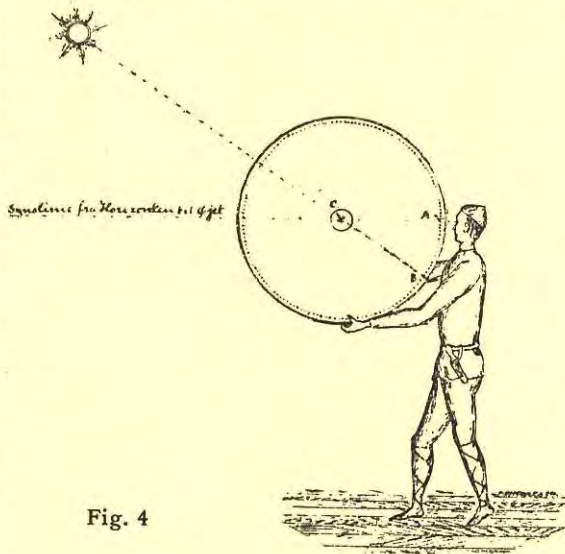


Fig. 4



Fjord, end den staar ved Sjælland, og at den staar endnu lavere i Bergen eller paa Island, altsaa: naar man kommer nord paa, er Solen lavere paa Himlen, og rejser man syd paa, er den højere.

I en saadan Iagttagelse ligger et Middel til ved Solens Hjælp at bestemme, hvor langt man er nord eller syd paa. Kender man Solens Højde om Middagen, lad os sige i Lejre (ved Roskilde), og samme Dag maaler, hvor højt den staar i Oslo (Christiania), saa kender man Forskellen paa disse to Steders Bredde (Afstand fra Ækvator), thi Forskellen i Erede er lige stor med Forskellen i Højde, eller ved man, at Solen samme Dags Middag staar omtrent lige højt ved Hanstholm og ved Leithsfjorden, ved man ogsaa, at de begge ligger omtrent lige langt mod Nord.

„Solen staar højt paa Himlen“ er et dagligdags Udtryk, eller om Vinteren: „Solen kommer knapt ovenfor Jorden, før den begynder at gaa ned igen,“ i begge Tilfælde menes Solens lodrette Højde over Horizonten, selv Børn lægger Mærke til den Skygge, Genstande kaster bort fra Solen. —

Paa oldnordisk Museum findes et rundt Træskjold fra Vikingetiden, tæt beslaaet rundt om Kanten med smaa Messingsøm og en rund Skjoldbue paa Midten med en tynd fremstaaende Spids, det runde Skjold var almindelig paa den Tid, og at det var beslaaet med Messingsøm kan jo være gjort for Pynt og maaske ogsaa være til Nytte. — Holdes et saadant rundt Skjold lodret med Kanten vendt mod Solen se Fig. 4) og der sigtes fra et bestemt Mærke ved Skjoldranden (A) over Skjoldbulens Spids (C) ud imod Horizonten, vil Spidsen af Skjoldbuen kaste en Skygge ned over Skjoldet (B), vedbliver man at iagttage den Skygge ned over Skjoldet, indtil Solen har naaet sin største Højde, og mærker sig, hvor Skyggen traf, har man et Maal for, hvor højt Solen staar paa den Dag i Aaret vedkommende Sted, antag at denne Iagttagelse blev gjort i Juni Maaned, hvor Solen ikke forandrer sin Deklination (Afstand fra Ækvator) ret meget hver Dag, og at man samme Dag begynder er Sørejse og i det følgende Døgn sejler et godt Stykke, næste Dag henad Middag holdes Skjoldet op igen, fra Mærket ved Skjoldranden sigtes over Skjoldbulens Spids ud imod Horizonten under neden Solen, og man mærker sig, hvor Skyggen af Skjoldbulens Spids træffer, naar Solen staar højest, træffer den samme Sted som Dagen før, hvad kan man saa slutte deraf? Jo, Sejlsiden maa være foregaaet ret øst eller vest paa, siden man hverken er nordligere eller sydligere, den tredje Dag gentages Observationen, til Solen har naaet sin største Højde, men, om Solens Skygge falder ikke paa det

Sted, den falder de to foregaaende Dage, den falder længere nede paa Skjoldet. Solen staar altsaa højere, og man ved saa, at Skibet i sidste Døgn er kommet noget syd efter. Staar Solen derimod lavere end foregaaende Dag, er de altsaa kommen nord paa, og ved de, hvor stor Solens Højde er hver Dag, hvor de agter dem hen, sejler de simpelthen, til de faar den Højde, og søger øst eller vest paa, indtil de naar deres Bestemmelsessted. Jeg er fast overbevist om, at Vikingerne har kendt et Maal for forskellige Steders Bredde og formaet at udføre en Breddebestemmelse ved Hjælp af Solen og sandsynligvis ogsaa ved Polarstjernen, om de har kendt og brugt Gradinddelingen er uvist, men de har sikkert vidst omtrent hvor meget Solen forandrede sin Deklination hver Dag i Aarets Løb.

Har de firdelte (☛)Skjold, der findes afbildede paa Helleristninger, ikke været knyttet til Navigeringen over Søen?

Før Folk, der kunde bygge sødygtige Skibe, lave de fortrinlige Vaaben vi nu kender, kunde læse og skrive, prægede Mønt i England, var fortrinlige Metalarbejdere, og havde egen Kultur baade hvad Hverdagslivet, Kunst og Litteratur angaar, og praktiske i deres Liv og Gerning, var den Smule Anvendelse af Navigationen, jeg her har nævnt, sikkert kun Børnemad, og dog er det tilstrækkeligt, ved Siden af Aarvaagenhed og Brug af Loddet, til at vejlede dem nogenlunde sikkert over Søen.

Vikingerne var praktiske Folk, de har sikkert holdt dem til Luvart (Vindsiden) af deres Bestemmelsessted, det var saa en let Sag at holde ned efter det, naar de fik Landkending, at de forstod at overvinde Vanskeligheder ses af, at de undertiden beslog Skibene udvendig med Huder for at holde dem tætte i Søer, og da de udvandrede til Island med deres Bohave og Kreaturer, kneb det jo med fersk Vand til hele Rejsen, de rensede saa Søvand ved at lade det sive gennem store Kasser fyldt med Jord. For ikke mange Aar siden brugtes endnu visse Steder for at skaffe Drikkevand til Kreaturerne om Sommeren, naar der intet fersk Vand var i Nærheden, at grave et Hul et Stykke fra Stranden og længere inde endnu et og saa videre, til Søvandet ved at sive fra Hul til Hul blev drikkeligt. Jeg har selv været med til at grave i et udtørret Flodleje paa Mexikos Vestkyst og fylde Vand derfra, det var ikke helt fersk, men brugeligt.

Da jeg hverken har Evner, Kundskaber eller Tid til at søge i alle de Kilder, hvor der muligvis kan findes Hentydninger for eller imod min her fremsatte Formodning, vil jeg være meget taknemmelig for enhver, der vil prøve paa enten at bevise eller modbevise det.

VERDENS STØRSTE DAMPER

Spørgsmaalet om, hvilken der er den største af de store Ekspresdampere, der befarer Atlanterhavet, og dermed Verdens største Dampere, er nu kommet til en Afgørelse, der har bevirket, at den hidtidige Indehaver af Rekorden, „Leviathan“, er blevet stødt fra Tronen.

Dampere, der tilhører United States Line, er nemlig officielt blevet ommaalt, og det er derved konstateret, at Skibets Displacement hidtil har været ansat omkring 10,000 Tons for højt, saaledes at Skibets Tonnage nu viser sig ikke at være mere end ca. 50,000 Tons.

Derved bliver „Leviathan“ ikke alene mindre end White

Star Line's „Majestic“, — som er paa 56621 Tons — men ogsaa mindre end Cunard Line's „Berengaria“ — som er paa 52,226 Tons. Ommaalingen af „Leviathan“ er antagelig sket som Følge af Ønsket om at reducere Havneafgifterne for denne Dampere paa begge Sider af Atlanterhavet.

Uoverensstemmelsen fremkom ved, at United States hidtil har anvendt et andet Maalesystem end Evropa, hvorved Drægtigheden af de amerikanske Skibe blev opført forholdsvis større, og dette har altsaa været Aarsagen til, at „Leviathan“ har været opgivet større end „Majestic“.

VIKINGEN UDKOMMER DEN 1. I HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT

Oplevelser paa Havets Bund

Den Mand, der tog de første Fotografier fra Havets Bund,
fortæller i denne Artikel om sine mærkelige Oplevelser

„Kom med mig ned under Vandets Overflade,“ siger den berømte Forsker Williamson. „De behøver hverken Dykkerdragt eller nogetsomhelst. De kan komme, som De gaar og staar.“

Det er Williamsons egen geniale Opfindelse, der gør det muligt at gaa ned paa Havets Bund i sit almindelige Tøj. Man kravler ned gennem et langt Rør, der er formet som en Trappe, man kan ogsaa blive hejset ned. Forneden udvicer Røret sig til et lille Observatorium, hvor man kan gøre sig det hyggeligt, ryge, sætte sig ned og se ud paa det sælsomme Billede, der viser sig for En, naar man trækker Gardinerne bort fra Vinduerne.

Vi har haft Held med os og er kommet ned ved Siden af et gammelt Vrag, der ligger med sit nøgne, hensmældrede Skrog.

„Jeg kan aldrig glemme den Kamp, jeg engang overværede mellem en af mine Dykkere og en Blæksprutte i en saadant Skrog. Det var nogle nervepirrende Øjeblikke, inden han ved Hjælp af sin Kniv undslap Uhyrets 8 lange Fangarme. — Se nu den store Haj, der kommer gennem Vandet henimod os, i sidste Øjeblik advarer dens Instinkt den, og der drejer af til Siden. Jeg sad engang som fasttryllet til Vinduet og saa ud paa en Skare blodtørstige Hajer, og det var egentlig først bagefter, at det gik op for mig, hvilket fristende Bytte jeg var for dem. Kun Glasset var imellem dem og mig.“

Og se nu den Haj, der kommer svømmende der og kredser omkring nogle Rester, Kokken har smidt ud. Den aabner sit mægtige Gab og sluger dem uden at vende sig om paa Ryggen. Det er Overtro, at Hajen

ikke kan bide og sluge uden at ligge paa Ryggen. — Hajen kan angribe et Menneske som en vild Hund, hvis den er sulten, og det er den altid. Det er hændt, at en meget dygtig og stærk Svømmer har sejret over en Haj i Kamp, men det øjner selvfølgelig til Undtagelserne.

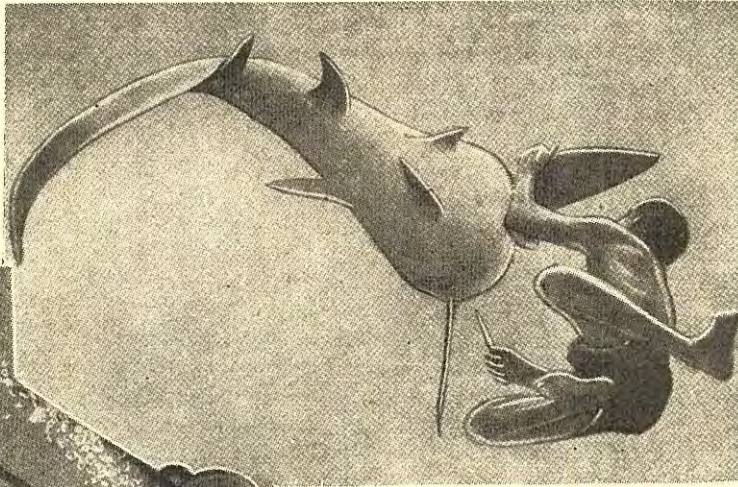
Hvor vunderigt klart Vandet er, man kan se langt igennem det. Men nu skal vi videre, jeg giver Besked til Kaptejnen, at Skibet skal sætte sig i Gang, og vi glider langsomt gennem det klare, grønne Vand. Ved De, at der her findes store Stykker, som bestaar af det bedrageriske Kviksand, som spiller en stor Rolle i en af mine Film. En af de Medvirkende skulde vove sig et Stykke ud og begyndte at synke, og i sidste Øjeblik blev han først reddet. Vi kunde naturligvis ikke lade en Dykker vove sig ud til ham, og Redningen foregik ved Hjælp af en Kæde, som blev smidt ud til Manden, der var sunket længere ned end beregnet, saa det var et Par uhyggelige Minutter, inden vi igen havde ham oppe i Sikkerhed. Det er ofte, at jeg selv deltager i Optagelserne, for at Scenen skal blive fuldstændig som jeg ønsker det. Jeg oplevede engang noget, der næst kunde have kostet mig Livet, da jeg sprang ind for Hovedpersonen og selv spillede et Par afgørende Scener. Jeg havde en Dykkerdragt paa, som ikke var blevet benyttet i nogen Tid, og midt under Optagelsen mærkede jeg

noget kravle rundt paa mig under Dragten, over Hovedet — Halsen — Ansigtet. Jeg blev stiv af Skræk, det var en Skorpion! — Jeg tog mig sammen og sejrede alligevel over min Skræk, saa jeg førte Scenen til Ende, og til alt Held blev jeg ikke stukket af den.

Nu er vi kommet hen til et Koralskær, og der kommer en mær-

kelig Fisk svømmende forbi os, det er en stor Fyr, og dens Skæl glitrer i alle Farver. Det er Havets Papegøje. Den har Tænder saa haarde som Granit, og den begynder arrigt at bruge dem imod Vinduet. Jeg oplevede engang at blive overfaldet af en hel Flok, der prøvede paa at ødelægge mine Ruder, som er mange Centimeter tykke. De holdt Stand mod dem, men da vi kom op, saa vi, at de var fulde af Ridser og Skrammer, og vi var nødt til at faa sat nye i.

Min Kone, mit Barn og jeg føler os fuldstændig som hjemme paa Havets Bund. Fisk er slet ikke saa forskellige fra Menneskene, som man tror. De har ogsaa deres Sympatier og Antipatier, der er Særlinge, som altid vil være alene, og herskesyge Nature, der forlanger Lydighed af de andre. Der er selskabelige Væsner, som altid svømmer sammen i store Klyn-



I Kamp med en Haj.



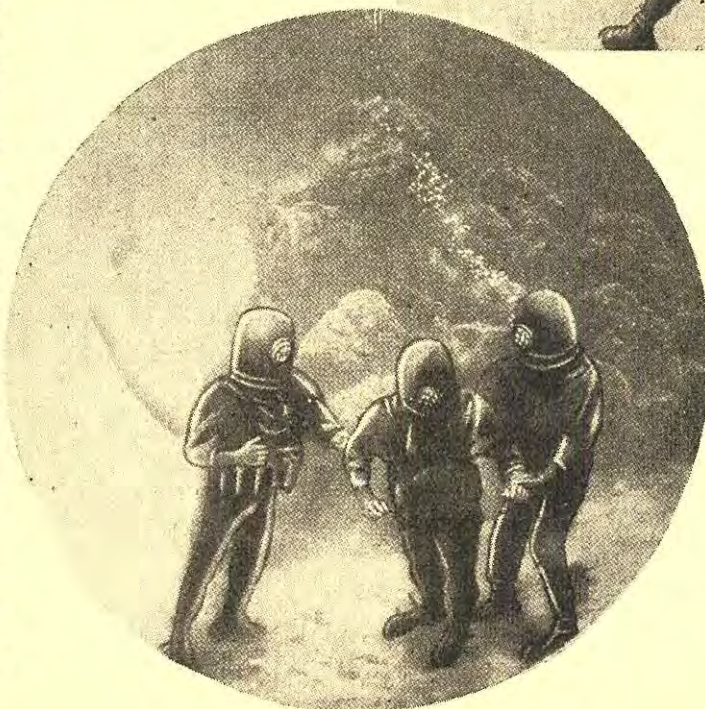


Williamsons Hustru tog en Dag deres lille Barn med ned i Observatoriet paa Havbunden. Barnet kikkede nysgerrigt ud gennem Glasset paa de mærkelige Fisk.

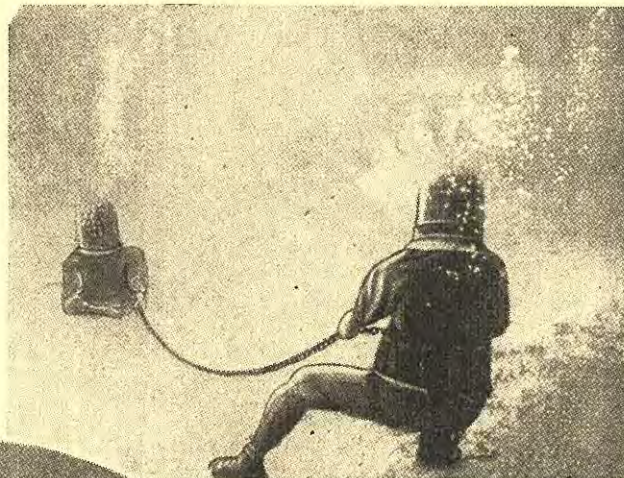
i Oceanografens Net, er kulsort, naar den er nede paa Havbunden, thi i de store Dybder forsvinder først de røde Straaler, saa de blaa og tilsidst de violette. Men at de ikke er farveløse, viser at der er et Lys nede i de udforskede Dybder. Og dette Lys er det *fosforescerende*, det kolde Lys, der udstraales af Dyrene dernede. Mange af Fiskene, Skaldyrene og Blæksprutterne er forsynet med kraftige Lyskaster (Projektører) eller er besat med smaa Lyslegemer, deres Øjne er kæmpestore og ser alt. Andre er forsynet med Følehorn, men er blinde. Lyskasteren, der kan tændes og slukkes, virker sikkert som „Madding“ for at lokke Byttet til.

De mærkelige, selvlysende Fisk kan kaldes „Havdybets Lygter“.

Planter kan ikke trives uden Solens Lys, og som Følge deraf er ethvert Dyr dernede kødædende — kun Rovdyr findes paa Havets Bund. Deres Mave er saa uvidelig, at de kan sluge Fisk, der er dobbelt saa store som de selv. Og deres Ydre svarer i Uhygge til deres Leve-maade. Lysredskaberne er anbragt dels som Lamper paa Panden, dels i regelmæssige Rækker langs Kroppen.



Dykkerens værste Fjende. Et mægtigt Exemplar af en Blæksprutte, nu ophængt under Loftet i et amerikansk Museum.



Den farlige Havbund.

En Dykker var ved at gaa til Bunds i Kviksandet paa Havbunden, men blev reddet af den anden Dykker, som man her paa Billedet ser trække ham op ved Hjælp af Jernlænken.



Drukken

paa Havets Bund.

En anden Hændelse paa Havbunden var, at en Dykker blev beruset af de Kemikalier, hans selvforsynende Dykkerhjelme indeholdt til Fremstilling af den nødvendige Oxygen. To andre Dykkere maatte tage Haand i Hanke med ham. Begge disse Billeder er Fotografier, der er optaget gennem Tubens store Vindue.





ger, og vi har ogsaa Lejlighed til at observere forelskede Par, der svømmer tæt sammen og er saa optaget af hinanden, at de ikke har Sans for noget andet.

Eavets dæmrende Belysning begynder at forandre sig, vi er paa Vej opad, og vi ser det sælsomme, skønne Billede af Havets Loft, som Solstraalerne skinner igennem. Det ser ud som en Regn af Lysstraaler. Vandet er fuldstændig roligt, men over os kommer lange, dovne Bølger glidende.

Vor Tur under Havet er forbi, nu trækker vi Garcinerne for og gaar op til Overfladen et smukt Minde rigere.*

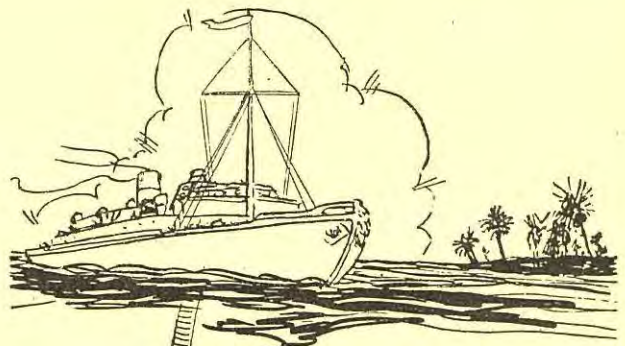
Fra Havdybets Spørgelsesverden.

Eavets Dybder er et mystisk Rige, langt større end vor Kloedes Landoverflade, og det lidet, vi ved om Havbundens Hemmeligheder, kan vi takke den nye Videnskab. *Oceanografien*, for.

I Havets Overfladevand trænger Solens Straaler frit ned. 20 Meter under Havfladen er der saa lyst som i et Landskab, belyst af Maanen. Kommer man ca. 400 Meter ned, er der endnu saa meget Lys, som Stjernerne giver os ved Nymaanetid. Endnu paa 500 Meters Dybde kan en fotografisk Plade blive paavirket — altsaa trænger der i det mindste noget Lys derned. Paa 1000 Meter er der endnu ikke helt bælgmørkt, men længere nede er der evig Nat. Man troede før, at dernede var intet Liv muligt, men den moderne oceanografiske Forskning har vist, at saaledes er det ikke. Mærkelige Ting har Videnskaben allerede afsløret nede fra Mørkets og Kuldens uhyggelige Regioner. Solens Lys findes ikke men et Lys er der dog i de dybeste Dybder. Blandt de Masser af Dyrearter, der nu er draget frem fra Havets Bund, er der mange, der har Øjne — og at de har Øjne, betyder ogsaa, at der er et Lys, hvor de lever.

Disse Dybvandsfisk har, naar de trækkes op for Dagens Lys, pragtfulde Farver. En Dybvandsreje, der er lysende ildrød, naar den kommer op

Med Kniven i Haanden vægter Dykkeren sig mod Blæksprutten, der søger at omklamre ham med sine frygtelige Arme.

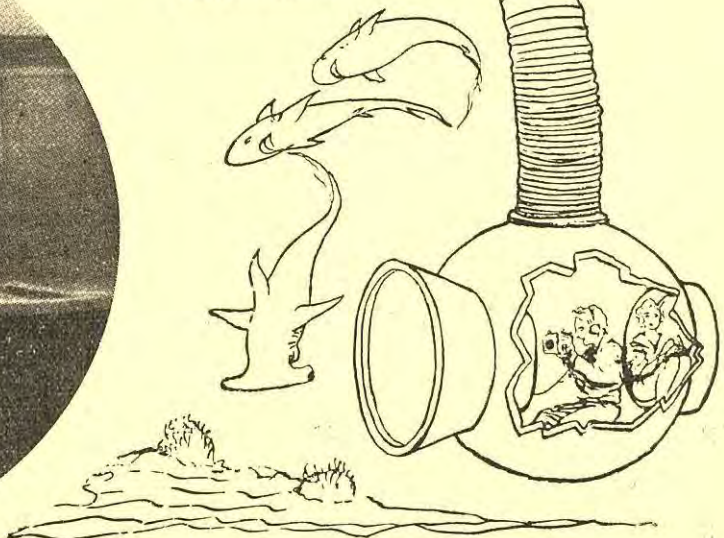
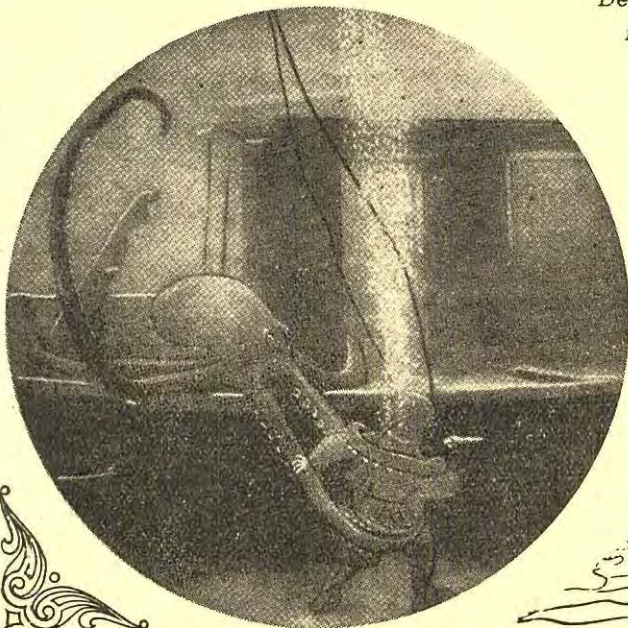


Williamson er den berømte amerikanske Havdybsforsker og Undervandsfotograf, som ved Hjælp af sin „Williams-Tube“ har taget de første Fotografier, der nogen Sinde er blevet taget af Livet paa Havets Dybder. I Farvandet omkring de vestindiske Øer opererer han stadig. Nu har han yderligere filmet Livet paa Havets Bund, og Billederne er indlagt i Jules Vernes Filmen »Verdensomsejling under Havet«.



Hr. og Fru Williamson ved Nedstigningen.

De første Fotografier og den første Film af Livet paa Havets Bund.



Mærkelige Ægteskaber paa Havbunden

HAV-UDSTILLINGEN i Industriforeningen var smuk som en velordnet Repetition af velkendte Kendsgerninger, der ikke kunde berede Tilskuerne nogen Art af Sensation ... men saa standsede man et Øjeblik ved Udgangen, hvor der stod en Glasbeholder med et underligt Dyr i Spiritus:

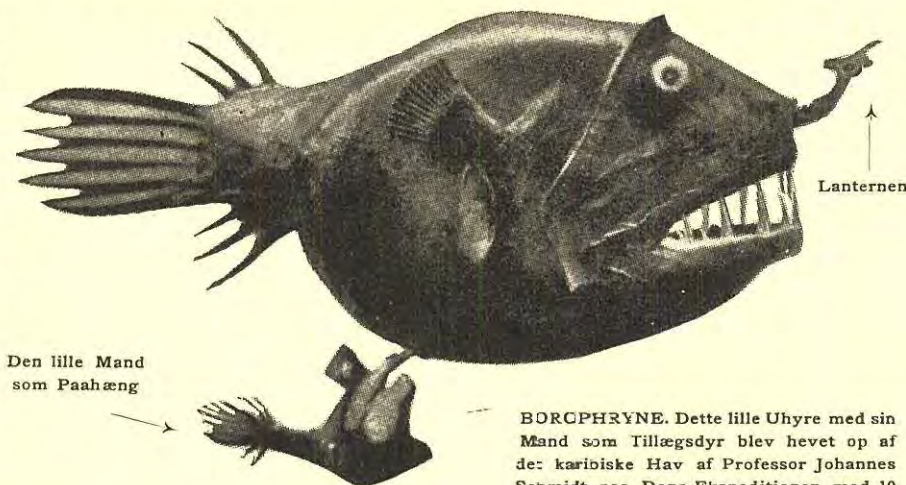
BOROPHRYNE

Fanget i det karibiske Hav i 2500 Meters Dybde.

Kun to Eksemplarer kendes!

Karibiske Hav ... det er altsaa en Del af Atlanterhavet, mellem Artilerne og Central- og Sydamerika ... Kun to Eksemplarer fanget? Det var dog mærkeligt! ... Saa læste man videre:

„Hannen er en Dværg i Forhold til Hunnens Størrelse og sidder som Snylter under hendes Bug, hvorfra den ernæres gennem hendes Blodløb, saaledes at han aldrig kan skille sig fra hende. Hunnens Størrelse er ca. 8 Centimeter.“



BOROPHRYNE. Dette lille Uhyre med sin Mand som Tillægsdyr blev hevet op af det karibiske Hav af Professor Johannes Schmidt paa Dana-Ekspeditionen med 10 Kilometer lange Staaltrasser.

Lygten lokker hun ogsaa Hannerne til. Dem spiser hun dog ikke, mer holder fast saa meget og inderligt, at de Resten af deres Dage ikke slipper fra hende. (Oh, Jungmand, lad dette dig være en Lære!).

Inderligere og varigere Ægteskab gives ikke. De er bogstavelig tal: uadskillelige. Inden Brylluppet er Han og Hun lige store eller rettere lige smaa. Han har maaske tænkt sig, det skulde være et tilfældigt Møde; men hun har tænkt helt anderledes. For hende er det en Pagt for Livet. Han har værsgo' at blive hos hende og maa opgave al Selvstændighed.

Han skal fra nu af føre et sorgløst, om end beskedent Snylterliv som en Del af hende ... som et Anhang til hende ... uden Modsigelser ... uden egen Mening.

Næring tilføres ham gennem hendes Legeme! Munden bliver for evigt lukket paa ham, hans Vilje eksisterer ikke mere; han bliver

ved at være lille, medens hun vokser til en Kæmpe i Forhold til ham.

Det var en Dansker — Krøyer ved Grønlandskysten 1844 — der fandt det første Eksemplar, ligesom det er en Dansker — Johannes Schmidt i det karibiske Hav — der nu har fundet det andet Eksemplar.

Som naturlig Grund til dette sælsomme og mest fuldkomne Ægteskab forklarer Johannes Schmidt, at det evige Mørke paa Havbunden er en Fare for denne Art Skabninger, som maa holde sammen, naar de første Gang har truffet hinanden. Chancen tør ikke sættes paa Spil igen. Det er ikke sikkert, at de træffer hinanden mere i det vældige, uigenomtængelige Mørke.

Der findes sikkert endnu mange Mærkværdigheder paa de store Havdybder, som vore fortræffelige Videnskabsmænd endnu ikke kender, men ad Aare vil sikkert flere af disse blive løst, og vi vil faa Indblik i mangt og meget, hvis Eksistens vi ikke tidligere har anet.

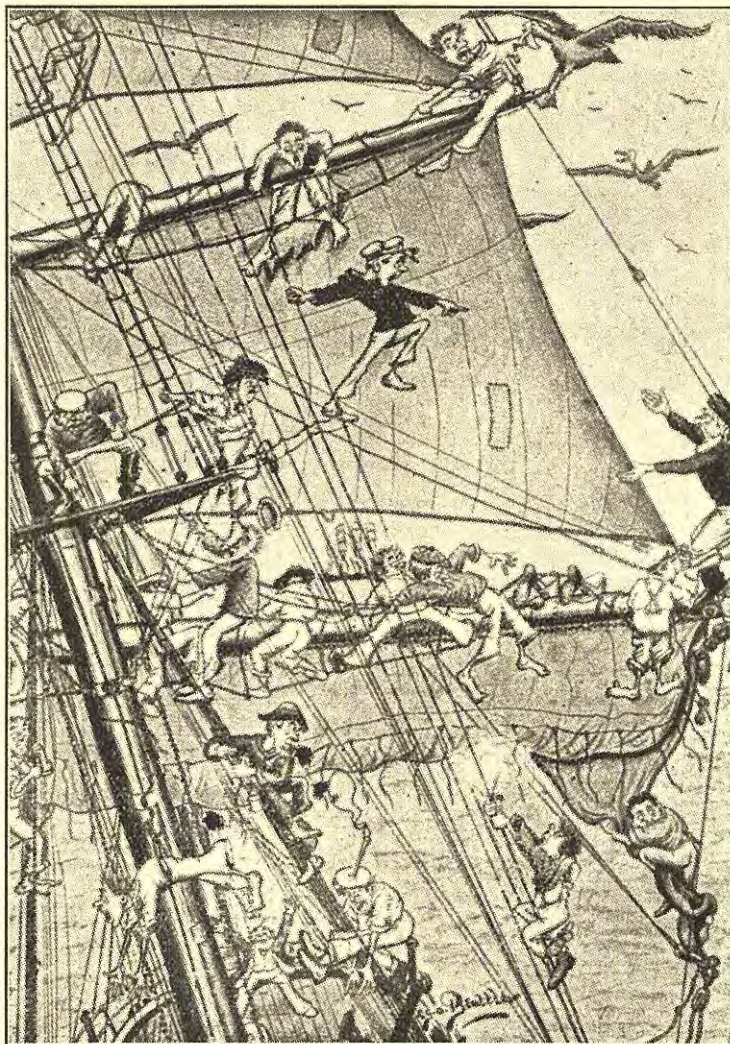
Sidste Nr. af „Vikingen“ blev fuldstændig udsolgt. Vi benytter Lejligheden til at opfordre vore trofaste Læsere til at købe Bladet saa vidt muligt samme Sted hver Gang og helst i de første Dage af hver Maaned — for at sikre sig imod, at det bliver udsolgt. Abonnement modtages i Hoved-Ekspeditionen, Gl. Mønt 39. Kbhvn. K.

Det har jeg oplevet.

En Rejse til Vestkysten med Sprængstoffer

Fuldriggeren „Gesina“ af Farsund laa i Hamburg og lastede Stykgods. Besætningen kom ombord, kort før Skibet var færdig med at laste alle de mange forskellige Ting, der gaar under Navnet Stykgods. Der var fjorten Mand forude, tilhørende mange forskellige Nationer. En Morgen tidlig kom en Slæbedamper langs Siden og slæbte os et Stykke ned ad Elben. Det blev sagt, at vi skulde have en særlig Slags Last ombord, hvad det var, vidste ingen uden Kaptejnen. Et godt Stykke uden for Hamburg lagde vi ind i en lille Vig og lod Ankeret falde. Slæbedamperen forlod os saa, idet den fik Ordre til at komme næste Morgen for at slæbe os ud til Søs. Der kom nu Pramme langs Siden, lastet med Kasser, der til vor Skræk og Forbavselse indeholdt Sprængstoffer. Her var alt, Krudt Dynamit samt forskellige Patroner ladet med eksplosive Stoffer. Det

løb os koldt ned ad Ryggen ved Tanken om, hvad der kunde ske paa Rejsen. Den Dag blev Søloven gransket forude; thi ingen var jo mønstret paa de Betingelser, at Skibet skulde have en saadan farlig Last ombord; der blev talt for og imod. Nægte at gaa med til Søs, det kunde vi jo nok, men hvad saa, saa var vi jo igen uden Hyre, saa hellere tage Risikoen. „Lad rulle!“ sagde en Københavner. „Blæser vi i Luften, saa firver da Kaptejnen og Styrmandene med,“ fortsatte han. Saa slog vi os til Taals med dette lidet trøstende Argument, og hjælp til med at stuve Kasserne ned i Lasten. De blev anbragt saaledes, at de var let tilgængelige. Krudtet i Agterlugen, Dynamitten i Storlugen og Sprængpatronerne i Forlugen. Der var 150 Tons ialt. Efter at Kasserne var forsvarlig stuvet, saa at ingen af dem kunde komme nogen Steder, blev Lugerne lagt paa og skalket. Vi var dog ikke færdige endnu. En anden Lægtter kom med en Ladning af Kasser og Dunker. Det var forskellige Slags stærke



Skibsdrengens Mareridt.

nede vi ned mod Kanalen med „Taltal“ i Chili som Maal. Da vi var kommen ud i Nordsøen, blev det røde Flag taget ned fra Fortoppen; men nu var det, som om alle Skibe søgte at komme i Berøring med os og vor farlige Last. Det var en Nat i „Kanalen“ tæt ved Midnatstid. En oplyst Passagerdamper kom paa tværs af vor Boug, vi laa Bidevind og ventede, at Damperen vilde gaa agter om os, det var dog ikke dens Hensigt, tværtimod, den vilde foran vor Boug. I stor Spænding stod vi allesammen paa Agterdækket. Vilde den naa det, eller vilde den ramme vort Forskib? Havde det ikke været for Dynamittens Skyld, saa var vi nærmest ligeglade; men der var jo ikke meget Haab om at slippe helskindet fra det, naar først 150 Tons Sprængstof eksploderede. Det var spændende Øjeblikke. „Eo'd hende saa klods til Vinden som muligt!“ hød Kaptejnen. Rørgængerer tog et nyt Tag i Rattet, og Smaasejlene blafrede i Vinden. Nærmere kom Damperen, det saa ud

Syrer, og da det ikke maatte komme ned i Læstrummet, for der at forvolde Skade, hvis der gik Hul paa en Flaske eller Dunke af det stærkt ætsende Stof, blev det hele anbragt under Bakken og rundt om Fokkemasten, hvor det blev godt surret. Saa var vi endelig færdig. Da det blev Aften, blev der foruden de sædvanlige Ankerlanterner hejst en rød Lenterne op under Fokkestaget, til Skræk og Advarsel for andre Skibe, og for at fortælle dem, at vi havde Sprængstoffer ombord. Den Nat drømte vi alle om: Dynamit, og dermed følgende Ulykker. Graat var Vejret og graat Humøret, da Slæbedamperen næste Morgen tidlig kom langs Siden. Tungt og trægt gik det at faa Arkeret lettet; men op kom det da, og saa stod vi ud forbi Cuxhafen, med det røde Flag paa Fortoppen. Snart forlod Slæbedamperen os, og med alle Sejl i Top støv-



som om den vilde skære os midt over. En og anden tænkte allerede paa at springe over Bord, før Sammenstødet skete. Endnu et Tag i Rattet, og alle Sejl begyndte nu at blafre og slaa, for et Øjeblik stod Skibet stille, og i samme „Nu“ passerede Lamperen os saa nær, at vi fra Klyverbommen kunde naa dens Vant, om vi havde prøvet derpaa. Saa forsvandt den i Natten, og vi aandede atter lettere. Kort Tid efter, lige udenfor „Kanalen“, laa vi en Nat i Stille. Det var maanelyst og sigtbart Vejr. En Damper kom imod os, dens Lanterner kunde tydelig ses. „Med den Kurs vil den skære os over ved Fokkemasten,“ brummede Styrmanden. Vi ringede med den store Klokke, og det gav Genlyd ud over Havet; men Damperen syntes ikke at have set os. „Kald Frivagten paa Dækket!“ hød Kaptajnen, søvnige og tvære kom de væltende ud af Køjterne; men deres paabegyndte Forbandelser standsede snart, da de saa den nære Damper, der holdt Kurs lige mod vor „Forluge“. Vi ringede med Klokken, og raabte i Kor, dog Damperen var som udcødt. Nu var der Fare paa Færde, og uvilkaarlig samledes vi alle paa Agterdækket, saa langt borte som muligt fra det Steg, hvor efter al Sandsynlighed Damperen snart vilde ramme os med sin Stæv. Pludselig springer Styrmanden ned i Kahytten, og kommer op med Taagehornet. Hastig drejer han paa Svinget, og ynkeligt klagende lyder Tonerne ud over det maanebelyste Hav. Lige som sidste Gang er vi parate til at springe over Bord for at søge Redning paa den Maade, og et Par af os har allerede taget Redningskransene ud af de Bøjler, hvorpaa de har hængt, da vi hører tre Slag paa Klokken ombord i Damperen. Et Raab, en kørt Kommando, og Stævnen drejes rundt, saa glæde den langs vor Bagbordsside, saa nær, at vi med Lethed kunde have sprunget om Bord paa den. Nu udløstes vor Spænding, og det var just ikke Velsignelser, der blev raabt efter dem, idet den hurtig fjernede sig. Af Navnet og Hjemstedet saa vi, at det var en Engelskmand, og de har antagelig sovet allesammen ombord, indtil Lyden af vort Taagehorn vækkede dem. Nu gik der en Tid uden Uheld af nogen Art. Vi var naaet over Ækvator, og befandt os paa Højde med Pernambuco. Sydøst Passaten var lige begyndt, saa Vejret var fint, og det sædvanlige Arbejde ombord, med at gøre alt klart til „Cap Horn“, var i fuld Gang. Tømmermanden var i Færd med at bege Dækket, og brugte en „Feltesse“ til at koge Beget paa. Saa skete der dette, at Skibet tog en lille Overfaling, og Essen ned „Beggryden“ væltede. Tømmermanden vilde redde Gryden, men opnaede kun at faa hele Indholdet af kogende Beg ned over sig, og ud over Dækket flød nu det hele. Beg og Ild i Førening. Snært stod Dækket i lys Lue. Nu blev der Liv ombord. Skibet brænder! Lad os faa Baadene ud! Saaledes lød forskellige Raab, og herind imellem lød den forbrændte Tømmermands Smertehyl. Vinden strøg ned fra Sejlerne og pustedes til Ilden, der brændte godt i Dækket, og nedenunder laa de brandfarlige Kasser. I de første Minutter var alt i Forvirring; men saa gav Styrmanden Ordre til at slæbe gamle Sejl op paa Dækket, og hermed lykkedes det at kvæle Ilden, der dog havde brændt godt ned i Dæksplankerne. Det var en ordentlig Forskrækkelse vi fik; men værst var det mod Tømmermanden, der havde faaet frygtelige Brandsaar. Den kogende Beg havde taget al Skindet af hans Hænder, Arme og Ben. Han blev forbundet efter bedste Evne, dog tog det flere Maaneder, før han igen var helbredet. „Ja, det er kun Begyndelsen,“ sagde en af

Matroserne. Endnu har vi „Cap Horn“ tilbage, og saa alt det Djævelskald til Syre, som er stuvet op paa Fordækket. Vent bare til det kommer i „Drift“, saa bliver der Ballade, kan I tro, vedblev han. Naa, vi naaede saa Cap Horn og fik, som vi kunde vente, en vaad Modtagelse. Sydvest Storm med høj Sø, Vaad paa Dækket og en frygtelig Slingerage, da vi underst i Lastrammer havde Jernbjælker og Jernbaneskiner. Vi kunde høre, hvorledes Kasserne med Sprængstofferne rørte paa sig, og uvilkaarlig tænkte vi paa, hvad der kunde ske, hvis nu en saadan Kasse fik et haardt Stød. Det var jo kun en ringe Trøst, at, som „Københavneren“ sagde, Kaptajnen og Styrmandene vilde ogsaa gaa til Vejrs sammen med os andre. Det varede kun et Par Dage, saa brast de Surringer, der holdt de paa Dækket staaende Syrebeholdere sammen, og nu blev der Arbejde for alle Mand. „Kast det hele overbord!“ lød Orden. Ja, det var let sagt; men vanskeligt gjort i den høje Sø. Dunkene, der vejede omkring 100 Pd., rullede rundt paa Dækket, og blev ofte rædt stort Brag kastet mod Dæksbue og Skanseklædning. Ofte stod vi i Vand til Halsen, og fik med stort Besvær en Dank hevet over Siden om Styrbord; men saa kastede Søen en anden Dunk ind over Rælingen om Bagbord. Endelig var Dækket ryddet; men alle bar vi synlige Mærker af denne Campaigne i Form af hudløse Hænder, forslaaede Ben og lignende. Saa gik et Par Dage uden Bedring i Vejret, fortsat Slingren og høj Sø. En Morgen, da det blev lyst, saa vi, at Underbrænnen paa Stortoppen var ved at falde ned. „Svane-halsen“ var brækket, og Raaen, der var af Jern og omkring 64 Fod lang, hang med Nokken nedad. Det var nu om at gøre at faa den løst fast, saa at den ikke skulde falde ned. „Kursen er god nok,“ sagde Københavneren, idet vi begav os til Vejrs. „Den vil gaa lige ned i Storlugen, og der har vi al Dynamitten liggende.“

Det var et haardt Arbejde at faa den slingrende Raa surret fast, saa at den ikke kunde falde ned; men det lykkedes dog. Efter 3 Ugers Uvejr naaede vi om i Stillehavet, og fik igen fint Vejr. En Dag blev Storlugen aabnet for at se, om Vandet var trængt ned i Rummet under det haarde Vejr. Det viste sig saa, at der var en lille Læk i det ene Hjørne af Lugen, og et Par Kasser Dynamit var blevet vaade. Disse Kasser blev saa taget op, og Styrmanden bar dem ind i Kabysen, for at de der skulde tørres.

„Herre Gud,“ jamrede Koken, „skal vi da absolut af med Live? Sætte en Kasse med Dynamit paa et varmt Komfur.“

„Dynamit kan ikke brænde,“ svarede Styrmanden. Kasserne skal blot tørres. Saa blev de to Kasser staaende derinde; men den Dag fik vi kun halykogt Mad, og da vi bebrejdede Koken det, svarede han: „Jeg tør skam ikke fyre for stærkt, saalænge disse Kasser Dynamit staar paa Komfuret.“ — Naa, Kasserne blev tørre, og vi fik igen ordentlig Mad.

Saa naaede vi da Rejsens Maal, „Taltal“, efter fire Maaneders Rejse. Vi fik anvist en Ankerplads langt borte fra alle andre Skibe, og det røde Flag blev igen hejst paa Fortoppen. indtil den Dag, da den sidste Kasse Sprængstof forsvandt i Land, hang det der Dag og Nat. Naar vi senere hen mestrerede om Bord i et Skib, der skulde laste Stykgods, søgte vi først Oplysning om, at der ikke skulde tages Sprængstoffer ombord.

H. Schmidt, Bramminge.

I de følgende Numre af „Vikingsen“ kommer en Række interessante Artikler af Søens bedste Penne. Vi nævner bl. a.: Kay Larsen om „Ostindiefarerens Nicobar“s Forlis — Jack Klyver om „En Oplevelse fra Sydhavsøerne“. — Henry Ette om: „En Klappmydsfangst“ og „Skipperens sidste Drink“ og meget mere.



Navigatorstanden før og nu!

Det bebrejdes vore Dages Navigatorstand, at den mangler tilstrækkelig Uddannelse til at følge med Tiden for ikke at blive overfløjet af andre Stænder.

At samme Klage har lydt for halvfjerde hundrede Aar siden, vil man se af efterfølgende, der findes i en Bog med Søkort over Nord- og Østersøen fra Aaret 1563.

Sproget er her holdt som det oprindelige, men Bogstaveringen er omskrevet for at lette Læsningen deraf. Forskellen er forresten ikke større, end at enhver med Lethed vil kunne læse den gamle Bog, der findes i det kgl. Bibliotek.

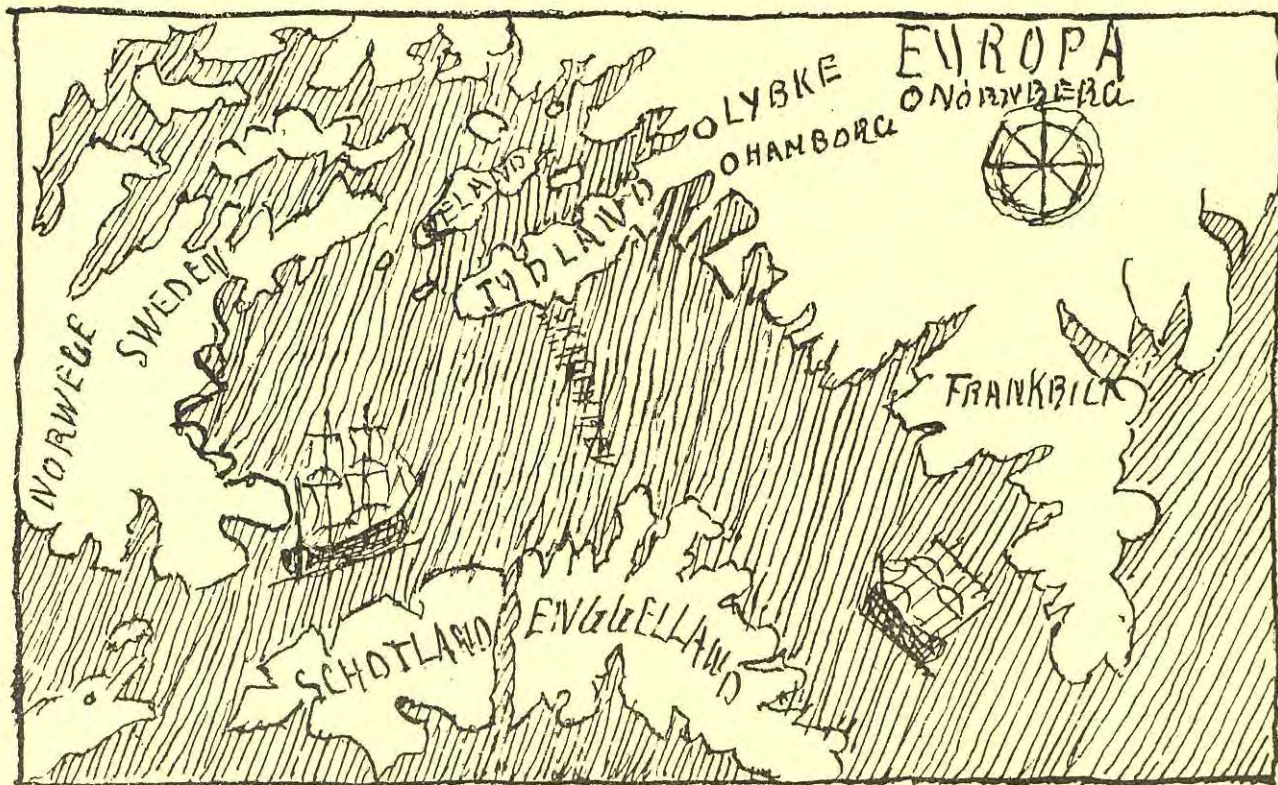
Om Styrrændenes Misbrug og hvorledes det kommer til, at Styrmandskab bliver saa ringe agtet.

Efterd: man ingenlunde kan føre eller seile gennem Søen med et Skib uden Styrmænd, saa vil jeg først omtale, hvorledes der findes mange Styrmænd, som desværre misbruge og foragte den Gave, Gud almægtigste haver uddt og givet dem. Og hvor udaf det kommer, at der findes saa saare faa forstandige og erfarne Sømænd.

Aarsagen er denne, at unge Skibsfolk giver saare ringe eller ingen Agt paa, hvorledes de kunne lære at blive forfaren udi

Søkartet oufuer Øster oc Vester Søen

Udi huilcken mand finder paa det allerflittigste/
aff de beste Piloter optegnet oc Bescriffuen al Søens leyli-
ghed og skickelse / met Grundæn/Dybet/Strømmen/Løbet/
Tidene&ocalt andetsom Skibsfolcket er fornødent at vide:
Oc er denne Søkart colligeret oc uddraget af de allerbeste
Carter mand finde / oc huert Koers besyndelig set udi
sin sted / Met skjøne Figurer som dertil ere tienstactige
formeret: Alle Skippere / Styrmænd oc
andre / som bruge Seilaten
til villie oc tieniste For-
dansket.



Printet i Kjøbenhavn / aff
Laurentz Benedicht
1568.

de Stykker, der kan være fornøden at vide og bruge til Skibshandel, enten med Styrmandsskab eller anden Del. Udi forleden Tid haver det været usædvanlig, at gamle forfarne Styrmand, som viste Spen Leilighed og deri var forfarne og forsøgt, de plejede at undervise og lære unge Personer og Baudsmænd at regne og hvilken Maane, der gjorde høit eller lavt Vand (som kaldes Ebbe og Flod) udi det Land eller paa det Sted. Desligeste Kurserne i Spen, Strømmene, Løbene, Grunden og Dybet, og hvorledes den var skikket. Deslige at kende hvorledes Landene dagedes op og lod dem til Syne udi Spen, og hvorledes de havde deres Udstrækning, og hvor langt de vare adskilte fra hverandre. Men udi denne Tid er saadant saare lidt eller en ringe Ting at agte hos mange, besynderlig hos Ungdommen, som før er sagt. Deraf kommer det ogsaa, at naar de komme til deres rette Alder og er nødt til eller skulle give sig til at seile som Styrmand, saa ere de meget uforfarne og vankundige i denne Sag, fordi at i den Tid, de skulle lære saadant, gav ingen Agt derpaa, som de rettelig burde og havde været fornødent. Men da først at lære det er noget sent, og det gaar, som Ordspøget lyder: En gammel Fund uden Trætte lader sig ikke i Lænke sætt. Og naar nogen endda vilde undervise dem udi den bedste Mening, at regne Tideerne, at sætte Kurserne, om Strømmens Løb og Forandring, hvor dyb Grunden eller hvordan Bundarten er, og hvordan man skal kende Havnene og Landene, hvor langt de ere adskilte fra hverandre, dertil med Kosene eller Forlandene eller noget saadant Styrmandsskab, som før er sagt. Da foregte de det og holde det kun for Gækkeri, og lade som om de var kloge nok og have ingen Undervisning nødvendig, da de have seilet saa længe med Skibe og været nok til Søs. Det er vel sandt, at naar man bruger en Ting, saa lærer man det. Men det sker vel og undertiden, at fromme Forældre sender deres Børn til fremmed Sted, at de skulle blive forfarne og lære noget, som de kunne have godt af, til at tjene deres Brød ved, da sker det vel ofte tidt, at de reise baade til Køløn og Paris og komme hjem lige kloge. Udi lige Maade sender mangan from Mand sin Søn til Søs i den Mening, at han skal blive dygtig paa Skibet, enten blive Skipper eller Styrmand. Førend Faderen ser sig om eller ved noget deraf, da har han snarere en Søn, der bedre veed, hvad der staar skreven i Brædspil og Tærninger, og hvorledes det gear iblandt løst Selskab, med Fraadseri og Drukkenskab, med at sværge og bande, Kiv og Trætte og al anden Utugt. Han veed end ikke, hvad der staar skreven i Søkortene, om Spens Leilighed og Skikkelse, eller hvordan han skal staa til Kors og styre sit Skib. Det skude være et stort Under, om man paa den Maade kunde blive Styrmand.

Foruden alt dette foragte og bespøtte de endogsaa, og skamme sig ved at bruge en Del, der kunde være dem gavnlige og nyttige, det som er Spens Leilighed og Optegnelser og Beskrivelser, med hvilke de allerbedste Piloter og Styrmand pleie at hjælpe sig. Fordi de allerkyndigste og forfarne Styrmand, som man kan finde, de formaa ikke at føre med sig Søkortenes Beskrivelser, Paskortene, Gradbogen og deres selvgjorte Kompasser, Lod og Line og alt andet, hvad der kan være dem fornøden til Skibs, thi de elske Kunsten og have Undervisning og Lærdom kær. Men alle vankundige og uforstandige Mennesker foragte saadanne Beskrivelser og Undervisning. Og naar saadanne ville begynde at seile som Styrmand, da gaar det som en Embedsmænd, der ikke har lært sit Embede vel; thi naar han skal begynde noget synderligt og stort Arbeide, saa tror han ikke hans egne Hænder, fordi han ikke haver lært Kunsten ret.

Og lignes ogsaa ved en, der haver lært at skrive, han giver altid Pennen Skylden. Udi lige Maade gør ogsaa den uforfarne

Styrmand, thi han hverken tror sit Kort eller sit Kompas, og ingen af baade Dele, fordi han ikke har lært det rettelig. Og maa vel da med Sandhed siges, at Uforfarenhed er en Rod til al Vankundighed. Og er ogsaa udi Sandhed vist, som man siger. At det Menneske er til ingen bekvem eller nyttig Ting, som selv irtet veed og af en anden intet vil lære.

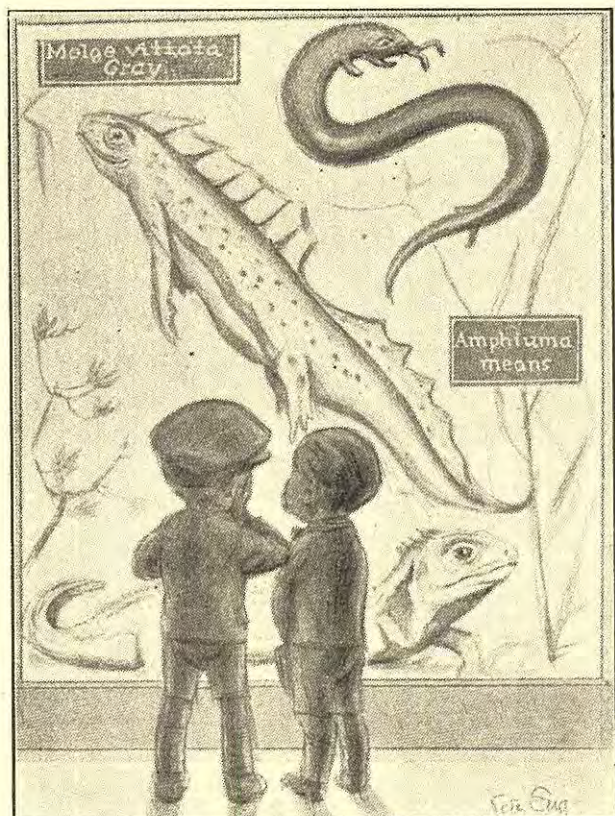
Her er nu korteligen Aarsagerne opregnede, hvoraf det kommer, at Spens Vidskab og Leilighed findes saa meget ringe hos Skipperne og Styrmand og saa godt som bliver ødelagt og foragtet, hvilket er storligen at beklage.

Dog derhos ogsaa vel kan være og bliver befunden nogle fromme og gædfrygtige Personer, som elske Spens Vidskab og Leilighed, og der ogsaa med Flid læse og øve sig udi og deri fremdeles underrise og lære andre. Men andre, som saadan ikke elske, de hverken selv lære den eller undervise andre der ud. enten med Ord eller Gerninger.

Og maa vel ogsaa siges med Sandhed, hvordan kan den lære er anden noget godt, naar han selv intet godt har lært eller veed. Thi man siger, og man forfarer det ogsaa Sandhed at være, at saa kært nogen har en Ting, saameget holder han af det. Det mætte og kunde end ilde gaa hen, at man Spens Kundskab og Leilighed agter ringe, men at man saa slet og aldeles foragter saadant, det er den største Skam og Skade. Og er derfor rogen skadeligere Ting til Søs end en Styrmand, som intet er forfaren og intet vil vide eller lære til at bevare baade Skib og Gods.

Drengedrømme

Et Billede fra Hav-Udstillingen



»Saadan et Par skulde vi hugge og lægge under Tante Finas Hovedpude...«

Paa en Koral-Ø



Tallose Myriader af Fugle over Korallerne Ø, fotograferet fornylig af den engelske Koral-Ekspedition.

Skrevet i Papiete; den paradisiske Lønne Ø Tahitis Hovedstad, hvor jeg tilbragte 1² vidunderlige Dage som Gæst paa Delaunys Hotel.

Vi forbavses over Størrelsen af de Pyramider og vidunderlige Tempelbygninger, som en længst forsvunden Tid opstaaede ved Nilens Bredder, men hvad er Faraøernes kolossale Pragtbygninger mod de mægtige, uforgængelige Mure, som bliver opførte af de smaa, svage Zoophyter.

— Larverne svømmer en Tid frit omkring, indtil de sætter sig fast med den ene Pol af deres Legeme, og lægger Grundlaget for en senere Polykoloni. Korallerne formerer sig ligesom Planterne ved Knopskydning, og danner talrige Samfund, hvis enkelte Medlemmer staar i nøje Forbindelse med hverandre, uagtet hvert Individ har eget Fangeapparat, egen Mund og egen Mave; men længere strækker Individualiteten sig ikke, thi det hænger sammen med sine Brødre ved nælemliggende Væg og Kanaler, saa at de Safter, den enkelte Polyp tilbereder, kommer hele Korallstokken tilgode. Den bygger paa undersøiske Klipper 80—90 Meter under Overfladen og fortsætter i Aartusinder, indtil den laveste Vandstands Grænse er naaet: (naar Sol og Maane samtidig naar Horisonten paa et Punkt i Oceanet), og omend Brændingen tordner vildt mod Korallmurene, formaar den ikke at røkke dem. Korallerne danner Kystrev, som hænger sammen med Fastlandet eller med Øernes Kyster; og Voldrev, som ofte findes i fra 35 m op til 500 km Afstand fra Kysten; eller de indeslutter en Central-Ø som f. Eks. Ny Caledonien i en Center-Afstand paa 200 km. — De tropiske Oceaner rummer mange saadanne koralomsluttede Øer, saaledes *Polynesiens Dronning, den skønne Ø Tahiti*. Denne paradisiske bjergrige Ø hæver sig med sit Bælte af Palmer og Brøddrugtræer midt i en rolig Sø, som den ringformede Koralvold afskærer fra Havets voldsomme Brænding. Men de lave Koralrev udholder sejrrikt Bølgernes uhyre Magt; de kan løsrive Tusinder af Grene og Blokke fra Koralrevene; men hvad har dette at betyde mod det samlede Arbejde af utallige Millioner smaa Bygmestre, som Dag og Nat i Aartusinder er beskæftigede med at uddrage Kalkatomer af Havet

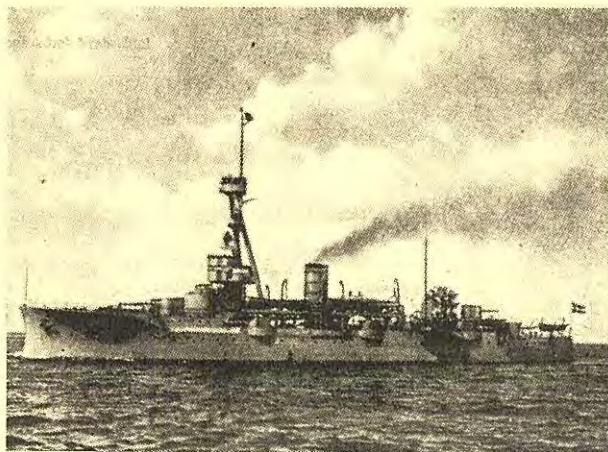
og ordne dem til symmetriske Byggeforetager. Den Livskraft, der er til Stede i en Polyps bløde, geleaagtige Legeme, kan altsaa besejre et Oceans enorme Magt, som ingen menneskelig Vandbygningskunst vilde kunne modstaa. — Rent og klart Havvand og en Mindstetemperatur af 15 Gr. C. er en Betingelse for Koralleres Tilstedeværelse, og Oceanstrømmene har stor Indflydelse paa deres mer eller mindre hyppige Forekomst. Ingen har saaledes kunnet forklare, hvorfor de ikke findes paa Afrikas Vestkyst, men i ret store Mængder paa Østkystens tropiske Omraade. Som omtalt standser Korallerne deres Bygningsarbejde ved laveste Vandstand, og ethvert Højvande sætter deres Arbejde under Vand. — Men hvor de levende Bygmestre standser Arbejdet, viser den ødelæggende Brænding sig som en skæbende Magt ved at rive Brudstykker og Blokke bort fra Revets Yderside og sprede dem paa Overfladen. Koraller og Sjøpindsvin forvandles under dens knusende Magt til kalkagtigt Sand, der udfylder alle Melemrummene og derved giver Volden større Fasthed. Paa denne Maade stiger den faste Jordbund højere og højere, indtil endelig kun den højeste Springflod kan kruse hen over den. Og gennem Aartusinder har Volden taarnet sig op, saaledes at end ikke det store Ocean i Cyklonoprør formaar at røkke den eller skylle over den. Og i det fine Koralsand, som uforstyrret samler sig, findes svømmende Frøknorn og Frugter, som Oceanstrømmene fører med sig fra fjerne Verdensdele, en passende Jordbund og begynder at overtrække den glinsende Kalk med lysegrønt. Træstammer, løsrivne ved Jordskred og bortført fra de hjemlige Urskove af Floderne, driver ligeledes op paa den nydannede Øs Strand og tilfører den smaa Dyr, Insekter og Firben som de første Beboere. — — — Endnu før Palmelunde forskønner det nyskabte Land, samler der sig Skarer af Søfugle, og vildfarne Landfugle finder Hvile og Beskyttelse under grønne Buske. Naar omsider Vegetationen er fuldendt, indfinder Mennesket sig, bygger sin Hytte paa den frugtbare Jord, som det faldende Løv og de raadnede Frugter efterhaanden har dannet, og gør sig til Herre over den lille Verden. Saaledes opstod i Tidernes Løb alle Koraløer i det tropiske Ocean.

Capt. George.

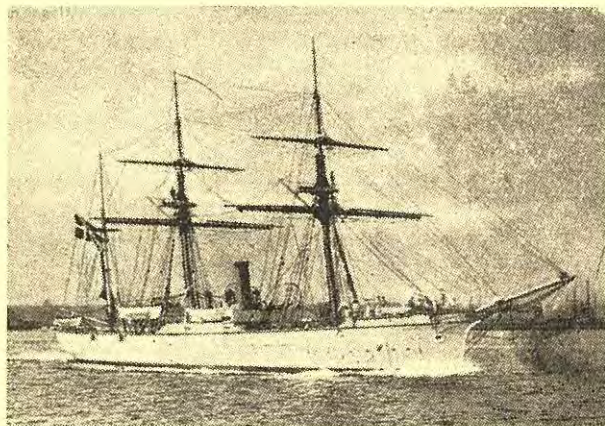
VOR MARINEBILLEDBOG



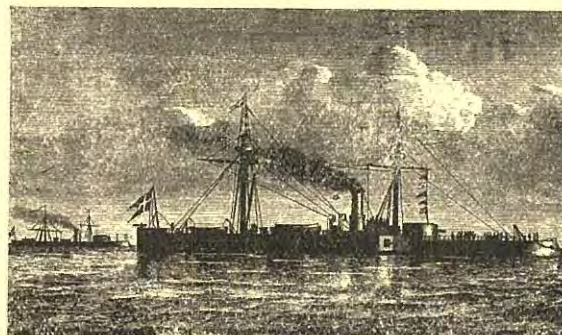
Honnør for Flaget.



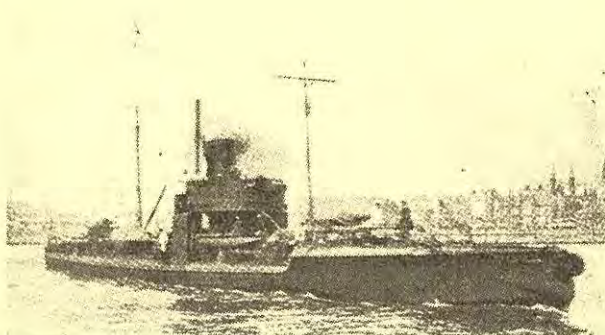
Crlogsskibet »Niels Juel«, som lige er kommet hjem fra Sortehavet og Middelhavet.



Skonnerten »Ingolf« (1876—1926).



Panserskibet »Helgoland« (1878—1907).
I Baggrunden »Lindormen«.

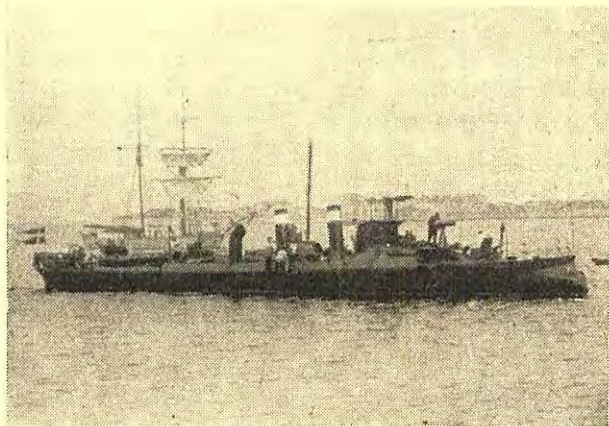


Torpedobaaden »Vindhunden« ved Aarhus.

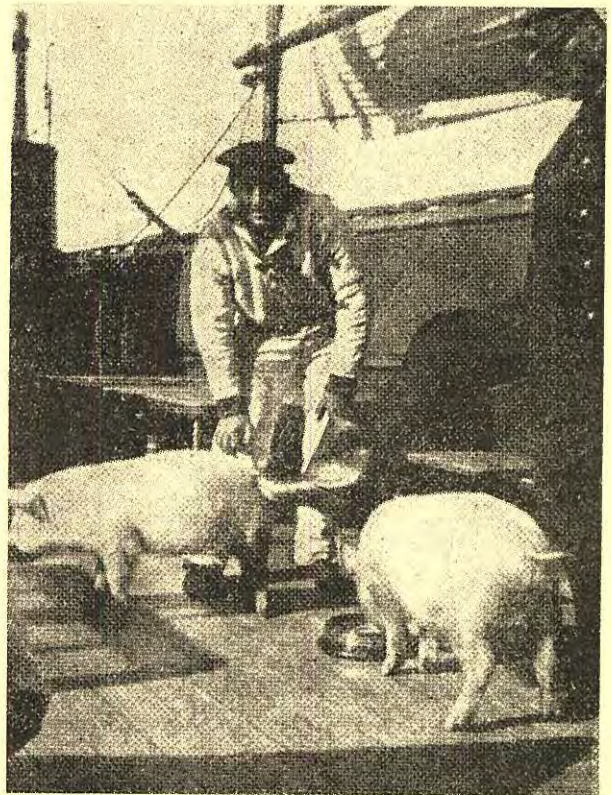


Mineskibet »Hjælperen« (1890—1923) udfor Toldboden.

VED KAY LARSEN



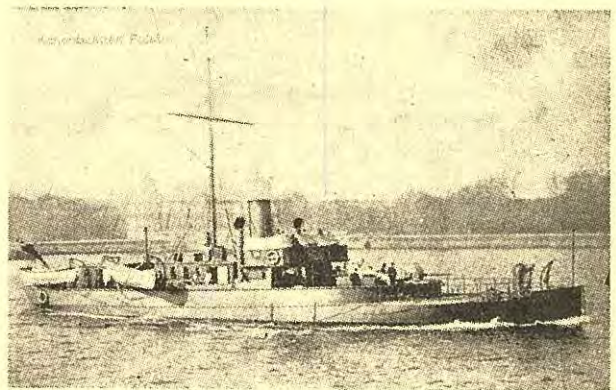
Torpedobaaden »Søløven« (1887—1916)
ved Trekroner.



Plyndergreven i Arbejde.



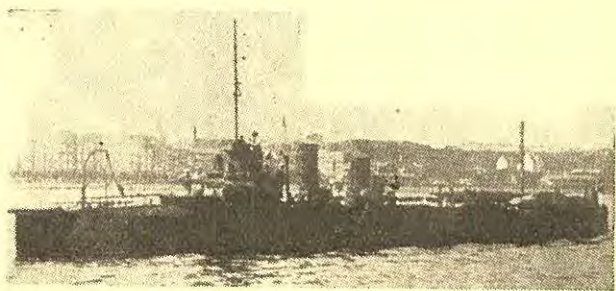
Minegraven. »Sleipner« (i Baggrunder) og
Minekranerne (populært kaldet »Lopperne«).



Kanonbaaden »Falster« (1873—1919).



Krydseren »Hekla«. Den er nu Stationsskit
for Undervandsbaadsdivisionen.



Torpedobaaden »Ormen«,
der nu er »Bevogtningsfartøj«.

HENRY ETHE SKRIVER OM

KNØLEN

*

*

KNØLEN er Englændernes og Amerikanernes Hurrback eller Pukkelhvalen, saa kaldet fordi den altid har en Masse Gævækster og Pukler ovenpaa Hovedet. Den er ganske forskellig fra de andre, lange og smalle Bardehvaler. Giganter, Finneren, Sej- og Vaagehvalen, idet den er forholdsvis kort og tyk. Desuden har den meget store og lange Sveiver, Sidefinner og benævnes derfor af Hvalfangeren for den „langhaandede“. Der er nok nogle, baade Hvalfangere og Zoologer, der mener, at den skulde foretage lange Vandringer over Verdenshavene. — Det tror jeg absolut ikke. Thi hele Dyrets korte og tykke Bygning, nærmest som en meget fed Rethval, Grønlandshval eller Nordkaper, kugleformig og absolut ikke egnet til at skære gennem Søen tyder ikke paa, den skulde have særlig Lyst til altid at være „paa Valsen“, som Giganten og Finneren. Det er en fastslaaet Kendsgerning, at den mest har holdt sig til de Trakter, hvor den nu engang levede og hvor den blev født. — Der vilde den helst leve og formere sig igen. — Det har vist sig ved Island og diametralt sydover South Georgia og South Shetland og Søen mellem Magagaskar og Østafrika. Naar der i nogle Aar var drevet Fangst paa Knølen disse Steder, og det var ofte kun ganske faa Aar, saa var der ikke mere af den.

Den blev ligefrem pillet op, taget op i Hov som Rejer.

C. A. Larsen, hvis flydende Kogeri af samme Navn nu i Øjeblikket er Jordens største (ca. 14,000 Tons) og bedst indrettede (kan tage hele Hvalen ind forud gennem Porte), er og vil altid forblive staaende som Jordens største Knølhvalslagter. I flere Aar legede han ligefrem alene dernede med Knølhvalen, inden de andre Selskaber kom op i Kapløbet. — Nordover har den aldrig spillet nogen Rolle som Fangstobjekt. Hvor mange, der er taget fra Finmarken, saa længe denne Fangst bestod, findes intet Opgivende over, men det har sikkert ikke i Løbet af 25 Aar været mere end ca. 1000 Stk. ialt, da Hovedvægten dengang kun lagdes paa Blaa og Finner; paa Island er der i lige saa mange Aar kun taget nogle Hundrede — hverken 1901—07—10 saa jeg overhovedet Knølhval paa en Plan, og paa Færøerne kun maaske ca. 50 Stk. alt ialt. — Jeg har i 25 Aar kun oplevet at se en eneste Knøl paa Thorsvig Planen. Havde der været mere af den, var det vel blevet taget hyppigere. — Paa Spitsbergen og Bjørneøen var der sparsomt. Men paa Syd-Georgia blev der alene i Tidsrummet 1900—1918 taget ca. 20,000 Stk. (foruden de 15 pCt., der

tabtes) Deraf i to Aar alene over 10,000 tilsammen. Et Aar blev alene taget 6000. — Dermed var Knølhvalen sprængt, færdig i Sydishavet. — Man lod det Aar paa ægte norsk Rovdriftfacon Skrotterne ligge, tog kun det bedste og feceste af Spækket. Bare tage saa meget som muligt straks, inden andre kommer til. — Nu er vi her.

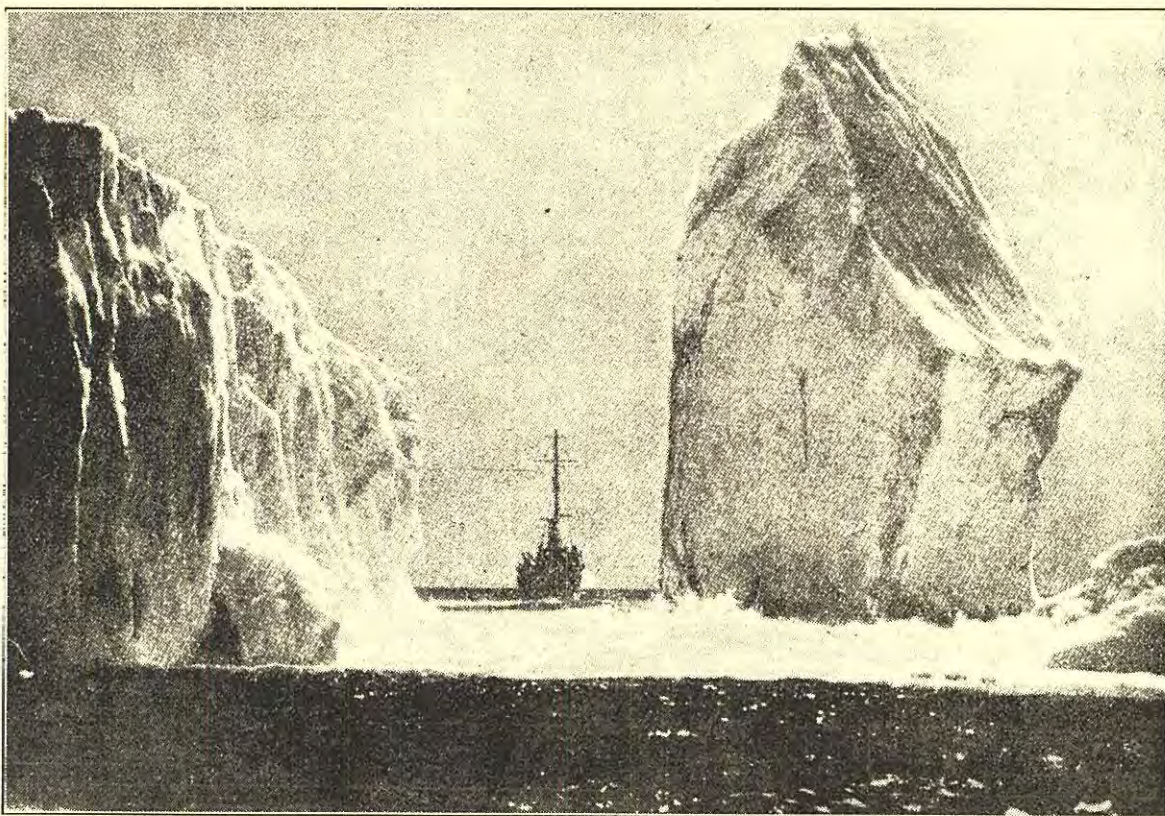
Lad os presse Citronen. — Paa ti Aar var Knølhvalen i Sydishavet bogstaveligt talt udryddet. — et Kogeri „Nor“ sejlede saa derned og udkogte 7000 Fade Olive af det bedste, der var blevet levnet paa Skrotterne. Altsaa hvad et Selskab med to Baade vilde være henrykt for at faa i Løbet af 2 Aar. — Hvormeget der raadnede væk, faar ingen nagsinde at vide. — Ingen havde endnu tænkt paa Kødkogier og Guano-fabrikker. Tages de ialt fra Sydshetland med, ca. 10,000 Stk. Knøl, faar vi altsaa, at Knølmassen sydover var 30,000 Stk., medens Grønlandshvalen maa have været mindst to Gange saa meget nordover. — Det var altsaa en Pokkers kort, men gloriose Storhedstid, Knølen havde dernede. — Denne overvældende Masse paa engang tyder netop paa, at Knølen, selv om den f. Eks. kan trække fra Nordaustralien til New Zealand langs Kysterne, er en Hjemmeval, holder sig til, hvor den engang er født, eller vender tilbage hertil. — Den var end mere lettere at tage, fordi Hannerne, naar de kurtiserede de unge Hunner, glemte al Forsigtighed, og var Hunnen først skudt, forlod Hannen ikke Hunnen, medens omvendt Hunnen stak af, naar Hannen var fast Fisk. — Ganske mærkeligt med dette af Rejer og Krebs næsten udelukkende levende og nærmest sky og sagtmødige Pattecyr i Sammenligning med det store Rovdyr Løven, hvor Hannen straks stikker af, naar Hunnen er skudt, men hvor Hunnen straks forfølger Jægeren, der har dræbt Hannen. — Knølen har faaet sit Navn af alle de Knuder og Knopper, den har lige

Disciplinen om Bord i Hvalfanger-Skibe var i gamle Dage streng under Fargst og Flænsning, og den blev ikke opretholdt med Toner fra Himlen. Men al enhver arden Tid blev der set genrem Fingre rødt Mandskabets Laden og Gøven, og i Perioder, naar et Fangstskib maatte sejle lange Distancer, hvor man ikke kunde vente at faa Hvaler i Sigte, blev der undertiden drukket mere Rør end Vand. I Hval-Museet i New Bedford findes en gammel Skibsjournal, hvori Kaptajnen har sluttet en Dags Optegnelse med følgende Bemærkning: „I Dag har Førstestyrmand og alle Mand foran Stormasten været fulde hele Dagen.“

Hvad der er indført i en Skibsjournal maa hverken overstreges, raderes eller paa anden Maade gøres væselig; og man forestiller sig derfor straks, at vedkommende Styrmand har protesteret kraftigt mod en saa ærekrænkende Beskuldning. Men blader man om paa den næste Side og læser Styrmandens egen Optegnelse for den følgende Dag, faar man nærmest Indtryk af, at han har taget sig en hjertelig Latter over Kaptajnens Bemærkning, thi her staar tydeligt og klart: „I Dag har Kaptajnen været ædru hele Dagen.“

I det hele taget maatte Moralens blandt disse Fangstmænd der i Aarevis ikke kom i Berøring med Civilisationen, blive saa søm saa. Det hændte ofte, at Hvalfangere aflagde Visit hos hverandre naar de mødtes i Søen, og Vejrforholdene til lod det. Ved saadanne Lejligheder gik Bølgerne højt indenbords, og det var en uskreven Lov, at enhver Fangstmænd, der havde været et Aar i Søen, uden Skam kunde tillade sig at tigge Tobak fra Kollegerne. Havde han været to Aar i Søen, havde han Lov til baade at tigge og stjele. Denne Lov gjaldt baade høje og lave — Værter og Gæster. Og naar saa Grogger, dampede, og Piberne var stoppede — med Fæge eller med Tyvekoster — blev der spundet Ender og berøstet om spændende Fangster, og gamle Hvalfanger-Anekdoter blev gravet frem af den fælles Kæmpebunke.

ovenpaa Hovedet. Den er endnu — skønt dens Blaast sjældent ses, let at kende paa sit brede, tykspaltede Blaast, desuden er den den eneste Storhval, der virkelig giver Lyd fra sig i Udblæsningen. — Den kan høres langt bort. — Naturligvis er der endnu Knølhvaler paa Jorden, men de norske Hvalfangeres Opfattelse, at den findes i mange, mange Tusind skjult og gemt et eller andet Sted, deler jeg absolut ikke. Hvor der andre Steder, som f. Eks. i Mozambiquekanalen mellem Madagaskar og Østafrika, har været drevet Fangst, næsten udelukkende paa den, forsvandt den ganske efter faa Aar. — Saa er der naturligvis Slænger langs Nordafrika og



Billedet viser, hvor mægtige Isbjergene kan være, mange Gange højere end et Skib.

endnu langs Afrikas Kyster, og der kan selvfølgelig være betydeligt mere mellem Cap Staten og det aencet arktiske Kontinent, dér hvor nu Wrangel & Co. i flere Aar ogsaa har haft flydende Station, og ogsaa andre Steger. — der er jo syv Gange saa meget Hav til paa Jorden som Lard. —

men Knølhvalens Tid er alligevel efter min Formening forbi og vender ikke mere tilbage.

Fernando Po, Vestafrika, Congo, Japan er dens sidste Fangstfelter.

Henry Ette.

Er det muligt — eller...

DANMARKS sidste Hjuldamp, det gamle Kongeskib, er lagt op, skal fornyes, skal hugges op eller — er til Salg. Vi tror, hvis en Mand gik ud paa Orlogsværftet og bød 40.000, maaske 30.000, eller hvad ved vi, saa fik han det. Men ligger her ikke en Opgave. Vi vilde tro, at der var mange Københavner, der gerne vilde give en Krone for at faa Kongens gamle Skib at se indvendig. — Det er demonteret. — Javel, men hvis nu Overskudet gik til Landsforeningen til Kræftens Bekæmpelse f. Eks., kunde det saa ikke blive monteret, selvfølgelig ikke i Detaillerne.

Vi tror gerne, der var 50.000 Københavner, der vilde benytte sig af denne enestaaende Lejlighed til at beundre det smukke gamle Skib og dets smukke Indretning formedlst en Krone, der oven i

Købet gik til Kræftens Bekæmpelse. Saa vidt vi ved, staar denne storartede Landsorganisation overfor Erhvervelsen af nye Hjælpermidler, men mangler ikke saa faa Tusinde Kroner. Ligger der en Haandsrækning her? Der staar i hvert Fald ikke saa faa Tusinde Københavner parat til at gaa ombord ude fra Langeliniemolen for at faa et Glimt at se af de Omgivelser, hvori vort Kongepar, Kongens Far og Bedstefar levede paa deres Rejser rundt i Landet med „Dannebrog“. Faa Lov at gaa op paa Kommandobroen og tænke sig i Kongens Sted, naar Skibet sejlede ind i de flagsmykkede Havne.

— Lad os faa Lov at dele Minderne med vor Konge, inden det gamle 51aarige Skib er en „saga blot“. — Er det muligt — eller?

Red.

**Det gamle Kongeskib
„DANNEBROG“
er til Salgs?**

Danmarks sidste Hjuldamp

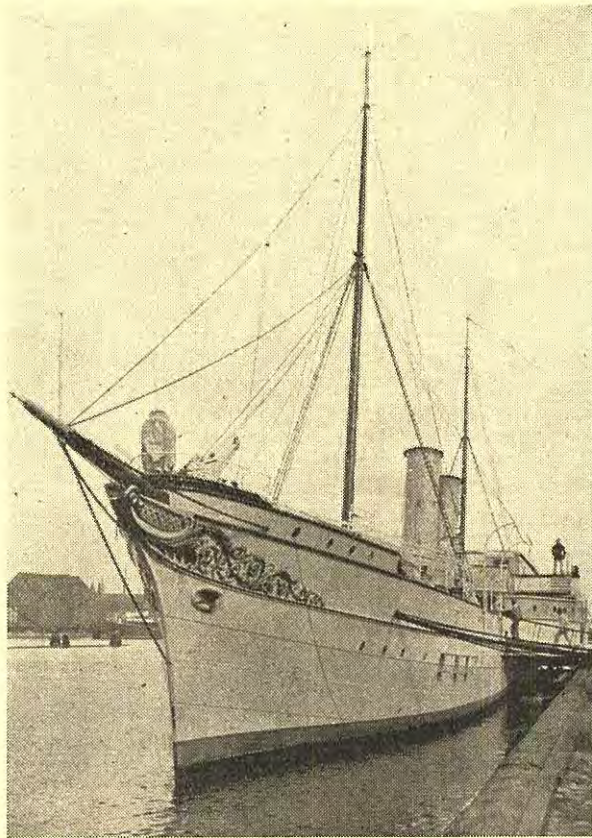
Henvendelse

i god Tid og paa rette Sted

Den gamle Sjøldamper „Dannebrog“

Den 15. September blev Kommandoen strøget paa det gamle Kongeskib „Dannebrog“, og det overgik samtidig til Orlogsværftets Besiddelse bestemt for Ophugning, og dermed er dets stolte Saga ude.

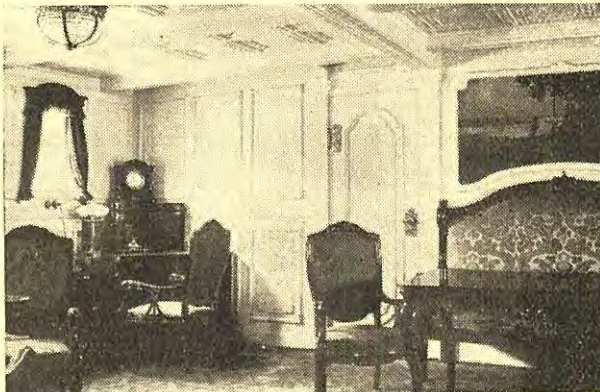
„Dannebrog“ blev færdig afleveret d. 17. Juni 1880 fra Burmeister & Wains Skibsværft til Brug for Christian IX. Skibet var projekteret 225' langt, men paa Grund af Forholdene i Lübeck Havn blev det forkortet 33'. Den gamle Konge gjorde flittigt Brug af sit Skib, der hvert Aar bl. a. bragte Majestæten til Lübeck, hvor han ferierede ved de tyske Badesteder. Skibets snehvide Skrog, den smuk-



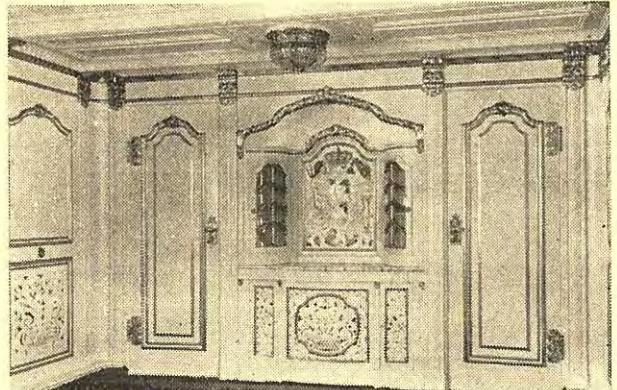
Det gamle, smukke „Dannebrog“.

og Norges nyvalgte Konge ombord, gippede det i Tilskuerne, for det var et smukt Skue.

I 1906 døde vor gamle Konge, og samme Aar paabegyndte Orlogsværftet en større Ombygning af Skibet, der blev skaaret over paa 2 Steder og forlænget 35' (For- og Agterskibet hver 16' og Kedelrummet 3'). Nye Kedler installeredes samt nyt Varmeanlæg, og Sanitær- og Ventilationsanlæggene forbedredes. Agterapteringen for de kongelige ombyggedes, og Arkitekt Carl Brummer tegnede de nye Møbler og Paneler til Salonerne. I 1907 var Skibet færdigt og paa 1000 Tons. Men Frederik VIII var ingen Sjøens Mand,



Fællessalonen med Malerier over Sofaen af Fru Slott-Møller.



Buffeten i Spisesalonen med indsat Fajancemotiv.

ke Linie og enkle Udsmykning vakte den Gang som nu søer Beundring. Naar Solen skinnede paa de snehvide Sider mod en sommerblaa Himmel, var der en egen Stemning og Festivitet over dette smukke Skib. Og da „Dannebrog“ i 1904 majestætisk skred opad Kristianiafjorden med det norske Kongeflag i Mastetoppen



Dronningens Sovekabinet ligeledes i Hvidt og Guld.

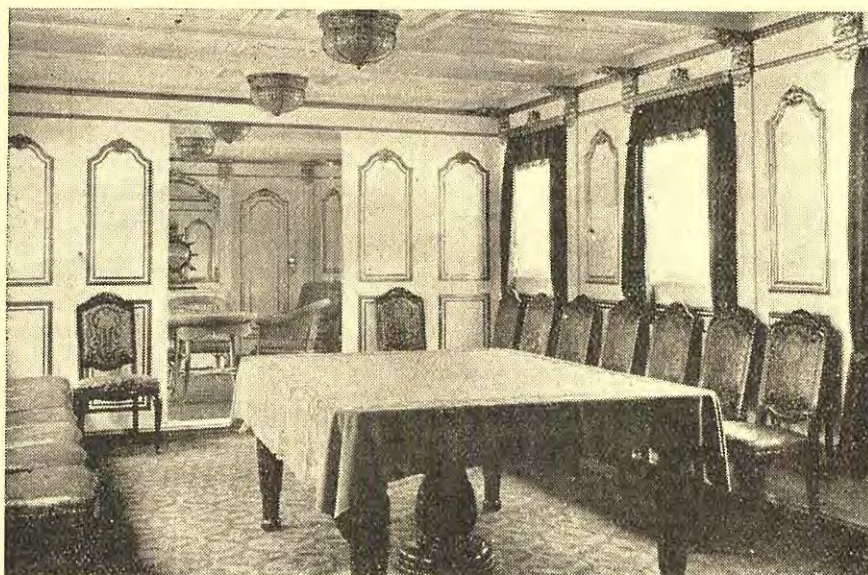
han foretrak Jernbane, og dog blev det „Dannebrog“'s tunge Lod i 1912 at hente Landets Konge hjem fra Lübeck, da Døden havde indhentet ham i Tyskland.

Med Kong Christian X gaar det gamle Kongeskib ind i en ny og glansfuld Tid. Vor Konge og Dronning er levende sø- og sejlsportsinteresserede

og gør hvert Aar flittigt Brug af „Dannebrog“ ved Besøgene rundt i Landets forskellige Egne. Kun een Gang gik det paa Langfart, det var i 1914 ved vort Kongepars Besøg i Belgien. Men fra vort hjemlige Himmelstrøg er der i disse Aar samlet en ikke uanselig Buket af skønne Minder fra Kongeparrets Besøg ombord i „Dannebrog“. Og et af de skønneste er vel nok fra Genforeningsaaret, da „Dannebrog“ ankrede op i de sønderjydske Havne, festklædt i sig selv og med det danske Kongepar ombord for første Gang hilste vore



Et hyggeligt Hjørne i Fælles-Salonen.



Spisesalonen, holdt i hvidt, med Skydedøre ind til Rygesalonen, saaledes at der ved større Gæstebud kan dækkes i Forbindelse hermed.

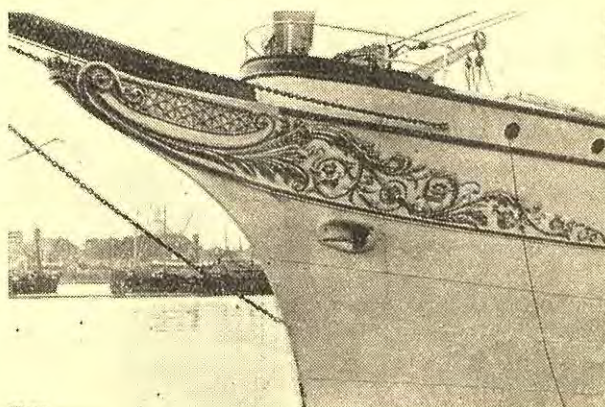
adskilte Landsmænd velkommen hjem til Moderlandet. Siden hen kom „Dannebrog“ hvert Aar igen, og for de faa, der har faaet Lejlighed til at deltage i Kongeparrets Gæstebud ombord, knytter der sig mange smukke Minder. For os andre vil de Billeder, „Vikingen“ bringer paa disse Sider af det gamle „Dannebrog“s Saloner, kunne fortælle, at det var et smukt Skib helt igennem. Skønt og smukt i Linien, som det laa derude paa Reden, og hyggeligt og rent i Stilen indvendigt, og man kan forstaa, at vort Kongepar har gjort flittigt Brug af det, selv om det ikke har været nogen billig Historie at rigge det til hver Gang. Alene i Kulforbrug medgik der 1 Tons pr. 12 Sømil eller ca. 9—10 Tons Kul paa Rejsen til Aarhus, og det havde en Besætning paa 56 Mand, og det var endda kun lige det strengt nødvendige Antal.

Nu har det udtjent, 51 Aar gammelt. I „the land of the motorships“ er det kun naturligt, at Kongens Repræsentations-skib bliver et Dieselmotorskib.

Og saa byder vi da, med skønne Minder i Behold, den sidste Hjuldamper i Danmark, Kongeskibet „Dannebrog“ Farvel paa dets allersidste Rejse — — til Ophugningspladsen.

Hvorvidt Kommandørkaptajn Barfod, der førte „Dannebrog“ paa den sidste Rejse, ogsaa skal føre det nye Skib, vides endnu ikke, men allerede nu samles jo Interessen om „Dannebrog“s Afløser. „VIKINGEN“ forbereder derfor en Artikel med mange

Billeder herom, som vi haaber at kunne bringe i et af de nærmeste Numre, ligesom Marinemaleren V. Qvistorff har taget en Skitse til „Vikingen“ af det.



Den smukke Stævn med Guldornamenter.

Smukt Husflidsarbejde af 82-aarig



L. Petersen fra »De gamle By« med sin 6-Master.

Tiden kan nok falde en virksom Mand lang, naar han først har lagt op »De Gamle By«. Men den 82-aarige L. Petersen har alligevel forstaaet at faa den udnyttet. Stykke for Stykke har han snittet, filet og lempet, til den stolte 6-Master, der ses paa Billedet ovenover, er blevet færdig. Det har taget Tid og Omhu men saa er det ogsaa blevet et virkeligt fornemt Stykke Husflid, der sikkert vil finde en Køber, det er nemlig til Salg.

Hvor mange Yngre mon der havde Tid og Taalmodighed til at gennemføre et saa stort Arbejde som dette? Næppe mange.

MINDRE SØSYGE!

Der har i mange Aar været gjort energiske Forsøg for at finde Midler til at modarbejde Passagerskibenes Slingring med mere eller mindre gode Resultater. Gyroskopapparater har været forsøgt, og nu meddeles det, at det 50,000 Tons Passagerskib »Conte di Savoia«, som bygges for Lloyd Sabauda, vil faa et meget stort Gyroskopapparat til Stabilisering i Søen. Hvert af de 3 Gyroskop-Hjul vejer 100 Tons, saa deres samlede Vægt bliver 300 Tons. Naar disse sættes i fuld Fart, paastaas det, at Skibet ikke vil kunne slingre mere end 5 Grader selv i svær Sø. Denne Paastand bør vel ikke tages helt ud, men en betydelig stabiliserende Evne har Apparatet nok.

Død om Bord.

En af Rederiet A. P. Møllers dygtige, ældre Førere, Kaptajn Johan von Thun er pludselig afgaaet ved Døden om Bord paa sit Skib »Agnete Mærsk«, medens det var paa Vej til Leningrad.

Kaptajn von Thun blev 59 Aar gammel. Han har været Fører hos A. P. Møller i 8 Aar og skildres som en overordentlig dygtig og erfaren Sømand. I Rederiet og blandt sine Kolleger var han meget afholdt, og de sidste viste ham deres Tillid ved gennem længere Tid at vælge ham til Medlem af Dansk Skibsførerforenings Bestyrelse. Dødsfaldet menes at skyldes et Hjerteslag.

Kahyts-Reolen

Jespersen & Pio:

Maeterlinck har ført os gennem to storslaaede Mysterier: »Biernes Liv« og »Termitternes Liv« — og han har nu afsluttet Triologien med »Myrernes Liv«.

Den Spænding, Maeterlinck formaar at forlene sine Insektstudier med, er ekseptionel og skyldes naturligvis, at han er lige saa meget Forsker, som han er Digter og Filosof. De tørre Fakta, som den flittige Forsker formaar at konstatere, hvælver Digteren sin høje Himmel over, ligesom Filosofen forlener dem med det dybe Perspektiv. Betydningsfuldt er det, at en Digter af denne Rang formaar at se og overbevise Læseren om, at hvad der sker i det smaa er det samme som det, der sker i det store. Han bringer os ved sine Studier og Betragtninger til at tvivle paa, at vi Mennesker er Skabningens Herrer i en saadan Grad, som vi til daglig gaar rundt og bilder os ind. Og det er en overmaade sund Tvivl. Han overbeviser os om, at disse smaa Væsener praktiserer en Altruisme, som vi Mennesker forgæves prøver paa at kæmpe os frem til.

»Myrernes Liv« er et saa sluttet og i sig selv hvilende Kunstværk, at det afsondrer smukke Indtryk til Læseren, hvilket Standpunkt han saa end indtager. Saavel for Skeptikeren som for Roman-tikeren, for den troende som for den fornægtende indeholder den lille Bog et Fond af Stof og Viden, der gør den til en udsøgt Værdi.

Og for den, der forstaar at lytte til en inspireret Stemme, og sam har Øjet aabent for en Drømmers Visioner, overflødiggor »Myrernes Liv« et Vognlæs af den videnskabelige Literatur, der kun formaar at give Stene for Brød.

J. B.

LÆNGSLERNES Ø

KORT efter sov baade Ulf og Daphne tryk i deres lille svævende Villa. Ulf spildte ikke et Sekund paa at spekulere over, hvad Dagen imorgen kunde bringe, han havde plusselig faaet en urokkelig Tillid til sin gode Skæbne. Daphne — var hans sidste Tanke.

Næste Morgen rekognoscerede Ulf Terrænet gennem Daphnes Skibskikkert, Øen lod til at være ganske fredelig, man hørte kun Bølgerens Sang og Vinden, der susede gennem Palmerne.

„Jeg tror, jeg vil prøve paa at se mig lidt om dernede,“ sagde Ulf og lod Kikkerten synke. „Jeg skulde helst se at faa fat i din Baad.“

„Nej, nej, Ulf,“ bad Daphne. „Bliv her, hvor du er i Sikkerhed, hvad skulde jeg gøre, hvis der hændte dig noget?“ Han lo af hende, og beslutsomt tilføjede hun: „Saa gaar jeg med dig.“

De klatrede ned paa Jorden og begyndte forsigtigt at nærme sig Stranden, de mødte ikke en Sjæl paa deres Vej, og Ulf begyndte at mene, at der var faldet Rø over de Vilde. Men hvordan mon det gik Morton, der stod bundet i Landsbyer, han fik trods alt en daarlig Følelse ved at tænke paa Morton — Morton var en hvid Mand.

„Her er Baaden,“ sagde Daphne og pegede paa den. Den laa trukket et Stykke op for ikke at blive revet ræd af Ebber. Malingen var skrælet af, men man kunde endnu se Guldbogstaverne „S/S Happy Days, London“. Nede i Bunden laa Aarerne.

„Mon vi ikke kunde faa den flot ved at fylde den med Vand, saa den igen bliver tæt,“ sagde Ulf og nøjede sig undersøgende over den. „Det er ellers en herlig let og god lille Baad.“ Der laa en Pose med friske Rødder og Kokosnødder ved Siden af Aarerne, og Ulf skubbede hen til dem for at undersøge hele Bunden, om den ikke var læk. Daphne elskede at sidde der i Baaden og havde altid noget Frugt eller Brød, som hun kunde spise, hvis hun skulde blive sulten.

Daphne fik Øje paa noget mørkt, som kom glidende langs Træerne, der hvor Skoven begyndte, og en Følelse af Angst fik hende til at klynge sig ind til Ulf.

„Aa, Ulf,“ udbrød hun og gemte det lyse Hoved ved hans Skulder. „Jeg ved ikke, hvad der er i Vejen med mig, men jeg tror, at jeg saa nogen derinde mellem Træerne. — — Ulf.“

Han skubbede hende blidt bort, rettede sin nøje Skikkelse op og spejdede derhen, hvor Daphne pegede. Han saa en mørk, sammenkrøben Mand, der lydløst kom nærmere, bevæbnet til Tænderne og med et mordlystent Blik i Øjnene. Daphne genkendte ham.

„Tota,“ raabte hun. „Tota, du maa ikke gøre ham noget, han har reddet mit Liv. Tota, Gudernes Vrede kommer over dig, hvis du gør ham noget!“ Hun løb henimod ham, og nu i Farens Stund vendte hendes Mod tilbage. Hun lignede en Vikingepige, da hun kastede Hovedet tilbage i Nakken og kaldte alle de Forbandelser, hun kendte, ned over Totas Hoved. Men det var, som om han slet ikke hørte hende. Langsomt og sikkert kom han nærmere, og da han stod overfor Ulf, tog han sit Spyd og hævede det. I det Sekund, der gik, fra Tota tog sit Spyd, og Ulf kastede sig over ham, læste han alt i den Vildes Øjne — en vanvittig Kærlighed til Daphne og et Hævnbegær, der næsten tog Vejret fra Ulf.

En kort Stund brødes de paa det varme, røde Sand, Ulf var stærkere, men Tota var smidig som en As, og først da

alle onde Hidsighedsinstinkter var vaagnet i Ulf, lykkedes det ham at slynge Tota fra sig. Han faldt sammen som en Klud, men inden Bevidstheden forlod ham, udstødte han et Skrig — Kampskriget, som Daphne kendte saa godt. Det var skarpt som et Fugleskrik og fløj som en Pil over Trætoppene.

„Nu gælder det, Daphne,“ sagde Ulf og bed Tænderne sammen, saa Musklerne spændtes i hans magre, brune Kinder. „Vi maa have Baaden her ud, enten den saa synker eller ej. Om et Øjeblik har vi den sorte Bande over os.“

Ved forenet Hjælp lykkedes det dem at faa Baaden ud i Vandet, Ulf smed Daphne op og skubbede den ud. Til den flød, saa sprang han selv op, tog Aarerne og roede med lange, seje Tag ud. Til alt Held var de skjult af en lille Pynt, saa de Vilde ikke kunde opdage dem, og inden de saa kom tilbage til deres Baade, haabede Ulf at være saa langt borte, at de ikke kunde indhente ham. Men hvad der saa skulde ske, vovede han ikke at tænke paa. Derude bag Pynten laa „Havets Dronning“ og væggede blidt paa de smaa Bølger, men der — nej, der søgte han aldrig Hjælp, for Prisen for hans Liv var Daphne.

Han roede, som han aldrig i sit Liv havde roet, et Blik paa Daphnes søde, tapre Ansigt var nok til at fordoble hans Kræfter, Baaden fløj næsten — o ve — Vandet. Han mærkede noget fugtigt ved sine Fødder og raabte til Daphne, at hun skulde øse.

„Tag den Daase der,“ sagde han. „Og øs, som du havde Fanden i Hælene, det gælder Livet!“

Vandet pibede ind mellem de tørre Bundbrædder, og Ulf kunde mærke, at Farten blev langsommere, men da Daphne begyndte at øse, stoppede det for en Tid Vandets Instrømmen, hun kunde i hvert Fald holde det Stangen.

Inde paa Stranden kunde han se, at de Vilde kom løbende i Flokke, de raabte saa højt, at man kunde høre Lyden af deres Stemmer. En lille Gruppe bøjede sig over noget, det var sikkert Tota.

„Nu har de set os,“ sagde Daphne stillfærdigt, da de allesammen løb ud i Vandkanten. Ulf svarede ikke, han smed for et Øjeblik Aarerne og begyndte at øse. Vandet steg og steg, men da de nu begge øsede, hjalp det igen, saa roede han atter, stadig udefter — udefter, bort fra Øen og „Havets Dronning“, som han stadig holdt Øje med. Hvis Hændrick fik Øje paa dem, var det ude med dem. Men ombord paa Skonnerten rørte der sig intet Liv. De store Havdønninger begyndte at tage den lille lette Baad, men Strømmen førte udad, saa det hjalp godt paa Farten, og stadigvæk kunde Ulf hjælpe Daphne med at øse. Først da han saa, at Kanoerne begyndte at pile over Vandet ud efter dem, begyndte han igen at ro. Baaden var nu meget tung, men han var stærk og havde et godt Forspring, saa han nærede egentlig ikke Angst for, at de skulde blive indhentet. Vandet foraarsagede ham mere Uro, og alt hans Mød vægrede sig ved at tro paa, at de skulde dø den forsmædelige Druknedød her i Baaden som to hjælpeløse Killinger.

Vildere og vildere gik Jagten over Vandet, Daphne hørte de sorte synge, det var en Hymne til Havets Gud om at standse den hvide Mand, saa de kunde dræbe ham og atter faa deres Helligdom tilbage. Men Havets Guder lod ikke til at være naadig stæmt, i hvert Tilfælde blev Afstanden ikke mindre, og en Timestid efter gjorde Kanoerne Holdt, man raadsløg øjensynlig, og kort efter vendte de hjemad. Det var aabenbart umuligt at indhente den hvide Djævel. Dødsenstræt lod Ulf Aarerne synke, alle Pulse hamrede i ham, og Sveden drev ned



over hans Ansigt, og Daphne var saa udmattet af Spænding og af at øse, at Daasen næsten faldt ud af Hænderne paa hende. Tavs afløste Ulf hende. Han var saa tørstig, at Svælg-
get var som brændende, men han nævnede ikke et Ord om det for ikke at vække Daphnes Tørst. Saa huskede han paa Kokosnødderne, som han foragteligt smed til Siden, da han undersøgte Baaden. Han smed sin Lommekniv hen til Daphne, og nogle Minutter senere rakte hun ham en halv Kokosnød fyldt med kølig, frisk Mælk. Det gav nye Kræfter, og han blev stadig ved med at øse for at holde Baaden flot. Time efter Time gik, de talte næsten ikke sammen, Ulf anede ikke, hvad der skulde blive af dem, ganske svagt haabede han, at de skulde naa en Ø i Nærheden, som Daphne omtalte. Kursen satte han efter Solen, senere om Natten efter Stjernerne — men maaske var de forinden druknet, Vandet stod højt i Bunden.

Ved Midnatstid tog Ulf sig et lille Hvil, forinden han vilde afløse Daphne ved Øsningen, — som han sad og stirrede ud over det mørke Vard, der syntes at gaa i et med Himlen, saa han noget, der forekom ham at være en Vision. Med sammenbidte Tænder stirrede han, til Øjnene svævede og brændte.

Daphne blev opmærksom paa, at han saa i en bestemt Retning, stille gled hun hen til ham og saa det gullige, klare Lys, der straaledede ud i Natten.

„Ulf,“ sagde hun sagte. „Ulf, det er en Baad.“

Han tog hende ved Skuldrene og kyssede hende aandeløst. „Na tror jeg, vi er reddet — hvis vi da ikke forinden gaar under,“ tilføjede han og saa mistroisk paa Vandet, der steg saa højt, at de næsten sad i det. Daphne begyndte at øse, og Ulf roede paa Livet løs for at naa det Lysskær, der var ensbetydende med Frelse.

Da han var kommet saa nær, at han mente, de kunde høre ham, satte han Hænderne for Munden og raabte — mange Gange raabte han, og stadig mærkede han Baaden synke og synke under sig. Daphne klyngede sig til ham for ikke at blive revet bort, naar Baaden sank. Hun tærkte paa Hajerne og var snehvid. Under sin Kind mærkede hun Ulf's Hjerter slaa — hans modige, uforfærdede, stolte Hjerter, der elskede hende.

I samme Øjeblik, som Ulf med Daphne i sine Arme sprang ud i Vandet, fordi Baaden sank og sank ned i Stillehavets Dyb, hørte han en Stemme raabe fra Skibet.

„Hjælp!“ raabte han af sine Lungers fulde Kraft. „Jeg har en hvid Kvinde hos mig, vi svømmer rundt herude — Hajerne!“

Daphne svømmede godt, men Ulf holdt sig ganske tæt ved hende, mens de svømmede ud mod Skibet. Vandet var varmt, men de var begge udmattede, og da en Redningsbaad fra Lystyaakten „Queen of the Dawn“ naaede dem, besvmede Daphne og vilde være gaaet til Bunds, dersom en brun Sømandsnæve ikke havde taget hende og hevet hende ombord. Ulf havde Kræfter nok til selv at klatre op, men saa var han saa mæt og svag som et Barn.

Hjælpsomme Hænder bragte dem ned i en Kahyt, hvor de blev tørret og rullet og masseret. En mørkhaaret, smilende ung Dame tyllede Cognac i Ulf og noget varmt, der gjorde ham varmt og søvnig, der var ingen, som spurgte, det gjaldt blot om at faa de stive, trætte Lemmer smidige igen. Blodet rullede raskere og raskere gennem Ulf — han syntes pludselig, at han havde haft en forfærdelig anstrengende Drøm og mumlede: „Stevenson — Hallo Stevenson!“ Men der kom ingen Cppasser Stevenson for at høre, hvad Løjtnanten ønskede.

Saa dukkede en Erindring op i hans Hjerne, med et Ryk satte han sig op i Køjen og tog om den unge Piges Haandled.

„Der er en hvid Mand paa Øen, som vi kom fra. Han er et Bæst, men jeg er bange for, at jeg ikke lade de sorte dræbe ham.“ Han opgav Øens Position og sank træt tilbage i Puderne: „Daphne,“ mumlede han med et Smil. „Lille tapre Daphne!“

Saa sov han, sov som en Sten, mens en lille Motorlaad med bevæbnede Mænd satte Kursen ind mod Øen.

Først langt henad Middagstid næste Dag vaagnede han. Lyden af Dieselmotoren, der regelmæssigt arbejdede nede i Maskinen, fik ham til at huske alt. I en Fart kom han i Tøjlet og gik op paa Dækket, hvor han fandt en ældre, venlig Herre staaende ved Rælingen.

„Mit Navn er Ulf Christiani, Sir,“ sagde Ulf og bukkede let. „Hvem kan jeg takke for, at den unge Dame og jeg er blevet reddet?“

„Herbert McNeilly fra London,“ svarede den anden og slog ham paa Skulderen.

Ulf kørte Navnet. „Rederen McNeilly fra London,“ gentog han. „Den unge Pige, De har reddet, er Datter af Rederen Colter fra London.“

„Colter, der for flere Aar siden trak sig tilbage?“ udbrød den anden forbavset. „Jeg kendte Dick Colter og hans smukke Kone — og det var altsaa den lille Daphne.“

Ulf fortalte hendes Historie og fik at høre, at hele den store Colterske Formue var gaaet tabt ved uheldige Spekulationer. Da Ulf hørte det, lo han. Det var Daphne, han holdt af. Daphne som hun gik og stod i sin fattige Dragt, brunet af Solen og Hæret som flydende Guld.

„Ulf!“ kaldte en Stemme bag ham. Han vendte sig om og saa Dapare staa foran sig. Hun havde laant en Kjole af Denise McNeilly, og straks kunde Ulf næsten ikke kende hende, men saa saa han hendes Øjne og hendes Smil. Han trak hende med sig hen i en stille Krog.

„Jeg vil blot gøre dig den Meddelelse, at du er en fattig Pige idag,“ sagde han. „Alt, hvad du ejer, er gaaet tabt. Og da jeg gaar ud fra, at du trænger til en Beskytter og forøvrigt er stærkt kompromitteret ved at have tilbragt hele Natten alene med en ung Mand, vil jeg foreslaa dig, at Kaptajnen vier os, inden vi kommer i Havn. Resten lader vi Guderne tage sig af, de har hjulpet os hidtil.“

Daphne havde ingen Indvendinger, og tre Timer efter var hun Mrs. Christiani. Sent om Aftenen, efter at Festen til Ære for dem var forbi, stod de sammen ved Rælingen og saa paa Maaener, der stor og gul hang over deres Hoveder.

„Vi kommer til at begynde smaat, lille Daphne,“ sagde Ulf og saa tankefuldt paa hendes bedaarende lille Ansigt. „McNeilly har tilbudt mig, at jeg kan faa en Plads i hans Rederi — enten paa Kontoret eller som Kaptajn paa en af hans store Dampere. Jeg skal nok tage Tønnen.“

„Min Ulf, som Havet gav mig,“ sagde hun og foldede sine Hænder om hans Nakke. En efter en tindrede Stjernerne frem paa Himlen, Skibet duvede let under deres Fødder, og Maskinens Stempe slag lød ud i Natten. Vandet brusede om Skibets Stævn, den hastede hjemefter — hjem til London.

„Kom, Daphne,“ sagde han. Hun løftede sit Ansigt op mod ham og gik ved hans Side ned i den Kahyt, der foreløbig skulde være deres Hjem her paa Havet. Hun var saa tryk ved Ulf's Side, hendes Liv laa i han stærke, brune Hænder — hendes Liv, hendes Hjerter og hendes Kærlighed.

— — —

Ved samme Tid sejlede „Havets Dronning“ tungt og klodset mod Papeete, ført af Kaptajn Hendrick. Morton sov den evige Søvn i Havet, hvor Mændene fra „Queen of the Dawn“ havde sænket hans mishandlede Legeme ned.

SLUT.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

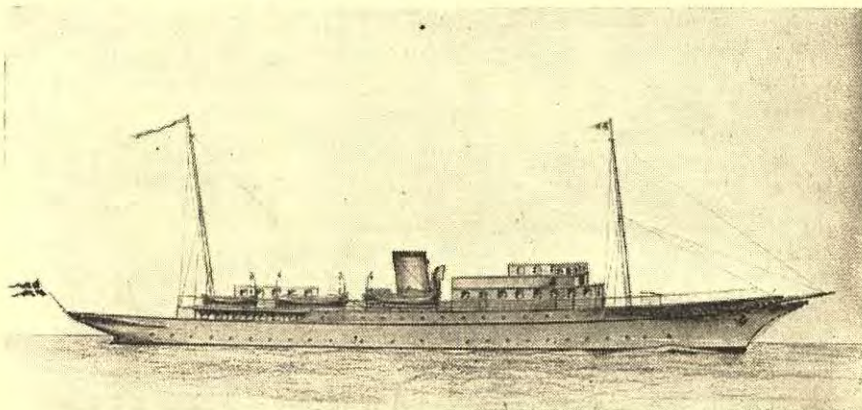
1. Oktober 1931



Medlemmer
pr. Januar 1931.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S	D/S Pacific
D/S af 1912	D/S Botnia
D/S Svendborg	D/S Atlanterhavet
A. P. Møller-Tankbaade	D/S Ursus
D/S af 1929	D/S Baltic
D/S Dannebrog	D/S Jutlandia
D/S Orient	D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Norden	D/S Danefelt
D/S Progress	D/S Nordania
D/S Skagerak	D/S Als
J. Lauritzen	D/S Nautic
D/S Myren	Det Dansk-Norske D/S
D/S Torm	A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Vendila	A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
Det Dansk-Franske D/S	D/S Jyden, Esbjerg
D/S Dania	D/S Øresund
Det danske Petroleumsselskab A/S	J. Saabye & O. Lerche
D/S Hafnia	D/S af 1925, Esbjerg
Dansk-Engelsk D/S	D/S Phønix, Esbjerg
A/S Det Danske Kulkompagni	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Heimdal	D/S Activ, Korsør
De forenede Kulimportører A/S	A/S Dampskibet England
D/S Viking	A/S Dampskibet Finland
A/S Em. Z. Svit-zers Bjergnings-Entreprise	
Svit-zers Bugseraf-delning	

Det nye Kongeskib



der løber af Stabelen den 10. Oktober

Det gamle „Dannebrog“ strøg Kommandoen for sidste Gang den 15. September, og en lille Maaned senere skal dets Afløser, der fører Navnet videre, for første Gang vugge sig paa Bølgerne. Denne Begivenhed vil forøge den Interesse, som Nybygningen allerede nu kan glæde sig over, og vi skal derfor give vore Læsere en foreløbig Beskrivelse af det nye Skib. — „Dannebrog“s Hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	74,90 m	Tilsvarende Displacements	1220 ts.
Største Bredde paa Spaant	10,40 -	Hestekraft	1300 A. H. K.
Sidehøjde	7,50 -	Tilsvarende Fart	14 kn.
Dybgang	3,615 -	Besætning: 40 Mand.	

Skibet bygges med 8 Dæk, nemlig et gennemgaaende Hoveddæk, hvorover der paa fire Femtedele af Skibets Længde findes et Overbygnings- eller Promenadedæk. Under Hoveddækket findes Kahyttdækket.

Paa Kahyttdækket agten for Motorrummet indrettes Soveværelser for Kongen, Dronningen og den kongelige Familie. Paa Hoveddækket ovenover findes Opholdssalon samt Arræjdsværelse for Kongen og Dronningen. Herfra er der direkte Adgang til en Veranda ud mod Agterdækket, der er et beskyttet Promenade- og Opholdsdæk.

Paa Forkant af Opholdssalonen findes en rummelig Vestibule, hvortil der ogsaa er Adgang til Agterdækket, og som forefter gaar over i en lukket Promenadegang, der rækker hen til Spisesalonen, som er placeret foran Motorrummet og rækker over hele Skibets Bredde. — Fra Vestibulen, hvor der i det ene Hjørne bygges en Salon for Kronprinsen, er der Opgang til Rygesalonen og Biblioteket, der findes i et Dækshus paa Agterenden af Overbygningsdækket. — Kongens Følge bor paa Hoveddækket foran for Spisesalonen, medens Søofficererne irdlogeres i Dækshuset under Kommandobroen.

RAAOLIEMOTOREN

VØLUND

DANMARKS FØRENDE MÆRKE

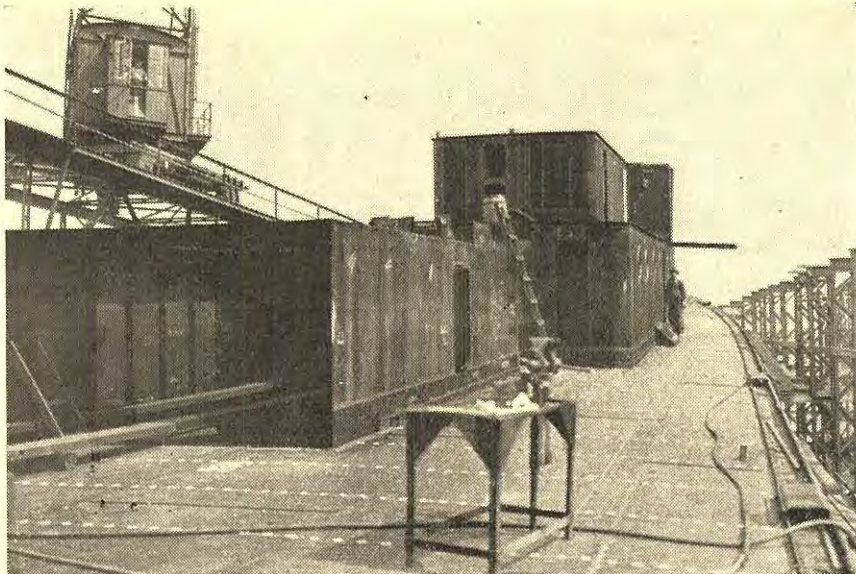
Kahytsdækket foran Motorrummet indrettes til Beboelse for Tjenerskab og Skibets Besætning. — Repræsentationslokaler og al Beboelse bliver udstyret stilfuldt efter specielle Tegninger. Der gøres saaledes alt muligt for, at Skibets Beboelsesrum kan fremtræde i en værdig Skikkelse og for at gøre Opholdet ombord saa behageligt som muligt.

Beliggende for sig selv findes paa bagbords Side af Maskincasingen Hofkets Køkkenlokaliteter, der bestaar af „Koldt“ og „Varmt“ Køkken og Anretterrum, hvilket sidste støder umiddelbart op til Spisesalonen. Kabyskomfuret er her saavel som i Besætningens Køkken oliefyret.

Til Opbevaring af Proviant findes forude et stort Kølrum, medens et Par Køleskabe benyttes til mindre Ting.

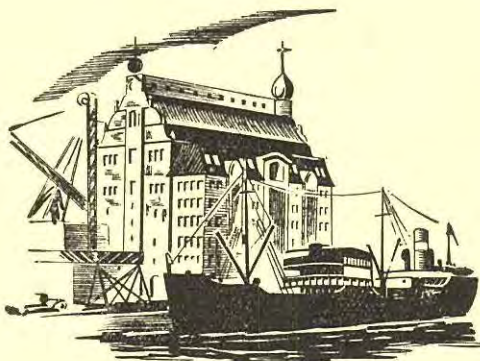
Et stort Antal Baderum findes spredt over hele Skibet. Alle disse har rindende koldt og varmt Vand, der ogsaa findes ved alle Vaske og Servanter

Kunstig Ventilation findes overalt, og der er lagt særlig Vægt paa at gøre denne saa effektiv og samtidig saa lydløs



Vue over Dækket paa det nye Kongeskib. Forrest til venstre Maskinrummet, fortil Officersmessen under Kommandobroen.

som mulig. Opvarmningen sker ved Hjælp af Lavtryksdamp, der tages fra en oliefyret Kedel, opstillet i Motorrummet. Alle Beboelsesrum i Nærheden af Maskinrummet isoleres mod Støj, ligesom der ogsaa tages Hensyn til at formindske Kystel-



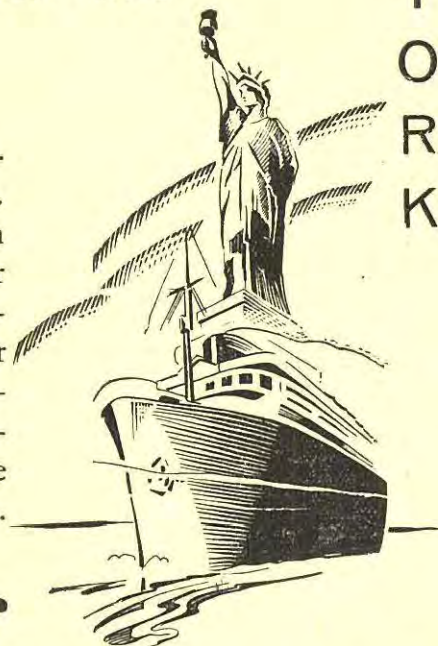
Skibsmaskinen fordrer samme paalidelige Smøreolie paa Atlanterhavet som i Øresund, og det er af stor Betydning overalt at kunne købe Olie af nøjagtig ensartet, høj Kvalitet. Af den maskindrevne Verdens-tonnage smøres ca. 70% med Gargoyle Marineolier, som



kan købes i over 300 betydende Havne Verden over. I København og New York kan De faa Gargoyle Marineolier i samme høje, ensartede Kvalitet som i Barcelona eller Rotterdam. En Marinekontrakt med os vil sikre Dem Leverance i alle Havne.

KØBENHAVN — N
E
W
Y
O
R
K

Smørekravene
er ens —
her som der



Gargoyle Marine Olier

VACUUM OIL COMPANY A/S • KØBENHAVN

ser fra Maskineriet. — Som det fremgaar af vort Billede bygges „Dannebrog“ med „Clipperstævne“, der bærer e. Bcvspryd. To Pælemaster og Skorstenen, der indeslutter Udstødsrørene, fuldender Skibets karakteristiske og elegante Udseende, der yderligere fremhæves af det slanke Agterskib. For og agter anbringes forgyldte Ornamentter.

Skibets Udstyr med Fartøjer og Navigationsmidler bliver selvfølgelig svarende til Skibets Formaal.

Radiostation baade til korte og lange Bølger anbringes paa den øverste Bro.

De to Hovedmotorer bygges af Burmeister & Wain og bliver af samme Type som den for nylig i „Kalundborg“ installerede. 3 Hjælpmotorer besørger den nødvendige Fremstilling af Lys og Kraft.

Styremaskine og Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

Alt i alt gøres der store Anstrengelser for at skabe et Skib, der er Landet værdigt, og som — hvis det nye Skib bliver lige saa gammelt som dets Forgænger — kan vise den kommende Slægt vor Kunnen paa dette Omraade i 1931.

Nyt Motorskib til Ø. K.

L ØRDAG den 5. September 1931
Kl. 11½ Form. løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 50, Motorskibet „Erria“, bygget til Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København, af Stabelen fra Nakskov Skibsværft.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

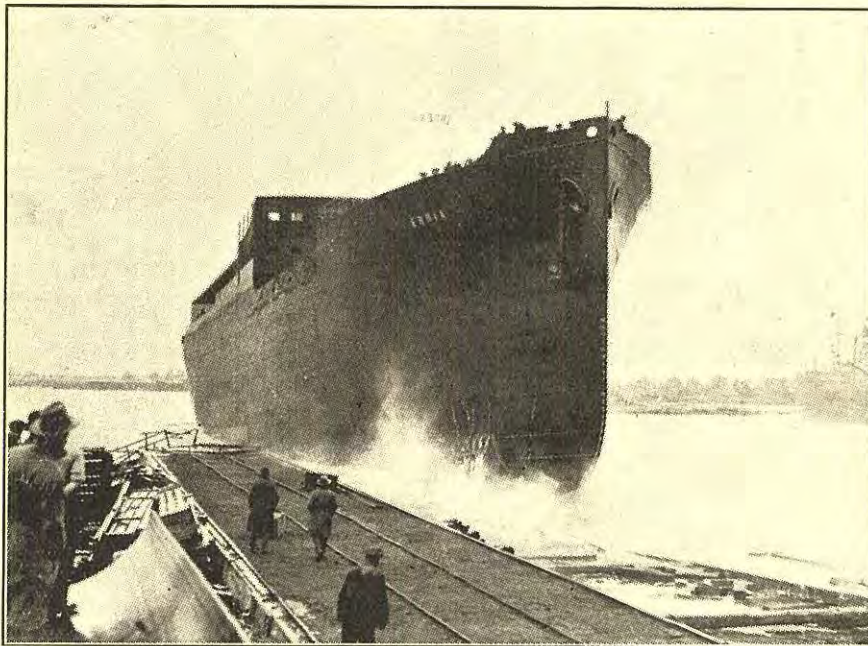
Længde mellem Perp. ... 134,1 m
Bredde paa Spant 18,9 m
Dybde til øverste Dæk ... 11,4 m
Lasteevne ca. 9000 Tons

Skibet bygges til Lloyd's højeste Klasse samt til at opfylde de af Londonkonventionen af 1929 foreskrevne Regler for Passagerskibes Indretning og Udstyrelse.

Skibet er af „Complete Superstructure“-Typen med Poop, lang Bro og Bak. Det har 7 vandtætte Skodder, alle ført op til øverste Dæk, og Dobbeltbund i hele Skibets Længde. Det indrettes med 5 Luger, 4 Master og 4 Samsonposter; 13 Ladebomme, hvoraf 10 Stk. 5 Tons, 2 Stk. 10 Tons og 1 Stk. 40 Tons. 12 elektriske Lossespil, hvoraf 6 Stk. 3 Tons, 2 Stk. 5 Tons og 4 Stk. 7 Tons, 2 elektriske Forhalings-spil paa Poopem og elektrisk Ankerspil, alle fra Thomas B. Thrige, Odense, som ogsaa leverer den elektriske Styremaskine.

Skibet er et blandet Passager- og Fragtmotorskib bestemt til Kompagniets Bangkok Rute, men er i Forhold til de senere Aar ved Nakskov Skibsværft byggede Skibe til samme Rute: „Lalandia“, „Meonia“ og „Alsia“ baade større, hurtigere og indrettet paa at medføre langt flere Passagerer, ialt 74, ligesom Kabytter og Saloner bliver indrettet og udstyret endnu mere komfortabelt end i de andre nye Skibe.

Hver Kahyt har fritstaaende Seng og eget Bægeværelse, og



Spisesalonen paa øverste Dæk, Rygesalonen paa Brodæk, Damesalonen og en privat Salon paa Promenadedækket vil være paa Højde med de nyeste udenlandske Linere.

Ved Rygesalonen indrettes en Bar, og der bliver en særlig Barnespisesalon paa øverste Dæk i Forbindelse med Spisesalonen.

Hoved-Maskineriet bestaar af 2 Stk. B. & W. dobbeltvirkende to-Takts Dieselmotorer paa tilsammen ca. 9.300 IHK, som vil give Skibet en Fart af 15—17 Knob i lastet Stand.

Afløbningen af det store Skib, der er eet af de største, der er søsat fra Nakskov Skibsværft, forløb glat, og Skibet for-tøjedes derefter ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskinerne installeret og Udrustningen færdig til Afleveringen, der finder Sted i Begyndelsen af næste Aar.

Hovedkontor:
Bredgade 42
København K.

BALTICA

Dansk Forsikring

Telf. Centr. 4058

Telegr.-Adr.:

„Baltassu“

Statstelefon 231

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner

Passager- & Jernbane-Dieselmotorfærgeren „NYBORG“

VED den nye Færge „Nyborg“ til De danske Statsbaners Storebæltsoverfart foretoges Tirsdag den 15. September officiel Prøvetur i Storebælt.

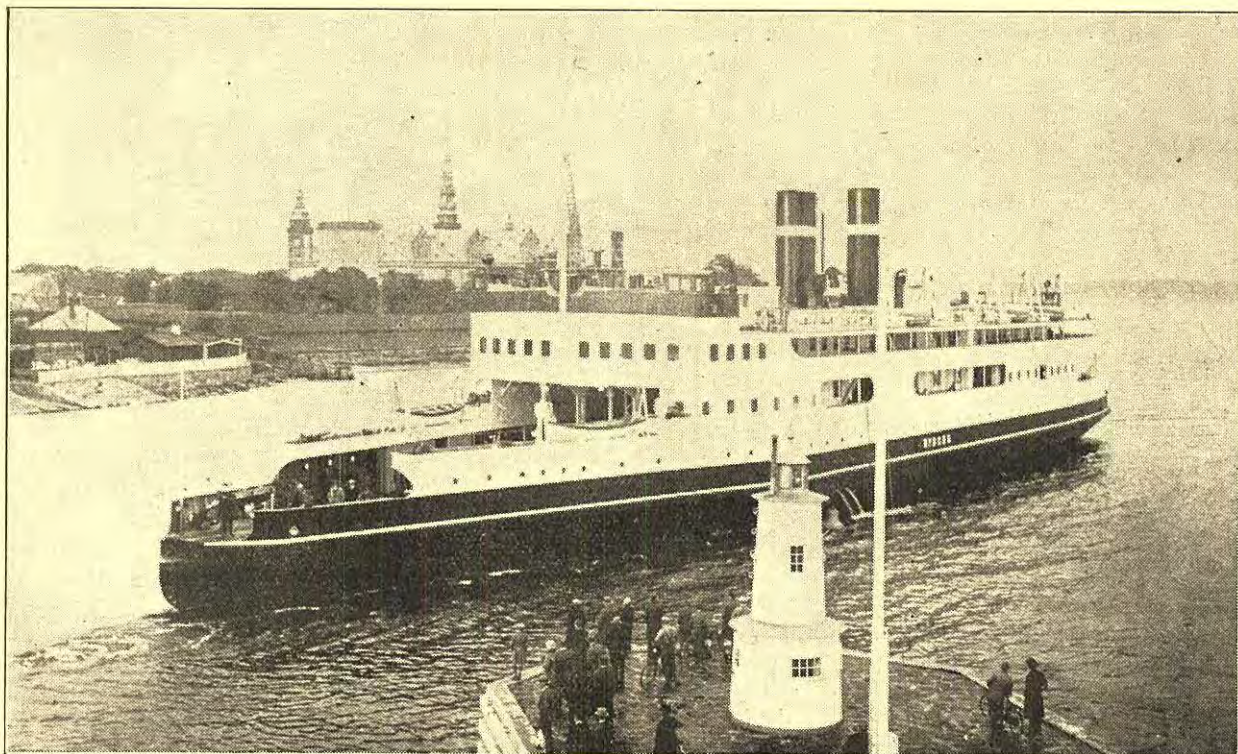
Bygningen af den nye Færge blev overdraget Helsingør Skibsværft i Sommeren 1930 efter Konkurrence mellem inden- og udenlandske Værfter, medens Leveringen af Dieselmotoranlægget blev overdraget til A/S Burmeister & Wain.

Færgeren „Nyborg“'s Hoveddimensioner og Indretning er lig-

er bygget et Promenadedæk 66 m langt og i Færgens fulde Brede.

Færgeren er beregnet for Overførsel af 660 Tons Last og har Certifikat for 1500 Passagerer. Paa Vogndækket er Sporene anbragt forsænket af Hensyn til Overførsel af Automobiler. *Apteriragen.*

Paa Promenadedækket findes forude II Kl. Rygesalon i hele Dækkets Brede, udført i Mahogni med Birketræsindlægning.



nende M/F „Korsør“'s, der blev bygget af Helsingør Skibsværft i 1927, men Færgeren er lidt større end „Korsør“, og der er foretaget enkelte Ændringer for at gøre den nye Færge saa hensigtsmæssig som muligt. Dens Hoveddimensioner er som nedenfor angivet, idet Dimensionerne for „Korsør“ vedføjtes til Sammenligning.

	Nyborg	Korsør
Længde mellem P. P.	99,00 m	96,00 m
Bredde paa Spant	17,21 „	16,50 „
Bredde paa Fendere	17,70 „	17,70 „
Dybde til Hoveddæk	6,15 „	6,15 „
Dybgaende	4,00 „	4,00 „
Sporlængde	245,00 „	£40,00 „
Fart	15½ Knob	15½ Knob

Skroget er bygget saaledes, at det er velegnet til Isbrydning og isforstærket, saaledes at der opnaas den størst mulige Driftsikkerhed for Færgeren ogsaa under Vintersejleds. Færgeren er bygget til Bureau Veritas' højeste Klasse.

Skibet har et gennemgaaende Hoveddæk, paa hvilket de 3 Jernbanespor er beliggende. Foran og agten for Motorrummet findes Mellemdæk med rummelige Saloner. Over Hoveddækket

Denne Salon staar gennem en Entré, udført i lys Eg, hvor der er indrettet rigelig Plads til Bagage, i Forbindelse med II Kl. Salon for Ikke Rygere, der er udført i lyse Tonfarver med Malerier, og den store Fælles-Spisesalon, der er udført med Paneler af Sycamore og med Møbler af italiensk Nøddetræ. Agten herfor findes endvidere Salon for III Kl. Ikke Rygere, udført i mørk Eg og med Fyldninger af Lincrusta, samt den rummelige III Kl. Restauration, der er udført i Elmetræ.

Largs Salonhusene findes paa begge Sider af Færgeren rummelige, dels lukkede Promenadedæk, saaledes at de kan benyttes ogsaa i daarligt Vejr.

Under Vogndækket findes foran for Motorrummet Dame- og Herresaloner, udført i lyse Tonfarver samt en Fællessalon, udført i lys Birk. Agten for Motorrummet findes Dame- og Herresaloner samt Fællessalon for III Kl. Passagerer, udført dels i lyse Tonfarver, dels i Elmetræ. Den elektriske Belysning bliver meget rigelig og er i Salonerne udført delvis som indirekte Belysning for at gøre Belysningsforholdene saa gode som muligt.

For Officierer og Besætning er indrettet Kamre dels paa Baadedækket og dels paa Mellemdækkene i Færgens Ender.

Over Promenadedækket findes Baadedæk med 12 Stk. En-

gelhardt Redningsbaade under „Welin“-Davider, desuden findes 2 Redningsbaade, som sættes i Vandet fra Vingedækkene. Færgen er indrettet med Kommandebro saavel : Forkant som i Agterkant af Baadedækket.

Dæksmaskineriet, der bestaar af 2 Ankerspil og 4 Forhalingsspil, er elektrisk drevet; endvidere findes 2 elektriske Spil for Betjening af Landgangsportene i Førenden. Færgen har 2 elektrisk drevne Styremaskiner, een i hver Ende af Færgen. Det elektriske Dæksmaskineri er af Thomas B. Thriges Fabrikat.

Tanksystemer.

Færgen har 6 Trimtanke med en total Capacitet af 518 Tons. Disse Tanke betjenes af store elektrisk drevne Centrifugalpumper, saaledes at Færgen hurtigt og let kan trimmes, eftersom Belastningen med Jernbanevogne gør det nødvendigt. Desuden er indbygget 2 Dybdetanke for Brændselolie og en Tank i Dobbeltbunden for Smørelie samt endvidere de nødvendige Tanke for Ferskvand. Færgen er forsynet med vandtætte Skodder i en saadan Udstrækning, at Skibet kan flyde med 2 ved Siden af hinanden liggende Rum i fri Forbindelse med Søen.

Motoranlægget.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 Stk. 8-cyl. Skibsdieselmotorer af Burmeister & Wain's direkte omstyrbare, 4-takts, enkeltvirkende, indelukkede, tryksmurte Trunk-Stempeltype med Trykforstøvning og Højtryksblæser med Cylinderdiameter 450 mm og Slaglængde 850 mm, som ved 160 Omdrejninger pr. Min. tilsammen udvikler normalt 3400 I. H. K. eller ved 180 Omdrejninger pr. Min. 4000 I. H. K.

Af Hjælpmaskineri findes: 4 Stk. 3 cyl. Hjælpedieselmotorer, 2 takts, enkeltvirkende, indelukkede, tryksmurte Trunkstempelmotorer med Trykforstøvning, hver i Stand til at udvikle 150 E. H. K. Hver Hjælpedieselmotor er direkte koblet til en Ligestrømsdynamo paa 100 KW. med 220 Volts Spænding. Hjælpmaskinerne i Maskinrummet er alle elektrisk drevne.

Til Opvarmning af Færgen findes 1 Stk. Varmekedel, indrettet dels for Oliefyring, dels for Udnyttelse af Spildegassen fra Motorerne.

Paa Prøveturen gjorde Færgen en Gennemsnitsfart af 15½ Knob.

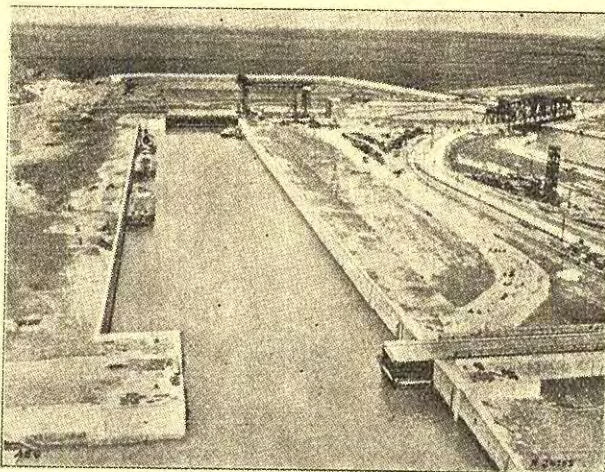
Den nye Sluse i Bremerhafnen

DET er ikke alene selve Bygningen af Nutidens store Skibe, der volder Vanskeligheder. Havneplads, Besejlingsforhold og Doklejlighed kan ofte være besværlige for saadanne Kæmper. Men har man sagt A, maa man ogsaa sige B. Dette har Tyskerne tydeligt vist os ved den Udvikelse, som Bygningen af de sidste store Dampere har gjort nødvendig i Bremen.

For nylig gik Kæmpedamperen „Bremen“, tilhørende Norddeutscher Lloyd, som den første gennem den nye Kæmpesluse ind i Bremerhafnen og indviede hermed et af de største Vandbygningsarbejder, der er udført efter Krigen.

For Fremtiden behøver de store Dampere ikke at fortøje i Yderhavnen, men kan gennem Slusen gaa ind i Linderhavnen og Weserfloden.

Nogle faa Tal vil give Læserne et godt Begreb om Anlæggets Størrelse. Slusekammerets Længde er 372 m, Bredden 60 m og Dybden 14,5 m. Skibe paa indtil 100.000 B. R. T. vil kunne gaa gennem Slusen, der saaledes kan tage Skibe, der



er dobbelt saa store som „Europa“ og „Bremen“, om saadanne skulde blive bygget i Fremtiden.

Slusekammeret kan afspæres til begge Sider med Skydeporte, der er 47,2 m lange, 19,5 m høje og foroven 9,8 m brede, idet de samtidig er Færdselsbroer. Deres Vægt er 1.104.000 kg, og de bevæges af 4 Elektromotorer, hver paa 68 KW. Motorerne er Jævnstrøms med 440 V. Spænding. Strømmen tages fra et Højspændingsnet med 3000 V og bliver i Maskinhuset transformeret ned. For at være

uafhængig af Forstyrrelser i Strømtilførslen findes en Ligestrøms Kraftcentral som Reserve.

Tiden, der medgaar til Aabning eller Lukning af Portene, er mindre end fire Minutter, men Hastigheden kan iøvrigt reguleres efter Behov.

Vandsanden i Slusekammeret kan reguleres ved Hjælp af 5 Tilgangsaa bninger fra hver Side.

Maskinmesteren kan se den øjeblikkelige Stilling af alle bevægelige Dele ved Hjælp af elektriske Meldeapparater.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

Turbinedamperen „Champlain“

Ikke blot England, Tyskland og Italien bygger store Atlanterhavsdampere, men ogsaa Frankrig følger med. selv om det er en noget mindre Maalestok.

Saaledes løb for nylig ved Penhoët Værftet tilhørende Societé des Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Kahytsklasse Damperen „Champlain“ i Vandet. Den bygges for Cie. Gle Transatlantique til dette Selskabs Rute Havre—New York og ventes sat i Drift i Løbet af Aaret 1932.

Skibets Dimensioner er følgende:

Længde overalt	191,2 m
Længde mellem Perp.	183,1 m
Største Bredde	25,5 m
Dybgang	9,5 m
Deplacement	28500 ts

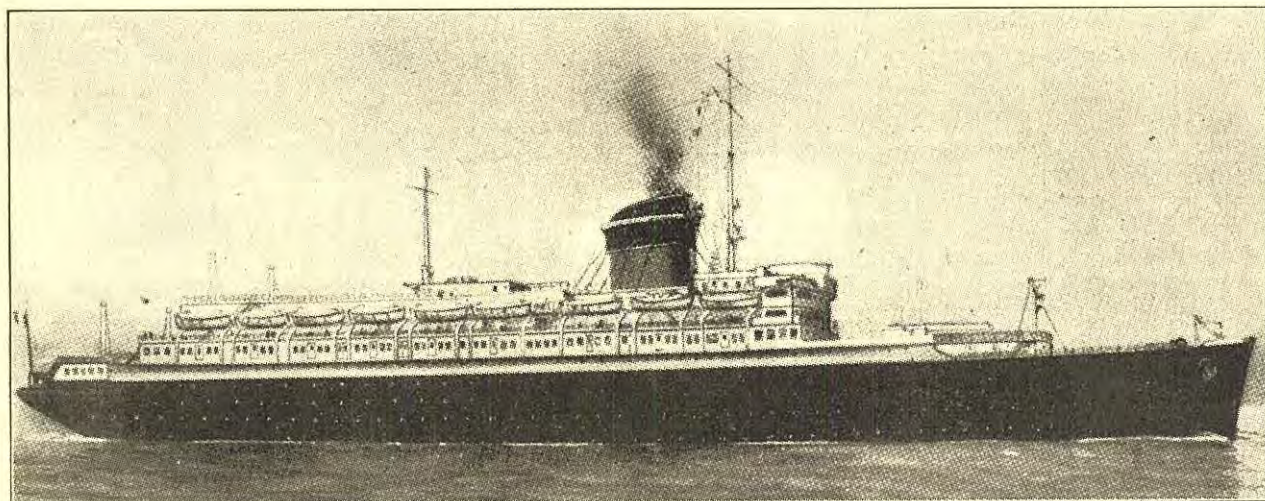
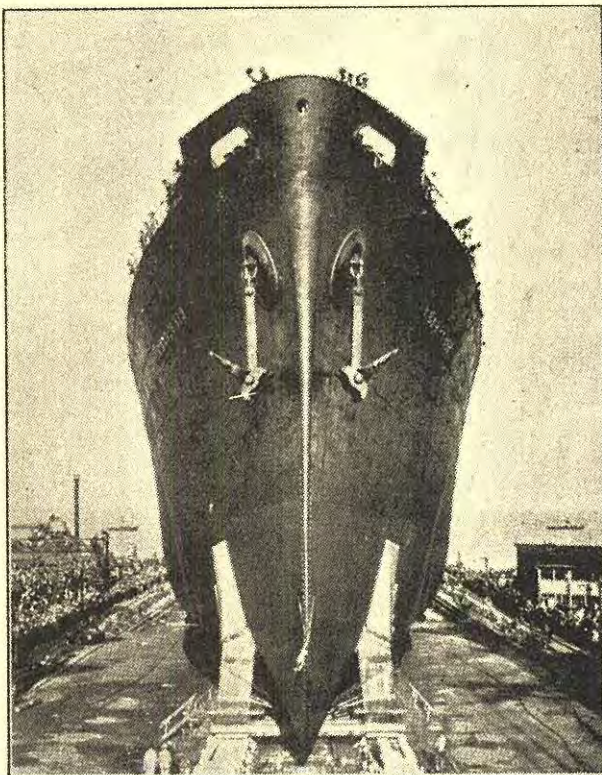
Skibet bygges til at rumme 645 Kahytspassagerer, 131 Mellemdækspassagerer, 185 paa Turistklassen og 131 Tredjeklasse Passagerer, hvilket med den 559 Mand store Besætning giver ialt 1651 Mennesker.

Paa alle Klasser findes Spise-, Ryge- og Møbsaloner, og Skibet udstyres efter de sidste nye Fordringer.

Der er 5 Laster, hvoraf de 2 forreste paa Mellemdækket er særlig indrettet til Transport af Biler.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet, ogsaa Styremaskinen. Gyroskopkompass installeret ogsaa.

Maskineriet bestaar af 2 Sæt gearede Parsons-turbiner, der driver hver sin Skrue med 127 O/M. Ialt udvikler Turbinerne 25500 A. H. K., medens Bakturbinerne er paa 17000 H. K. Den forventede Fart er 20 Knob. I 2 Kedelrum opstilles 5



»Champlain« som den vil komme til at se ud i færdigbygget Stand. Bemærk den nye Konstruktion af Skorstenen, til Spredning af Røgen.



200 gram Kr. 2.50

Hvorfor ryge daarlige Efterligninger?

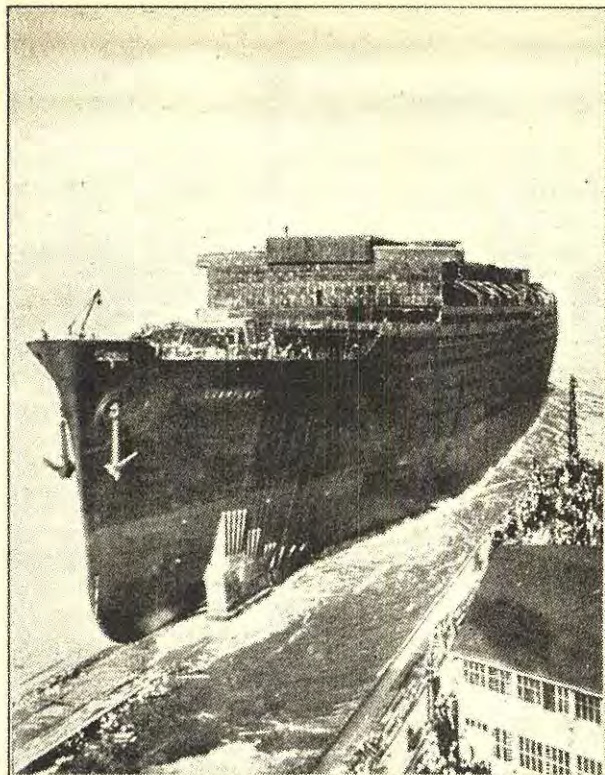
Ryg MAIN BRACE

Virkelig ægte amerikansk Tobak. Den bedste til Prisen

Ren Burley! Fri for Virginia!



50 gr 62 Øre



Penhoët Vandørskedler og 2 cylindriske Kedler, alle oliefyrede og med Brændere af Værftets egen Konstruktion. Arbejdsstrykket er 28,1 kg/cm², og Dampen overhedes til 350 Grader Celsius. De 2 cylindriske Kedler arbejder med 12,7 kg/cm².

Stabelafløbning fra B. & W.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sattes d. 12. Septbr. et Dieselmotor-Tankskib, Værftets Byggenummer 587, bygget for Regning Skibsaktieselskabet Jølund (Herrer Skibsredere Sigurd Herlofson & Co., A/S), Moss, Norge, i Vandet.

Skibet bygges til British Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: 138,7 m × 18,1 m × 10,7 m til Hoveddæk, og Bæreevnen er ca. 11500 Tons c. w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen vil kunne udvikle ca. 4000/4200 I. H. K.

Afløbningen, som overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der blev døbt af Fru Skibsreder Schraeg, fik Navnet „Herborg“.

„Moonta“ afleveret til Australien.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges d. 22. ds. en vellykket Prøvetur med Dieselmotor Frag- og Passagerskibet „Moonta“, Værftets Byggenummer 597, bygget til The Adelaide Steamship Company Ltd., Adelaide, Syd Australien.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Passager- og Fragtfart paa den australske Kyst.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 285' 0" × 43' 6" × 25' 3".

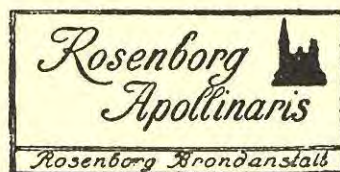
Skibet er indrettet med Plads til 140 I. Kl. Passagerer og er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 2000 I. H. K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet samt flere Indbudte.

Gratis Radio-Læge-Konsultation.

Ifølge Meddelelse fra den belgiske Legation i København til Udenrigsministeriet vil fremtidigt Skibe, herunder ogsaa Fiskefarøjer, der er forsynede med Radiotelefon, kunne faa gratis Radio-Læge-Konsultation ved at sætte sig i Forbindelse med Ostende Radio, Kaldesignal O. S. T. Ved Konsultationen anvendes fransk eller flamsk Sprog.



Sejl - Flag

Presenninger og Tovværk

købes fordelagtigst hos

I. L. HAMRE

Prima Varer
Billigste Priser

Slotsgade 31
Telefon 381 AALBORG

Konserves Th. Sørensen Hørkram

Dina Bentri Spegesild
Matjefleter, Gaffelbidder, Kryddersild, Klipfisk,
Hovmester, Rollmops Salt, Soda

ST. NIKOLAJVEJ 9
Telf. Nora 1726

ST. NIKOLAJVEJ 13
Telf. Cent. 9971



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«

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

65 Aar

20.000 Medarbejdere

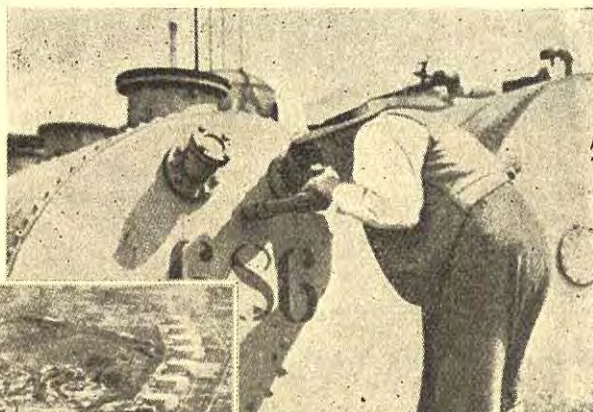
Den 4. Oktober 1866 grundlagde Mr. Hiram B. Everest det nu saa verdensberømte Selskab *Vacuum Oil Company*. Deskte under beskedne Former, for der var kun smaa Midler til Raadighed, men Mr. Everest var besjælet af en urokkelig Tro paa, at der af den faa Aar i Forvejen fremkøbnede Mineralolie kunde fremstilles anvendelige Smøremidler. Han havde nemlig faaet den Idé, at Destillationsresten fra Raaoilen rigtig behandlet maatte kunne nyttiggøres. Den Gang regnede man dette for værdiløst, alt drejede sig om at udvinde Petroleum. Men trods Skuffelser ved første Forsøg med at destillere Olie under Vacuum, som han blev den første, der forsøgte med sin lille Vacuum Keddell, skakte han ved sin store Energi det Produkt, som nu omtrent hvert Barn Verden over kender Navnet paa — Vacuum Oil. Naar man ser paa vort Billede af Mr. Everest og kender lidt til Selskabets Folk og Arbejdsmetode, er man klar over, at det er hans Aand, der hersker endnu i Dag. Dygtig og energisk, men med et venligt, næsten faderligt Smil har han præget sit Selskab i dets Udvikling. En stor Stab af Teknikere søger ved et stort Forskningsarbejde at være Industrien til Hjælp med dens større og større Krav til Maskinens Ydeevne. Fra een lille Fabrik har det udviklet sig til 4 Kæmpeanlæg i Amerika og 2 i England



Hiram B. Everest.
Grundlæggeren af
Vacuum Oil Comp.

med 20.000 fastansatte Medarbejdere i 20 selvstændige Selskaber over hele Jordkloden. Vi benævner dem Medarbejdere, for det vilde Mr. Everest ogsaa have gjort, hvis han havde levet. Under hans Ledelse blev alle Medarbejdere.

Her hjemme er Vacuum Oils Medarbejdere een stor Familie fra Kontorlærling til Chefer — besjælet af Viljen til at tjene Udviklingen. — Mr. Everest som Forbillede.



Vacuum Oil Company's
første Destillationskedel



Et af de store Kæmpeanlæg i Paulsboro, Verdens største og mest moderne Olieraffinaderi.

Vores Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliégade 33, Kbh.
Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3, Telf. 6804.
Dansk Houmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn. Telf. Byen 4251.
Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55, Kbhvn. Telf. 5990.

Den alm. danske Skibsførerforening, Havregade 55. Telf. 14187. Postgærekonto Nr. 20255. Electr.-Adr.: „Master“, København. Afdelingskontor: Tordenskjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.
Kjøbenhavns Skifferforening, Hølmens Kanal 18. Telf. Byen 7200.
Maskinistforeningen i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. Palæ 2863.
Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæ-plads 16, Kbhvn. Telf. 2480.

Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.
Søfrybødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. 8436.
Sømændenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Medlemmer af ovennævnte Organisationer kan ved Henvendelse paa Vikingens Redaktion erholde Billetter til Zoologisk Have ÷ 25% Rabat

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.



BENZIN MOTOROLIE BRÆNDELSOLIE PETROLEUM



AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreninger

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI ^{A/S}

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
» 53030 (udenfor Kontortid)
» 53010 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

KØBENHAVN K.

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

Teknik
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



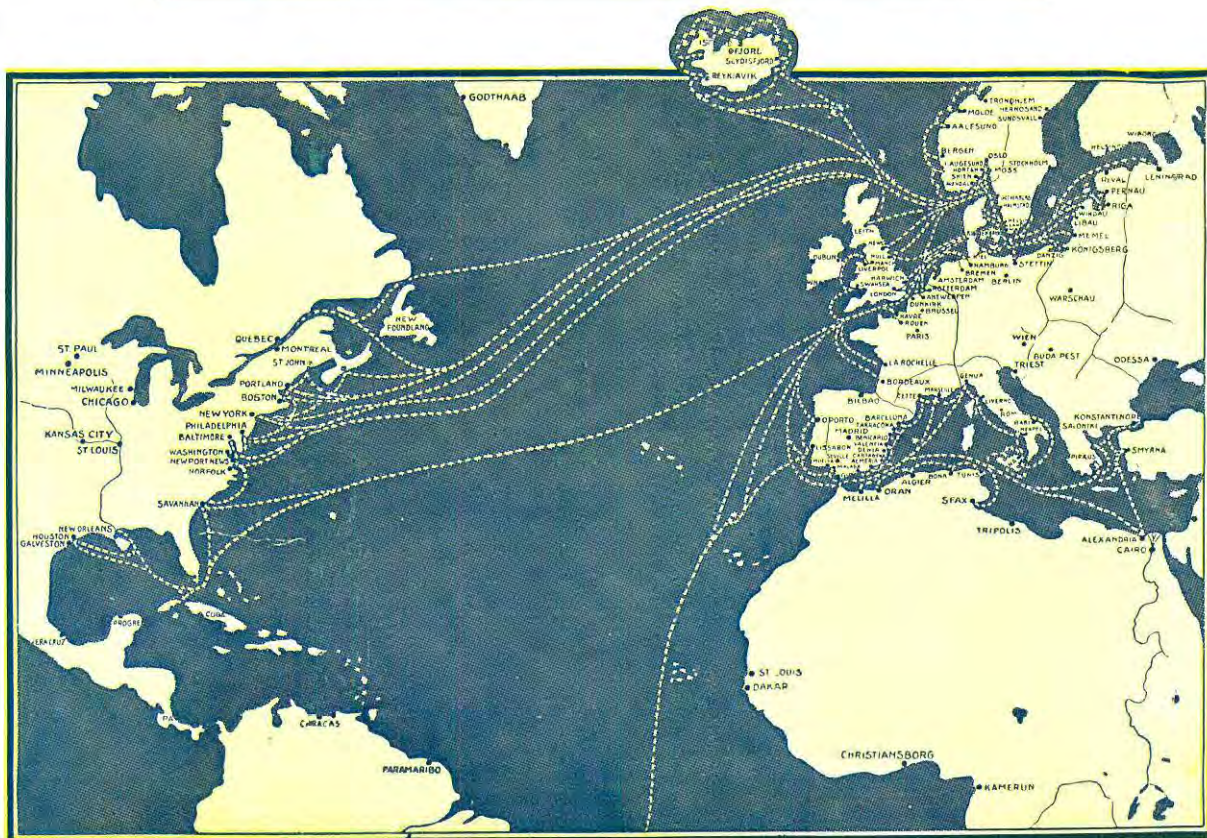
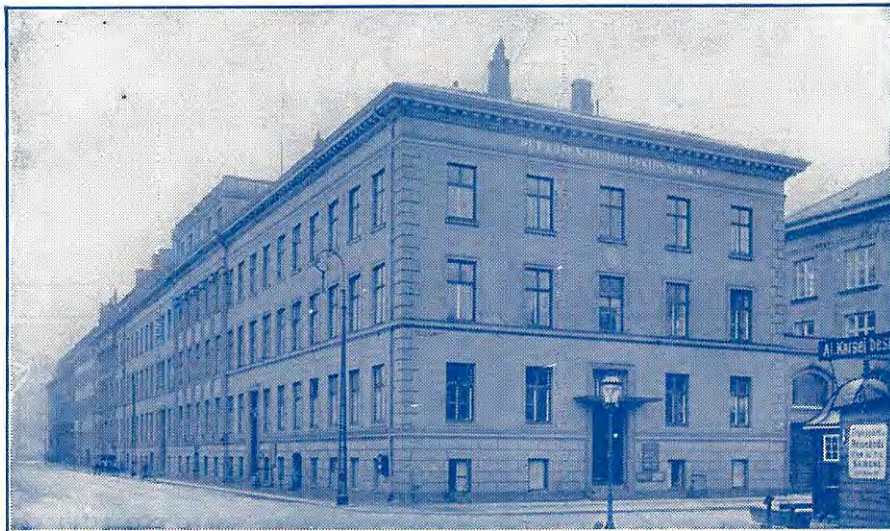


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Seilskibereierier, 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 Partier og The International Seafarers Federation



Det nye Kongeskib

Maler til „Vikings“
af V. Qvistorff.



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

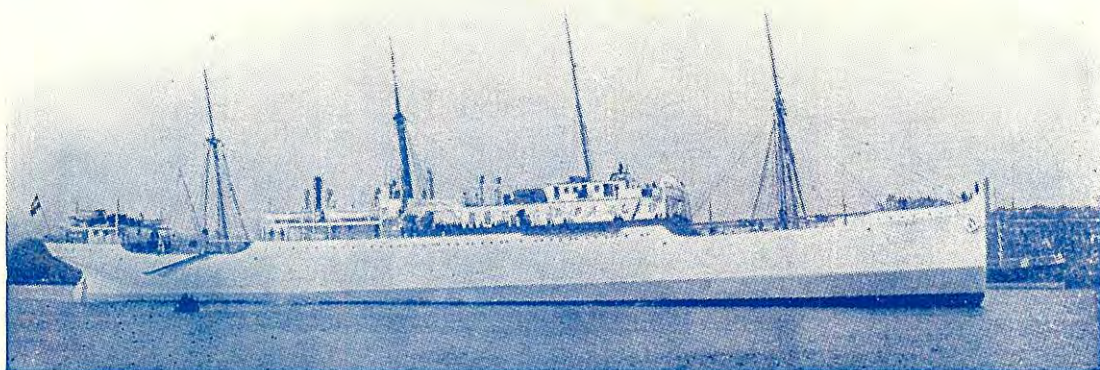
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

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.

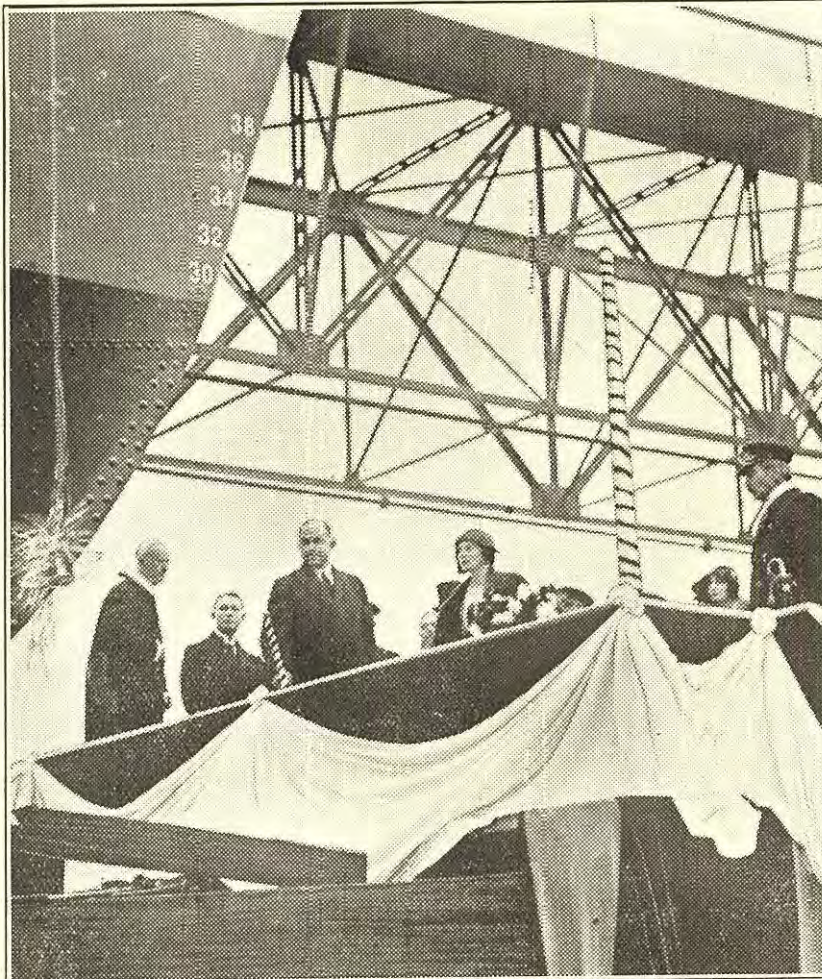
IMPORT :: EXPORT





HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN
 Udgivet i Forstaaelse med: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer
 og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsar-
 bejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The Inter-
 national Seafarers Federation

Det nye Kongeskibs flotte Stabelafløbning



Det var et smukt Festarrangement, som Orlogsværftet har stor Ære af. Alt klappede paa en Prik. Kongeparret med Familie ankom i Chalup fra Toldboden, saluteret ved Hønsbroløbet fra Sixtus Batteriet, og modtoges af Direktør Nielsen, Orlogsværftet, der overrakte Dronningen en pragtfuld Buket rød-hvide Roser. Foran Stævnen af Skibet var rejst en flagsmykket Tribune til Kongefamilien.

Herfra holdt Provst Horrebeck en kort Daabstale, hvori han udtalte Haabet om, at „Dannebrog“, hvilket Navn forener os overalt, maa bære fremad og gennem L.vet.

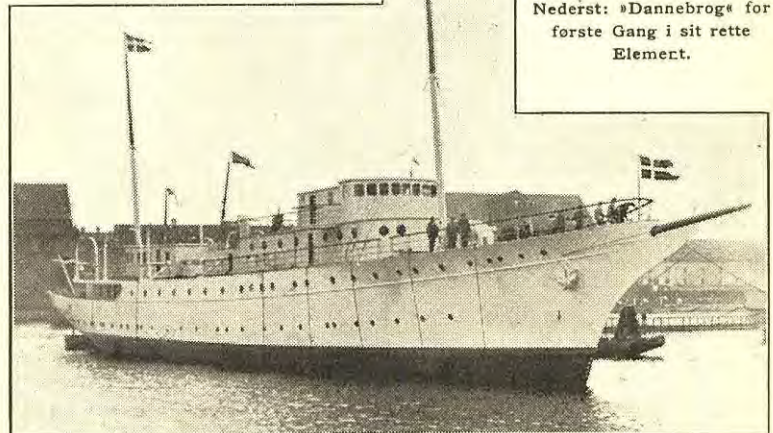
Dronningen døber „Dannebrog“.

Nu kom det store Øjeblik, som alle spændt havde ventet paa. Det var Dronningens Ønske, at Kongeskibet skulde døbes „rigtigt“, i Champagne, og da Provstens Tale var endt, greb Dronningen den rødt og hvidt indpakkeede Champagneflask, kruste den mod Boven og udraabte: „Dannebrog skal være dit Navn, Held og Lykke følge din Fart.“ Endnu et Greb af Dronningen i det hydrauliske Haandtag, og „Dannebrog“ skred i samme Sekund majestætisk og elegant ud i sit rette Element under Forsamlingens Hurraraab. — „Nej, hvor løb den smukt,“ udbrød

Billedet til venstre er taget i det Øjeblik, da Champagneflasken knustes mod Boven.

Nederst: »Dannebrog« for første Gang i sit rette Element.

Den 10. Oktober løb det nye „Dannebrog“ af Stal-elen ude paa Orlogsværftet. Det er Aar og Dag siden, at Holmen har oplevet en saadan Festdag. Forbi Vagten ved Prinsessegade, der var kendelig nervøs, strømmede en stor og repræsentativ Skare Indbudte, op imod 2000 Gæster mødte i Galla og stiveste Puds med Statsminister Stauning og Forsvarsminister L. Rasmussen i Spidsen. „Vikings“ Medarbejder og Marinemaleren V. Qvistorff slap med Nød og næppe igennem paa samme Kort, men naar man betragter vor Forside denne Gang, kan Prinsessegadevagten godt være tjent med, at den var lidt hjælpsom.



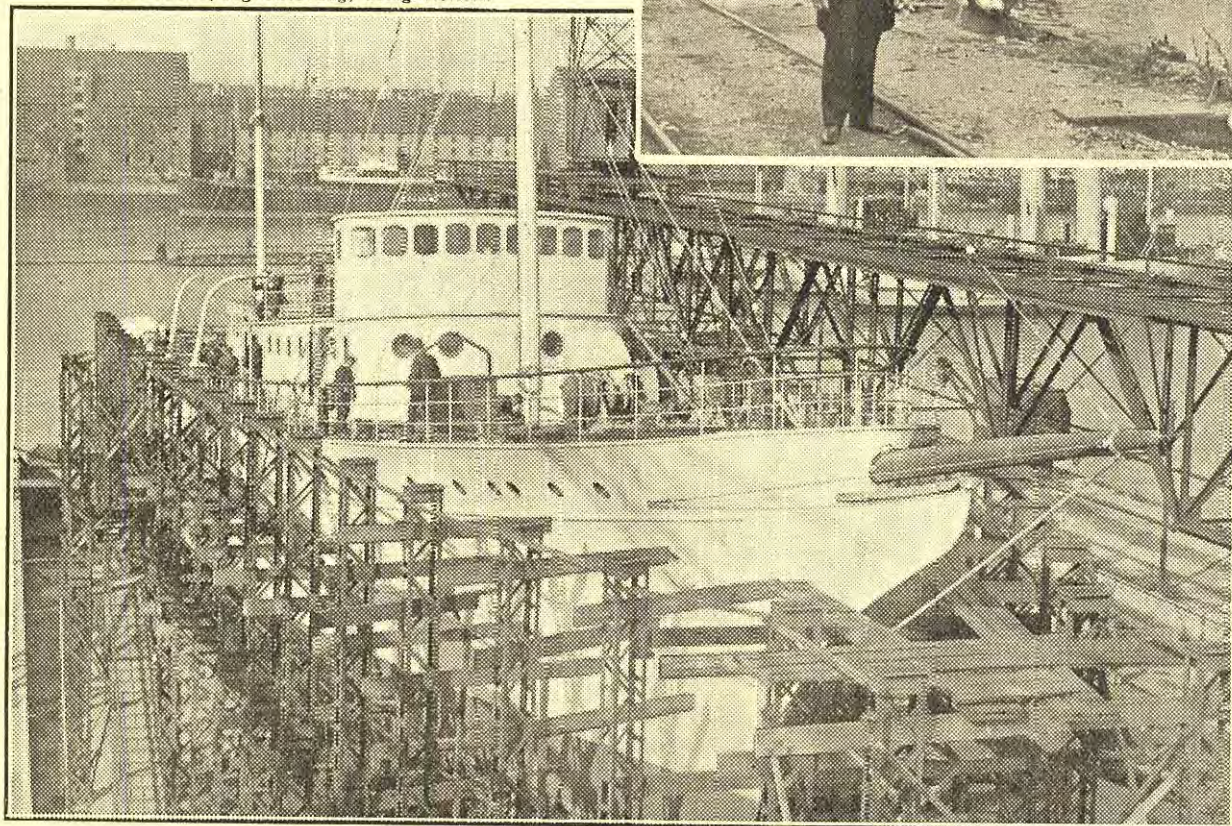


Fra venstre ses: Jagtkaptajn Grut, Provst Hornbeck, Forsvarsm. L. Rasmussen, Kongen, Kommandør Topsøe Jensen. Dronningen omgivet af Prinsesse Helene med Døtre, Kronprinsen, bagved: Prins Knud, Prins Harald, Prinsesse Thyra og Ing. Thorvang, Orlogsværft.

Kronprinsen, og han havde Ret. Der var noget storslaae ved den Stabelafløbning. Her stod vi smaa Mennesker og stirrede forventningsfulde op ad det mægtige Skrog, og ikke en Mand rørte en Finger, men ene af os allesammen sætter Dronningen med sin Haand Skibet i Bevægelse. Ved Fa'derebet hørte jeg da ogsaa Kongen sige til Direktør A. C. Andersen: „Det er den smukkeste Stabelafløbning, jeg nøgensinced har set.“

„Dannebrog“ ser smuk ud paa Vandet med sit slanke Skrog og moderne Linie. Det er hvidlakeret med grøn Vandlinie. Dækshusene er i creme Farve og Skorstene ligeledes. — Til Foraaret er „Dannebrog“ klar til at sejle.

Forneden gøres »Dannebrog« klar til Daabsdagen. I Midten er Skibet paa Plads og klar til Montering. I Forgrunden ses »Dannebrog«s Kons'ructor, Ing. Thorvang, Orlogsværftet.



7 frygtelige Dage paa Havet

Hvad Flyvernes Redningsmænd fortæller

ET stort Motorskib sejlede op gennem Øresund og lagde i den lyse Nat for Anker ud for Middelgrunden. Efter-aarsstormen var begyndt, og høje Bølger vaskede op ad dets Side. Det var det norske Motorskib „Belmoira“, der ud for Amerikas Kyst fandt den danske Flyver *Christian Johannsen* og hans Fæller drivende paa deres Flyvemaskine og frelste dem alle fra Døden.

Denne Baad sejler i Fart mellem Amerika og Rusland. Den var nu paa Vej til Leningrad med amerikanske Lokomotiver fra Armstrong. Den laa for Anker i Øresund nogle Timer for at faa Proviant om Bord.

Kaptajn er *Kristian Hald* og første Styrmand *Sigurd Lurra*, begge to høje og meget slanke med verlige, blaa Øjne og milde Smil. Det er ansete norske Sømand. Deres Haardtryk er lige saa ærlige som deres Øjne. Kaptajn Hald har sin Hustru hos sig. Det er en nydelig Dame med et indtagende Smil. Hun var som en Mor for Flyverne, mens de var om Bord. Hun gav dem at spise og drikke, og de takkede hende ved at kalde hende *Mama*.

— Det var vidunderligt, at vi kom de tre Mænd til Hjælp, siger hun stille. Jeg kan aldrig glemme det Øjeblik, da de kravlede ind over Lejderen. Jeg var til Køjs, da Styrmanden fandt dem. Men jeg var den første, som kom ud af Færene for at tage imod dem. Jeg havde næsten intet Tøj paa mig. Det tænkte jeg ikke paa. Jeg havde Taarer i Øjnene, ca jeg tog disse skæggede Mænd i Haenden. Jeg har ikke kunnet glemme dette Møde med Flyverne. Siden har jeg hver Nat drømt derom.

— Det var et rent Tilfælde, at jeg fik Øje paa Maskinen, siger Styrmand *Lurra*. Man fortæller, at Flyverne viftede med et Flag. Det gjorde de maaske, men jeg saa det ikke. Jeg var paa Broen, da jeg et Kvarter før Klokken syv om Morgenen den 21. November langt forude saa noget, der lignede en Mellemting af en Isflage og en Fiskerbaad. Den glinsede i Morgensolen netop som en Isflage. Jeg blev nysgerrig og lod styre hen imod den. Det kunde jo ogsaa være en Fiskerbaad, som var i Havsnød. Jeg saa snart efter tre Mænd rejse sig og vinke til os.

— De havde ingen Anelse om, at det var Flyverne?

— Slet ikke, ingen om Bord anede, at der var startet en Flyvemaskine over Atlante-havet. Jeg blev meget, meget overrasket, da jeg saa, at de tre Mænd stod paa en Flyvemaskine, som drev i Havet. Tænk, hvis jeg havde fulgt min Rute og var sejlet *forbi* disse fortvivlede Mennesker ...

— Hvordan fik De Flyverne om Bord?

— Søen var ganske stille, saa vi kunde sejle helt hen til Maskinen. De tre Mænd gik hen over Skroget, og jeg lagde en Lejder ud, saa at de kunde gaa om Bord. Det gik godt nok med *Johannsen* og Tyskeren *Rodü*, men Portugisisen *Veiga* var jo saaret i Benet, havde Feber og kunde derfor ikke gaa op ad Lejderen ved egen Hjælp. To Matroser maatte hjælpe ham op. Stakkels unge Mand, han er ikke mere end 21 Aar, og han havde gennemgaaet frygtelige Lidelser. Kaptajnens Frue tog sig saa kærligt af ham, at han i Løbet af kort Tid hang ved hende.

— I hvilken Tilstand var de to andre?



Alt er godt, som ender godt. Chr. Johannsen og hans to Fæller, fotograferet fra »Belmoira« lige før Redningen.

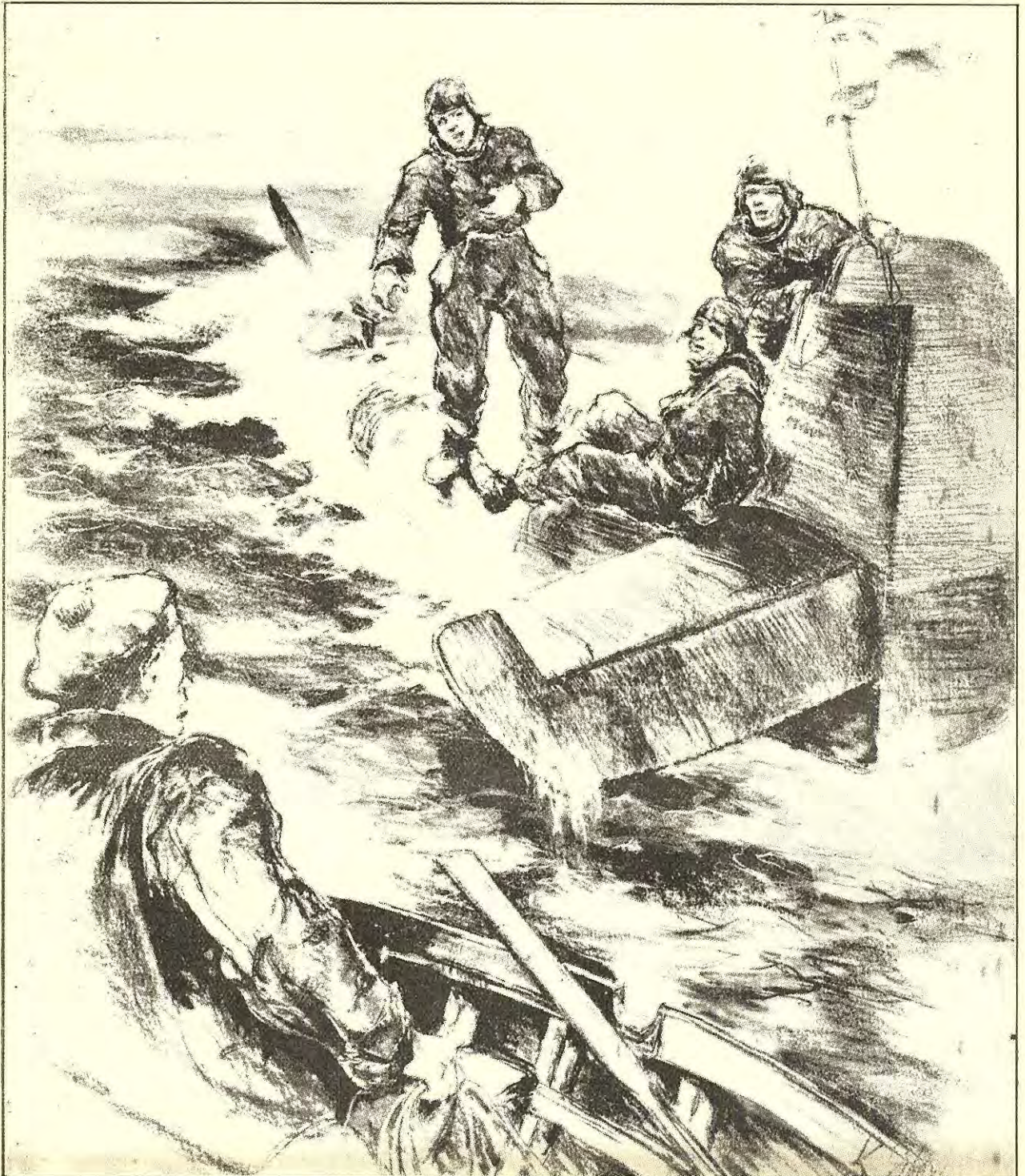


— Johannsen var mest medtaget, men han er ogsaa den ældste, 46 Aar, medens Veiga er 21 og Rodü 22. Han var meget mager, Øjnene sad dybt inde i Hovedet, og han var ogsaa meget skægget. Men skønt mest medtaget var han alligevel den kvikkeste af dem alle, et herligt Menneske, en herlig Karakter. Han var knap kommet om Bord, før han gav sig til at plystra, han fløjtede saa muntert ...

Om Bord paa „Belmoira“ fortalte Johannsen og hans Fæller om de syv Dage, de tilbragte paa Havet, drivende paa deres Flyvemaskine. Det er en gribende Beretning.

— Det var et frygteligt Øjeblik for Flyverne, da Motoren

under Flyvningen begyrdte at gøre Knuder. Motorens Omdrejningstal sank stærkt. Tændrørene virkede ikke, og kun fem af Maskinens seks Cylindre arbejdede. De maatte derfor sætte Motorens Ydeevne op til det yderste for overhovedet at holde sig i Luften. Saa snart de satte Motoromdrejningernes Tal ned, sank Maskinen som en Sten. I den Situation mødte de Dampere „Pennland“. Nu kunde de lade sig tage op af den, men de fortsatte deres Flyvning. De vilde til Amerika, vilde vedblive med at flyve, saa længe der var Benzin i Maskinen. To Timer efter, at de havde passeret „Pennland“, var der kun Benzin i Reservetanken. Og de kunde stadig ikke se



Da de tre Flyvere blev reddet . . .

det Land, de i Timevis havde stirret efter, og som de vidste var nær. De havde ved Starten Benzin til 48 Timers Flyvning, men brugte den paa 36 Timer. I tyve Minutter fløj de paa Benzinen fra Reservetanken, saa gik Motoren i Staa, og Johannsen satte Flyvemaskinen ned paa Havet, 80 Sømil fra Amerikas Kyst.

Styrmanden fortsætter:

— Nødlandingen paa Havet var et Mesterstykke. Det er meget farligt at lande med en Landmaskine paa Vand, men under Johannsens sikre Hænder gik Maskinen støt og roligt ned paa en Dønning. Søen brød øjeblikkelig ind over Maskinen. En mægtig Bølge rev Døren ind til Kabinen op og vaskede den og alle Flyvernes Ejendele og Proviant ud i Havet. Straks efter Landingen paa Vandet omfavnede Veiga med Taarer i Øjnene Johannsen, fordi Maskinen, takket være hans Kunst, ikke var blevet knust. Derefter faldt den unge Portugiser paa Knæ og bad Madonna om Frelse.

Nu fulgte Dag efter Dag under frygtelige Lidelser. Braadsøer gennemblødte de tre Mænd, og Kabinen var halvfylt med Vand. Om Dagen sad de oven paa Skroget og spejdede mod Horizontens Rand efter Skibe. Nætterne faldt ind med bidende Kulde.

— Fik de nogen Søvn?

— En Smule. Om Nætterne sad de nede i Kabinen og halvsov. Vandet stod højt op i Kabinen. De fik anbragt et Bræt saaledes, at de nogenunde kunde ligge Tørt. Paa dette Bræt skiftedes de til at sove. En af dem var altid paa Udkig efter Skibe, men i de syv lange Dage og Nætter saa de kun ét, som langt ude sejlede forbi dem. Rodü udbrød i Krampegraad, da han saa Damperen sejle videre uden at lægge Mærke til Vraget. Veiga havde faaet et stort Saar paa Benet og havde Feber. Han talte flere Gange i Vildelse. Naar han var klar, laa han og bad Bønner.

— Hvad fik de at spise?

— De havde noget Chokolade. Det slog til hele den Tid, de var paa Maskinen. Men det var jo langtfra tilstrækkelig Kost. Det ferske Drikkevand slap hurtigt op. Saa begyndte de at drikke Kølevandet fra Motoren. Det var blandet med Olie og smagte ikke godt.

For Resten var Chokoladen ogsaa gennemblødt af Vand. Søerne brød uafbrudt ind over Førersædet. Stillingen blev værre og værre, eftersom Tiden gik, og der intet Skib viste sig. Vinden trykkede Vraget dybere og dybere i Søen. Vandet steg nu op over det Bræt, hvorpaa de sov. Havet var stadig øde. Den forfærdelige Kulde vedvarede. Især om Nætterne gennemisnedes de tre Mænd af Kulde. Deres Øjne var røde og ophovnede af den salte Sød og Vind og Blæst, deres Hænder var dækket af store, væmmelige Eksem-Saar.

— Hvoraf kom de?

— De skyldtes Saltvandets Indvirkning paa Aluminiumen. Ved denne kemiske Forbindelse udvikledes en giftig Syre, som netop frembringer saadanne Saar. De havde hverken For-

bindsstoffer eller Medicin. Derfor kunde Johannsen hverken hjælpe Veiga, der laa med Feber, eller Rodü og sig selv. Det gav dem voldsomme Smærter, hvis der blot kom en Draabe Saltvand paa deres stakkels ødelagte Hænder. Saadan var de, da vi fandt dem og reddede dem.

— Hvad sagde de?

— De var næsten afsindige af Glæde, Johannsen, den gode og muntre Fyr, gav sig som sagt til at fløjte.

— Hvad blev der af Maskinen?

— Johannsen spurgte mig straks, om vi ikke hellere burde sænke den. Det var dog ikke værd, den kom til at ligge i Vejen for et Skib! Jeg fandt, man burde forsøge at bjerge den. Det var dog en kostbar Maskine, den koster 75.000 Kr., saa jeg syntes, det var Synd at lade den ligge. Men Johannsen mente, at den intet var værd mere. Vi lod den ligge, og saa forsvandt den.

— Hvordan?

— Jo, siger Styrmanden alvorligt, to Timer efter, at vi havde frelst Johannsen og hans Fæller, brød der en voldsom Storm løs. Den var saa alvorlig, at „Belmoira“ maatte ligge underdrejet. Maskinen sank da i Havet. Hvor Liv dog er et Spil af Tilfældigheder! Var vi kommet til Stede nogle Timer senere, saa havde der hverken været Flyvere eller Aeroplan at se. Det er saa underligt at tænke paa.

Vor Telegrafist fik en travl Dag. Straks efter, at Johannsen var kommet om Bord, sendte han et Telegram til sine gamle Forældre i Lyngby. Han sagde: Mor skal vide, at jeg er i Live, hun er ikke bange for mig, men det er dog en Beroligelse at faa et Telegram. „Gnisten“ maatte sende mange andre Telegrammer og modtage endnu flere, fra hele Evropa indløb Lykønsningstelegrammer, og de amerikanske Blade kablede straks og bad om Beretning. Det var en ganske enestaaende Redning i Flyvningens Historie, og de store Aviser i U.S.A. ønskede derfor lange Beretninger paa indtil 2000 Ord, altsaa over tre Spalter i en dansk Avis. Det er sin egen Sag for udmattede og forkræmte Folk at sætte sig hen og skrive en Beretning, men Johannsen er enestaaende, han sov to Timer om Eftermiddagen og satte sig saa hen og skrev en Beretning, som han først fuldendte og sendte af Sted langt ud paa Natten. Jeg forstaar ikke, at hans Fysik og Hjerne slog til.

— Hvad gav de Reddede sig ellers af med om Bord?

— De færdedes imellem os og fortalte om, hvad de havde oplevet. Meget morsomt var det, da de inde i Messen tømte deres Lommer for Penge. Sedlerne var gennemblødte og blev lagt til tørre paa Gulvet. Der var Mængder af vaade Mark- og Dollar-Sedler. Der unge Veiga var uhyre rig, og han mente, det var bedst at have kontante Penge paa sig ved Landingen i Amerika.

Kapajn Hald siger:

— Det er den mærkeligste Rejse, jeg har gjort i mit Liv. Aldrig før har en Rejse givet mig en Glæde som denne.

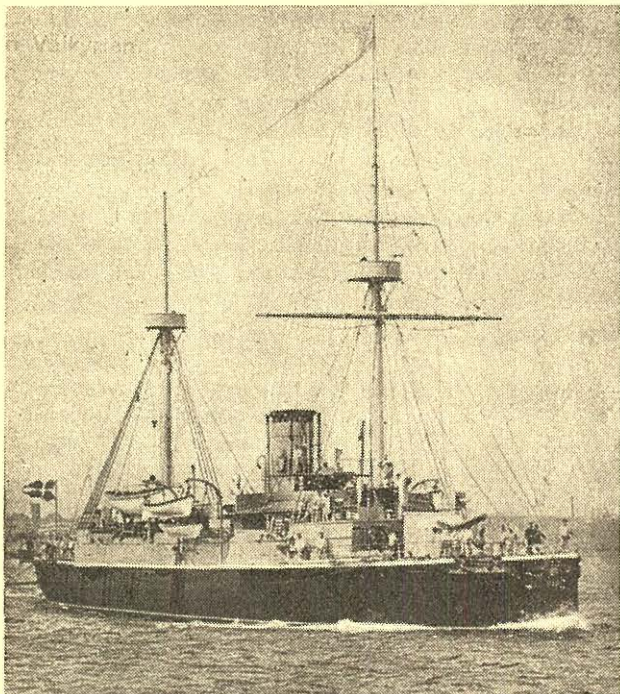
Den danske Sømands Barnebarn skænker England 90.000 Kr.

I „The Times“ finder vi et Brev fra Sultan Ibrahim af Johore, den eksotiske Fyrste, hvis Moder var Datter af den danske Sømand Mads Lange, der i Begyndelsen af forrige Aarhundrede blev Herre over Sydhavsøen Bali. Brevet er skrevet til Koloniminister Thomas og indeholder Meddelelsen om, at Hans Højhed Sultanen skænker den engelske Statskasse den

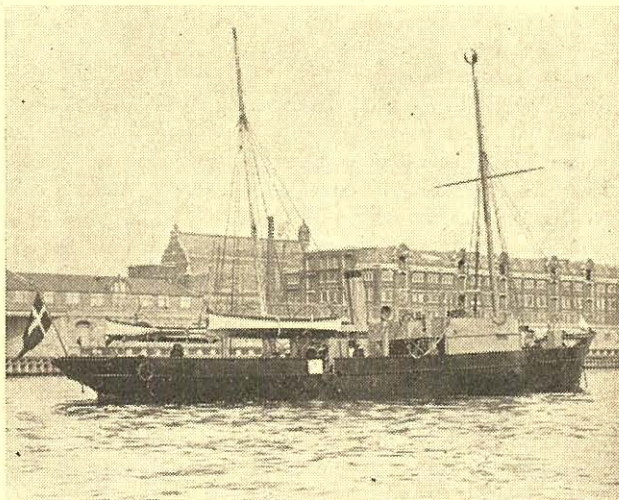
netto Sum af 5000 Fund Sterling eller henved 90.000 danske Kroner til Hjælp mod den nuværende økonomiske Krise.

Mr. Thomas har naturligvis straks efter afsendt et ikke mindre elskværdigt Brev til Sultan Ibrahim, som han takker for den højsindece Gave. Begge de to Breve begynder med „Min kære Ven“.

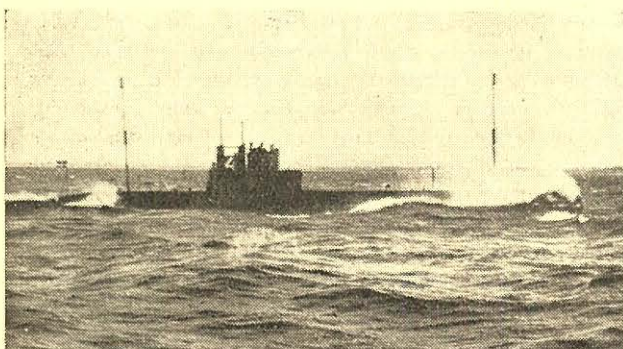
VOR MARINEBILLEDBOG



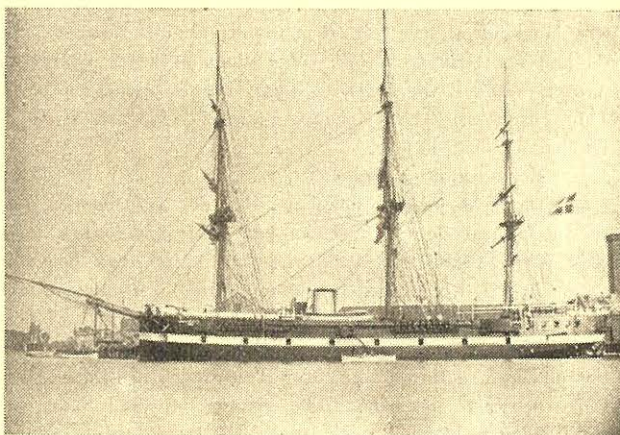
Krydserkorvetten »Valkyrien« (1888—1923).



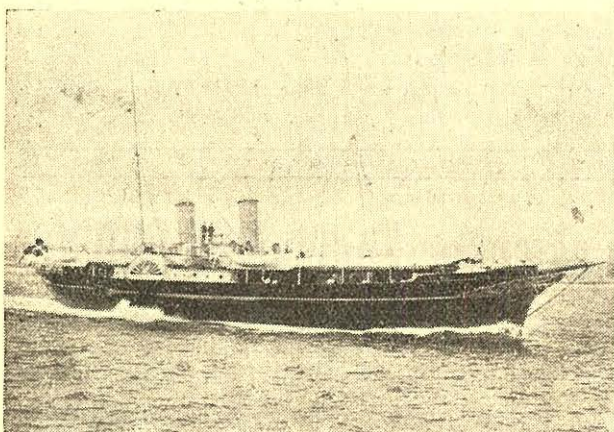
Opmaalingskibet »Marstrand«.



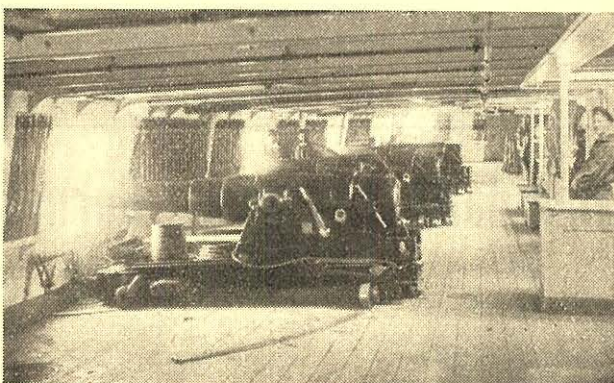
Undervandsbaaden »Thetis« (1912—1928).



Krydserfregatten »Fyen«, nu Reservekaserneskip.

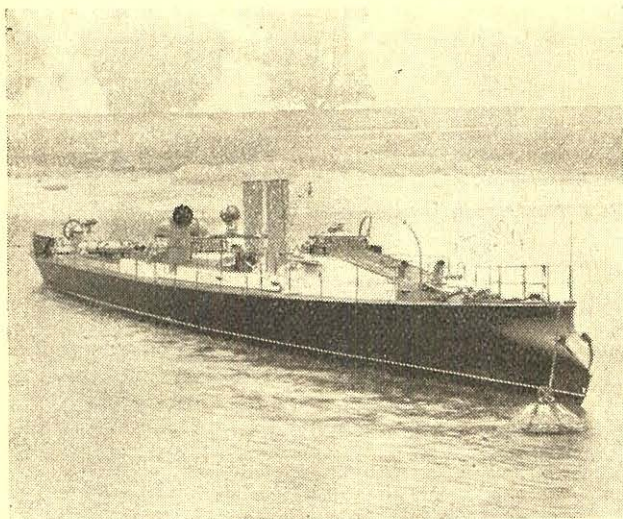


Kongeskibet »Dannebrog« (1879—1931).

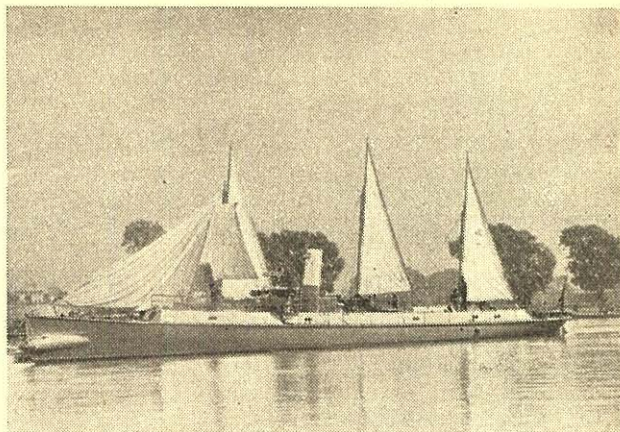


Fra »Fyen«s Batteri.

VED KAY LARSEN



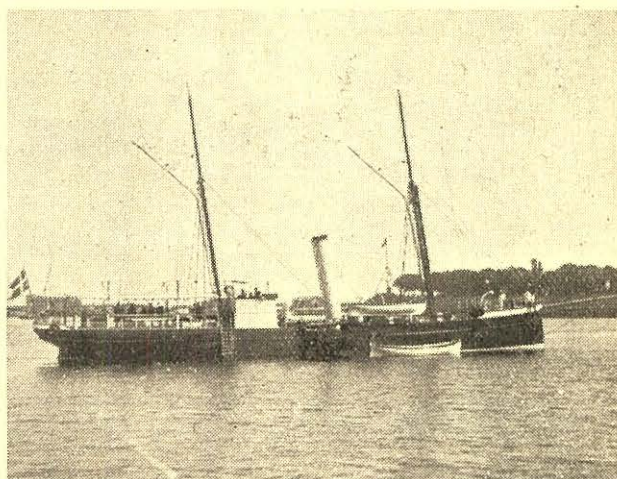
Torpedobaaden »Støren« (1887—1916).



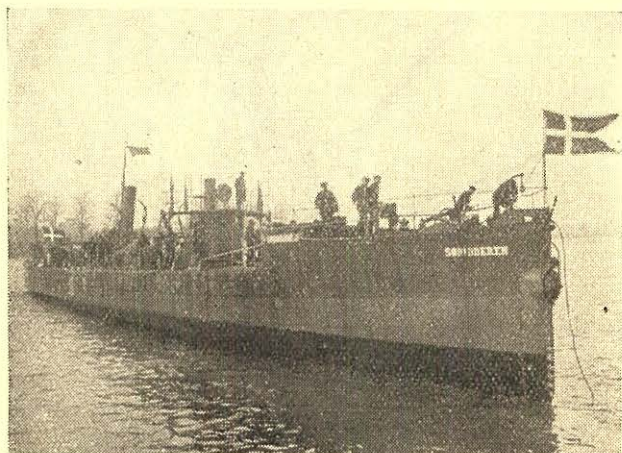
Torpedobaaden »Delfinen« (1883), rigget til Fart fra det engelske Værft til København.



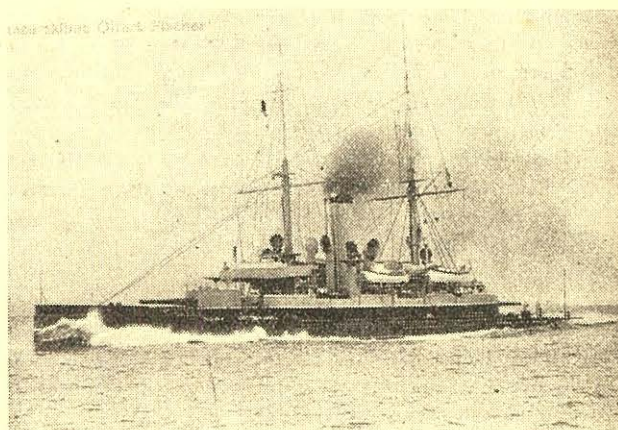
Torpedobaaden »Sværdfisken« efter at være løbet paa en tysk Mine 1918.



Kanonbaaden »Guldborgsund«.

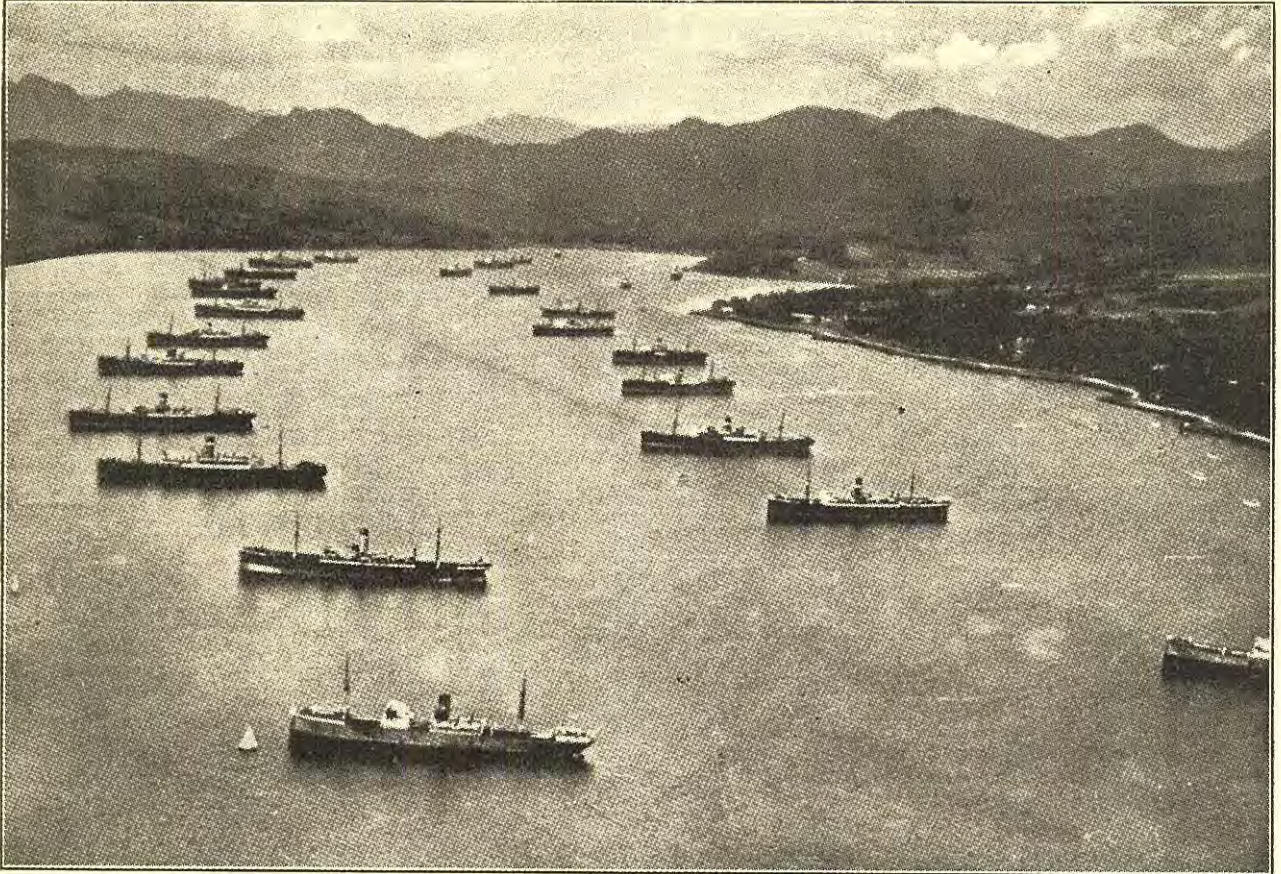


Torpedobaaden »Søridderen« som den kom til København fra Værftet i Glasgow 1911.



Panserskibet »Olfert Fischer« 1890.

Stadig Oplægning Verden over



Vi er nu herhjemme oppe paa det uhyggelige Tal 70 oplagte Skibe paa 217.386 Ts. d. w. trods „Lys forude“ i Verdenskrisen. At trøste sig med, at det er lige saadan uden for,

hjælper: jo desværre ikke, men vi bringer Syn for Sagen. Vort Billede viser, hvorledes en erkelt skotsk Fjord tager sig ud i Øjeblikket — med op imod 30 Dampere lagt op.

20.000 Tons større end den største

Den Damper, som Cunard-Linien i Øjeblikket har under Bygning paa John Brown & Co.s Værft paa Clydefloden, kommer til at overgaa alt, hvad man hidtil har set af Kæmpedampere, og for at den ikke saa snart skal finde sin Overmand, har man sørget for at gøre alle Maal og Kapaciteter uendelig meget større, end man hidtil har set.

Den nye Oceanflyver faar et Deplacement paa 84,000 Tons, hvilket er 20,000 Tons mere end „Majestic“, der i Øjeblikket er „Verdens største“. Til Sammenligning tjener, at „Frederik VIII“ er paa 14,000 Tons. Det nye Skibs Maskiner vil blive paa tilsammen 210,000 HK.

Det indrettes saadan, at det praktisk talt ikke kan synke. Hele store Partier af det kan slaas i Stykker, ja ganske fjernes, og Skibet vil flyde alligevel. Skibet er ogsaa paa anden Vis delt i separate Enheder, idet det faar 20 selvstændige Radiostationer, hver med sin Radiotelegrafist.

Paa selve Skibets Bygning arbejder i Øjeblikket 3000 Mand, og rundt om i Landet arbejder mindst lige saa mange paa Udstyret til det. Af dette Udstyr er det værd at fremhæve

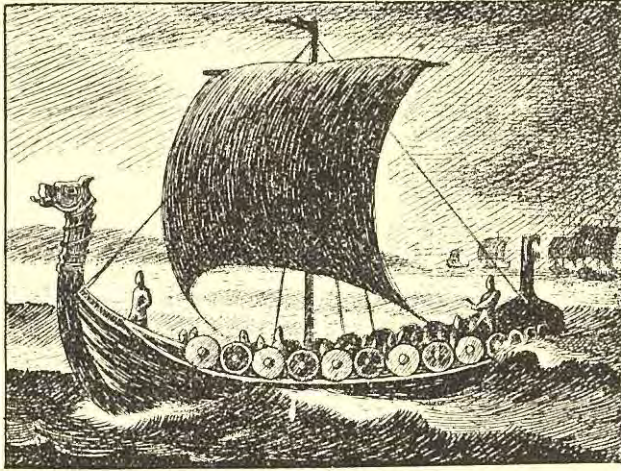
4000 Senge, 9000 Stykker Søl-service, 300 elektriske Motorer og 16 km Gulvtæpper.



— Kunde vi ikke ta' og bytte Plads, lille Hans, sagde Olga, saa tror jeg, der bliver mere Balance.

„Vikingen“ gør et nyt Fremstød!

Aldrig før har „Vikingen“ sejlet saa kraftigt fremad som nu. Til Trods for daarlige Tider. Modvind og Verdenkrise gaar vort Blad fremad fra Nr. til Nr., hjulpet af alle vore gode Venner.



Vi udvider

med 8 Sider i næste Nr., som bliver et ekstra smukt Julenummer. Snart begynder en ny Hvalfanger-Roman med pragtfulde Billeder. Og en Række nye og gamle Medarbejdere vil skrive.

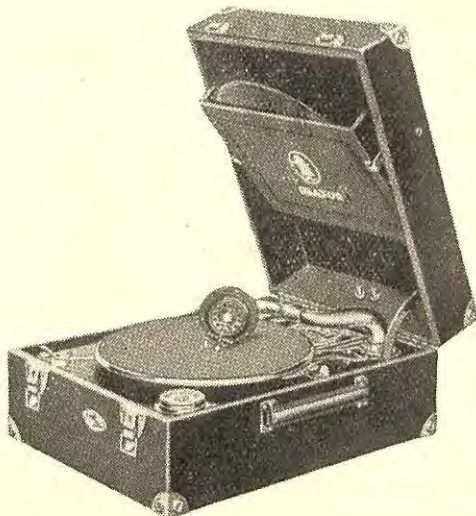
Det hænder ret ofte, at en af vore trofaste Læsere uopfordret hverver en eller flere Abonnenter til „Vikingen“, og som Tak for den Interesse, vi fra disse og mange andre af vore Læsers Side møder, har vi besluttet fremtidigt at honorere denne trofaste Hengivenhed med en Række nyttige Præmier ved at sætte Fremskaffelsen af nye Abonnenter i System. Enhver af vore Læsere, der saaledes lægger sig i Selen og fremskaffer 25 Aarsabonnenter, forærer „Vikingen“

en original

ODEON Rejsegrammofon

med original Odeon Electric Lyddaase, automatisk Igangsætter og Stopper og Plads til 8 Plader. Vægt 7 kg. Til en

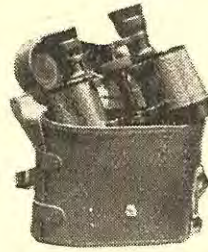
Værdi 100 Kr.



Den, der møder med 20 Aars-Abonnenter, tilkommer der

en stor Turistkikkert

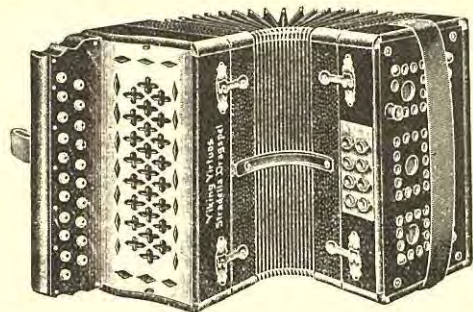
med ekstra gode Linser, der forstørrer 8 Gange. Indstillelig efter Øjnene. Lysstyrke 25. Foret Læderetui med Rem til at bære over Skulderen.



Værdi 90 Kr.

Men naar De kun at samle 15 Aars-Abonnenter blandt Deres Kolleger og Venner, saa har vi ogsaa en Præmie herfor, idet De da vil modtage en af de

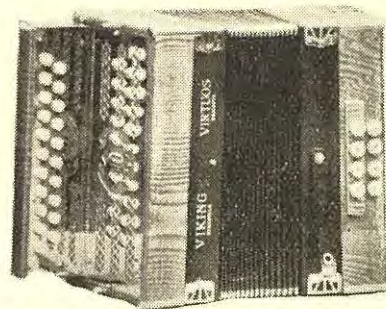
landskendte VIKING Harmonikaer



med 21 Taster og 3 Basser, med en stærk og lang Bælg og haandfilede Stæalter. For Kendere kan vi fortælle, at Gribebrættet er med ægte Perlemorsknapper. Svejfet og forniklet Diskantdække med skraa Udskæring for Basserne.

Maaske vil de fleste af vore Læsere, der forsøger sig som Abonnentsamlere, ikke ræ længere end til 10 Aars-Abonnenter. Men til dem forærer vi en

landskendt VIKING Harmonika



ogsaa med 21 Taster og 8 Basser, en god, stærk Bælg og prima Alaxtoner

Værdi 35 Kr.

Hvis ingen af vore Læsere har naaet enten de 25, 20, 15 eller 10 Aars-Abonnenter, vil der blive trukket Lod blandt alle disse Abonnentsamlere om disse Genstande.

Alle faar Præmie,

naar man fremskaffer et af ovennævnte Antal af nye Abonnenter, og ved nye Abonnenter forstaar vi saadanne, der ikke

har været Abonnent i 1931. For at De kan faa Gæde af en af Præmierne indenfor en overskuelig Fremtid, har vi fastsat Afslutningen af Abonnentindsamlingen

til 10. Januar 1932

De nye Abonnenter skal tegre sig for Aaret 1932. 12 Numre à 50 Øre, ialt 6 Kroner. I dette og de følgende 2 Numre af „Vikingen“ vil De finde en Kupon, og vi beder Dem udfylde en af dem, naar De indsender Deres Liste over de nye Abonnenter.

Hvis De vil deltage i denne Præmiefordeling ved at skaffe „Vikingen“ en stor ny Læserskare, og De kunde lide at

tage Præmierne i Øjesyn,

inden De begynder paa dette Arbejde for Deres gamle Blad, vil De kunne faa Lejlighed hertil, idet Præmierne vil være fremlagte paa „Vikingen“s Redaktion hver Dag fra Kl. 9—5, Gl. Mønt 39.

Vi byder alle vore trofaste Abonnenter velkommen i vor Nytaarskonkurrence.

Til

„VIKINGEN“

Gl. Mønt 39

København K.

Jeg ønsker at deltage i „Vikingen“s Konkurrence, idet jeg hermed sender Dem en Liste over nye Abonnenter for Aaret 1932. Jeg deltager saaledes i Konkurrencen om en af de udsatte Præmier.

Navn:

Adresse:

Næste Nr. bliver det smukke Julehæfte:

„JUL PAA HAVET“

Et Møde ved de store Banker

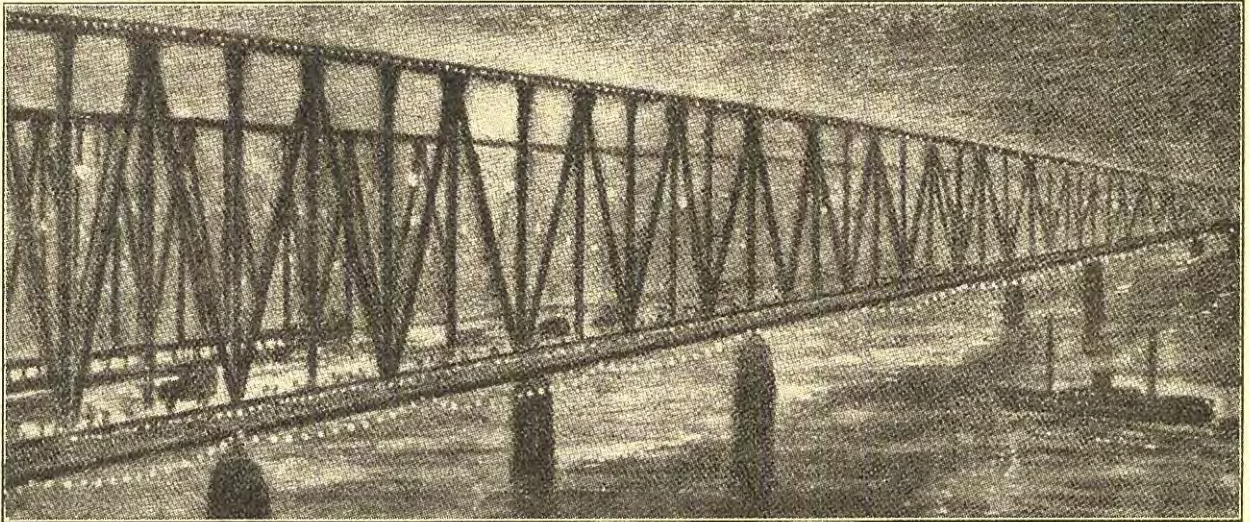


Lillebæltsbroen Aar 1936

En Fantasi, som vil blive til Virkelighed

DET er det mærkelige, at naar først Lillebæltsbroen er bygget, saa er Danmark forøget med en lige saa vorende Ting som f. Eks. Rundetaarn i København eller som Stevns Klint. Naar først de mægtige Strømpiller er bygget op af Bæltets Bund, vil de, selv om en ny Istid indtræffer, være lige saa uudslettelige som Sfinksen i Ægyptens Ørken. I Nord-

vejen. Lamperne er dog anbragt saaledes, at deres Lys ikke falder uden for Broen, saa at de kan forvirre de søfærende. Paa hver af Midterpillerne er der i halv Højde anbragt et stærkt Lys — det ene rødt og det andet grønt — og alene paa disse Lys skal Skipperne have deres Opmærksomhed henvendt, naar de vil passere. Det vil i klart Vejr ikke blive



Et Vidunder af Smilde, men ogsaa af Skønhed, vil den færdige, illuminerede Lillebæltbro være.

europas Nat vilde Strømpillerne staa som Fingre, der svor og viden om den Kultur, som svandt med den nye Istid.

Af Romernes 2000 Aar gamle Broer staa endnu 20, og Ponte Fabius i Rom bruges der Dag i Dag. Disse Broer opførtes ganske vist af Sten, men til Gengæld forstod hin Tids Ingeniører ikke Funderingens Kunst saa godt, som vore gør det.

Lillebæltbroen bygges i Virkeligheden for Aarhundreder. Aar 2000 vil Broen sikkert staa ganske som Aaret 1936. I Aar 2036 er der muligvis kommet en ny Overdel paa, men de bærende Strømpiller er — først engang rigtig anbragt — praktisk talt uforgængelige. Om disse Piller vil Sagnene sikkert inden længe samle sig, thi i deres Indre bliver der, dybt under Vandet, Hulrum saa store som Sale for ikke at gøre Trykket paa Bæltets Bund for stort. En Bølg altsaa for Agnete og Havmanden, eller for Livsfanger og for Personer, som flygter for Samfundet? Lad Fremtidens Jules Verne om det!

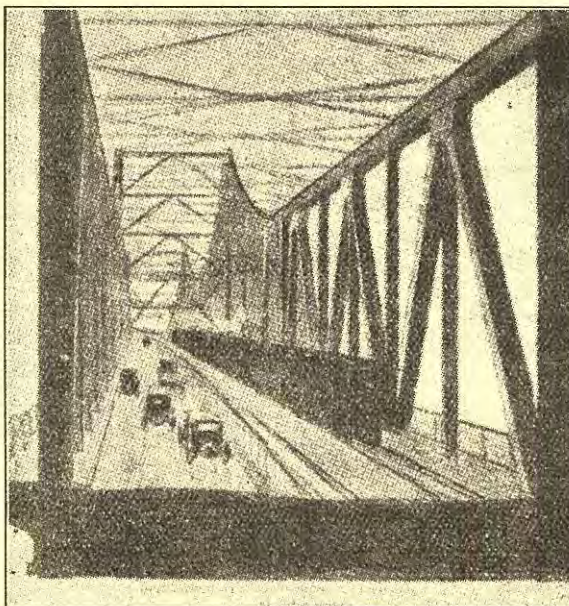
Lad os tænke os, det er Lørdagen før Pinse og langt ud paa Aftenen. For den, som staa paa Fynssiden ved Indgangen til Broen, lyser der lange Række elektriske Lamper baade paa Passagen for Fodgængere og paa Automobil-

vanskeligt at slippe helskindet under Broen, eftersom Midterfaget er 217 Meter bredt. I Taa og Uvejr er Situationen en anden. Da hylr Sirenerne, og de søfærende er nødt til at udvise den største Forsigtighed paa Turen gennem Lillebælt — men det maa de jo gøre allerede nu i det smalle og vanskelige Farvand.

Er der paa et af de store Sejlskibe en rask Jungmand om Bord, saa vil det næppe fejle, at han, ved Passagen under

Broen, gaar til Tops for — maaske kun paa en Alens Afstand — at studere det vældige System af Staalbjælker og Brotømmer, hvoraf Underlaget bestaar. Er der et Edderkoppe-spind under Broen, kan han rive det ned, men han maa passe godt paa at dukke Hovedet, naar Mastetoppen vipper ind under Broens Tummørke.

Lillebæltbroen vil uden Tvivl komme til at spille en stor Rolle i Folkebevidstheden, i hvert Fald i de første Aar. Hver Gang et Tog kører over Broen — forbavsende lille vil det synes mellem de kæmpe-mæssige Jernskeletter og Diagonaler, som omgiver det paa hver Side — hver Gang vil Passagererne rejse sig og gaa til Vinduerne. Ved den ændrede Skinneklang og ved Synet



Her ser man, hvordan Brotrafikken skal fordeles.

af Vandet dybt nede gribes de rejsende maaske for et Øjeblik af Afgrundsforneemmelsen, men den vil hurtigt fortage sig. Hele Overfarten varer næppe mere end et Minut, og Staalstængerne fra Masteværket flimrer ustandseligt for Kupvinduerne.

Ogsaa for Fodgængernes Trykedsfølelse er der sørget. Deres Fortov løber ud til selve Bæltet, men Rækværket bliver saa højt, at intet Uheld kan indtræffe. Af Hensyn til Ud-sigten kommer det dog ikke over Øjenhøjde.

Vidunderligt bliver det Aftenerne før Søndag og de større Højtider at se Automobilernes hundredtallige Rækker bevæge sig mod hinanden paa Kørebane — to lange, lysende Sankt Hans-Orme. Det er Landsdelene, som besøger hinanden. Natten igennem farer Togene over Brøens Skinner, og hver Dag lyder det som et klingert Strøg paa en Jernviolin; det synes ogsaa de unge Par, som gaar Tur paa Brøens Asfaltsti. Den Lillebæltsbro vil faa mange Fælovelser paa Samvittigheden!

Og saa har vi endda slet ikke talt om de Lejligheder, ved hvilke Broen kan tænkes illumineret, hvad meget let lader sig gøre. Hvem tvivler om, at Lillebæltsbroen vil ligge oplyst af manglefarvede elektriske Guirlander den 15. Juli 2020, naar Danmark fejrer Hundredeaarsdagen for Sønderjyllands Genforening, eller paa den Aften i 2036, da Broen har 100 Aars Jubilæum. Naar Schweiz uden Vanskelighed illuminerer Bjerg-

toppen Pilatus paa Føderationsdagen, den 1. August, vil vi ved lignende Lejligheder let kunne ildsmykke Broen over Lillebælt.

V. tænker os Maleren sendt op for at male den øverste Vinddrager. Han klatrer forsigtigt langs Løbebroen hen til en af Midterfagets Piller og staar nu paa Toppen — altsaa i 3 Gange Rundetaarns Højde over Bæltets Bund, hvis Ler og Sten han skimter gennem de rindende Vandmasser dybt, dybt nede. Pludselig griber Maleren for sig med Haanden .. han faar Angstforneemmelser i Møllepulvet og mindes alle Rædselsdømme om at „falde ned“ — det er Broen, som i den vældige Højde ryster blot nogle faa Millimeter, men altsaa nok til, at det mærkes.

Dag, selv den Slags Ting bliver man fortrolig med, og naar Maleren er blevet klar over, at *vælte*, det gør Broen i hvert Fald ikke, saa slippes han paa ny Krampetaget med Hænderne for at nyde Udsigten.

Skipperen, som gaar gennem Bæltet, sætter Kikkerten for Øjet og lægger Naksen godt tilbage.

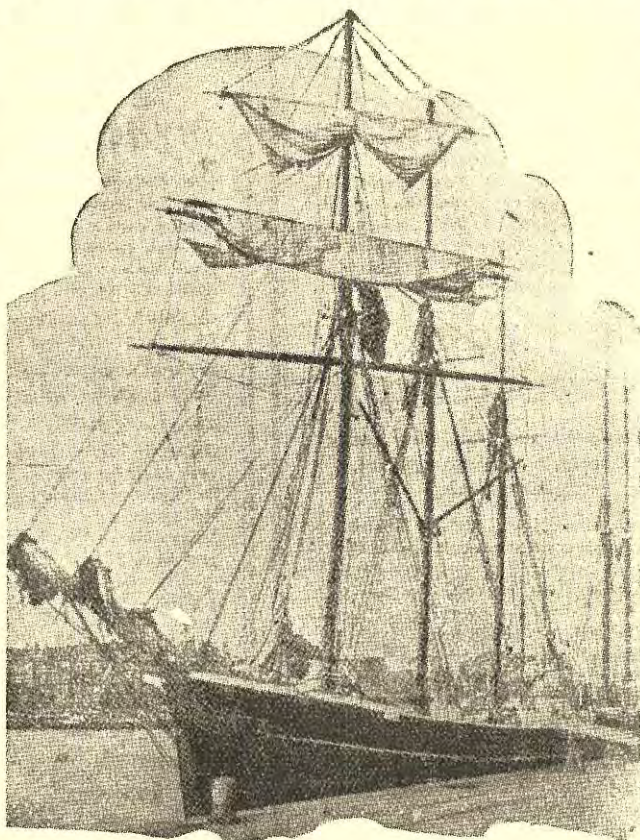
„Maleren er nok godt til Vejrs i Dag!“ siger han. „Mindsanden om ikke Manden staar deroppe og holder Tale til Skyerne, for han slaar ud med Haanden.“ — Men det var bare Malersvenden, som raabte Hurra ved Synet ud over de uhyre Vidder fra Lillebæltsbroens Top.

Den sørgeligt berømte „Ella Eff“ i København

ET af de Skibe, der har været mest omtalt i dansk Presse, er utvivlsomt Sejlskibet „Ella Eff“, hvis dramatiske Forlis i Januar for to Aar siden gav Anledning til en omfattende Retssag, der efter mange bevægede Begivenheder med Anholdelser og Løsladelser og nye Anholdelser endte med, at Føreren, Kaptajn *Madsen*, og Rederen, den unge Skibsmægler *Valentin Eff* fra Kolding, idømtes Forbedringsstraf.

Man vil endnu huske de mystiske Borehuller i „Ella Eff“s Sider, der nær havde bevirket Skibets Forlis ved Madeira, og senere Grundstødningen ved Paramaribo ved den sydamerikanske Kyst.

Den gamle Skude har si-



den den meget omtalte Rets-sag været paa mange Hænder. Den har tilhørt en Amerikaner og været hjemskrevet i Emden, men for 4 Maaneder siden blev den købt af det finske Rederi *Yrjanen & Co.* i Rauma, og samtidig har den faaet Navneforandring til ret og slet „Ella“. Det ulyksalige *Eff*-Navn er slettet.

Skibet, der nu har Hjemstavn i Ludvia i Finland, laa fornylig og lossede Træ ved Islands Brygge. Skønt det selvfølgelig er grundigt repareret, er det endnu mærket af den Medfar., det har været ude for, bl. a. de mystiske Borehuller. Det lækker slemt og maa pumpe mindst 4—5 Gange om Dagen, hvad der jo er ret ubehageligt.

VIKINGEN UDKOMMER DEN 1. I HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT

Gammel Sømands Ære



I „Vikings“s forrige Nr. stod Billedet af en gammel Sømand med sit Skib. Da ogsaa jeg er gammel Sømand og ligeledes bygger Skibe, har jeg tænkt, at maaske det kan være af Interesse for Bladet, om jeg sendte et Billede. Her er saa mit sidste Arbejde, Skibet „Katrine“ til Gjellerup Kirke. Det er for nogle Dage siden blevet ophængt der. Gjellerup er ca. en Mil øst for Herning. Skibet er 45 Tommer langt og ifølge min Skala 198 Fod, Skibets Bredde 11 Tommer eller 56 Fod, 45 Tommer fra Stævnen til Hæk. Et saadant Skib tager raig et Aar at bygge, ca. 400 Blokke af forskellige Størrelser er anvendt, alt, som skal være bevægeligt i et Skib, er her troligt kopieret. Min Sømandsære stikker i det, og derfor er ogsaa alt splejset og klædt og bændstet paa Sømands Manér

Med Hilsen

Forhenværende Skibsfører B. Cl. Jensen, 74 Aar,
Alderdomshjemmet i Ribe.

Storbritanniens Skæbnetime.

Maaske vil Indførelse af Tolc, selv om den vil bidrage til at stimulere nogle Grene af britisk Industri, i Løbet af faa Maaneder ændre Karakteren af britisk Indførsel, snarere end bidrage til at hemme den, idet der vil komme flere Raamaterialer i Stedet for de uhyre Mængder af færdige Varer,

Storbritannien har købt, navnlig paa Kontinentet. Der er under alle Omstændigheder ingen Tvivl om, at en Krise-Politik, som anses for at være forcelagtig for Samfundet i det hele, ogsaa i Længden vil vise sig fordelagtig for Skibsfarten, saavel som for Skibs- og Maskinbygnings-Industrien.

Skibsfart producerer intet, den transporterer kun, hvad andre producerer, og Redere tør derfor ikke indtage et egoistisk Standpunkt. Det er i deres Interesse, at alle Industrigrene blomstrer, thi kun paa den Maade vil der blive Ladninger at transportere til og fra Land.

En moderne Robinson Crusoe.

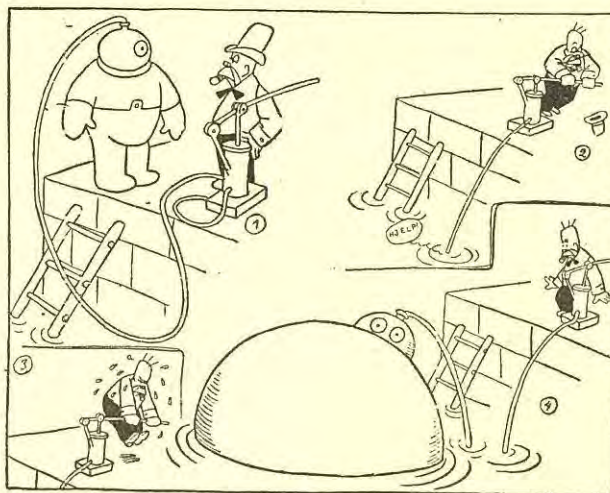
En moderne Robinson, en Japaner, som i ikke mindre end ni Aar har været afsperret fra Omverdenen paa en lille Ø i det stille Hav, vil i den nærmeste Fremtid blive afhentet af et japansk Krigsskib. Hans mærkelige Historie optager i disse Dage Japan lige saa stærkt som Situationen i Manshuriet. Den lyder saaledes:

Uraiji Warashina, en ung japansk Sømand, faldt i 1922 over Bord fra det Skib, hvor han gjorde Tjeneste — og alle troede, at han var druknet.

For 2 Maaneder siden blev en japansk Fiskerbaad af Stormen tvunget til at søge Ly paa en øjensynlig ubeboet Ø, og her fandt Mandskabet en moderne Robinson Crusoe, som fortalte, at han var den Warashina, som var faldet over Bord og „druknet“ i 1922. Da Fiskerbaaden ikke havde ret meget Proviant med, nægtede Skipperen at tage Warashina med om Bord, men lovede, at der straks, naar han kom hjem, skulde blive sendt et Skib ud efter Warashina.

Da Baaden for 14 Dage siden kom til Japan, gav Skipperen Mændene Ordre til ikke at fortælle noget om Fundet af Warashina, idet han frygtede Kritik af sin Handlemaade. Nu har alligevel en af Mandskabet sladret, og nu bliver der sendt en Baad ud efter ham.

Dykker-Liv

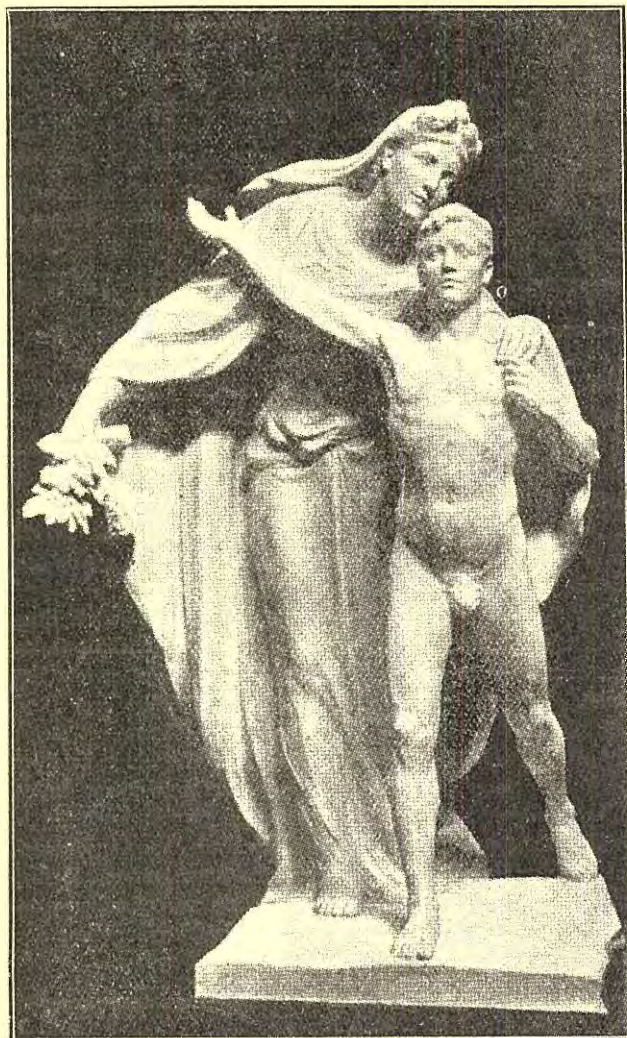


Adamson

**Bestil Vikingsens smukke Julenummer: „Jul paa Havet“
i god Tid! — Det udkommer 1. December.**



Havets Helte



MINDET om den frygteligste Katastrofe, der vel nogensinde har ramt dansk Skibsfart, er endnu friskt, og Saaret er ikke lægt. Skoleskibet „København“, vor Marines stolteste Skib, eksisterer ikke mere. Dets Besætning, bestaaende af Danmarks bedste Ungdom, jardt sin Grav, hvor den drømte om at bane sig Vej frem mod Livets Maal.

KØBENHAVN'S Skæbne er dog ikke enestaaende. For 25 Aar siden rantes Belgien af en lignende Katastrofe, om end af mindre Omfang, og i Belgien mindes man under højtidelige Former de af Landets Sønner, der faldt som Ofre for deres Pligt ved Skoleskibet „Comte de Smet de Naeyer“s Forlis

Paa eet Punkt er der Lighed mellem den Katastrofe, der ramte det danske, og den, der ramte det belgiske Skoleskib.

Aarsagen til begge Skibes Undergang er aldrig blevet opklaret og forbliver for steds tæt tilsløret.

Erkelthederne ved det belgiske Skoleskibets Forlis er meget faa, de afholdte Søforhør bragte intet frem, der kunde bringe Lys over den Ulykke, der kastede Belgien ud i en Landesorg, der ikke var mindre end den, vi Danske følte ved vor stolte Sejlers Forlis.

Det tremastede Fuldskib „Comte de Smet de Naeyer“ var lige færdigbygget helt af Staal med Certificat i Lloyds højeste Klasse. Det forlod Antwerpen den 11. April 1906 Kl. 1½, og gled langsomt ned ad Scheldtflodens brede Strøm.

Besætningen bestod af 59 Mand, af hvilke de 30 var Kadetter.

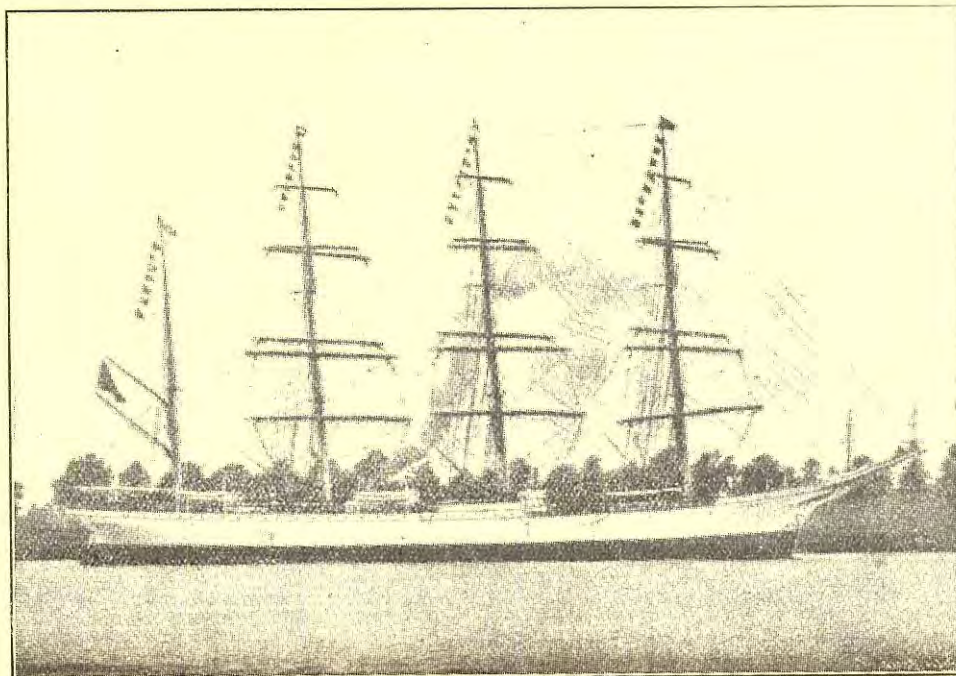
Skibet gik samme Aften til Ankers ved Vlissingen, hvor det forblev opankret den 12. og 13. April. — Den 14. Kl. 10½ lettede det og stod til Søs, blev rapporteret i Nordsøen, den 16. og 17. i Kanalen og endelig den 18. ved Middagstid i Atlanterhavet.

BILLEDERNE:

Mindesmærket, der er rejst i Bruxelles over alle de Unge, der druknede ved det belgiske Skoleskib „Comte de Smet de Naeyer“s Forlis for 25 Aar siden. — Det var Belgiens første Skoleskib — et Staalskib som „København“ — der gik ned. Aarsagen er aldrig blevet konstateret.

Tilvenstre ses selve den smukke Gruppe i Mindesmærket.

Nederst: Det nuværende belgiske Skoleskib „L'Avenir“.



Samme Dags Aften. opdagede man, at der trængte Vand ind i Lasten, uden at det var muligt at konstatere Aarsagen.

Alle Mand blev beordret til Pumperne, men trods ihærdigt Arbejde steg Vandet stadig i Lastrummet, og man maatte træffe Forberedelser til at forlade Skibet.

Redningsbaadens Udsætning var vanskelig paa Grund af høj Sø. Den første Baad fyldtes med Vand og sank. Den anden blev knust mod Skilssiden, og den tredje kæntrede.

Kun den sidste under 2. Styrmands Kommando lykkedes det at komme fri af det synkende Skib.

Den 19. April Kl. 7 Morgen gik den stolte Fuldrigger, Belgiens første Skoleskib, ned med Resten af sine Officerer, Besætning og Kadetter.

Kun 26 af den 59 Mand store Besætning blev reddet.

Til Trods for den ulykkelige Afslutning paa denne deres første Rejse, havde de overlevende Kadetter dog straks igen ladet sig antage, og inden længe havde Belgien atter et Skoleskib, den smukke firmastede Bark „L'Avenir“.

I vide Kredse af Befolkningen opstod snart den Tanke at rejse de, der blev derude, et varigt Minde, og den belgiske Billedhugger Ch. Samuels Udkaast, i hvilket han symboliserer Barret, der styrter sig frem for at erobre de tendelige Vidder, blev antaget.

Det smukke Monument er rejst i Bruxelles under Palais



Mindesmærket foran Justitspalæet.

har rejst Mindesmærker til deres Ære, men vil det ikke ogsaa være rimeligt gennem et varigt Minde at kalde Begejstringen frem hos Ungdommen, der maaske tøver med at træde i Forgangernes Spor, thi det er paa denne Ungdom, at Danmark skal bygge sin Fremtid.

Der vil maaske paany blive revet op i kun halvlægte Saar, men det skal være Slægt og Venner en Trøst, at det er Nationens Hengivenhed, der fordrer dette Minde.

de Justice's gigantiske Mure, og ved dets Fod var Repræsentanter for forskellige Sammenslutninger den 19. April samlet for at hædre Mindet om Havets Helte.

Nationen saavel som det enkelte Individ bør være retfærdig, og især overfor sine egne Børn.

Vi rejser herhjemme Mindesmærker over mangt og meget, men hvorfor faar vi ikke et værdigt Monument for Ofrene fra „København“.

De krigsførende Magter har rejst Monumenter over deres „ukendte Soldat“, faldet paa Ærens Mark, men er Heltene fra „København“ ikke ogsaa faldet paa Ærens Mark, under det nationale Samlingsmærke, Dannebrog.

Har de ikke lige saa vel som Krigens Ofre fortjent Bevis for Nationens ærbødige Kærlighed, saavel den nulevende Generations som kommende Slægters.

Ved at hædre Nationens Helte, kalder man dens Foregangsmænd frem.

Vi udgiver Bøger om dristige Sømands Bedrifter, vi

En Damper til en Bjergsø

Peru har bestilt en Damper til Titicaca Søen, der ligger paa Andes Højdeplateau. Et britisk Værft har bygget Skibet, installeret Maskine, Kedler, Master og Bomme og igrvrigt hele Udrustningen, hvorefter Skibet blev pillet fra hinanden, hvert Stykke blev pakket sammen, mærket og bragt om Bord som Fragtgods i en anden Damper.

Ved Ankomsten til Peru skal alle Delene losses og videre befordres pr. Bane op i Bjergene til Titicaca, hvor Damperen sættes sammen. Denne Sø ligger 12,500 Fod over Havet og 250 Sømil fra Kysten, og Damperen er ikke saa lille, den er 265 Fod lang og paa 950 Døcvægt Tons. Der er om Bord Plads til 80 Passagerer, der er Spisesalon, Rygesalon, elektrisk Lys og Varmerør over hele Skibet.

I 1906 blev der leveret til samme Sø et noget mindre Skib, der ogsaa blev sendt ud pr. Pakkepost og som stadig bruges, men for et Par Aar siden maatte der sendes en ny Bunc ud til Skibet.



Fremad for fuld Fart . . .

med mange Hestes Kraft.

Ombord paa Barken

CHEFEN saa op, da Døren til hans Privatkontor gik op, og Inspektør Møller kom ind. Chefen rakte ham venligt sin Haand.

„Jeg har bedt Dem komme, Møller,“ sagde han, „fordi jeg vilde spørge Dem, om De ikke mener, vi hellere skal overgive Sagen til en anden. Det tager for meget paa Deres Nerver.“

„Jeg kan ikke slippe Sagen, jeg kender mere til den end nogen anden.“

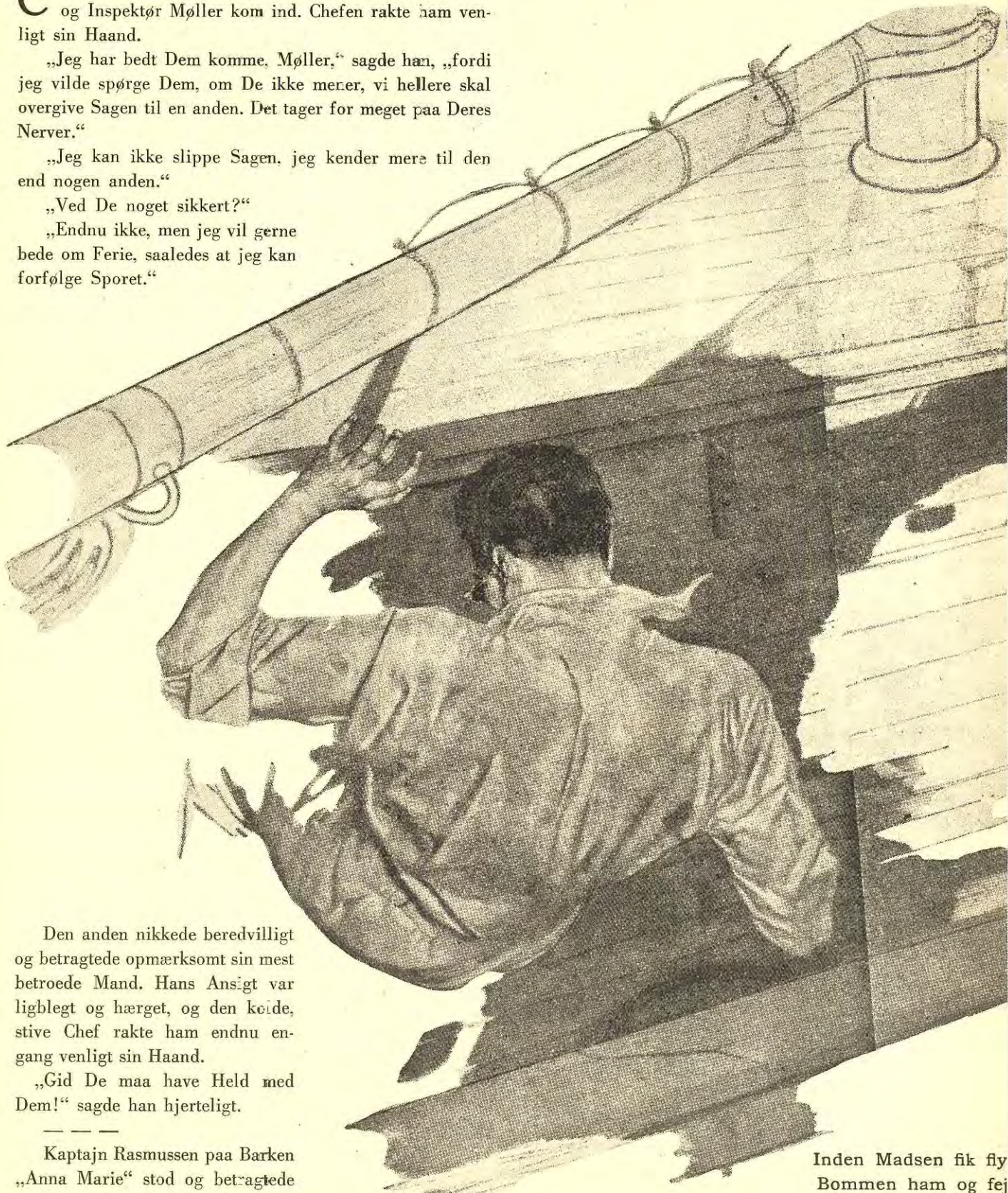
„Ved De noget sikkert?“

„Endnu ikke, men jeg vil gerne bede om Ferie, saaledes at jeg kan forfølge Sporet.“

Den anden nikkede beredvilligt og betragtede opmærksomt sin mest betroede Mand. Hans Ansigt var ligblegt og hærget, og den kolde, stive Chef rakte ham endnu engang venligt sin Haand.

„Gid De maa have Held med Dem!“ sagde han hjerteligt.

Kaptajn Rasmussen paa Barken „Anna Marie“ stod og betragtede sin Besætning, der ikke havde no-



Inden Madsen fik fly Bommen ham og fej

„Anna-Marie“ Fortælling fra Havet



get at bestille i det smukke, stille Vejr. Hansen og Petersen underholdt sig, Peter stod til Rørs, og Kokken hørte paa den eventyrlige Sejlads rundt Kap Horn, som Olsen fortalte om. Den eneste, der holdt sig alene, var Larsen. Rasmussen havde allerede sejlet i lang Tid med dem, og da „Anna Marie“ fornylig var i Dok, havde han aftalt med dem alle, at de skulde komme igen. De var ogsaa mødt alle Mand undtagen den lille Nordmand, men Rasmussen havde hurtigt fundet Erstatning, en flink, stor Mand, der hed Madsen. Han var ikke paa Dækket, han opholdt sig altid nedenunder — de havde ham mistænkt for at være søsyg, det var nemlig ganske tydeligt, at han ikke var Sømand af Fag.

Da Rasmussen gik ned i sin Kahyt, kom Madsen op. Han var meget bleg, og Kokker saa fuld af Medfølelse paa ham. Det hændte nemlig af og til, at Kokken blev søsyg over sine egne Gule Ærter med fedt Flæsk.

„Hallo, Madsen,“ ræbte Petersen og tog Snadden ud af Munden. „Du ser jo ud, som du havde Orkan i Maven. Vent bare til i Morgen, saa skal du se Nordsøen vise Tænder. Tag dig i Agt for den, Landkrabbe!“

Madsen rettede sig og prøvede paa at smile, men for Kokkens Øjne saa det ud, som om Madsen havde en Følelse af at sluge en lille Krokodille. Larsen rejste sig op og gik nedenunder, Madsen forfulgte ham med

Øjnene, og Musklerne om den smalle, sammenknebne Mund spændtes. Da Larsen lidt efter kom op igen, saa han ogsaa ud til, at der herskede Orkan i hans Mave, og han gav Madsen et Blik, der ikke just kunde kaldes venligt, men uden at sige noget, begyndte han igen at arbejde.

Petersen skulde faa Ret. Allerede næste Nat begyndte Nordsøen at vise sine hviede Tænder, og da Solen gik op, blev alle Mand kommanderet op paa Dækket. Rasmussen ventede, at Uvejret skulde bryde løs hvert Minut. Matroserne kilede op i Masterne, kun Rorgængerer og Madsen blev nede paa Dækket. Madsen stod lige under Bommen, og inden Skipperen kunde advare ham, traf den ham, og i næste Øjeblik blev Madsen fejjet overbord.

„Mand overbord!“ skingrede Kokkens Stemme.

„Hold Kæft!“ raabte Kaptajnen, „ud med Baaden!“

Længere kom han ikke, der hørtes et Plask — Larsen var sprunget overbord for at redde Kammeraten.

„Fordømte Idiot!“ bandede Rasmussen. „Ud med Baaden, siger jeg, jeg har ikke Raad til at miste to Mand i dette Vejr — —“

„Der er de!“ raabte Kokken, der var kommet ud fra Kabysen. „Larsen holder næm i Haaret. Nu gaar de ned — nej, de kommer op igen.“

Der blev kastet en Ende ud til Larsen, Baaden blev sat ud, og lidt efter var begge Matroser reddet. Madsen havde faaet et dygtigt Slag af Bommen og maatte lægge sig i Køjen, men Larsen var straks parat til at arbejde videre, og der kunde sandelig ogsaa bruges alle Hænder. Det var, som om Havet rasede af Vrede over at være blevet narret for sine to Bytter, for nu kom den virkelige Storm. Madsen fik Lov til at ligge alene, der var kun Kokken, som et Par Gange kikkede ned til ham. Men ud paa Natten kom Madsen op paa Dækket for at afløse Larsen.

„Du skulde hellere blive i Køjen,“ raabte Petersen til ham.

„Du skal ikke bryde dig om mig,“ raabte Larsen til Madsen. „Jeg vil bare sige dig, at jeg har en lille Høne at plukke med dig, og jeg vilde ikke lade Nordsøen hugge dig fra mig.“

Det gnistrede i Madsens Øjne, men han sagde intet, han forstod udmærket, hvad den anden mente. Nu vilde han endelig hidføre en Forklaring. Men saa mindedes Madsen pludseligt, at Larsen havde reddet hans Liv — han saa et ilde tilredt Kvindeligt for sit indre Blik — nej, han vilde gøre sit Regnskab op med Larsen, om han saa havde reddet hans Liv 1000 Gange.

„Pas paa!“ varskoede Petersen Larsen, men det var for sent, en mægtig Bølge havde revet Larsen med sig, og han mente allerede, at han var fortabt, da to kolde, stærke Hænder greb om hans Hals, saa han næsten kvaltes, men de samme Hænder rev ham ud af Bølgens Favntag — ind paa

ig, ramte ham ned.

det sikre Dæk. — „Nu er vi kvit, Larsen,“ sagde Madsen. „Nu kan vi siden gøre vort Regnskab op!“

Tre Dage senere laa Nordsøen saa blid, som om den aldrig havde været oprørt og fraadende i store Bølger, men den, der nu var oprørt, var Rasmussen. Han taalte ikke Uroligheder eller Stridigheder ombord, og nu gik denne her forløbte Madsen og søgte aabenlys Strid med Larsen. Men Larsen undveg ham, men Rasmussen kendte ham nok til at vide, at det før eller senere vilde ende med en Eksplosion.

„Nu skal jeg sige Dem noget, Madsen,“ sagde Rasmussen. „Jeg vil ikke have Uro ombord. De søger at tirre Larsen, og i Betragtning af, at han har reddet Deres Liv, kan man ikke kalde det for at vise Taknemmelighed.“

„Jeg er ikke utaknemmelig,“ sagde Madsen og saa aabent paa ham. „Jeg har ogsaa reddet Larsens Liv i Stormnatten. Men da nu Talen er faldet paa det, kan vi lige straks afgøre det her i Deres Nærværelse. Hvis De vilde være saa venlig at lade Larsen kalde ned i Deres Kahyt. Jeg skal bare hente noget nede i Lukafet.“

„Ingen Revolver eller noget af den Slags,“ advarede Rasmussen. Og da Madsen forsikrede, at det var en ganske ufarlig Ting, tilføjede han: „Send saa Larsen ned til mig.“

Larsen saa lidt forbavset ud, da Madsen overbragte ham Ordren, men da Madsen gik videre, anede han ikke Uraad. Det varede lidt, inden Madsen kom ned til Rasmussen.

„Det havde jeg virkelig ikke troet om Dem, Madsen,“ modtog Rasmussen ham. „Larsen fortalte mig lige, at De har stjaalet fra ham. Det er første Gang, at jeg har en Tyv ombord.“

„Hvad er det, jeg er anklaget for?“ spurgte Madsen uden at lade sig anfægte af det og saa paa Larsen.

„Det behøver du ikke at spørge om. Jeg har engang kendt bedre Dage og havde et Par kostbare Familiesmykker i min Skibskiste. Da du gik overbord, reddede jeg dig, fordi jeg mente, at du havde Tyvegodsset paa dig. Giv mig dem igen, saa skal jeg lade Naade gaa for Ret, fordi du ogsaa reddede mig.“

Madsen stak Haanden i Lommen og tog et svært, gammel-dags Armbaand op.

„Det er mit, det tilhører mig,“ raabte Larsen med et begærligt Blik.

„Holdt!“ raabte Madsen. „Kaptajn Rasmussen, De er Vidne paa, at Larsen gjorde Krav paa dette Smykke som sin Ejendom. Han har derved dømt sig selv. Dette Smykke tilhørte Frk. Alice Bondo, der er blevet myrdet for nogen Tid siden. Jeg er Detektiv Møller fra det købennavnske Opdagelses-politi.“

Larsen blev hvid som et Lig, og Rasmussen raabte oprørt:

„Har jeg haft en Morder her ombord.“

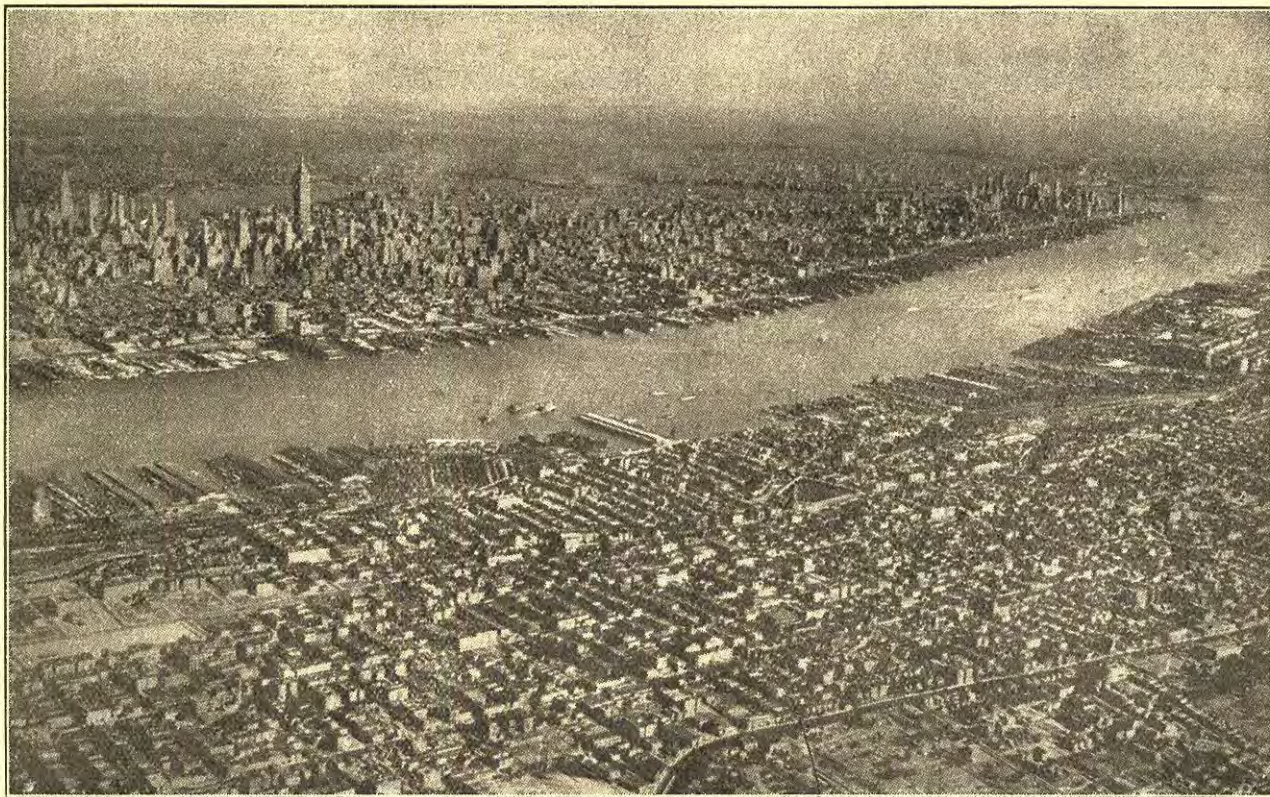
„Det er virkelig Livets Ironi, at De reddede mig, Larsen,“ smilte Møller. „Jeg havde slet ikke Smykkerne paa mig, da jeg gik overbord.“

— — —

„De har sandelig udført et meget fint Stykke Arbejde, Møller,“ sagde Chefen, efter at Larsen havde aflagt fuld Tilstaelse. „Det har vist været en af de sværeste Opgaver, De har haft.“

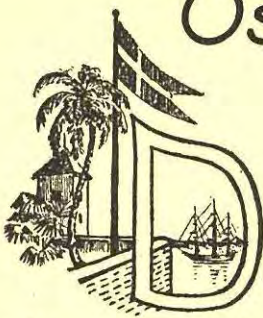
„Det tror jeg næsten, jeg tør indrømme,“ svarede Møller og strøg sig over Panden. „Men intet skulde have faaet mig til at give op. Frk. Bondo, der blev myrdet paa en saa bestialsk Maade af den griske Larsen, var nemlig den eneste Kvinde, jeg nogensinde har elsket.“

Seks-Millioner-Byen New-York





Ostindiefarereren »Nicobar«s Forlis



ET vil sikkert være alrent bekendt, at den danske Skibsfart paa Ostindien og Kina naaede sin højeste Udvikling i Tidsrummet 1780—1800 og derefter stil-

nede gradvis af, indtil den i Midten af forrige Aarhundrede — ved vore ostindiske Koloniers Salg — var saa godt som ophørt. Først i vore Dage er Forbindelsen atter for Alvor taget op, takket være Østasiatisk Kompagni. Landet over følges Kompagniets Foretagender med Interesse, og de store Dampers Navne er vel kendte ude i Folket.

Vi ved alle, at en af de imponerende Dampere hedder „Nicobar“. Dette Skib har for over 100 Aar siden haft en Navne, hvis ulykkelige Skæbne en Tid vakte nogen Opsigt. Den gamle Ostindiefarer „Nicobar“ er imidlertid gaaet i Glemmebogen, idet Beretningen om dens Forlis er blevet hængemt i Arkivets altfor tavse Hvælvinger. Vi finder dobbelt Grund til at drage Beretningen frem for Dagens Lys, da den klart og interessant viser, hvor bestærlige og farlige de lange Sørejser paa den Tid var. Saavidt det er hensigtsmæssigt gengiver vi ordret Meddelerens, Skibsassistenten Marius Jørgensens egenhændige Indberetning til „Asiatisk Kompagni“s Direktion:

Den 21. Juni 1782 om Morgenen gik Ostindiefarereren „Nicobar“ til Sejls (fra København) og ankom samme Dags Eftermiddag paa Helsingørs Rhed. Derfra lettede vi Anker om Morgenen den 26., men samme Eftermiddag maatte vi lade Ankeret falde ved Kullen. Om Natten gik vi atter til Sejls, men nødsagedes til at vende tilbage, og Kl. 4 om Eftermiddagen ankrede vi igen paa Helsingørs Rhed.

Først den 7. Juli om Formiddagen kunde vi atter lette Anker, men kort efter at have passeret Kronborg maatte vi atter vende tilbage og ankre. Endelig den 8. kom vi for Alvor afsted og stod Kattegat ud. Da maatte vi formedelst Contrair Vind indløbe for Anker ud for Arøndal i Norge den 15. Vi laa der udi en Uge og gik derefter til Sejls: som er den Høje Direction (s: Asiatisk Kompagnis) ved Skrivelse fra Captainen Hr. Chrystie tilmeldt.

Intet synderligt mærkværdigt er forefaldet til den 18. September, da vi befandt os paa Højden af South-Eylænderne. Captainen lod holde Skibs-Raad, om vi skulde søge Portoprai (s: Porto Praya paa St. Jago) eller fortsætte Rejsen til Cap i Betragtning af den gode Passat-Vind, vi da havde. Folkene var dengang alle friske, og vi var desuden forsynet med en Del levende Creaturer samt med Vand, saa der merkes, at vi med Sparsommelighed kunde klare os til Cap. Desuden var det uvist, om der var noget synderligt at bekomme til Forfriskning paa Portoprai, undtager Vand. Saa blev det af disse Grunde besluttet at sejle samme Sted forbi og fortsætte Rejsen til Cap.

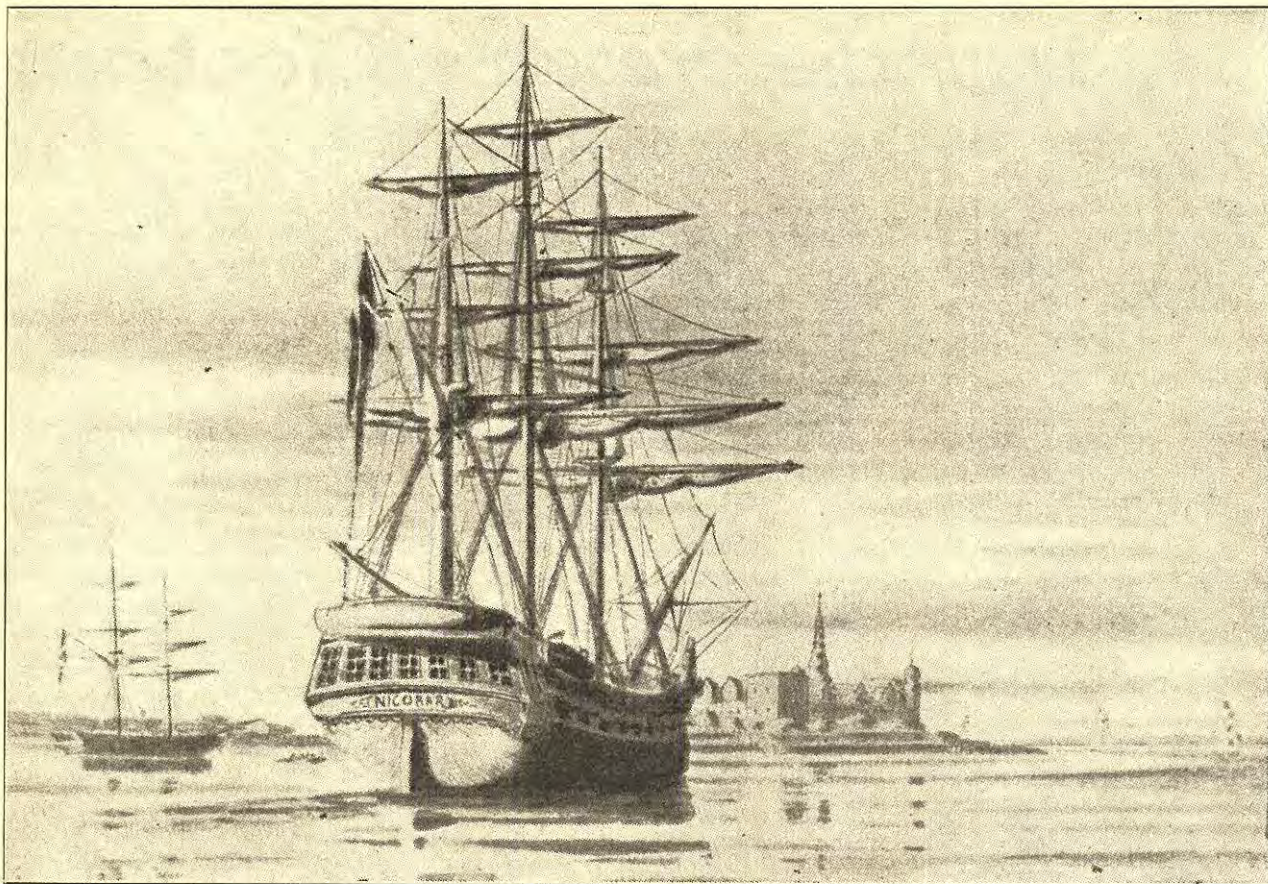
Nogle Dage derefter, da vi befandt os paa omtrent 14 Graders nordlig Bredde, ophørte Nord-Ost-Passaten, og vi fik da Variable, mest Contrair Vind med Stille og imellemstunder svære Regnbyger. Folkene blev syge, og den 21. November, da vi passerede Ægrinoctialen, døde den første af Mandskabet, nemlig Corporalen Jacob Hermannsen. (Der var i Reglen nogle faa Soldater med Ostindiefarerne, dels til Bedækning, dels til

Forsærkning for vore smaa Garnisoner i Kolonierne). Sygdommen, som var Skørbug, greb daglig videre om sig og gjorde de fleste af Mandskabet ubrugelige til Skibs-Arbejde. Mange af de Syge fik Forraadnings-Febré, og under Dækket, hvor ingen Luft kunde komme, opstod en ulidelig Stank, at ingen kunde præcaveres.

Faa dette Tidspunkt præjede et Skib fra Liverpool os og sendte Skud efter os, saa vi maatte lægge bi; den engelske Capitain sendte en Jolle med 4 Mand ombord og forlangte, at vi skulde forevise vort Pas. Vi mærkede paa dem, at de efter vort Skibs Udseende antog os for Hollændere. (Der var dengang Krig mellem Holland og England). Anden Styrmand, Anders Holm, blev sendt ombord med Passet, og han fortalte bagefter, at alting ombord i Engelskmanden var klar til Batalie; men efter at den engelske Capitain havde set, hvem vi var viste han sig ret venlig og sendte os nogle faa Appelsiner til Præsents. Frugterne var os særdeles kærkomne, og da han hørte, at vi havde lægget saa længe dér under Linien og havde saa mange Syge, tilraadede han ved en Skrivelse Capt. Chrystie at søge Kysten af Brasilien, og gav ham Adresse til en af hans Bekendte sammesteds, som han forsikrede baade kunde og vilde assistere os med, hvad vi behøvede. — Capt. Hr. Chrystie syntes dog intet om dette Forslag.

Da vi var paa ungefær 4 Graders sydlig Bredde, mærkede Capitainen, at de sydostlige Vinde havde drevet os saa vestligt, at han ej mente at kunne lægge Kysten af Brasilien af. Han holdt da østlig og mente atter at krydse Linien. — Nu var allerede mange af Mandskabet bortdøde, og de øvrige laa syge: ikkun et Par Matroser og Quartermesteren kunde gøre Tjenereste paa Dækket. Vi kunde desværre intet Haab gøre os om de Syges Bedring, thi vi vidste af Erfaring, at alle, som blev syge og kom til Køjs, maatte dø. Nogle opholdt sig paa Dækket af Frygt for at lægge nede, og en Del af dem holdt det længe ud, men faldt saa pludselig om og døde. Man kunde i Betragtning af disse Omstændigheder intet vente andet, end at vi faa, som endnu holdt os i Bevægelse (hvad vi var nødsaget til), om kort Tid kunde falde om ved hinanden og bukke under. Det Raad, som jeg vidste og brugte, var med Bøn og Graad at andrage vor elendige Tilstand for den forbarmerde Frelser, hvad jeg ofte i mit Kammer havde Lejlighed til, — og jeg erfarede i Gerningen, hvad det er for en Lykke at kunne dette, thi naar han i Naade anblikker een, saa kan han gøre det syge sundt, og man faar frisk Mod og nye Kræfter. De fleste Syge lod mig kalde til sig og bad mig trøste dem med Guds Ord.

Capitainen lod holde Skibs-Raad og proponerede at søge Kysten af Guinea som det nærmeste Land; der var desuden det danske Fort, og man kunde om muligt dér blive forsynet med Folk og andet fornødent. Denne Proposition blev af Skibs-Raadet samtykket og besluttet, og vi forenede vore faa Kræfter for at faa Ankertovene og desligeste paa rede Haand, førend vi kom under Land. Uagtet vi noksom var vidende om vor Afmægtighed, opmuntrede vi dog hinanden, skønt ofte en og anden faldt om og næppe kunde rejse sig iger. Capitainen var syg af Gigt i Ben og Fødder, Over-Styrmanden Schultz havde Bryst-Syge, 2den Styrmand Holm laa tilkøjs (han døde kort efter), 3die Styrmand Junge var



Tegning af Premierløjtnant Riis-Carstensen.

Da »Nicobar« passe-ede Kronborg for udgaaende.

adskillige Gange saa upasselig, at han ej kunde gøre nogen Tjeneste, 4de Styrmand Chr. Kønigsfeld havde Bryst-Syge — og jeg, Skibsassistenten, havde Sting for Brystet, som greb mig saaledes an, at jeg gentagne Gange halvdød blev hjulpet ned paa Køjen, hvoraf jeg dog saa snart som mulig krøb ud igen for at være paa Dækket og hjælpe til samt for at være i den friske Luft. Jeg opbrækkede ofte hele Portioner Blod. Doctoren Mester Klein var ogsaa meget svagelig, hvad man ej kunde undres over, da han havde haft og endnu havde med saa mange Syge at bestille. Hovmesteren, Køkker og Capitainens Serviteur (Oppasser) var alle meget stærkt angrebne af Skørbugen og kunde ikkuns stavre om. Quartermesteren blev ogsaa utjenstdygtig, og der er mig ikkuns een Matros bekendt, som kunde gaa til Vejrs — nemlig Jens Olsen, som siden avancerede til Eaadsmands og Sejlmagers Mat (han er ogsaa, da Skibet forliste, blevet hjerget).

I saadan Tilstand befandt vi os, da vi 1783, d. 16. Januari, fik Land i Sigte af Kysten Guinea, men uden at vide hvor. Dagen efter holdt vi med Skibet ind under Land og rejste Flag. Der kom da 6 Kanoer ud fra Kysten; i hver var 12—14 Mand vilde Negere, som mandigt nærmede sig til os. Vel var vore Kanoner ladte med Kardætsker, og Haandgeværerne var alle ved Haanden, men vores svage Tilstand, saavelsom det lille Antal, der kunde vise sig paa Dækket, gjorde os ængstelige for at blive overfaldet af disse vilde Mennesker. Saavidt vi vidste, var der jo ej noget europæisk Fort i Nærheden, hvor vi kunde søge Beskyttelse. Negrene (hvoriblandt een, som kunde tale noget Engelsk), gjorde os adskillige Spørgsmaal, — om vi var engelske, om vi havde været længe paa Rejsen, og om vi havde mange Syge? Dette blev saaledes besvaret, at de ej fordristede sig ombord — muligvis af Frygt for, at vi skulde beholde dem, hvad efter Sigende visse Kyst-

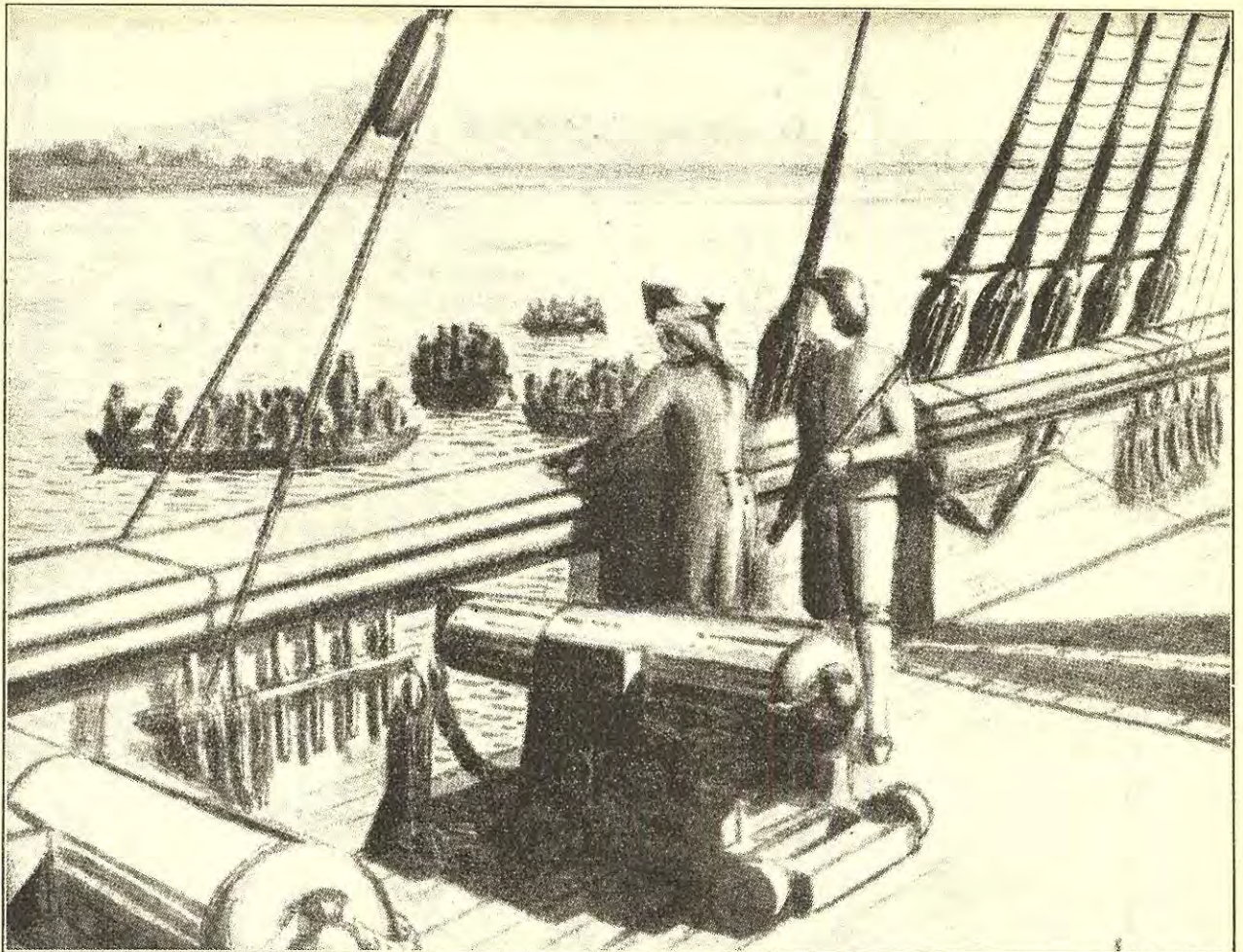
Farere undertiden gør. (Slavehandelen stod paa den Tid endnu i fuldt Flor). Det afskrækkede dem vel noget, at de saa mig og Hovmesteren staaende agter, inden for Kanonen, hver med en Pistol i Haanden, og vi gav os Udseende af, at vi ej vilde ses af dem. Men Hensigten var dog virkelig at skræmme dem bort, hvad vi ogsaa lykkeligt opnaaede, thi de tog Flugten ligesom Fugle. Imidlertid havde vi dog faaet at vide af dem, at Landet, som vi saa, var Cap Apollonia (paa Guld-kysten), og derfra kunde vi da med Vished bestemme Coursen østlig.

Den 19. ditto kom vi udenfor et Fort og fyrede en Kanon af; en Kano blev udsendt, og Folkene spurgte, hvem vi var, men turde ej komme os nær, da de frygtede, vi var Eng-lændere. Vi fik at vide, at Forsets Navn var Axim, og at det tilhørte Hollænderne — og lod saa Ankeret falde og Sejlene fastgøre men dette Arbejde var for os faa syge og udmattede Mennesker utroligt tungt. Den følgende Morgen ved Solens Opgang lejsede vi Flag og selterede Fortet, der svarede os med lige saa mange Skud.

Tvende Kanoer kom tilborde medbringende Compliments fra Gouverneuren. Efter Capitainens Ordre gik Ober-Styrmanden og jeg, Skibsassistenten, i Land for at tale med Gouverneuren; denne viste sig meget tjenstagtig og sendte straks en Kano til Borde med Kød, Grønt og Frugter, som vi højlig behøvede. Jeg tror, at havde vi endnu 3 Dage maattet holde Søen, havde de faa, som endnu holdt sig i Bevægelse, ikke længer kunnet yde nogen Hjælp til de liggende.

Den 23. Januar, da Capitainen vilde sejle, sendte Gouverneuren os Negere ombord, for at de kunde hjælpe os Ankeret op; dette befandtes da mesterdels sønderbrudt.

Tre Dage efter var vi udenfor det hollandske Hovedfort Elmina. General-Gouverneuren paa dette Fort sendte en Kano,



Tegning af Premierlojtnant Riis-Carstensen.

Da Kanøerne med de vilde Negre nærmede sig.

hvor der foruden Negere var tvende Europæere, som skulde sige os, at man var underrette: om vores Tilstand, og at vi kunde faa en 17—18 Mand. General-Gouverneuren tilbød vor Capitain Hjælp til at ankre dér, men han vilde fortsætte Rejsen til det danske Hovedfort Christiansborg, hvor vi ankom og ankrede den 28. (Danmark havde dengang 4 smaa Kolonier med Forter i Guinea-Bugten, Christiansborg og Fredensborg paa Guldkysten og Kongssteen og Prindsenssteen paa Slavekysten).

Vore Omstændigheder blev skriftligt andragne for den danske Gouverneur og Raadet — med Begær om, at det vilde foranstalte det fornødne med Hensyn til Folk og Provision, hvad vi da ogsaa skriftligt fik Løfte om. Der blev desuden skrevet til det hollandske Hoved-Fort Elmina og ligesaa til det engelske Hoved-Fort Cap Corse (det tidligere svenske Fort Carolusborg) om at faa Folk derfra. Fra det engelske Fort blev der sendt 5 Mand, men den hollandske Gouverneur, der sluttelig var blevet opbragt, fordi Capt. Chrystie ej vilde ankre ved Elmina, gjorde adskillige Vanskeligheder, uagtet han gerne ønskede at blive de Folk kvit, som fandtes hos ham, da der var Mangel paa Levnedsmidler. Han kendte imidlertid vor Forlegenhed og foraa-sagede os da adskillige Orikostninger ved Expresser og Transporter, foruden Tids-spildet.

Endelig blev der dog sendt 14 Mand fra Elmina, men en Del af dem kunde dog ej give sig ud for Matroser. Fra Skibet Græv Moltke (som paa dette Tidspunkt anløb Christiansborg) fik vi en Tømmermand, som Capitainen tilstod 20 Rdlr. om

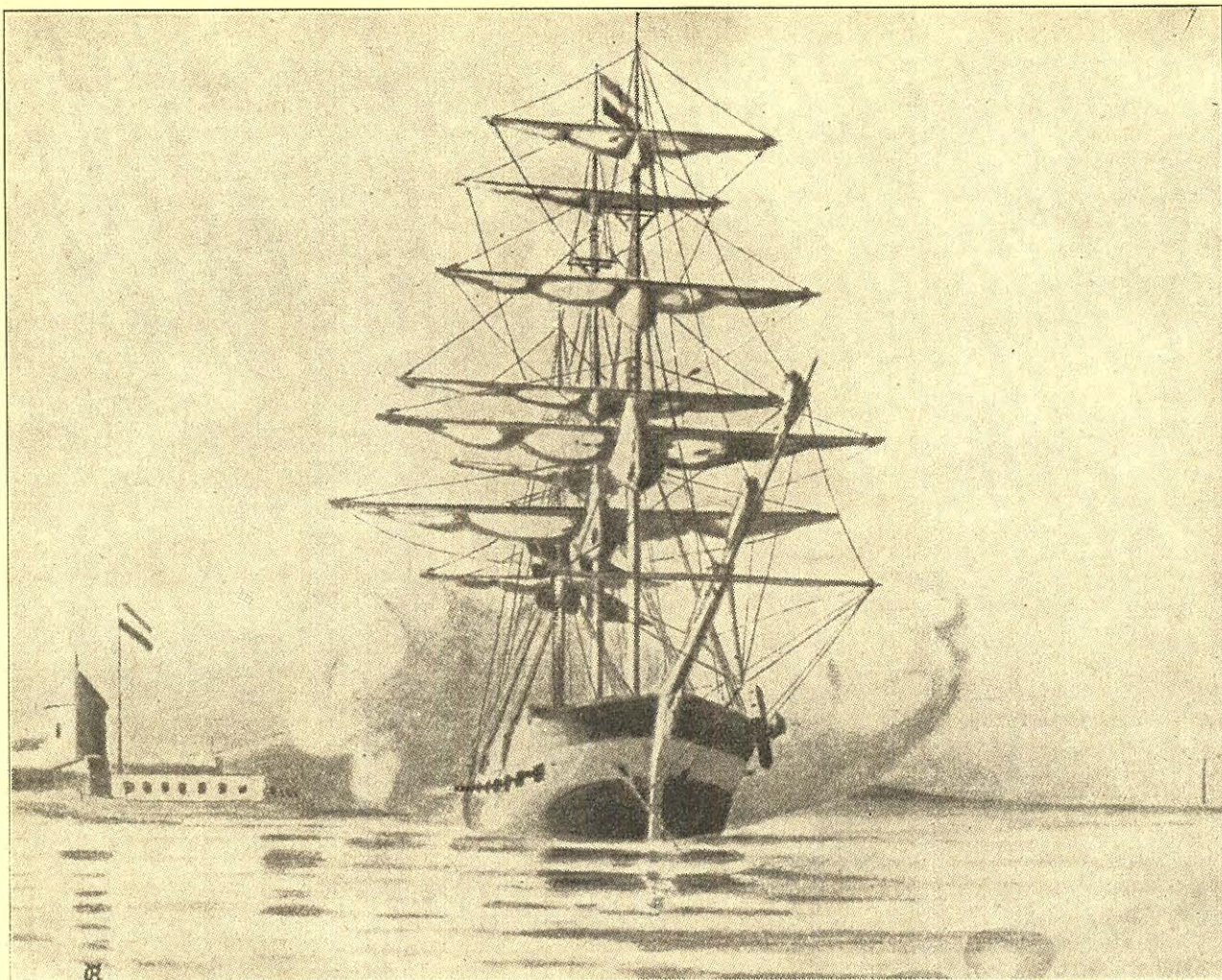
Maaneden, og den danske Gouverneur, Hr. Agent Kiøge, overlod os en Bødker, imod at Capitainen betalte hans Gæld og gav ham 14 Rdlr. maanedligt. De andre fik Maanedspenge efter deres Duelighed. Alle Folkene blev antagne for hele Rejsen med Skibet, og de fleste aflagde derfor Troskabseden for Gouverneuren i Capitainens og min Nærværelse.

Da vi her paa Rheden Akra havde mistet 2de Ankre, maatte der rekvireres eet fra Gouverneuren. Den 12te Martii var vi sejlfærdige fra Kysten Guinea. Mandskabet inden Skibs-borde bestod af ialt 36, hvori ej er iberegnet 3 Slavedrenge, som vi havde købt. Den høje Direktion er om det passerede underdanigst tilskrevet.

Efter Afsejlingen fra Kysten blev der i Skibs-Raadet arrangeret følgende: H. W. Junge avancerede til 2den Styrmand. Chr. Kønigsfeld til 3die Styrmand, Quartermesteren Corneius Petersen til Baadsmænd, og Matrosen Jens Olsen til Baadsmænd og Sejlmagers Mat. Og Johan Kiermis skulde herefter være Quartermester.

Paa Rejsen til Cap er intet mærkværdigt forefaldet, undtagen at Capitainen og Over-Styrmand Schultz lod gøre et Rat til at styre med, hvorpaa Rorpinden blev skaaret af. Vi ankom lykkeligt til Bay-False (Falskebugten, nogle faa Mil syd for Kap), hvor vi traf det Kongl. Danske Orlogsskib „Indføds-Retten“, og et dansk Skib assisterede os med Jolle og Mandskab, for at vi kunde komme godt til Ankers.

Dagen efter nægtede de paa Kysten Guinea forhyrede Folk af fremmede Nationer at udføre alt Skibs-Arbejde. Capitainen havde befalet Over-Styrmanden at klage over saadant til



Tegning af Premierløjtnant Riis-Carstensen.

Da »Nicobar« salutede det hollandske Fort paa Guinea.

Chefen for det danske Orlogsskib, men da denne ikke vidste at hjælpe derpaa, maatte det taales, at Folkene gik deres egen Gang. Schultz skrev til mig derom og begærede, at jeg skulde meddele det til Capt. Chrystie, som var rejst til Cap, hvad jeg ogsaa gjorde samme Dag, og jeg opsatte tillige en Forestilling til Gouvernementet paa Cap, skrevet paa Hollandsk, hvori jeg forklarede, at disse Folk var hyrede for hele Rejsen, og at de viste sig opsætsige paa Trods af deres Ed og Pligt. Dette sendte jeg Capt. Chrystie, for at man efter Behag kunde underskrive og indlevere det, thi jeg vidste, at han intet Hollandsk kunde tale. (Kapkolonien var dengang i Hollændernes Besiddelse). Capitainen indlod sig imidlertid i Ordkrig med Folkene, som var løbet til Cap for at klage over ham, men alt var forgæves. Capitainen forlangte, at jeg skulde tilskrive ham om deres Tilgodehavende, hvilket jeg opsatte i duplo, hvorefter Folkene blev dimitterede fra Skibet.

Efter nogle Dages Forløb medbragte Capitainen fra Cap 7 Morer og 3 Morerinder, der hørte til et for nogen Tid siden strandet engelsk Skib. Capitainen Hr. Schiffer („Indfødsretten“) overlod os 4 Mand og Capt. Fuglede („Castellet Dansborg“) lige saa mange. En Italiener, en fransk og en svensk Soldat deserterede fra deres Poster ombord til os, og et Fruentimmer, som havde været ombord hos Capt. Schiffer og nødt Passage fra Kjøbenhavn, kom ombord i „Nicobar“ for at blive bragt videre til Tranquebar.

— — —
Hvad Aarsag Capt. Chrystie havde til at gaa til Sejls uden

efter Løfte at lade mig det vide, er mig ubekendt, men jeg maatte finde mig i at blive tilbage, medens Skibet bortsejlede med næsten alle mine Ejendele; der var ikke engang klareret i mit Logi for de 14 Dage, jeg havde ligget i Land for at besørge Provisionerne.

Man kan let forestille sig, med hvad Bedrøvelse jeg maatte høre, at Skibet var afsejlet, uden at jeg kunde komme dertil. Et fremmed Menneske uden Bekendtskab og uden Penge og endda i Gæld — iblandt Folk, der ej bevæges ved andet end ved Penge til at gøre godt! Jeg havde ingen at klage min Nød til og vente Hjælp af — uden Gud alene; men jeg troede at være hans Forsyn anbefalet, og intet kunde altsaa hændes uden hans Villie.

Med endnu mere Følelse erfarede jeg en 11 Dage efter Skibets Afsejling fra Bay-False, hvilket var den 10de Juli, at vort Skib „Nicobar“ Dagen efter, den 11te Juli, var ganske forlist.

Ikkens 7 Europæere, nemlig Over-Styrmanden Carl Schultz, Baadsmanden Cornelius Petersen, Baadsmands-Maten Jens Olsen, Quartermesteren Johan Kiermis, Matrosen Jens Christensen, en fransk Soldat, hvis Navn er mig ubekendt, samt en Dreng Königsfeld, som var kommen ombord fra Capt. Schiffer, var reddede. Desuden 3 Morer og 1 Morerinde, ialt 11 Mennesker, som ikkens med den største Livsfare var undkomne.

Carguerne paa Skibet „Charlotte Amalie“ (dansk) ved, at jeg stræbte for at komme til Skibet, for at observere Com-



pagniets Bedste med Hensyn til det bjergede og strandede Gods, men dette blev mig nægget af Gouverneuren paa Cap. Først en Maanedes Tid derefter erholdt jeg Tilladelse og rejste derhen for at recognisere, om Skibs Dokumenterne og Compagniets Brev kunde erholdes, men uagtet al Møje har jeg ej været saa lykkelig at bekomme det mindste.

Om de høje og naadige Herrer befaler det, kan jeg underdanigst berette, hvorledes det er gaaet til ved Strandingen. I den Tid, jeg har opholdt mig paa Cap og rejst der i Landet, har jeg nøje erkundiget mig derom og confereret med dem, der blev reddet fra „Nicobar“. Af dem er 4 gaaet ombord i Capt. Cappels Skib, Johan Kiermis ved jeg ej noget om, Opløberen eller Drengen Kønigsfeld var ved min Bortrejse fra

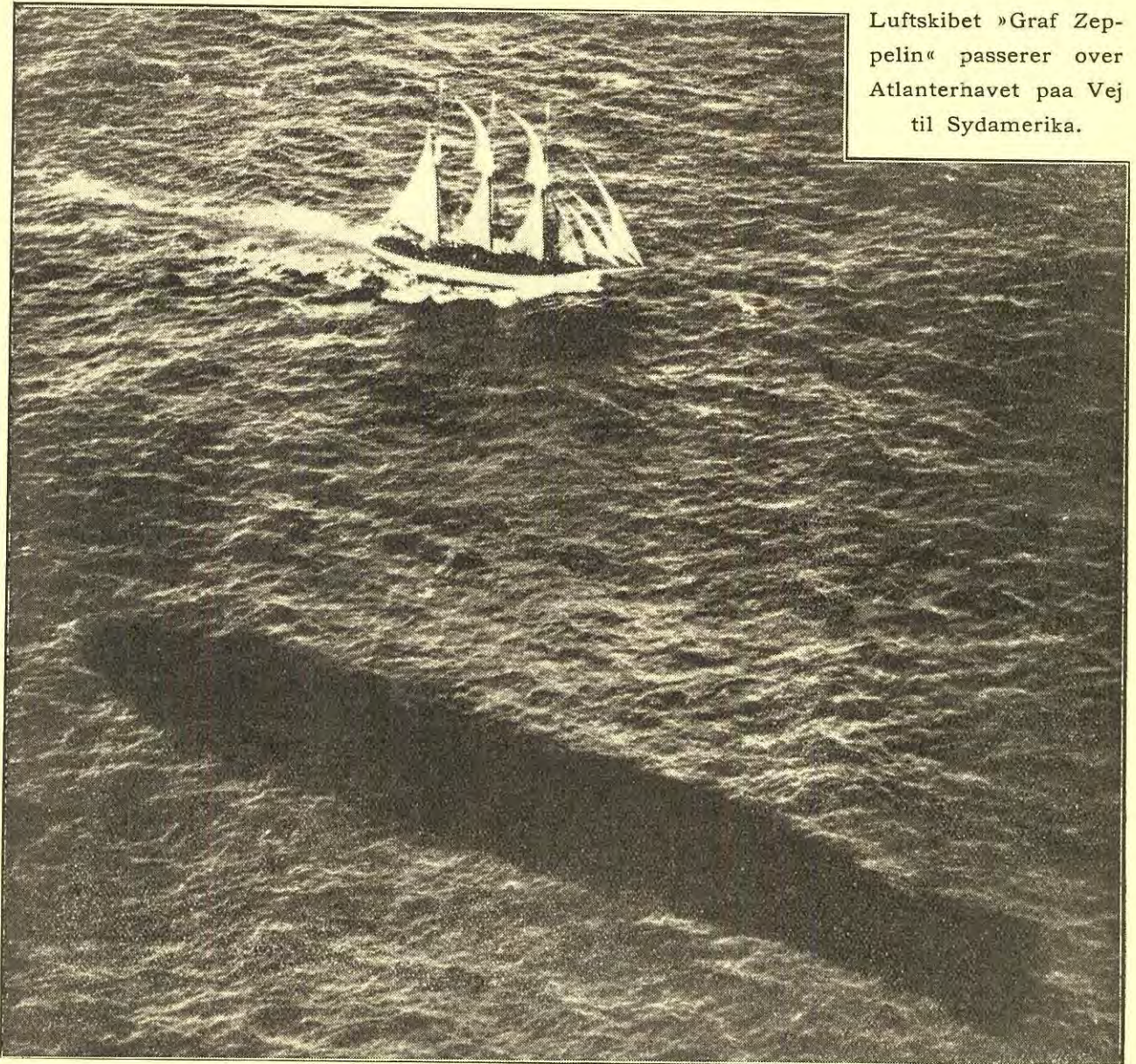
Cap endnu der i Landet, og Styrmand Schultz er for en 3 Maanedes Tid siden retourneret med et Skib fra Amsterdam.

Hermed ender Marius Jørgensens Beretning om Ostindiefareren „Nicobar“s og Mandskabets Skæbne, og han slutter sit Brev med „underdanigst“ at anbefale sig hos „Compagniets høje og naadige Herrer og Directeurer“.

Som det ses, var der tildel: den gamle Ostindiefareren „Nicobar“ en saare krank Skæbne. Gid til Gengæld Lykken saa meget mere maa følge den ny Asiens-Dampfer „Nicobar“, saa at den i mange Herrens Aar kan være med til at hjembringe Østens Rigdomme til vor „fattige“ Norden.

Kay Larsen.

Den gamle Tid i Skyggen af den nye



Luftskibet »Graf Zepelin« passerer over Atlanterhavet paa Vej til Sydamerika.

„Vikingen“s Julenummer i Aar bliver det bedste, vi nogensinde har frykt.

Strynø-Sømanden Jakob Clausen fortæller om

Kristian Friis' Deltagelse i Kampen paa Kongedybet

Af Thorvald Hansen

I har jo alle faret til Søs — de' har de fleste Strynboere jo jurt — aa de' har vaaren Søfolk, der nok ku staa deres Prøve. Havde gamle Steen Bille vaaren her, ku' ha' nok ha' „sagt god“ for de Kale, ha' ha' med om Bord paa „Salathea“. — De' har naa enne vaaren lette Nap, de har vaaren øv for — je' tænker paa ham Kristian Friis, der vaa med den Dav inde ved København, da de tævedes med Admiral Nielsen. Je' ka' hovse ham som en gammel Mand — men naa ska' I høre, hvordan de' gik te' den Dav, da gamle Frederik d. 6 gav ham Medaljen.

Se, ha' vaa jo sine Forældres eneste Born, men møj Glæde saa de' enne øv te, de sku' faa a ham. „Du ve' da være heme aa hjælpe din For, lille?“ sa' Moren te' ham. — „Naa de' tror du“, sa' ha' — „nej, je' ve' te' Søs.“ Aa' de hjalp eller en Bitte a Moren brøle aa Faren skæle, for den Kal vi, hvad ha' vi — aa saa stak ha te Søs. Ha' kan med en Brig faa Troense, men den dissenterede ha' fra i Liverpool — aa kom med en stor Engelskmand — aa i syv samfulde Aar hørte de enne nov fra ham. Men saa en Dav kom ha' heme te' Stryn, aa saa vaa der bleven en Sømand a ham.

„Naa bliver du da henne hos vos?? sa' Moren aa de lod te', a' ha' nok ku' tænke sig de, men saa blev Engelskmanden tole — aa Kristian blev hentet te København aa udkomderet paa et a disse her Blokskive.

— „Jøsse Kriste Kaas — de gaar da aldrig godt!“ rovte Moren da ha' drov a' Sted.

Ta'en med Ro li' Mor“, sa' Kristen — „husk paa, a je' har faret rundt to Gange aa passeret Kap Horn tre — saa je' a enne saa'dn aa køve.“ — Ha' hae jo en vældig Lyst te aa slaas Kalen — aa naa fik ha' Lysten styret. Engelskmanden skød, saa der enne vaa te aa lukke et Øje op for Køvler — aa Løjtnanten aa en Del a Mandskabet faldt. Kristen stod

ved en Kanaan aa skød, saa ha' vaa helt sort a' Kridtrøg. Saa æ der en der raaber: „Naa kap-tulerer vi“ — aa da Kristian saa op — vaa Damebrog strøget. Men saa sprang ha op paa en Kanaan aa raabte: „Hvod Pokker æ Meningen — ska vi strøje Flavet for en engelsk Kapergast?“ Den forstod de. — Flavet gik atter op — aa de fortsatte Kampen te Nelsen bad om Tørvejr. Næste Dav fik ha' Medaljen af Kronprins Frederik for sin Daad. Ha' vaa enne lidt se'ig da ha' kom hem te Øen med den blanke Indretning paa Brystet. Ha' blev jæme aa hjælpe Faren med Gaaren; men saa en Dov kom der Besked øv fra Greven paa Tranekjær, om ha' vi stille derøv, for ha' ha' skaat en Hare paa Farens Mark.

Se, den Gang sad Bønderne i Lønner paa Herremanden aa ve' den, der ha' en Bøsse i Høvset — langt mindre aa brøv den.

„Hvor ka' de' falde Dem ind aa skyde min Harer?“ sagde Greven.

— „Undskyld, Hr. Greve“, sagde Kristian — „je' troed sgu de vaa Vorherre, der ha' skavt dem aa Strynboerne, der fødte den — saa ku je da enne vide, det ku jøre nov. Aa je som har staaet for kinesiske Sørovere aa engelske Orlogsmænd — je tør nok skyde en Hare her heme.“

Greven lod ham gaa for Je ha' vaa' aa ha' fik da aa Lov te' aa faste Farens Gaard.

Som en gammel Mand satte ha' sig øvn paa Gaarden om Søndagen, naar Kirkegængerne skulde forbi — aa da bar ha' altid Medaljen — aa naar vi unge spurgte, hvad de vaa for en — saa saa ha' med Stolthed ned a' sin Trøjekrave aa sa': „Ja — dem fik je' den Dov, da je' slogs med ham med det ene Øje aa den ene Arm“ — aa saa ku ve se paa hans Smil a' ha' minde's den Avten, da ha' øv i Flaadens Leje drak dus med Willemoes.

FLYVEREN CHR. JOHANSEN PAA BESØG



Den Modtagelse, som Københavnerne har givet Flyveren Johannsen, kunde ikke være skønnere end den blev. Vorherre havde sørget for et straalende Vejr, Autoriteterne med Landets Ministre i Spidsen gav Modtagelsen dens officielle Højtidelighed, og Tusinder og atter Tusinder af Københavnerne besørgede Resten. Johannsens Vej fra Kastrup Lufthavn til Paladshotellet blev et sandt Triumftog.

„Aa, det var godt, du kom, Christen!“ Det var de første Ord, Johannsen hørte, da han traadte ind i den lille flagsmykkede Eave foran Forældrenes Hus i Lyngby. Aldrig nogensinde har der vist været større Glæde bag de hvidkalkede Vægge i det lille Hus i Asylgade ... eller udenfor, hvor hele Lyngby var mødt op. Her er de fire: Faderen, Sønnen, Moderen og Hustruen, fotograferet inde i Stadsstuen.

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

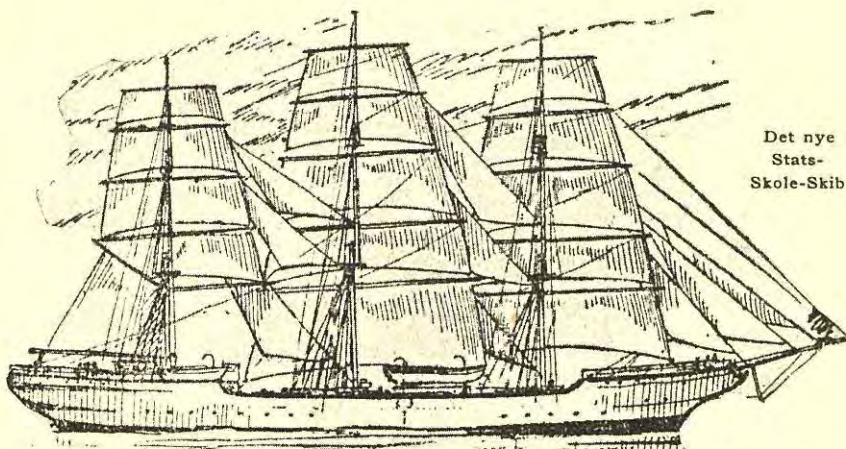
1. November 1931



Medlemmer
pr. Januar 1931.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S	D/S Pacific
D/S af 1912	D/S Botnia
D/S Svendborg	D/S Atlanterhavet
A. P. Møller-Tankbaade	D/S Ursus
D/S af 1929	D/S Baltic
D/S Dannebrog	D/S Jutlandia
D/S Orient	D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Norden	D/S Danefelt
D/S Progress	D/S Nordania
D/S Skagerak	D/S Als
J. Lauritzen	D/S Nautic
D/S Myren	Det Dansk-Nørske D/S
D/S Torm	A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Vendila	A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
Det dansk-Franske D/S	D/S Jyden, Esbjerg
D/S Dania	D/S Øresund
Det danske Petroleum's A/S	J. Saabye & O. Lerche
D/S Hafnia	D/S af 1925. Esbjerg
Dansk-Engelsk D/S	D/S Phønix, Esbjerg
A/S Det Danske Kulkompani	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Heimdal	D/S Activ, Korsør
De forenede Kulimporthører A/S	A/S Dampskibet England
D/S Viking	A/S Dampskibet Finland
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	
Svitzers Bugserafdeling	

Skal vore Navigatorører have Sejlskibsuddannelse?



Det nye Stats-Skole-Skib

BLANDT alle søfarende Nationer over den ganske Jord diskuteres der ivrigt, om Sejlskibsuddannelse er nødvendig for Navigatorører eller ej. Sejlskibenes hastige Aftagen gør, at dette Problem maa løses enten ved at stryge Fordringen i Lovene om en vis Sejlskibsuddannelse før Styrmandseksamen eller ved at udruste Skole-skibe, hvor denne Uddannelse kan foregaa, da der ellers ikke findes tilstrækkelig Lejlighed for unge Mennesker til at faa den i Lovene fordrede Sejlskibsfart.

I den engelske Marine har man forlængst afskaffet Sejlskibsuddannelsen for Officererne. Den har de overnøvedet ingen Brug for, siges der. Krigsskibene er ikke Skibe, men flydende Krigsmaskiner. Til at føre dem kræves foruden Navigation nærmest en teknisk Uddannelse. Der er overhovedet ikke Tale om at engelske Søofficerer har Brug for Kendskabet til Sejl og hvad dertil hører.

I vor egen Marine er det ogsaa skralt

med Kadetternes Uddannelse i denne Retning. Marinen ejer ikke mere noget Sejlskib, hvor saadan en Uddannelse kan finde Sted. Som et Surrogat sendes Kadetterne hvert Efteraar ud paa et 1 Maanedes Tog med nogle Kuttere, for derigenom at faa i det mindste noget Kendskab til Sejlads paa den gode gammel-dags Maner.

Som et andet Surrogat har man i England en Uddannelse af Skibsdrenge, der foregaaer paa opankrede Fregatter, f. Eks. den i Westindia Dock liggende „Vindicatrix“. Her lærer de selvfølgelig de almindelige Sømandsarbejder, men én Ting er det at gaa til Tops i et opankret Skib, og et andet hvis Skibet ligger til Søs i haardt Vejr.

Den italienske Marine anser derimod endnu Sejlskibsuddannelse for nødvendig, og udruster hvert Aar 2 store Fregatter „Amerigo Vespucci“, som vi bringer Billedet af, og Christoffer Columbo“.

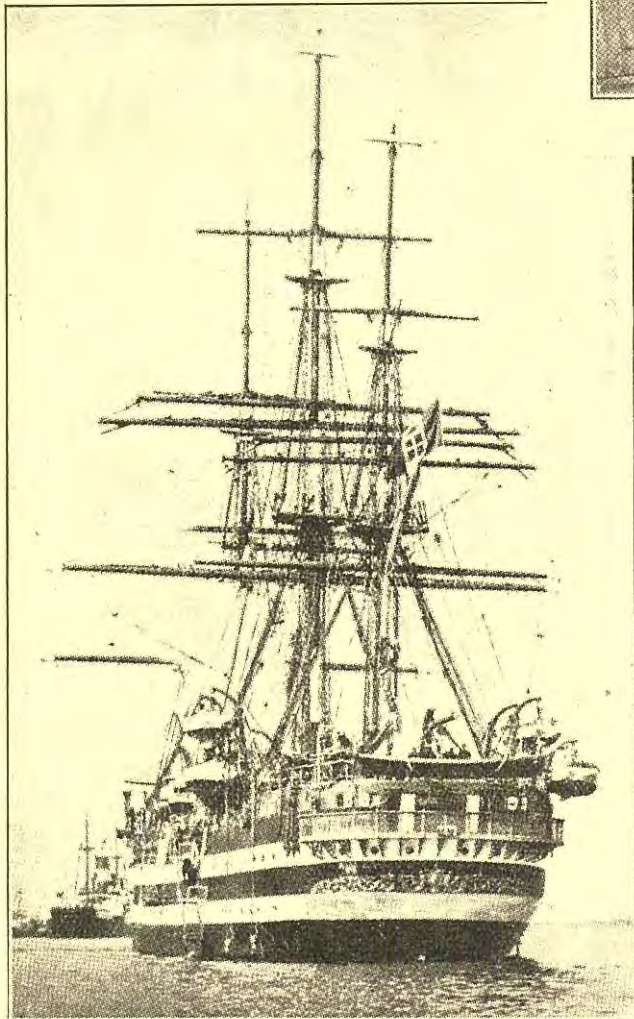
RAAOLIEMOTOREN

VØLUND

DANMARKS FØRENDE MÆRKE

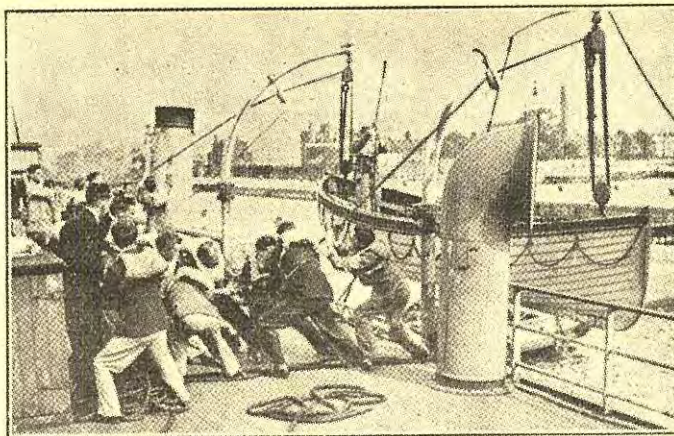
Den svenske Marine har 2 Skoleskibe, der er saa kendte i de danske Farvande og Havne, at en stor Del af vore Læsere sikkert har set dem.

I den staaende Diskussion hævdede i et engelsk Tidsskrift for nylig en gammel Skibsfører som en Sum af hans mangeaarige Erfaringer, at en 100 pCt. Sømand faas *ikke*, med mindre man giver ham Sejlskibsuddannelse. Saafremt England vil bevare sine Navigatørs Standard, er det uomgængeligt nødvendigt, at der bygges et Skoleskib til Uddannelse af de vordende Officerer i Handelsmarinen.



„Amerigo Vespucci“, det italienske Skoleskib.

Her i Danmark er der endnu et ganske overvejende Flertal for Sejlskibsuddannelsen, og det med god Grund. Selv i en stor Dampner er vel ingen saa afhængig af Vejr og Vind som Sømanden. Men den rette Forstaaelse af, hvorledes man i en given vanskelig Situation, hvor det kan gælde Livet, skal optræde med den nødvendige Koldblodighed, faar man kun ved Erfaring ombord i Sejlskibe. Her er man til enhver Tid i nøje Kontakt med Vind og Vove. Hvad er Vinden? Skræler eller rummer den? Faar vi Regn? Disse og mange andre Spørgsmaal stilles og besvares utallige Gange om Dagen ombord i et Sejlskib. I et Skib med mekanisk Drivkraft har disse Spørgsmaal vel ogsaa sin Betydning, men i væsentlig mindre Grad. En Navigatør med ensidig Dampskibsuddannelse kan selvfølgelig gøre god Fyldest i de fleste Tilfælde, men kommer den Dag, da det maaske gælder om at bringe nødstedte Mennesker Hjælp



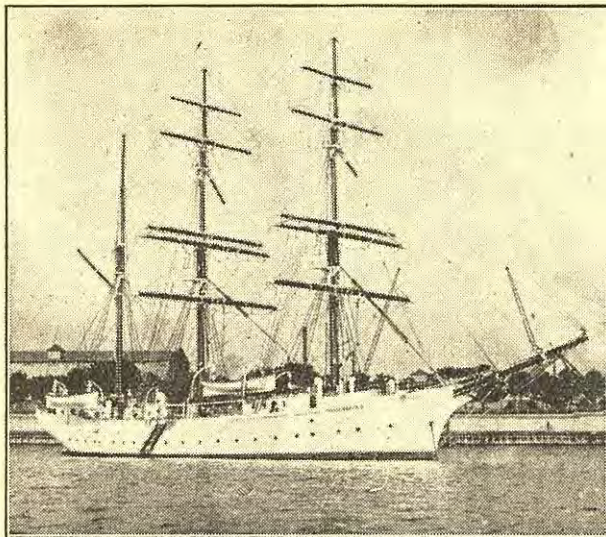
Skibsdrenge ombord i Fregatter »Vindicatrix«, der ligger opankret i West India Docks.

i en farlig Stilling, da vil det altid vise sig, at Sejlskibsuddannelsen giver et mægtigt Forspring. Det fremgik med al ønskelig Tydelighed ved den Bjergning „Estonia“ præsterede i Atlante-havet, da en engelsk Dampner, der var kommen først til Stedet, ikke turde iværksætte Redningsforsøg, men gik sin Vej.

Naar man véd, hvilken Opmærksomhed Skoleskibet „København“ vakte i alle Havne, hvor det kom, og hvorledes man i England udtalte, at man hellere burde have beholdt det under engelsk Flag end at sælge det til Danmark, saa er dets Skæbne dobbelt at beklage. Det bar Bud til Klodens fjerneste Egne om, at „Søkongens Folk“ stadig vilde give sine unge Mænd det rette Grundlag for deres fremtidige Virksomhed paa Søen. At „Viking“ ikke kunde beholdes under dansk Flag var for alle interesserede beklageligt og en stor Skuffelse. Den sidste og ældste er nu vor egen „Georg Stage“, der aarlig i mange Aar har givet ca. 80 Drenge den første grundlæggende Uddannelse til Sø. At der paa det desværre alt for korte Sommertogt netop læres de unge Mennesker *det rigtige*, har man det bedste Be-



Der bjerges Sejl paa et svensk Skoleskib.

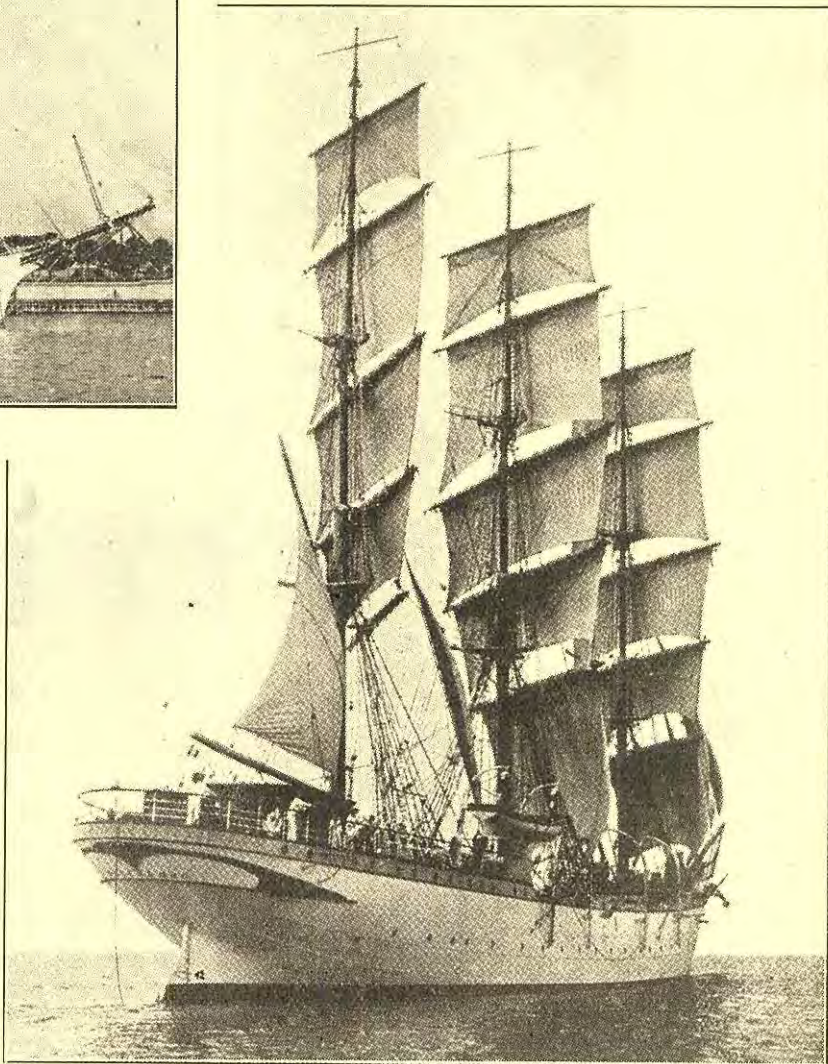


Det norske Skoleskib »Tordenskjold«.

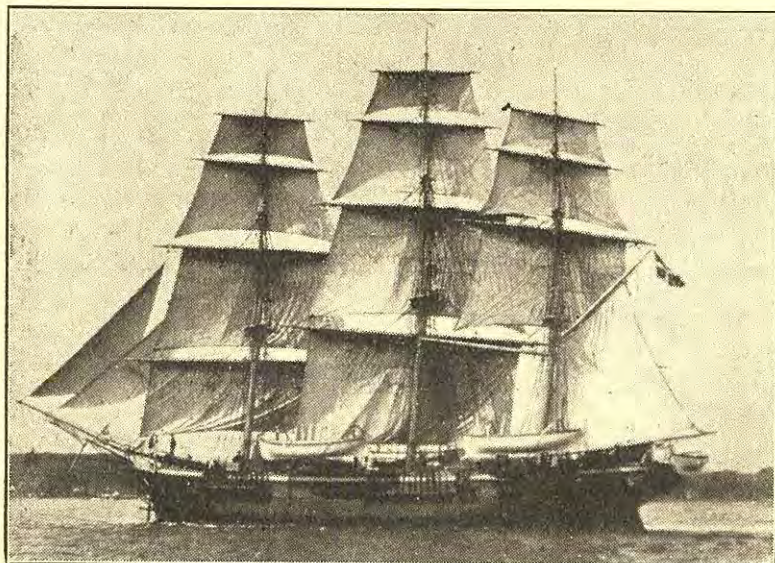
vis for i det gode Omdømme, som „Georg Stage-Dreng“ nyder.

Med Statsministerens Fremsættelse af Lovforslaget vedrørende Anskaffelse af et Statsskoleskib er Løsningen af dette Spørgsmaal, der har staaet paa Dagsordenen siden „København“s Undergang, forhaabentlig rykket er stort Skridt frem med sin Løsning. Det er jo ikke Meningen, at „Georg Stage“ dermed skal gaa ud af Sagaen. Den skal som hidtil lære de ganske unge Søens A. B. C., og vi haaber snart at se en yngre og forbedret Udgave af det udmærkede lille, men snart noget gamle Skib. Statsskoleskibet skal give en videre Uddannelse, saaledes at Opholdet paa Navigationsskolerne kan lettes for Eleverne, naar de vil tage Styrmands-eksamen. — Idet vi minder om „Vikingen“s tidligere Omtale af Statsskoleskibet, bringer vi Skibets Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulerne	55,00 m	Tilsvarende Displacement..	1285 ts
Største Bredde paa Spant..	10,00 m	Sejlareal.....	1190 m ²
Største Dybde - - ..	6,00 m	Hjælpmotor.....	270 HK
Dybgang fuldt udrustet....	4,25 m	Antal Elever.....	120



Tysk Skoleskib under Sejl.



Vor egen »Georg Stage« for fulde Sejl.

Saafrømt Lovforslaget gaar nogenlunde let gennem Rigsdagen, vil Skibet kunne være færdigt til at gaa paa Togt til Foraaret 1933.

Dermed vil forhaabentlig den førte Diskussion om de forskellige A-ter af Skoleskibe standse. Selv om man kan være enige om, at Sejlskibsuuddannelse er nødvendig, saa er der endnu Uenighed om: 1) Store eller smaa Skoleskibe, 2) Skoleskibe, der fører Fragt, eller rene Skoleskibe, 3) Skoleskibe med gratis Uddannelse eller dem, hvær der tages Betaling for Uddannelsen

Naar man skal se paa disse Spørgsmaal, er der først én Ting, man maa gøre sig klart. Om bord i et Skoleskib kan det naturligvis ikke i ét og alt komme til at svare til alle Enkeltheder i det praktiske Liv, thi Skibet er et Skole-Skib, som selvfølgelig skal give Eleverne en saa alsidig og grundig Uddannelse som mulig. Besætningens Størrelse i Forbindelse med dens Alder og Dyg-

tighed vil ogsaa øve sin Indflydelse Vi for vor Part vilde tro, at et større Skoleskib, der førte Fragt, vilde være den ideale Løsning af Problemet Der er jo den store Mangel ved en ren Skoleskibsuddannelse, at Eleverne ikke lærer Behandlingen af Gods i Praksis, hvilket Arbejde er af saa stor Vigtighed for en Styrmand, at være nøje kendt med. I et mindre Skoleskib, der gaar i Fragtfart, lærer han ganske vist dette, men her er der saa til Gengæld andre Ulemper ved Uddannelsen. At Eleverne i et Skoleskib skal betale for Opholdet ombord, anser vi for meget uheldigt, da det kan medføre, at man ikke altid er sikker paa at faa de bedst egnede paa Grund af økonomiske Omstændigheder. Da man nu ikke kan faa det mest ideelle, maa man med Glæde hilse det nye Statsskoleskib, som maa siges i hvert Fald at give det næstbedste.

Vi ledsager denne Artikel med Billeder af Skoleskibe fra forskellige Lande, hvor man ogsaa har Øje for Sejlskibsuddannelsens Nødvendighed, og udtrykker „Vikingen“ Haabet om at se det nye danske Statsskoleskib færdigt i 1933.



»Kaiwo Maru«, det ene af den japanske Marines to Skoleskibe.

Den franske 70.000 Tons Dampers.

Vi erfarer fra Frankrig, at Bygnirgen af den store Dampers, som Chautier et Atelier de St. Nazaire Penhoët bygger for Cie Gen. Transatlantique, skrider godt fremad, idet 9000 Tons Materiale allerede er indbygget. Skibet faar et Displacement paa næsten 70.000 Tons og bliver 310 m langt (1017 Fod imod den nye Cunarders 1018 Fod) med en Bredde af 35 m. Skibet faar et karakteristisk Udseende med 3 Skorstenene, hvis Højde aftager gradvis fra for til agter, Stævn omtrent som de franske Krigsskibe og 2 Master. Fremdrivningsmaskineriet bliver turbo-elektrisk paa ialt 160.000 HK.

Det bliver indrettet til god: 2000 Passagerer, der blandt 800 paa 1. Kl. Besætningen bliver paa 1400 Mand. Som noget helt nyt kan vi meddele, at der kun bliver een Kabys for Passagerer af alle Klasser. Det elektriske Kabyskonfur bliver 50 m × 35 m.

Der bliver taget særligt Hensyn til Mandskabets Komfort. Officererne faar en Opholdssalon, og Mandskabets kamærene bliver indrettet til højst 10 Mand.

Om Skibets Fart er der endnu intet bekendt, men man antager, at det vil kunne gøre Turen Havre—New York paa mindre end 5 Dage.

Nyt Dieselmotorskib til Norge.

Fra Burmeister & Wain, Refshaleøen er et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 589, bygget for Regning Skibsaktieselskabet Aramis, Norge, sat i Vandet.

Skibet bygges til British Lloyd's højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: 133,7 m × 18,1 m × 10,7 m til Hoveddæk, og Bæreevnen er ca. 11500 Tons d. w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen vil kunne udvikle ca. 4000/4200 I. H. K.

Benzinavgiften.

Et Fællesudvalg for 29 Motorbaads- og Sejlklubber med ca. 9000 Medlemmer og ca. 1600 motordrevne Baade har tilstillet det af Landstinget nedsatte Udvalg angaaende Motoravgiftslovene en Skrivelse, hvori man gentager det tidligere reiste Krav om, at Motorbaadsejerne maa blive fritaget for Benzinafgift. — Kravet er fremkommet paany, efter at det er vedtaget at forhøje Benzinafgiften til 10 Øre pr. Liter. Udvalget fremhæver, at det er meningsløst, at Motorbaade, der befærder Havet, skal være med til gennem Benzinafgiften at betale til Landevejenes Istandsættelser.

Hovedkontor:
Bredgade 42
København K.

BALTICA

Dansk Forsikring

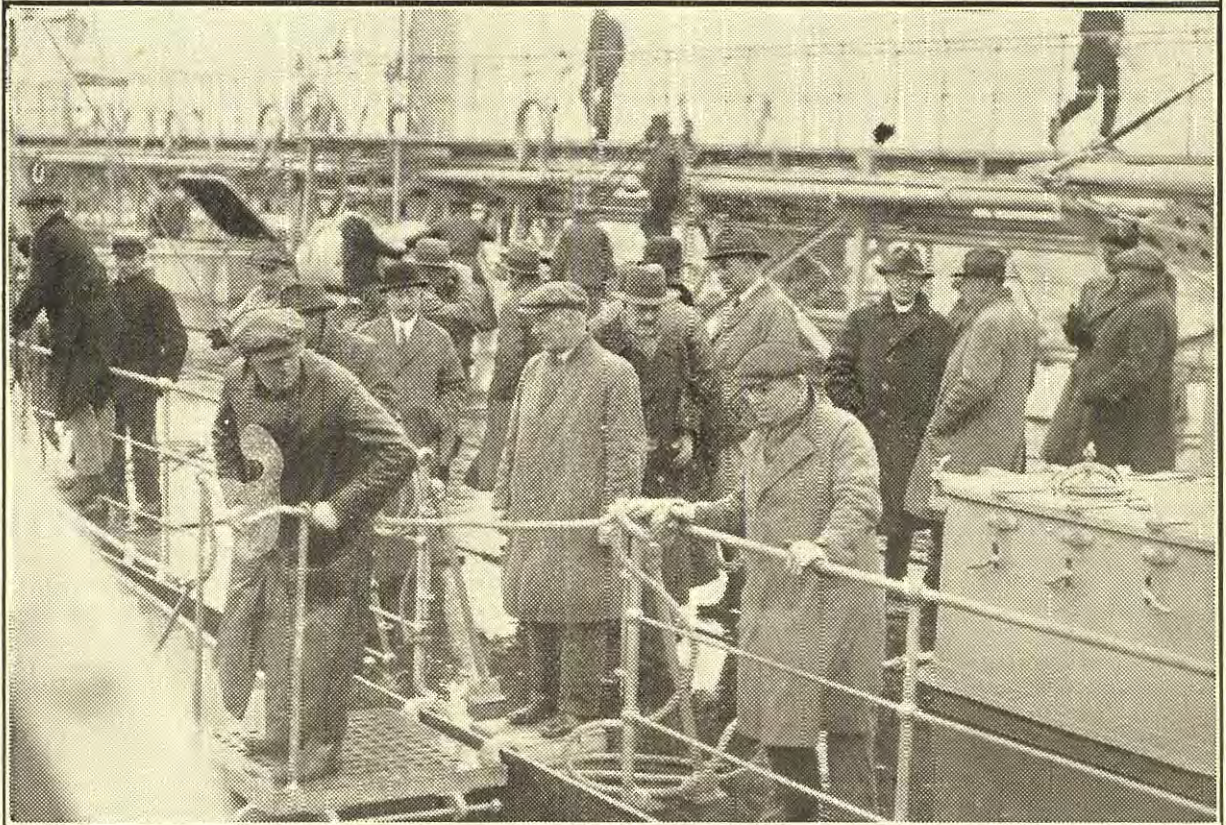
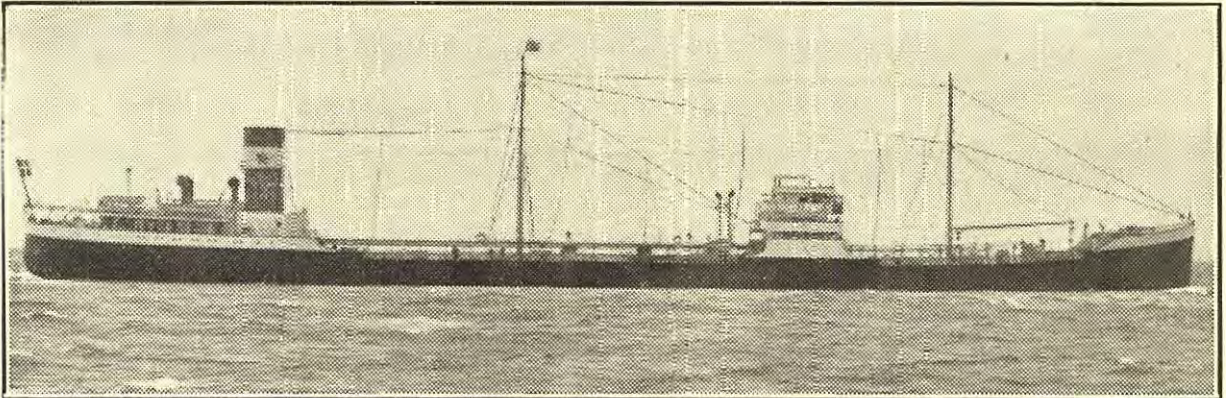
Aktiekapital: 17 Millioner Kroner

Telf. Centr. 4058
Telegr.-Adr.:
„Baltassu“
Statstelefon 231



Tankmotorskibet „Danmark“

Skandinaviens største



Øverst: „Danmark“ under Prøveturen i Sundet, ført af Kaptajn Bjørk, D.D.P.A. — Nedenunder: Fra venstre (med stiv Hat) Dir. Møller, Sabroes Fabriker, Overingeniør Lees, B. & W., bag ham Grosserer Enil Hertz. Tilhøjre paa Billedet Skibsreder Hansen og Skibsinspektør Nielsen, „Myren“, i Samtale med hinanden.

Fra Burmeister & Wain paa Refshaleøen har været foretaget Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet „Danmark“, Værftets Byggenummer 590, bygget for Regning Dampskibs-Aktielselskabet „Myren“, Rederiet Hølm & Wonsild.

Skibet er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 5200 I. H. K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for saavel Rederiet som for Værftet.

„Danmark“ er det største Skib, der er udført paa noget

Værft i Skandinavien, og i den danske Koffardiflaade overgaas det kun af „Frederik VIII“. „Danmark“ er 507,6 Fod langt mod „Frederik VIII's 523,5 Fod. Til Gængæld er Tankskibet lidt bredere end Amerikafareren, 67 Fod 6 Tommer mod 62,3, men „Frederik VIII“ er en Smule mere dybtgaaende, nemlig 38,3 Fod mod 37,8.

Amerikaskibet, der særlig er indrettet med Passagerfart for Øie, kan selvfølgelig tage en saa vældig Last som „Danmark“, der er paa 16.400 Tons.



200 gram Kr. 2.50

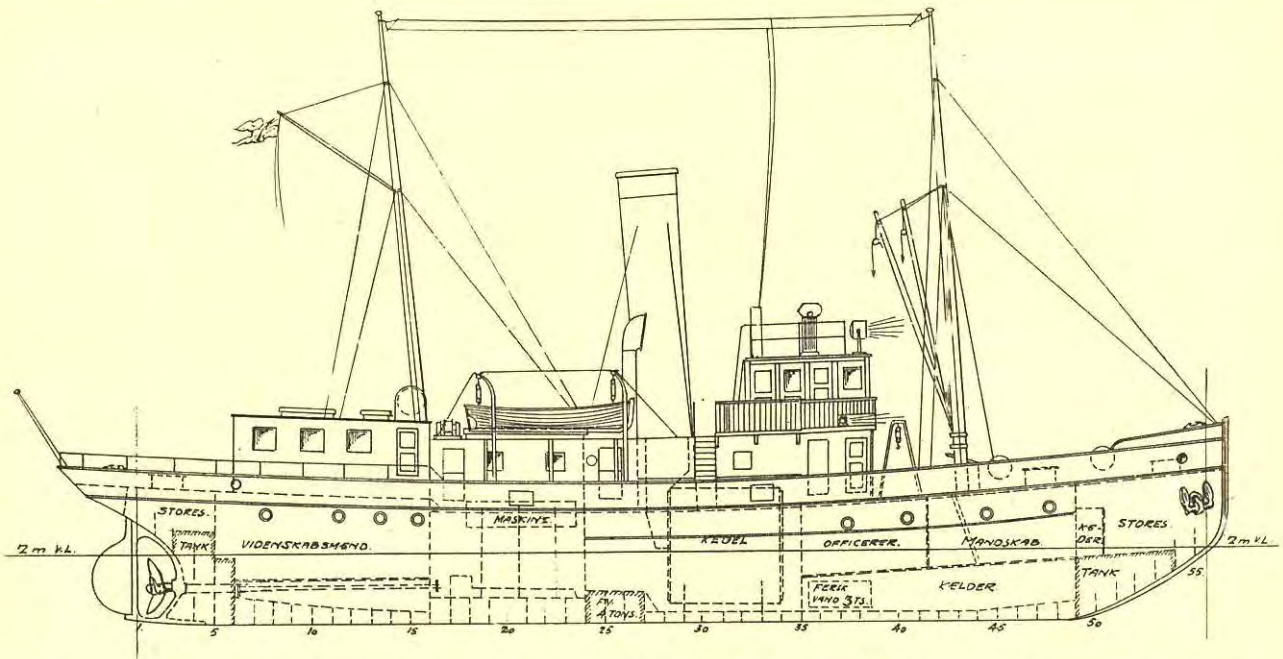
Hvorfor ryge daarlige Efterligninger? Ryg **MAIN BRACE**

Virkelig ægte amerikansk Tobak. Den bedste til Prisen



50 gr 62 Øre

Ren Burley! Fri for Virginia!



Ny Damper til Biologisk Station

DER skal bygges et nyt Undersøgelsesskib til Brug for den biologiske Station. Skibet skal til Foraaret afløse „Japetus Steenstrup“, der til den Tid er 49 Aar og derfor nok kan trænge til en Afløser.

Vi meddeler til Sammenligning Dimensionerne paa

	Japetus Steenstrup	Ny Damper
Længde	21,70 m	30,00 m
Bredde	4,63 m	6,25 m
Dybde	1,92 m	3,10 m
Hestekraft	110	250

Som man vil se, er det en betydelig Forøgelse i Størrelsen. Skibet bygges med Maskin- og Kedelrum midtskibs. Paa Siderne af Kedlen findes 2 langskibs Kulkasser, hver rummende

10 Tons Kul. Agter findes under Dækket Beboelse for Videnskabsmændene, bestaaende af Salon, Pantry og Kammer for Direktøren og for en Assistent samt et Reservekammer. I Dækhuset her ovenover findes Laboratoriet. Foran Kedelrummet er Officersbeboelsen bygget, den bestaar af en Mæsse og 4 Kamre for henholdsvis Fører, Maskinmester, Styrmand og Hovræster. Forude er et Lukaf for 5 Mand. Mellem Maskin- og Kedelcasingen er Kabysen anbragt. Oven paa Kedelcasingen er bygget et Styrehus og Kommandobro.

Skibet forsynes med 2 Pælemaster samt Projektør og Radio. Paa Fordækket opstilles et Trawlspil. Maskinen skal være en vertikal Tregangs Maskine forsynet med Overfladekondensator og skal ved et Arbejdsryk paa 13 kg/cm² udvikle 250 IHK. ved 160 Omdrejninger pr. Minut.

Hjælpe-maskineriet skal arbejde med 7 kg/cm².

TELEGR.-ADR.: YARD

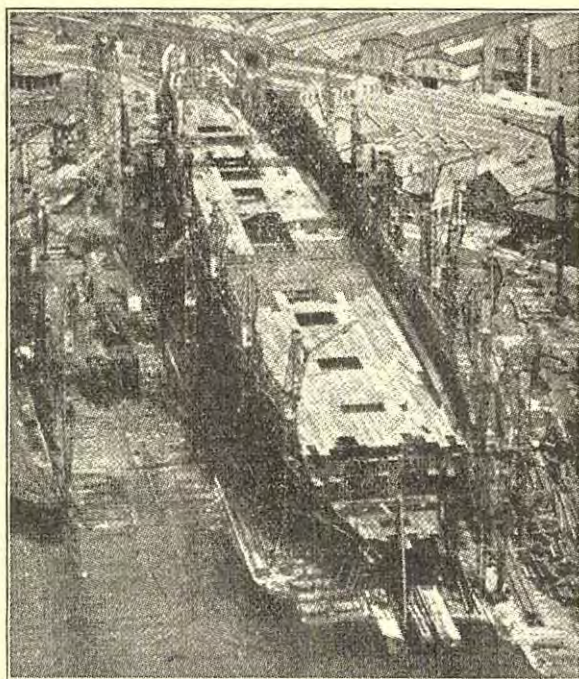
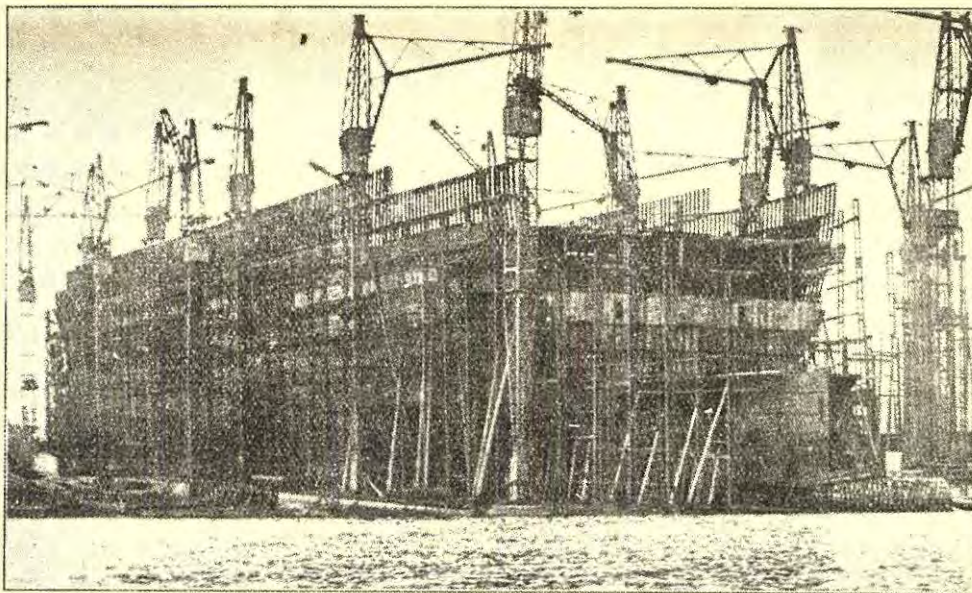
TELEFON 4101, STATSTLF. 9

A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

Den nye 1000' Cunarder under Bygning

Der sættes i Øjeblikket et usædvanligt Speed paa Arbejdet paa den nye Kæmpe-Cunarder. — Som det fremgaar af vore Billeder, er dette Kæmpearbejde allerede langt fremme, og endda saa vidt fremskredet, at man drøfter Muligheden af Afløbning i Februar Maaned næste Aar. Dette er betydeligt nærmere end den først ansatte Termin, men om Verden just staar og venter paa dette Vidunder i Kraft og Dimensioner, turde dog vist være lidt af en Skipperløgn.



ODEON ELECTRIC

Rejsegrammophon

*Vidunderlig stor og smuk
Tone. - Moderne elegant
Udstyr*

Alle Priser

- Kr. 50.00
- 65.00
- 85.00
- 95.00
- 130.00
- 150.00



Demonstreres hos alle Landets Musikhandlere

Konserves Th. Sørensen Hørkram

Dina Bentri	Spegesild
Matjefileter, Gaffelbidder,	Kryddersild, Klipfisk,
Hovmester, Rol mops	Salt, Soda
ST. NIKOLAJVEJ 9	ST. NIKOLAJVEJ 13
Telf. Nora 1726	Telf. Cent. 9971



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.

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-ADR.: DANSKFRANSK

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKABE

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

Kahnts-Reolen

Midt i en Bogtid! Forlagene spyr i Øjeblikket Bøgerne fra sig. Nye Bøger! — Danske eller Oversættelser — Skønlitteratur, Knaldromaner, Rejsebeskrivelser. Nye Oplag af ældre Bøger! Sæsonen er over os. Ud af den nye Produktion piller vi et passende Antal Bøger, som særligt Bud til „Vikings“s Læsere, og som alle er gode.

Jespersen & Pio

har to Bøger, som vore Læsere burde lære at kende. Den første er Romanen „Tre Mænd og Jane“ af *N. P. Herbert*, en Forfatter, der med et Slag er blevet populær Verden over. Det er en blændende godt fortalt Historie, og dens Milieu — Livet ombord paa de engelske Flodbaade — vil sikkert interessere vore Læsere. Jane er Tjenestepige (i 1931 skal en Roman handle om Tjenestepiger), og hun er knusende sød. Hendes Kamp for at finde Balancen i Tilværelsen, hendes Vælgen mellem tre Mænd der alle er interesserede i hende, danner Bogens Handling. Det er en Bagatel, men fortalt med et Lune og en Fantasi, der hæver Romanen højt over den ordinære engelske Underholdningslitteratur.

Den anden Bog er Magister Luplau Janssens „Verdensrummets Gaader“. De fleste af vore Læsere er jo ganske godt astronomisk orienterede, men selv for den fuldkommen ukyndige er alt i denne Bog klart og forstaaeligt. Man har savnet en saadan lettilgængelig Indførelse i Verdensrummet. Tidligere Forsøg er strandede, fordi de var tyngede af historisk Stof og trods alt ikke almene nok. Her er endelig en Fagmand, der forstaaer at udtrykke sig, saa vi andre kan forstaa det. Og vidunderligt er det at læse om alle de Resultater, Astronomien efterhaanden er naaet til. Uvilkaarligt spørger man sig selv:



Herbert i en af de Kanalbaade, der spiller saa stor en Rolle i „Tre Mænd og Jane“.

Hvornaar kommer Svarene paa de sidste Spørgsmaal? Hvornaar ved vi *alt* om det Verdenssystem, vi lever i?

Gyldendal

har sendt os et Par morsomme Bøger. En fjortenaarig Dreng *Hulrey Fuller* har skrevet en Bog „Paa Hajfangst ved de vestindiske Øer“, der selvfølgelig har særlig Interesse herhjemme, fordi den handler om vore gamle Kolonier. Bogen er morsom, og det maa være en Pokkers kvik Dreng, hvis han da har skrevet den selv. Vi hører om hans Liv og Færden paa de store Hajslagteri, og han har ogsaa haft det Held at være med, da Lindbergh landede, saa han har Stof nok og han fortæller det godt.

I „Safari-Serien“ er udkommet et monumentalt Værk: Richard E. Byrd: „Min Sydpolsfærd“. Vi skal i næste Numer

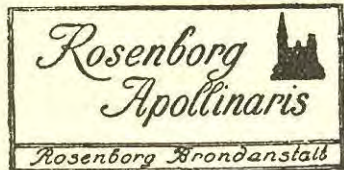
Lringe en selvstændig Artikel om denne herlige Skildring af Byrd-Ekspeditionen, her skal vi blot slaa fast, at Bogen fortæller en Masse Nyt om, hvordan Teknikken for første Gang har sejret over Polaregnetenes menneskefjendske Natur. Billedmaterialet er til Dels kendt fra Filmen, men understøtter Admiral Byrds fortræffelige Tekst paa bedste Maade. „Min Sydpolsfærd“ har alle Betingelser for at blive et af Aarets Julegaver.

Levin & Munksgaard

har udsendt en lille Bog af Prof. Dr. med. Knud Faber „Indtryk fra et Ophold i Kina“. Professoren har været i Kina efter Opfordring af den kinesiske Regering for at reorganisere det medicinske Studium derovre. Levende og fængslende fortæller Prof. Faber om sin Rejse, og selv om hans Bog vel særligt har Interesse for Læger, kan den dog udmærket læses ogsaa af andre, i det mindste faar man for første Gang et virkeligt Indtryk af Revolutionshelten Dr. Sun Yat-Sem, der nu efter sin Død dyrkes som en Afgud.

Gyldendal norsk Forlag

har sendt os „En Sjømann går i Land“ af *Axel Sandemose*, der nu har skiftet Nationalitet og er blevet Nordmand. Hans Bog — en diger Roman — staar fuldtud paa Ejsjæde med hans tidligere, som har vundet sig mange Venner indenfor dette Blads Læsekreds. Det vilde være Synd, om Sandemoses nye Bog ikke skulde blive læst her, fordi den er skrevet paa Norsk. Hans Norske er nemt læseligt og klinger i vore Øren djærvt og friskt,



Archimedes

Anvendes i Titusindvis over hele Verden. Absolut bedste og billigste Paahængsmotor.

A/s Pedershaab Cementindustri
Maskinfabrik

Brønderslev, Tlf. 5 - 212 og 339 - København, Fuglebakkevej 108, Tlf. 14066 - Aalborg, Nyhavns-gade 11, Tlf. 611 - Thisted, Store Torv 2, Tlf. 707.

Forlang Tilbud - Repræsentanter ant. overalt.

Paahængsmotorer.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amalie-gade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3. Tlf. 6804.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn. Tlf. Byen 4251.

Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55, Kbhvn. Tlf. 5990.

Den alm. danske Skibsførerforening, Havnegade 55. Tlf. 14187. Postgirokonto Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Master“, København. Afdelingskontor: Tordenskjoldsgade, Marstal. Tlf. Marstal 87.

Kjøbenhavns Skipperforening, Holmens Kanal 18. Tlf. Byen 7200.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbod-gade 10. Tlf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Sk. Ann-plads 16, Kbhvn. Tlf. 2480.

Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adlersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Tlf. Byen 6326.

Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10. Tlf. 8436.

Sømærdenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn. Tlf. 12491.

Alle Medlemmer af ovennævnte Organisationer kan ved Henvendelse paa Vikingens Redaktion erholde Billetter til Zoologisk Have ÷ 25% Rabat

Alle Henvendelser til „Vikings“ 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.



BENZIN MOTOROLIE BRÆNDELSOLIE PETROLEUM



AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
» 53030 (udenfor Kontortid)
» 53010 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

KØBENHAVN K.

Amaliegade 35

Dampskibs-Ekspedition - Klaringer - Havari-Agentur - Betragtning - Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

Bunkerkul-Afdeling

Københavns Bunkerkul-Depot

Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter

Ingen Udgifter

Hurtig Ekspedition

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

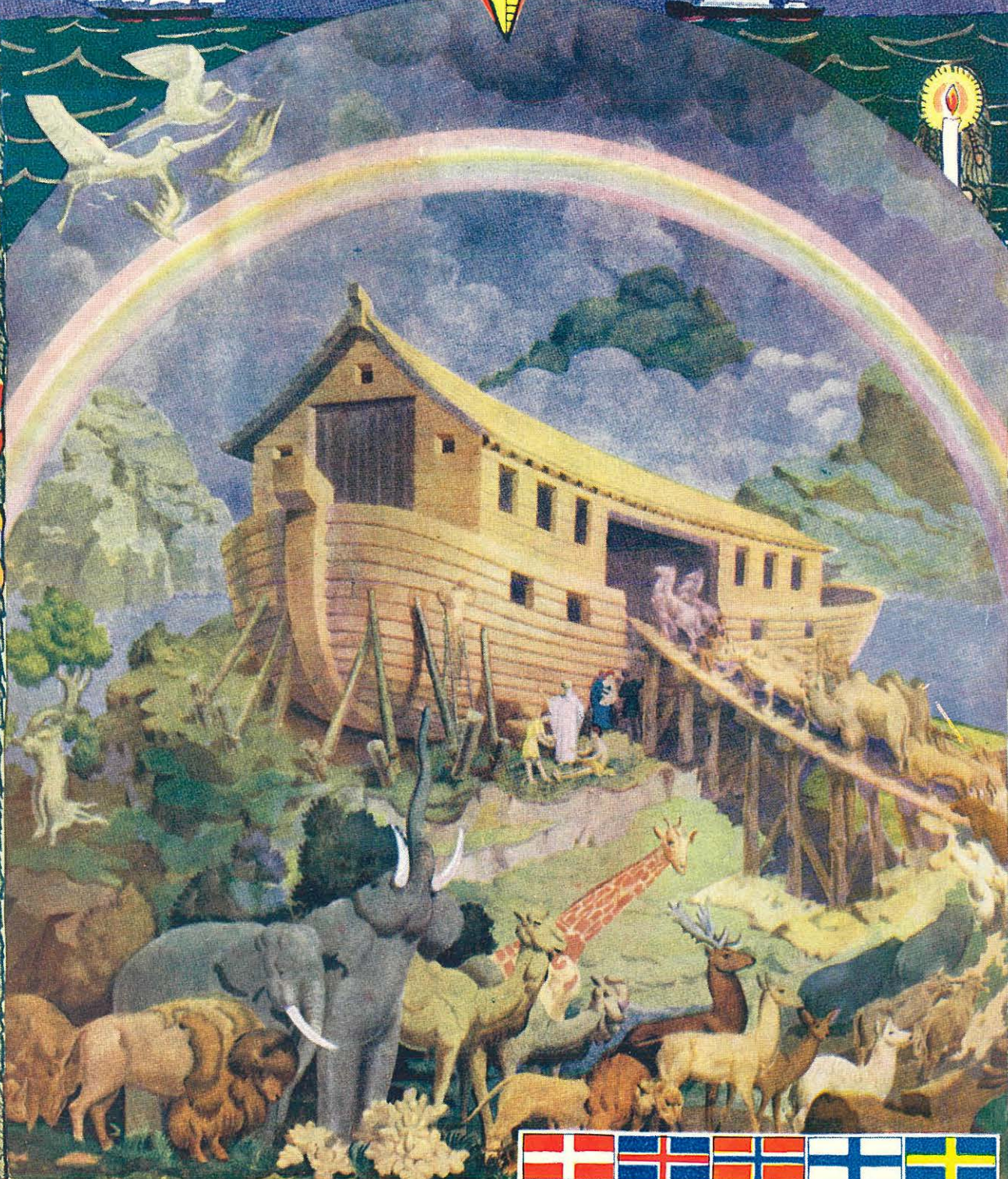
AKTIESELSKAB
(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



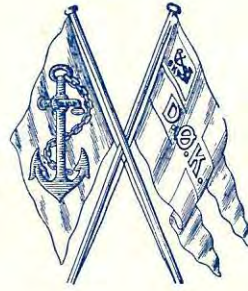
BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

JULPAAHAVET




VIKINGEN

50 Øre. 44 Sider. Decbr. 1931. 8. Aarg. Nr. 12.



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

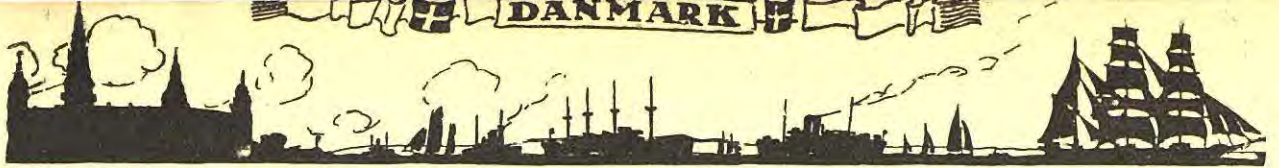
Egne Agenturer:

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

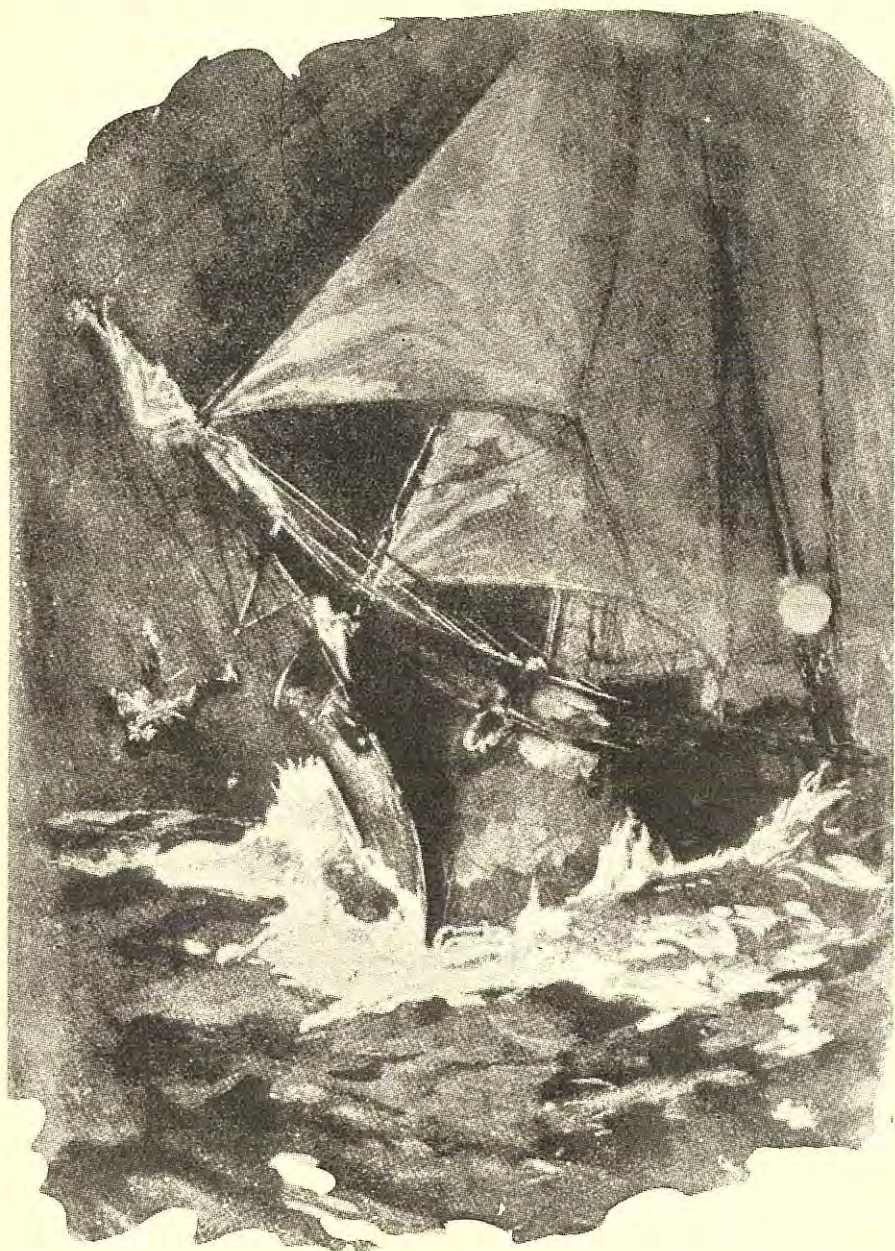




HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN
Udgivet i Forstaaelse med: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer
og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsar-
bejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The Inter-
national Seafarers Federation



Julenat i Klokkebøjen



... Jeg styrtede baglæns ned i det iskolde Vand.

Her har vi en virkelig Beretning, fortalt af en engelsk Sømand, Melvin Parker; ikke nogen egentlig Novelle, men et Søens Drama, der kun er ufatteligt paa et Punkt, nemlig at et Menneske overhovedet er kommet levende igennem det.

I min Ungdom var jeg Sømand, men det er nu snart mange Aar siden, jeg lagde op. Den Gang stod jeg ganske alene i Verden, og dette var maaske en af Grundene til, at jeg ikke følte Trang til at blive noget andet og mere end slet og ret Matros; jeg tog Livet, som det faldt, med dets Sorger og Glæder, og bekymrede mig ikke om Dagen i Morgen.

Paa den Tid, min Historie begynder, havde jeg haft Land-

lov i Boston i en lille Maanedstid og havde rigtig nydt Friheden efter en lang Tur paa Varmen, indtil jeg en skønne Morgen opdagede, at jeg havde naaet Bunden af Pungen og følgelig maatte se mig om efter en Hyre for at komme til Søs igen. Der var nok af Tjanser i Kystfarten, men det var ikke det, jeg var ude efter; jeg havde sat Næsen op efter en Langfart, og da der ikke var mange Skibe af min Slags i Boston, besluttede jeg at tage Hyre med en Kystbaad ned til New York, hvor jeg var sikker paa at kunne finde netop, hvad der passede mig. Sent samme Eftermiddag løb jeg paa en lille Skonnert, som netop skulde stikke af til New York. Der manglede en Mand, og jeg greb Chansen, meldte mig og kom om Bord. Kort før Solnedgang stod vi udefter, men det gik kun langsomt, fordi Vinden flovede af, og samtidig med at Solen forsvandt, tog den ogsaa den sidste Smule Vind med sig og tvang os til at kaste Anker.

Juleaften Kl. ti blev vi purrede af Styrmanden; det var pludselig begyndt at blæse op fra Vest, og snart løb vi for en god seks Knobs Fart ned imod Long Island med alle Kludene sat, undtagen Klyveren, et splinternyt Sejl, som endnu ikke var underslaaet. Jeg hørte Skipperen sige til Styrmanden, at han selv maatte om, hvorvidt han vilde sætte det straks eller vente til Morgen. Styrmanden vilde selvfølgelig have det mest mulige gjort med det samme ... Uheldigvis var det mig, som fik Hvervet. Jeg var ikke særlig varm paa det, det var baade mørkt og koldt, og tilmed var jeg endnu ikke helt rystet ud af Landlovsfolderne. Det

var imidlertid ingen Nytte til at filosofere over Skæbnens Tilskikkelser, der var ikke andet at gøre end at klemme paa med at faa Klyveren i Orden. Jeg entrede ud paa Bommen, anbragte mig overskrævs paa den yderste Spids og begyndte paa Arbejdet. Mørket gjorde det umuligt at se en Haand for sig, jeg maatte derfor smide Vanterne for bedre at kunne føle mig frem og kom i Løbet af et Par Minutter til at fryse nederdrægtigt. Imidlertid grejede jeg Sagerne nogenlunde og var netop i Færd med at stramme en slap Line, da jeg pludselig mistede Holdet paa Bommen og styrtede baglæns ned i det iskolde Vand.

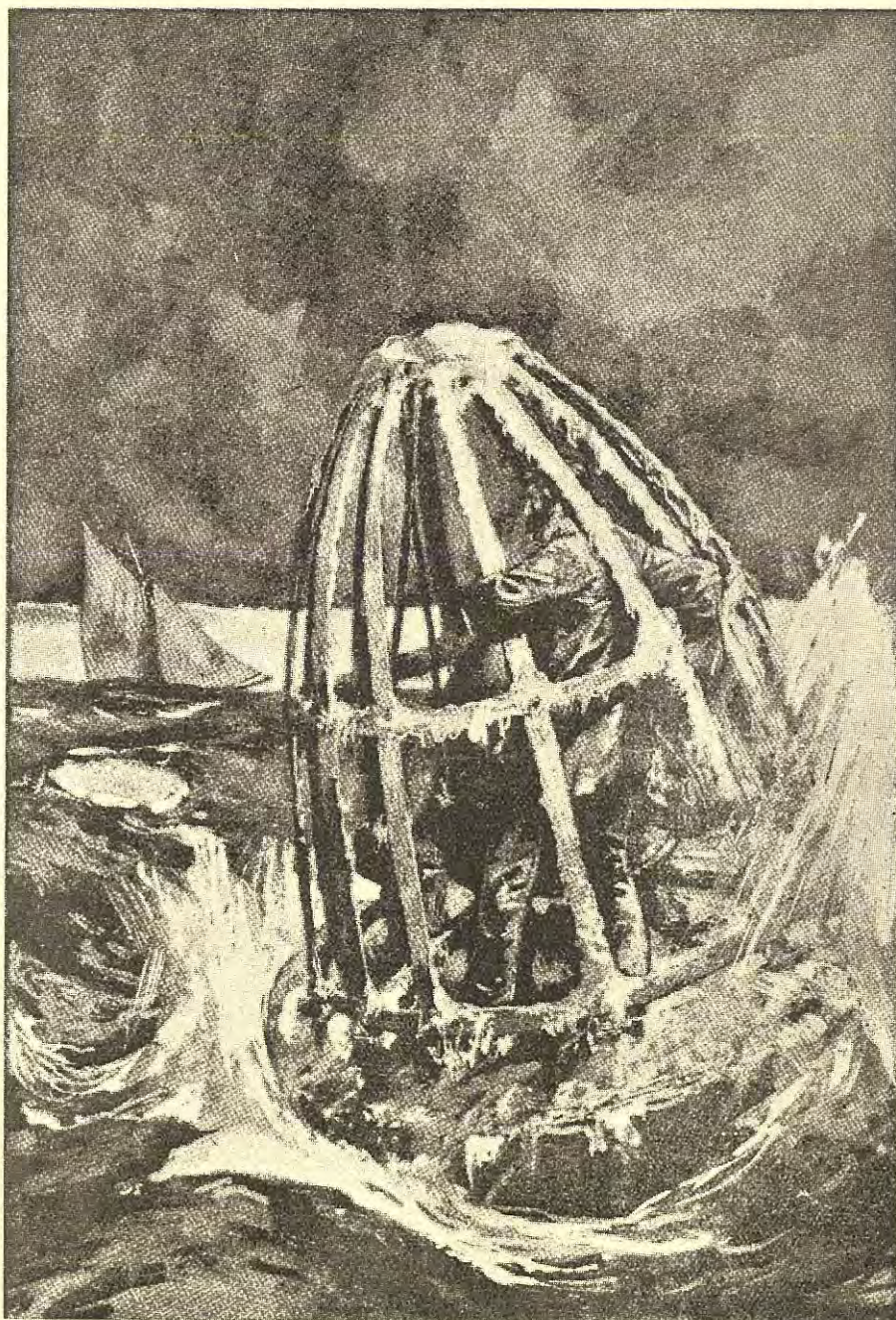
Det første Par Sekunder var jeg saa fortunlet af det hovedkulds Bad, at jeg pjaskede rundt uden rigtig at sanse, først lidt efter lidt klarede det, og jeg saa Skonnertens Agter-



lanterne forsvinde i Læ med en uhyggelig Fart. Jeg er en temmelig god Svømmer og var derfor ikke angst for at drukne, men jeg blev alligevel uhyggelig til Mode, da mine Raab om Hjælp ikke syntes at blive bemærkede. Atter og atter skreg jeg af mine Lungers fulde Kraft og spejdede efter Lyset i Haab om, at det vilde vende og komme op til mig. Efter en lille Evighed mistede jeg det pludselig af Syne og stirrede nu dobbelt spændt efter Styr- eller Bagbordslanternen, idet jeg gik ud fra, at Skonnerten var ved at gaa over Stag. Men Minut efter Minut gik, uden at noget Lys viste sig, og jeg blev klar over den frygtelige Sandhed, at man rundede Lovells Island uden at have bemærket min Forsvinden; dette var Grunden til, at Agterlyset var forsvundet. Jeg vidste nu, at man næppe vilde ane Uraad, før Skuden passerede Boston Fyr og var ude i rum Sø, og saa var det for silde.

Imidlertid begyndte det iskolde Vand allerede at virke, og jeg maatte for enhver Pris finde paa Raad, hvis jeg ikke ynkeligt skulde omkomme. Men hvad i Himlens Navn skulde jeg gøre? Jeg vidste, at der ikke kunde være Tale om at svømme i Land, men Floden førte mig langsomt højere op i Kanalen, og snart hørte jeg et Stykke Vej borte den dæmpede Lyd af en Klokketøje. Det var *Nix-Mate* Bøjen! jeg huskede, at vi havde passeret den et Par Minutter før jeg faldt og øjnede dør en fattig Chance for Redning ... Uden større Besvær lykkedes det mig at befri mig for de blytunge Søstøvler, og saaledes lettet koncentreret jeg alle Kræfter paa at naa Bøjen, hvis Klokketøjet lød klagende gennem Mørket ... Snart skimtede jeg det overisede Staalbur, der omgav selve Klokken, og et Par kraftige Tag bragte mig snart helt hen til Bøjen. Jeg var paa dette Tidspunkt temmelig udmattet, og først efter et Par forgæves Forsøg lykkedes det mig at kravle op ... Idet jeg holdt mig fast ved en af Tværstængerne, pustede jeg ud et Øjeblik og stirrede ind i det omgivende Mørke, vel vidende, at Udsigten til Hjælp var yderst fjern. Det nærmeste Land var Gallopøen, som laa en Kilometer borte; den synede under Sne-dækket som et mægtigt Isbjerg. Dobbelt saa langt bort var Long Island, og i modsat Retning Lovells Island; begge kunde lige akkurat skimtes; det faste røde Fyr paa Bug-Pynten og Boston Blinkfyrs stundesløse Glimten tjente kun til at forstærke det rugende Mørke. Alt var saa trøstesløst som vel muligt. Et Øjeblik tænkte jeg paa at svømme over til Gallopøen, men opgav

det, da jeg var overbevist om, at det vilde blive den visse Død, hvis jeg atter lod mig glide ned i det iskolde Vand; store løsevne Flager kørte forbi med Strømmen, og et Sammenstød med blot en middelstor Blok vilde hurtigt gøre en Ende paa mine Lidelser. Der var derfor intet andet at gøre end at blive paa Bøjen, til Dagen brød frem. Naturligvis var der den Chance, at en Slæbebaad eller et andet Fartøj tilfældigt kunde passere forbi i Nattens Løb, men det var kun en fjern Mulighed, og jeg gjorde bedst i at forberede mig paa at holde ud, til Morgenens brød frem ... Mine Udsigter var ikke lystelige. Barhovedet og støvleløs, drivvaad til Skindet skulde jeg tilbringe Natten paa en overiset Bøje. Men skønt jeg fuldtud var klar over min alvorlige Stilling, var jeg dog langt fra at tabe Modet, tværtimod priste jeg mig lykkelig ved at være naaet saa vidt og imødesaa med Ro Timerne til Dag gry; den Gang anede jeg ikke, hvilken Evighed af



Jeg saa til min jublende Glæde en Fiskekutter staa hen imod mig for fuldt Pres.



Lidelser disse Timer skulde blive ... For ikke at glide fra den isglatte Bøje krøb jeg indenfor Jernrammen, og selv om der var snævert, kunde jeg dog sidde ned uden at frygte for at dratte i Søen ... Det første, jeg foretog mig efter at være sluppet ind i Buret, var at vride mine Klæder, saa godt det lod sig gøre, derefter gned og bankede jeg mine forfrosne Lemmer og forsøgte ved en forkrøblet Dans paa Stedet at stampe mig til lidt Varme i Kroppen. Dette gentog jeg med Mellemrum, fordi jeg var hange for, at der skulde gaa Koldbrand i Fødderne, hvis jeg ikke sørgede for, at Blodet cirkulerede; men skønt jeg kæmpede som en gal, var der dog Øjeblikke, hvor Modløsheden overmandede mig; jeg sløjede efterhaanden af og sank hen i en ligeglad Døsen, som jeg ikke kunde ryste af mig. Uden at røre et Lem sad jeg frysende og stirrede med en sær Fortryllelse paa Bugtfyrets røde Øje; det syntes mig, som om en uhyre Øgle vogtede enhver af mine Bevægelser, indtil jeg stirrede mig blind, og alt omkring blev Bælgmørke. Hvorlænge jeg sad saaledes, ved jeg ikke, jeg blev vækket ved Bøjens voldsomme Slingren, der fik Klokkeren over mit Hoved til at klemte. Jeg saa ud gennem Burets Tremmer. Store Isflager drev forbi, nu og da tøjnede de sammen med en særegen knasende Lyd. Søen var temmelig haard og brød hvert Øjeblik ind over Bøjen, og jeg sad i Vand til Livet. Alt dette opfangede jeg sløvt og underlig vagt, som om det ikke rigtig vedkom mig, men pludselig blev jeg lysvaagen ved at se Lys i Retning af Havnen. Jeg saa øjeblikkeligt, det var en Dampers Lanterner, men til min grænseløse Fortvivlelse fjernede den sig mere og mere; sagtens har det været en af de tallose Kystbaade, der besøger Trafikken mellem Ny-Englands Havnebyer. Den maatte have passeret Bøjen, medens jeg sov, og var snart haabløst ude af Rækkevidde. Jeg glemmer aldrig den bitre Skuffelse, der fulgte paa denne Opdagelse. En Følelse af dump Fortvivlelse greb mig, og jeg følte en dragende Lyt til atter at lade mig glide ned i Søvn og Glemsel; men heldigvis havde jeg dog saa megen Fornuft tilbage, at jeg indsaa, dette vilde være den sikre Død. At Hjælpen var spadseret forbi mig saa at sige helt tæt ved var ingen Grund til, at jeg fuldstændig skulde give mig Fortvivlelsen i Vold. Vel var det drøjt at vide, men en ny Lejlighed kunde tilbyde sig, og desuden maatte jeg være Damperen taknemlig, at dens Skruevand havde hvirvlet Bøjen rundt og derved rystet mig op af en Søvn, der maaske vilde have ført mig lige ind i Evigheden ... Medens jeg saaledes svingede mellem Haab og Fortvivlelse, var Vejret slaaet om til det værre. Temperaturen var sunket, og Vinden var gaaet om i Nord. En bidende kold Blæst, skarpere end nogen Ragekniv, trængte gennem Marv og Ben. Jeg forsøgte at staa oprejst, men hvert

Lem var stivfrossent, mit Haar var en filtret, strid Isblok, og Musklerne i Ansigtet stivnede i en snærende Strambhed, der knapt nok lod mig dreje Hovedet. Øjnene, som før var løbet i Vand af Kulde, laa nu pinefuldt fortrukne dybt i Hulerne, og mine Hænder og Fødder smertede uudholdeligt. I rent og skært Raseri lykkedes det mig at samle mine sidste Kræfter og kravle op. Idet jeg støttede mig til Jernburet, forsøgte jeg at stampe Liv i Fødderne og fik virkelig efter utrolige Lidelser Blodet i Cirkulation. Saa kom Turen til Hænderne. Opsvulmede og livløse trodsede de en Tid lang alle mine Anstrengelser, men jeg blev ved med at banke og gnide dem og mærkede tilsidst med smertelig Glæde Blodet vende tilbage — smertelig, fordi det prikkede og pinte ulideligt.

Endnu var det tavende mørkt, og jeg anede ikke, hvor længe der var til Daggry. Men jeg turde ikke mere give efter for Trætheden og stod derfor Evighed efter Evighed, undrende mig over, om Dagen nogen Sinde vilde komme. Hvorlænge jeg holdt ud, kan jeg ikke sige; det har været flere Timer, og mig forekom det at være Uger og Maanedes ... Saaledes sneglede Tiden sig hen, indtil jeg endelig sporede det første svage Daggry. Snart tegnede Kystlinierne sig tydeligt, og jeg kunde skelne Hav fra Himmel. Ivrigt spejdede jeg ud mod Havet, men intet Skib var i Sigte; inde i Havnen laa flere fortojede, men heller ikke der kunde jeg øjne mindste Liv. Dog følte jeg Haabet vende tilbage, jeg vidste, at det nu næppe kunde være længe, før Frelsen kom. Den var endda nærmere, end jeg troede. Netop som mine smertende Øjne søgte tilbage fra en frugtesløs Razzia, studsede jeg ved at høre den kendte Lyd af Bølgenes Labben og Klukken mod Plankerne i en lille Baad. Jeg vendte mig efter Lyden og saa til min jublende Glæde en lille Fiskekutter staa lige hen imod mig for fuldt Pres. Nærmere og nærmere kom Baaden, og — hvor besynderligt opfører den menneskelige Hjerne sig ikke — jeg greb mig i at kritisere dens Sejlsføring og Tilrigning! — indtil den lagde Roret haardt om, mindskede Sejl med en rutschende Støj og stak et Par lange Aarer ud for at naa det sidste Stykke Vej hen til min Bøje.

Mine Redningsmænd viste sig at være amerikanske Fiskere, der var paa Vej ind til Boston med Nattens Fangst; de fik mig lempeligt baaret over i Baaden, og uden Ophold blev Sejlene hejst, og det gik videre mod Havnen ...

Efter et Par Ugers omhyggelig Pleje paa Hospitalet var jeg atter paa Benene, men jeg tror ikke, at noget Menneske helt forvinder Følgerne af saadanne Oplevelser; i alt Fald behøver jeg kun at se paa min højre Haand, for at alle Lidelser skal staa levende for mig igen med rædselsvækkende Tydelighed. Og saa maa Savnet af to Fingre vel endda siges at være billigt sluppet!

Sømandshøjskolen.

Sømandshøjskolen i Svendborg fyldte nylig 25 Aar. Den har tre Afdelinger, for befarne Sømænd, for Begyndere og for Skibskokke, og over 1600 Elever har passeret den. Dens Skoleskib „Hvalfisken“ vil mange kende fra Svendborg Havn.

Sømandshøjskolen drives i kristelig Aand og støttes af Broderkredsen paa Havet“. I 15 Aar var den djærve, gode Sekretær Vilh. Rasch dens Forstander; nu ledes den af Kaptajn J. P. Sigurdson. Sømandsbiblioteket med dets 35,400 Bind, som gaar ud i Bogkasser til Skibene, har til Huse paa Sømandshøjskolen.

Naturligvis fejredes Jubilæet paa festlig Vis.

„Saa venter vi paa Skib“.

Den unge Sønderjyde Marcus Lauesen, hvis Bog om en Aabenraa-Rhederfamilie er blevet Efteraarets literære Begivenhed, siger:

— Aabenraa-Egnens Historie er Kaptajnernes Historie. Naar der i Aabenraa tales om Kysten, menes der stadig Kina-kysten, skønt Byen intet Værft har mere, og skønt der kun er ganske faa Kaptajner, der sejler. Det eneste store Aabenraa-Firma, der endnu findes ude i Kina, er jo for Resten Jakob Jebsen. Han er stadig Skibsreder.

— Hvorledes er Ungdommens Chancer i Aabenraa?

— Nu er der en hel Del, der igen søger til Søs, mest med danske Smaaskibe.



Jul blandt Sømænd

Af Pastor P. J. Pedersen, Sejling, forh. Brooklyn

HAR man blot een Gang holdt Jul sammen med og for Sømændene, saa vil Tanken herom aldrig blive slettet ud af Ens Sind. Og naar Julen er overstaaet, saa har Sømandspræsten igennem det, han dér har oplevet, hentet Kræfter til at møde alle de Skuffelser og alt det Mismod, som *vil* komme i det nye Aar. Julen er en svær Tid for ham og hans travle, men flinke Medhjælpere; men hvem kender ikke til Juletravlhed. Og hos de fleste andre har den fremkaldt en Træthed, som gør det vanskeligt virkelig at faa Velsignelse ud af Højtiden, naar denne endelig kommer; men saadan gaar det ikke dem, som arbejder blandt Sømænd. Julefesterne med de mange glade Ansigter, den varme Salmesang, de gode Haandtryk, naar Aftenen er ovre, alt dette gør, at Trætheden er som blæst bort, og næste Dag gaar de omkring med straalende Ansigter. De har faaet Lov til at være til Velsignelse, derfor har de selv faaet Velsignelse!

— — —
„Faar vi Julepakker om Bord i Aar?“ Dette Spørgsmaal lød atter og atter, saa snart December Maaned var inde. Det var Folkene, som spurgte, naar de kom paa Læsestuen om Aftenen for at læse Aviserne og faa en Passiar.

Turde vi vove det? Lange Overvejelser fulgte;

Taknemlighed. Hvor han glædede sig, denne Sømændenes trofaste Ven! At han den samme Aften mi-Kældereren blev ransaget for alt, hvad der var tilovers fra sidste Aar. Man vidste jo aldrig, hvor mange Pakker der kom fra Danmark; maaske blev det et „daarligt“ Aar! Og det gik jo ikke an, at der ikke blev Gaver nok til selve Julegæsterne, naar de kom. Men paa den anden Side var det ogsaa Synd og Skam, at Besætningen paa de Skibe, som i Julen skulde være i rum Sø, blev snydt. Resultatet af Overvejelserne blev, i Brooklyn i hvert Fald, hvor jeg har virket i Missionens Tjeneste i fem Aar, at de fik Pakker. Ofte hændte det ganske vist, at vi hen i det nye Aar til de sidste Julefester maatte „fabrikere“ Pakker for at faa tilstrækkeligt.

Hvor blev man godt modtaget, naar man kom om Bord med Julepakkerne, som af Kaptajnen blev laaset inde til selve Juleaften. Saa vakte de stor Glæde, naar de blev delt ud! En Juleaften, som vi sad ved Risengrøden, ringede Telefonen. Det var min trofaste Medarbejder, Pastor *Erik Back*, der vilde fortælle mig, at der til Kirken lige var kommet et Radiotelegram fra et af de danske Passagerskibe, som efter lang Betænkelse havde faaet Julepakker til sine mange Folk. Nu udtrykte de paa denne Vis deres



stede sin gode Overfrakke, som blev bortfjernet af en utaknemlig Julegæst, der lige havde faaet en god Hjælp, gjorde kun et ringe Skaar i Glæden!

Dersom der paa den Juleaften, som vi nu alle gaar og glæder os til, et Sted langt ude i det fremmede sidder en Matros, som ingen Julepakke har faaet, saa er det maaske, fordi du, som læser disse Linier, ikke har sendt din. Nu er det for sent. Men husk det endelig næste Aar!

Julen 1929 talte Pastor Storm i Radioen om, hvad der gøres for Sømandene i Juletiden. Gribende var det at høre ham gengive Indholdet af et Brev, han havde modtaget fra Sømandspræsten i den Havn i Sydamerika, hvorfra Danmarks stolte Skib „København“ lige før en Jul drog ud paa sin sidste, sørgelige Sejlads. Ogsaa her havde de unge Sømænd med stor Spænding forhørt, om de fik Pakker med. Jo, det fik de. Der var virkelig saa mange tilbage fra forrige Aar. Disse smaa Pakker fra Mødre hjemme i Skandinavien, som maaske ogsaa selv havde Sønner paa Søen den Jul, blev den sidste Julegave, disse unge fik, før de fandt deres vaade Grav derude paa det store Hav.

I Brooklyn havde vi flere Julefester hver Aar og flere Hundrede Sømænd som Gæster. Vi samlede først om Juletræet, hvor der blev talt om Julens Evangelium; saa sang vi Julesalmer, som kun Børn og Sømænd kan synge dem; derpaa serveredes Kaffe og mange andre gode Sager, som jo hører Julen til. Endelig blev Pakkerne uddelt. Hvor spændende! Blot

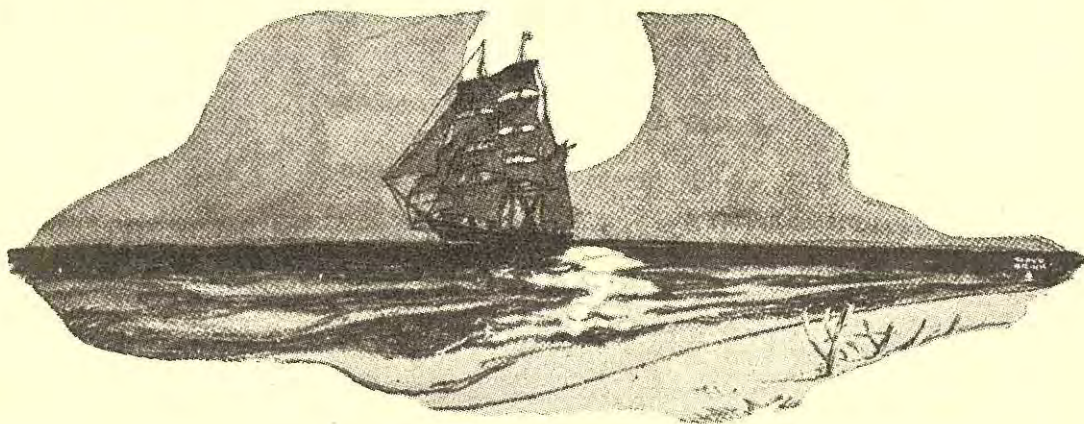
der nu var en Hilsen eller et Brev i, det forøgede straks Pakkens Værdi betydeligt! Det blev altid paalagt Modtagerne, at de skulde skrive til de ædle Givere og sige Tak. Gad vidst, hvor mange der gjorde det?

Naar Sækkene med Pakker ankom og blev aabnet, var det altid interessant at se, om der var nogle fra Kongehusets Medlemmer. De vakte jo særlig stor Glæde, hvor de kom. Dog ikke altid.

Engang kom en lang Matros hen til den, som havde uddelt Pakkerne. Han havde faaet en, som var skænket af H. M. Dronningen, og spurgte med Nørrebro-Dialekt: „Skal jeg ogsaa skrive og sige Tak for den, jeg har faaet? For saa vilde jeg gerne be' om en anden!“ En Situation, som selv en Københavner ikke var voksen!

Dersom der ved en saadan Julefest kan bydes paa Sang, Musik eller anden Underholdning, har den været særlig vellykket og Humøret højt. Dog var Stemningen altid saadan, at vi naturligt til Slut kunde samles i vor Kirke og slutte med en kort Andagt og et Par Salmer.

Saaledes arbejdes der af Sømandsmissionerne paa, at der kan blive lidt Juleglæde ogsaa blandt de mange ensomme Sømænd. Og at gøre Arbejdet er en stor Glæde. For nogle Aar siden skrev en Sømandspræst omtrent saaledes i „Havnen“: „Undertiden gribes man af den Tanke: Burde man nu ikke rejse hjem til en Gerning dér. Men straks siger man til sig selv: Bliv een Jul endnu, du skal virkelig ha' den Glæde med ogsaa.“ Den Præst forstaar jeg.



I det nye Aar vil „Vikingen“ bringe interessante oplysende Artikler af Søfartens ledende Mænd og sandfærdige Beretninger om spændende Oplevelser paa alle Verdens store Have. Alle de sidste Numre er hurtigt blevet udsolgt, fordi vi trykker kun lige, hvad der bestilles. Husk derfor at forny Deres Abonnement for det nye Aar.

*„Vikingen“ ønsker alle sine Læsere en glædelig Jul
og et godt Nytaar!*

Det Forenede - 65 Aar den 11. December

Midt i en Udviklingstid, den 11. Decbr. 1866, blev ved C. F. Tietgens geniale Fremsyn Initiativet taget til Stiftelsen af „Det forenede Dampskibsselskab“, en Sammenslutning af C. P. A. Koch, H. P. Prior og Det alm. danske Dampskibsselskab, der førte til en ny Æra for dansk Erhvervsliv. Med et Slag blev alle Traade samlet et Sted til Betyggelse af den indenrigske Rute-fart. I Løbet af faa Aar kom Det Forenede til at indtage



Juletravshed paa Kvæsthusbroen.

en selvfølgelig Monopolstilling, der i de forløbne 65 Aar paa driftig og fremsynende Maade er udnyttet i Udviklingens Tjeneste. Den nu enevældige Magt i Rute-farten viser sig i Dag ved Opretholdelsen af regelmæssige og ypperlig betjente Farter paa danske Havne i saa stor Udstrækning, som det ikke kendes i noget andet Land.

Selvfølgelig havde man ogsaa Planer om faste udenrigske Ruter ved Starten, idet C. P. A. Koch i 1866 havde bestilt 4 Skibe til Englandsfarten, en Plan, som paa Grund af den økonomiske London-Krise i dette Aar nær var blevet kuld-kastet. Dette Arrangement overtoges; ialt sattes der pr. 1. Januar 1867 ni Dampere ind paa den udenrigske Rute-fart, og med samme Maal, regelmæssig og bedst mulig Fart. — Navnlig den udenlandske Rute-fart havde Tietgens hele Hjerte, og hans Haab var at vinde ind paa flere og flere Pladser for at vise fremmede, hvad Dansken formaaede. Særlig havde Tietgen Kig paa Rusland, og her — paa Königsberg — fik Selskabet nogle gode Aar i Starten, der bevirkede, at nye Ruter kunde oprettes mellem Østersøhavnene og England-Belgien. Og nu skred Udviklingen støt frem, den ene Overens-komst med mindre Rederier sluttedes efter den anden, den danske Eksport kom i regelmæssig Fart og blev dermed Ind-ledning til et opløstrende Handelssamkvem, der har faaet meget stor Betydning for vort Land. Uden en velorganiseret og regelmæssig Rute-fart vilde vi aldrig kunne have skabt en saa stor Eksporthandel. Med en Skibsfart, der stadig har fulgt Udviklingen, staar vi med en stor Hjælper og Formidler i Afsætningsmuligheden.

Sideløbende med den danske Eksporthandels Opløstning havde man Øjet rettet videre frem — Tanken om København som Stabelplads for Østersøen. Som et Led i denne Plan begynder derfor Rutenettet at udvides Aar for Aar. Maltseer-korset ses regelmæssigt i Leningrad, Reval, Riga, Antwerpen, Havre, Tunis, Smyrna osv., osv., der udfoldes med Aarene en mægtig Aktivitet.

Haabet om København som Stabelplads kan desværre ikke siges at være gaaet i Opfyldelse, men *det er ikke* „Det for-

ene“s Skyld. — Ved Kielerkanalens Aabning fik vi en temmelig følelig Konkurrent i Hamburg. Verdenskrigen, de Allieredes skarpe Bestemmelser, rykkede denne Tanke langt ud i Fremtiden, som den vendte op og ned paa alle Forhold. Med store Ofre opretholdt „Det forenede“ Forbindelsen i den Udstrækning, der overhovedet kunde være Tale om. Som en mørk Skygge hvilede disse Aar længe efter Krigens Ophør. Tab af Men-

neskeliv og Flaade, store økonomiske Ofre paa det danske Samfunds Alter, Rutenettet brudt fuldstændigt.

Med Direktør A. O. Andersen i Spidsen begynder da Aarene efter Krigen under de vanskeligst mulige Forhold. Praktisk talt stod „Det forenede“ og skulde arbejde sig op igen fra Bunden. Ved et overordentligt energisk Arbejde aabnes saa fra 1919 den vigtigste udenrigske Rute, Antwerpen, derefter Ruterne paa Vestnøge, Göteborg og Oslo, som udvides, og i 1920 Riga og Libau Ruten o. s. v. Esbjerg Ruten udvides med nye tidssvarende Baade uden Hensyn til økonomiske Ofre, men for at hævde og højne den danske Eksport-Standard, og det kendes saa at sige ikke, at let fordærlige Varer kommer frem, trods det at der transporterer ca. 80.000 Tons Smør, 40.000 Tons Æg og 160.000 Tons Kød og Flæsk aarligt.

I Eksportflaaden er nu 20 moderne Skibe paa ca. 30.000 Tons d. w. engageret med et samlet Lastrum paa 1½ Million Kubikfod. Atlanterhavsflaaden omfatter 25 Damp- og Motorskibe paa ca. 160.000 Tons d. w. Og det vil være ganske interessant at se, hvilke Værdier, der regnes med i den Flaade, Direktør A. O. Andersen har faaet stablet paa Benene efter de forfærdelige Krigsaar, og den kan give et ganske godt Indtryk af den umaadelige Betydning, „Det forenede“ har for Landets Økonomi.

I de forløbne 65 Aar har „Det forenede“ indsejlet over 2 Milliarder Kroner. I Hyre og Bepising paa et Aar medgik 15 Millioner og 5½ Million til Arbejdsløn for Ladning og Losning i danske Havne, og i Havneafgifter herhjemme alene 1,3 Million paa et Aar, men ca. 8000 har ogsaa deres Erhverv fra og ved „Det forenede“.

Fra 1866 — 8000 Tons — til i Dag over 300.000 Tons, men Selskabet regnes ogsaa blandt Verdens første Dampskibs-rederier.

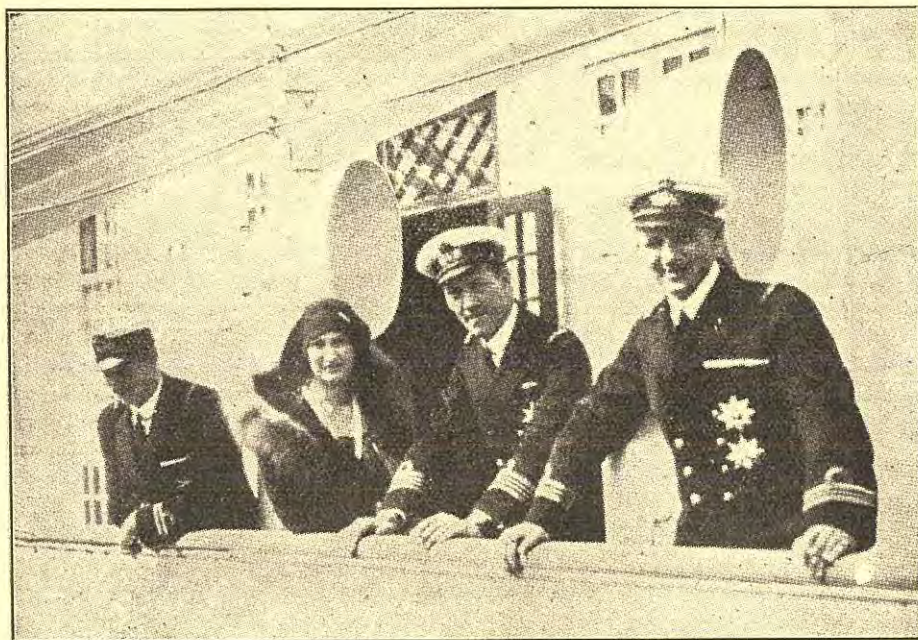
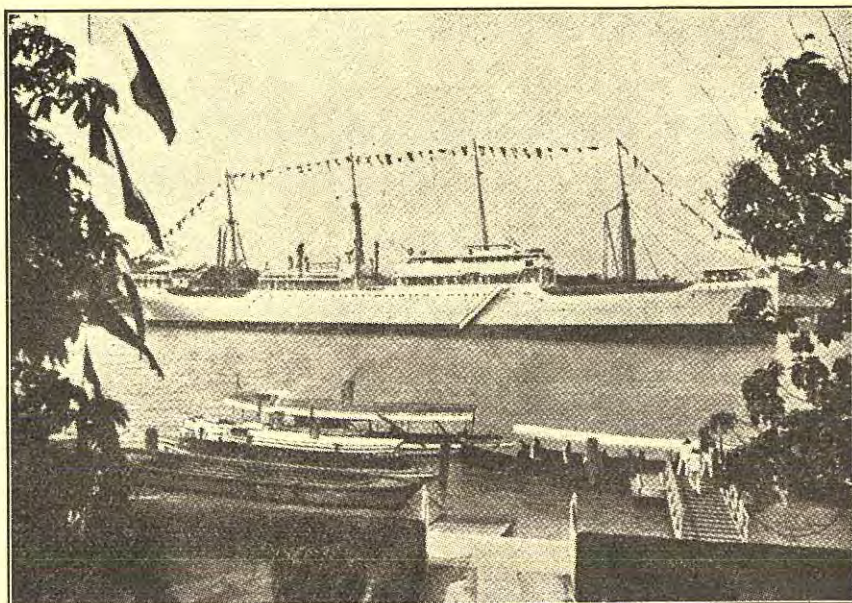
„Det forenede“ hører til Nationens Stoltheder, ledet af dygtige Mænd har det løst store Opgaver, ikke alene indadtil ved store økonomiske Ofre, men efter Krigsaarene udadtil — ved et klogt og dygtigt Udsyn.

Kronprinsens Rejse til Østen med M/s Fionia

I festligt Udstyr, rigt illustreret, har Hagerup udsendt Bogen om Kronprinsens Rejse til Østen.

Sandsynligheden taler for, at det er Kammerherre *W. Bache*, som var attachedet Kronprinsen under hele Rejsen, der er Forfatteren til det fornøjelige Værk. Uden literære Pretentioner af nogen Art fortæller Forfatteren løst og fast fra de tre danske Prinsers Udfærd (Prins Knud og Prins Axel var som bekendt ogsaa med), og Skildringen understøttes fortræffeligt af de mange fornøjelige Fotografier.

Ø. K. havde jo stillet Motorskibet „Fionia“ til Raadighed for denne



Rejse, hvis Formaal blandt andet — det erklærer Kammerherre Bache ogsaa ligeud — var en Propaganda for Danmark i Lighed med den, Prinsen af Wales besørger for England paa sine Jordomsejlinger.

De kongelige Højheder var imidlertid ikke alene paa Skibet hele Vejen. Indtil Singapore var der fuldt optaget af andre Passagerer, og først derefter tjente „Fionia“ som kgl. Lyst-Yacht.

De mange muntre Episoder, Bogen omtaler, i hvilke Prinserne spiller Hovedrollerne, kan vi desværre ikke gengive her paa Grund af den begrænsede Plads, men Fotografierne vil give vore Læsere et Begreb om, det gode Humør paa Rejsen.



Øverst: Fionia udfør Ø. K.s Kontorer paa Menamfloden.

★

I Midten: Ankomsten til Yokohama.

★

Nederst til venstre: Kronprinsen paa Elefantryk.

★

Til højre: Muntret Badeliv ombord paa Fionia.

★



Julen paa Sydpolen

„Vikingen“ lovede i sidste Nummer at bringe et Uddrag af Commandør Byrds Bog „Min Sydpolsfærd“ (Gyldendal), en interessant og læseværdig Bog, og vi bringer her Byrds Beretning om den anden Jul, hans Ekspedition holdt i Sydpolarregionen. Paa dette Tidspunkt var der fra Ekspeditionens Basis „Little America“ udsendt et geologisk Undersøgelshold flere Hundrede miles sydpaa ledet af Dr. Gould. Dette Hold finder 2. Juledag den Varde, Amundsen byggede paa sin Sydpolsfærd 18 Aar forud.

Vi begynder med Byrds Beretning om Rekognoscerings-Flyvningen den 5. December østpaa:



Der var Dage, hvor det fros $+ 5^{\circ}$ C. og Aanden straks blev til Istapper i Skægget.

DA Polarflyvningen var fuldført, havde Ekspeditionen 3 Op-gaver tilbage: 1) Goulds geologiske og geografiske Undersøgelser, 2) en nøjagtig Opmaaling af Bay of Whales' Dybdeforhold og 3) en nærmere Undersøgelse af det nye Land mod Øst. Den første af disse var næsten fuldført. Søndag den 1. December meddelte Dr. Gould pr. Radio, at Geologholdet havde slaaet Lejr ved Foden af Livs Gletscher, idet de havde tilbragt den foregaaende Dag med at undersøge Revner, „sammenlignet med hvilke Revnerne mellem 81° og 82° synes den rene Børneleg“. Dr. Coman og Quin Blackburn, som havde betydelig Erfaring i Opmaalingsarbejde, fik tildelt en anden Op-gave. Med Hensyn til den tredje, da var vi allerede ved at forberede en større Flyvning.

I Aarevis har en Skole af Geologer og Geografer opretholdt den Teori, at Sydpolarlandet ikke er et, men to Fastlande; maaske slet ikke noget Fastland, men en Række af adskilte Øer, der, for at laane en Sætning fra Sir Douglas Mason, „maa være oversvømmet og forenet af en Strøm af Gletscheris, og mellem hvilke Havet vilde flyde, hvis Isen skulde smelte.“ Der er et godt Grundlag for en saadan Antagelse. De næsten ens Indskæringer, som Weddell Sea og Ross Sea danner i Fastlandet, betragtes af nogle Autoriteter som Bevis paa Adskillelse. Geologiske Undersøgelser har udvist visse afgjorte Uligheder mellem det østlige og vestlige Sydpolarland, hvad der tilsyneladende støtter Antagelsen. Der er paa den anden Side visse Omstændigheder, der taler for det modsatte. Spørgs-maalet stod aabent, og Svaret kunde maaske findes i det uhyre, uudforskede Omraade mellem King Edward VII Land og Graham Land.

Derfor ønskede vi stadig at komme derover til Trods for, at vi var blevet drevet tilbage fra 3 Forsøg paa at naa frem ad Søvejen og 2 ad Luftvejen.

Torsdag, 5. December.

Jeg tænker, vi tager Flyvningen mod Øst i Morgen. Haines tror, at Vejrforholdene bedrer sig. Der vil imidlertid intet blive bekendtgjort, før vi er absolut sikre. De falske Starter før

Polflyvningen tog næsten Modet fra Folkene.

Parker skal flyve Maskinen, og McKinley og Junc gaar med for at varetage deres sædvanlige Bestillinger. Vi vil bruge „Floyd Bennett“.

Om Morgenen den 5. foretog Haines en Række Ballonprøver, der viste en let sydlig Vind op til 10.000 Fods Højde. Dagen var klar og varm, med en svag sydvestlig Brise ved Overfladen. Maskinen var parat, og Kl. 10,50 Fm. startede vi. I Tankene havde vi Benzin til 12 Timers Flyvning. Jeg satte Kursen 5 miles Nord for Scotts Nunatak.

Vi steg til en Højde af 2000 Fod.

Ross Sea var aaben med Undtagelse af spredt Pakis og nogle faa Isbjerg i det fjerne. I de foregaaende Uger havde det blæst saa temmelig støt fra Syd, hvilket utvivlsomt havde drevet Pakisen ud. Det var et gunstigt Tidspunkt for at faa et Skib igennem, men „City“ var desværre i New Zealand.

Vi var forbavsede over at se, hvor lidt Forandring der var sket med Barriærens Form siden vore sidste Flyvninger. Vi medførte naturligvis de Opmaalingsfotografier, McKinley havde taget sidste Sommer, og den Forskel, der var, var næsten umærkelig. Kl. 11,40 var vi over Hal Flood Bay. Vi var da i en Højde af 4500 Fod, og Sigbarheden var omtrent 80 miles.

Lidt før Middag havde vi Rockefeller tværs. Vi gik paa en Storcirkelkurs, der skar lige over Cape Colbeck. Her observerede vi de Revner, som Prestrud beskrev, og de syntes meget udstrakte og forrevne. Syd for Colbeck var Fastlandsisen meget ujævn og bølgeformet.

Ikke længe efter, at vi havde faaet Rockefeller tværs, fik vi Øje paa Matterhorn. Denne Gang saa vi, — hvad vi ikke før havde set — at der laa bølgeformede Landstrækninger omkring Matterhorns Fod.

Parker blev ved at stige, og Kl. 12,27 var vi 5000 Fod oppe og omtrent 5 miles Nord for Scotts Nunatak, med et udmærket Overblik over det ukendte Areal, der bredte sig under os.

Vi kunde nu se ind over det Omraade, der paa Kortet var et stort, hvidt Felt, og som jeg ofte havde set grundende paa.

Omtrent Kl. 12,40 dukkede en bjergagtig Masse op over

Horisonten nogle faa Grader til højre for Kursen, der paa dette Tidspunkt var 55° Østen for Nord. Da vi kom nærmere, tonede andre Toppe frem, det syntes, som om det var en lang Kæde. Det var, vidste vi, en første Klasses Opdagelse.

Endogsaa de kortlagte Omraader, som netop ophørte her, var ganske unøjagtigt angivet paa Kortet, for paa dette Sted fortsatte Isen mere mod Nordøst end Nord, som vist paa Kortene. I Virkeligheden var der mellem Flyvemaskinen og det nye Land en Strækning aabent Vand. Vi valgte en lige Kurs ret over, skønt det synes temmeligt risikabelt at tage en Landmaskine over dette Vandomraade, der tildels var opfyldt af Pakis. Det vilde imidlertid have taget alt for lang Tid at følge hele Vejen rundt Kysten.

Da vi fløj udover og bort fra Kystlinien, kunde vi med forbavsende Tydelighed se, hvorledes denne Bræmme af Kystis var forbundet til de Indlandsismasser, der bevægede sig mod Havet. Denne Isrevle syntes at være en Miniaturebarriere, der var mellem 25 og 50 miles bred Landisen sluttede i en barriere lignende Formation med kridhvide Klipper 200 til 250 Fod høje.

Efterhaanden som vi naaede frem, kunde vi se, hvorledes Pakisen blev knust imod Kysten ved Cape Colbeck. Den ny Is, der laa langs med Isbredden, var ganske opbrudt og paa sine Steder saa tynd, at man kunde se mørke Skygger af Vand underne.

Nogle faa Minutter over 1 naaede vi Kanten af Isrevlen og var snart efter over Meridianen paa 150°, den østlige Grænselinie for det Land, der var taget i Besiddelse af England. Vi fløj med en Fart af 100 miles i Timen hen over et Omraade, som hidtil var uset og ukendt, og som ingen havde Fordring paa. Dette var selve den geografiske Forsknings Romantik, og det bragte en dyb Tilfredsstillelse at se dette Land omsider efter saa mange Forsøg og saa lang Tids Forhaabninger. Det østlige Mysterium var i Færd med at afsløres; Flyvningen udrettede, hvad Overfladefartøjer i Aarevis havde maattet opgive. Det bedste af det hele var, at hver Fod af dette Omraade blev opfanget nøjagtigt af McKinleys Fotografiapparat.

Fordmaskinens Højde var da omtrent 5000 Fod.

Vi ændrede Kursen mere mod Nord Kl. 1,13 for at sætte McKinley i Stand til at faa Kystlinien med i Opmaalingsfotografierne, hvad der var meget vigtigt af Hensyn til Kortlægningen af det nye Omraade.

Bjergmasserne imod Øst voksede stadig frem. De strakte sig mod Horisonten i Nord og Syd, saa langt Øjet kunde række. Den nærmeste Top var i det mindste 60 miles borte, men fra vor Højde kunde den ses ganske tydeligt. Bjergene var store, og jeg kunde ikke undertrykke en Følelse af Glæde over vor Opdagelse.

Det vigtigste af det hele var, at der bag Kæden viste sig noget, som jeg antog for et højtliggende Plateau. Dette nye Land var da ogsaa Modstykket til det mægtige Plateau i South Victoria Land og omkring Polen.

McKinleys Fryd var ubeskrivelig. Alt, hvad en Luftopmaaler kan drømme om, laa foran hans Fotografiapparat i Overflod — et nyt, udforsket Land, udmærket Sigbarhed og en tydeligt markeret Kystlinie, hvorfra han kunde faa en bestemt Højdebasis (Havets Overflade) til den videnskabelige Bestemmelse.

Da vi havde fløjet østpaa i nogle Minutter, saa vi en Top, der ragede op over Kystisen; den var langt borte. Vi fløj i Retning af den, men den syntes ikke at komme nærmere, skønt vi fløj 20 miles henimod den. Den var saa langt borte, at vi ikke kunde faa den undersøgt uden at ofre for megen Tid.

Kl. 2,10 drejede vi mod Syd og fløj igen langs Bjergene.

I Svinget mente June, at han saa Kystlinien imod Nord dreje skarpt mod Øst. Om den virkelig gjorde det, fik jeg ikke set. Bjergkæden fortsatte mod Nord, og nogle af Bjergene drejede mod Øst, saa langt jeg kunde se i Kikkerten, og det var i det mindste 70 miles. Det var utvivlsomt en mægtig Bjergkæde. Skønt vi endnu var i en stor Afstand fra Bjergene, stod de klart og smukt. Nogle af Toppene var sikkert 10.000 Fod høje. En pragtfuld Gletscher brød frem gennem denne Vold. Den laa kold og blaa mellem 2 graasorte Mure, og midt i Isstrømmen laa en høj, sort Top; den maa have været omtrent 4000 Fod. Gletscheren selv var omkring 15 miles bred ved Mundingen, og den lignede en stor, hvid Flod, der flød mellem glatte, sorte Klipper.

Omtrent Kl. 3 vendte vi sydpaa igen.

Af alle de Flyvninger jeg hidtil har udført, har ingen været saa rig paa Oplevelser og Udbytte som denne. Imod Øst, Syd og Vest — overalt var det et ukendt, uset og ubetraadt Omraade.

Vi havde igen faaet Matterhorn i Sigte og fløj henimod det, alt imedens vi studerede Bjergene paa venstre Side.

Paa vor bagbords Bov saa vi nogle ejendommelige Søer, der viste sig som fløjelssorte Damme imod den uregelmæssige Isflade. Jeg kalder dem Søer, men det er muligt, at det var Kanaler eller Fjorde. Hvorfor netop disse Søer skulde modstaa Tilfrysningen, kunde jeg ikke forstaa. Det kan være, at stærke Strømme holder dem aabne. Man skulde i hvert Fald ikke tro, at det kunde være et Resultat af Optøning — ikke i et Fastland, hvor Temperaturen sjældent kommer over Frysepunktet.

En af Søerne laa Nordøst for Matterhorn. Vi skiftede Kurs, for at McKinley kunde fotografere den. Da vi kom nærmere, saa vi, at der paa Nordsiden var en høj, sneklædt Klippe. Dens sydlige Kant var begrænset af en ejendommelig Is- eller Sneformation, der steg og faldt regelmæssigt, ligesom Bølger Bølgetoppene maa have været mindst 300 Fod høje.

En Række af disse Damme med aabent Vand laa imod Øst.

Vi ændrede Kurs igen, nogle faa Grader til Bagbord, for at undersøge flere Pletter med aabent Vand, der laa, saa vidt jeg kunde skønne, 50 miles fra det aabne Hav.

Vi passerede Nord for Matterhorn Kl. 4,45. Nordøst for den var der et voldsomt forrevet Areal. Endog fra 5000 Fods Højde syntes Revnerne umaadelige. De laa i lange, næsten regelmæssigt trukne Furer, af hvilke nogle maa have været mindst 200 Fod brede. Hist og her viste der sig dybe Afgrunde og Kratere. Scotts Nunatak var i Sigte, og mellem dem og Matterhorn var Overfladen høj og bølgeformet, hvad der tydede paa Tilstedeværelsen af Land. Under Flyvningen havde



Vi stod i beundrende Respekt ved Mindet om Amundsen.

vi omkredset Alexandra Ranges Nuna-
tak'er og fotograferet dem fra alle Sider.

Vi var da godt inde over Land paa
Hjemvejen. Kort efter kom Rockefeller i
Sigte, spredte Toppe, der kastede lange
Skygger. Nogle faa Stratuskyer svævede
i Nærheden af dem.

Parker gav mere Gas, og vi fløj ind
over kendt Territorium. Kl. 6,20 landede
vi i Little America. Parker havde lavet
en fin Flyvning.

Fredag, 20. December.

Geologholdet melder, at de har Lejr
paa 85°27' sydl. Bredde og 147°30' vestl.
Lgd. Gould meddeler: „Har fuldstændig
bevist, at Carmens Land ikke eksisterer.“
De er trængt ind i Marie Byrds Land og
er de første Mænd, der har betraadt
amerikansk Land i Sydpolaregnene.

Omraadet tages derfor i Besiddelse for
United States, og dets Udstrækning reg-
nes at strække sig til Polen.

I Morgen vil Gould begynde at gaa
vestover. Det er et udmærket Stykke Ar-
bejde, han har udrettet.

Onsdag, 25. December.

En hvid Jul og en varm Jul. Tempera-
turen var i Dag 31° over Nul (\div 0,6° C.),
og Tennant havde næsten Besvær med at
faa Isen til Desserten til at fryse.

Dagen blev fejret, som det sig hør og
bør. Vi havde et Juletræ pyntet med Vat
og behængt med Cigaretpapir, Tygge-
gummi, Bolcher og andre Smaating. Taffy
Davics var Santa Claus, men selv om
Vatskægget skjulte hans joviale Ansigt,
kunde det ikke skjule hans herlige Ak-
cent.

Vi fik endogsaa Cigarer og Cigaretter,
og George Black fremtryllede et Pund
Konfekt til hver. Dette er Luksus.

Torsdag, 26. December.

Geologholdet fejrede deres egen, gri-
bende Jul paa Barrièren. De havde Lejr nær ved Mont
Betty, som Amundsen havde bestegt ved Tilbagekomsten
fra Polen, og Dr. Gould bestemte sig til at undersøge det.
Han fandt den Varde, Amundsens Hold havde bygget, og
inden i den laa de Tændstikker og den Petroleumsdunk samt
Beretningen, som Amundsen havde efterladt for 18 Aar
siden.

Dr. Goulds egen Beretning.

Der skete ingen særlige Begivenheder paa Tilbageturen,
indtil vi slog Lejr Juledag ved Foden af Mt. Betty. Vi havde
besluttet at foretage en sidste grundig Undersøgelse af dette
Bjerg for at finde Amundsens Depot, for der var intet andet
Sted, der kunde passe paa Amundsens Beskrivelse. Da vi
brød op fra Lejren, gik Mike og jeg paa Ski mod en Højde-
ryg, hvor vi mente at se noget, der lignede en Stenvarde. Det
var den.

Vi signalerede til Hundespandene om at komme. Det var
en virkelig Oplevelse for os alle at staa paa denne Juledag
paa det Sted, hvor Amundsen engang havde staaet, og finde



En haard Tur for »City of New York«, dækket af 200 Tons Is.

den Varde, han havde rejst for 18 Aar siden, fuldstændig
uberørt. Vi stod uvilkaarlig ret med blottede Hoveder i be-
undrende Respekt for denne betydelige Mands Minde, inden
vi rørte ved Stenene i hans Varde. Det var et af de mest
betagende Øjeblikke paa hele Turen, da jeg endelig fik aabnet
Blikdaasen og udtog et Stykke Papir, der i sin Tid havde
været en Side i Amundsens Lommebog, og hvorpaa han i faa
Ord havde nedskrevet Beretningen om sin Opdagelse af Syd-
polen.

Petersen oversatte Beretningen, der lød: „Ankom til og
kredsede om Sydpolen den 14.—16. December 1911. Har stad-
fæstet Victoria Land, saa at det er mest sandsynligt, at King
Edward VII.s Land ikke har nogen Forbindelse paa 86° sydl.
Brd. med Victoria Land. Det synes, som om dette Land fort-
sætter i en mægtig Bjergkæde sydpaa. Kunde se denne enorme
Bjergkæde til 88° sydl. Brd., og det er mest sandsynligt, at
den fortsætter i samme Retning over det antarktiske Fast-
land. Passerede dette Depot paa vor Tilbagerejse fra Syd-
polen med Forsyninger til 60 Dage, 2 Slæder og 11 Hunde.
Alt vel.

Roald Amundsen.“



Tolv himmelblaa Matroser

Tolv himmelblaa Matroser
 tog Hyre med en Kuf,
 der sejled' mellem Malmø og Macasser,
 de lettede gelinde
 for et gevaldigt Puf
 af Toldere og tykke Hyrebasser ...
 Lidt Whisky tog de med til alt det Wasser!



Tolv himmelblaa Matroser
 de saa mod Skagens Strand.
 (Hvert Sømandssind mod Glædens Kyster higer!)
 Der døde straks de tvende
 af Længsel imod Land —
 og Længsel efter Skagens skønne Piger.
 Hvis Favn er „Porterico“, som man siger!



De runded' Skagens Revler
 og Skotlands Rev, o ja,
 de klarede med 14 Knob Kanalen.
 Her „afléd“ Styrmand Svensson.
 Han opgav Aanden, da
 en giftig Hummer klemte ham i Halen ...
 Begyndelsen var god — men grim Finalen!

Fælt vipped' ved Bretagne
 de ni, som fandtes kvar.
 Og Døden kan en Sømand aldrig snyde.
 En Kok forsvandt i Baljen
 den femte Februar.
 Han sank, fordi han ikke kunde flyde.
 Til Helvede han fo'r — med egen Gryde!

En Narhval som hors d'oeuvre
 en fregnet Skibsdreng nød.
 En Donkeymand blev syltet af Malajer.
 De aad to fuldbefarne
 Matroser — uden Brød.
 Men Skipperen blev slagtet af Massajer,
 der skar ham for med blanke Assegajer!

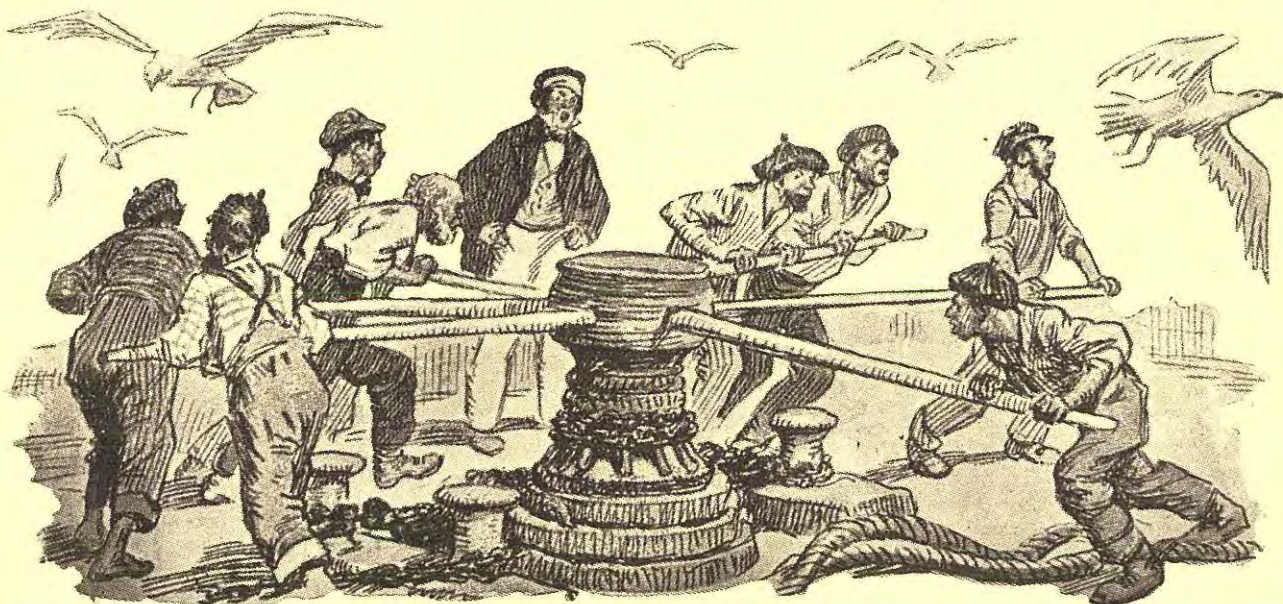
Ja, sørgelig var Skæbnen,
 der fulgte Kuffens Gang:
 En Hammerhaj fik fat i Tømmermanden.
 Man prøvede forgæves
 at nappe ham med Tang;
 men Bæstet det holdt fast med Hjørnetanden ...
 Omsider gav man Hajens Frokost Fanden!

Af Sorg fo'r nu til Himmels
 Matrosen Lejonheit ...
 Hans Gravskrift kunde næppe bedre passe.
 Paa Kistelaaget læste
 man blot et „Black & White“.
 For Kisten var en vældig Whisky-Kasse.
 En dejlig Død — for Sprit af første Klasse!

Som sidste Mand paa Dækket
 stod Bror från Hälsingborg
 og maalte Kuffens Vej med rusten Passer.
 Han mumlede: „Hvor sorgsamt,
 hvor sorgsamt, ja, hvor sorg...!“
 Da saa med eet han Pynnten ved Macasser.
 Og glemte straks de elve tomme Pladser.

Han gifted' sig af Glæde
 og drak sin Palmevin
 i Skygge af de tropiske Mimoser.
 Med Kuffen stod hans Dreng
 — han fik et fuldt Dusin —
 en Dag mod Malmø ind; mens gamle Lodser
 skreg „Hej!“ for Sveas himmelblaa Matroser.

Hans Hartvig Seedorff Pedersen.



Parisere vilde købe det gamle Kongeskib!

Man kunde vide paa Forhaand, at der vilde blive Rift om det gamle Kongeskib, som nu er kasseret. Man kunde vide, at der vilde være adskillige, der nok vilde betale en pæn Sum for at sikre sig det Skib, som Kongefamilien har benyttet til deres Rejser i saa mange Aar — og det er da heller ikke slaaet fejl.

Marineministeriet har i den sidste Tid modtaget mange Henvendelser fra Lysthavende, som enten selv vilde anvende gamle „Dannebrog“ som Lystyacht, eller ogsaa udnytte den Nimbus, der menes at være uløseligt forbundet med det gamle Skib, i forretningsmæssigt Øjemed. Et Firma i Paris har skrevet til Ministeriet og forespurgt, om det kunde købe Skibet — det var vistnok Hensigten at indrette „Dannebrog“ til Flodbaad paa Seinen. Andre — hjemlige — Lysthavende har villet købe Skibet for at indrette det til Restauration — „Restaurant Dannebrog“ — og atter andre har haft Planer om at benytte Skibet til en flydende Udstilling.

Men — der bliver ikke noget af det hele! Tilbudene har underhaanden været forelagt Finansudvalget, og her har man taget det Standpunkt, at gamle „Dannebrog“ *ikke* skal sælges. For det første vil man af Skibets Udstyr bruge alt, hvad der overhovedet kan bruges, til det nye Kongeskib, og hvad der ikke kan bruges her, mener man at kunne finde Anvendelse for andet Sted. For det andet kvier man sig ved overhovedet at sælge det gamle Kongeskib, selv om Staten maaske nok kunde faa en højere Pris for det, end det egentlig er værd, og det er derfor nu afgjort, at „Dannebrog“ *vil blive hugget op.*

Det vil ske ude paa Orlogsværftet, hvor Skibet bliver afmonteret for alt af Værdi, og dermed er det gamle Kongeskibs Saga for evig ude.

Dansk nautisk Almanak 1932

som for nylig er udkommet hos Ivar C. Weilbach, udviser en betydelig Forøgelse af de nautiske og astronomiske Tabeller, saaledes at en Navigator kan finde alt, hvad han har Brug for.

Foruden det tabellariske Indhold findes der ogsaa flere Artikler af Interesse for Navigatører, f. Eks. „Tonnage“, „Stuvning af Last“, „Distance-Tabeller“ og endelig en længere populær Fremstilling af Gyroskopkompassets Konstruktion og Virkemaade, en Artikel, der med den tiltagende Brug af dette Navigationshjælpemiddel kan paaregne almindelig Interesse.

Som Supplement medfølger „Brown's Strømkort“, en Samling Kort, der for hver Time giver Tidevandsstrømninger overalt i Nordsøen, rundt Englands Kyster og ved Færøerne. Disse Kort fremtræder som et selvstændigt Værk.

Til Stykket om „Displacement“ vil vi gerne give et Korrektiv. Krigsskibes Displacement angives som Regel ikke for Skibene i fuldt udrustet Tilstand. Efter Washington-Overenskomsten medregnes ikke Bunkers og Spædevand, hvilket har medført, at man heller ikke for de Skibe, der ikke falder under denne Pagt, medregner disse Vægte. „Niels Juel“'s Displacement er i Flaadelisten for 1931 angivet til 3400 ts (Meter-ton), idet den danske Flaade og Orlogsværftet regner med Metermaal, der som bekendt er indført ved Lov her i Danmark.

Far kommer hjem til Jul

Julefortælling af Martha Lichtenberg Madsen

LILLE IB red Ranke paa Mors Knæ, og han jublede, jo højere Mor kunde løfte ham! De smaa Hænder holdt Fru Karen fast i sine, og ud bredte hun sine Arme, medens hun sang, saa det klang: „Far kommer hjem til Jul! Far kommer hjem til Jul!“ Og ind i sin Favn tog hun lille Ib og knugede ham, medens ogsaa han sang: „Far kommer hjem til Jul!“

Saaan sad de to hver eneste Mørkningstime, sad og sang og lo, medens Julen nærmede sig. „Hvornaar er det Jul?“ spurgte Ib hver Aften. Og Moderen svarede: „Naar Far kommer med sit Skib ind i Havnen?“ Og lille Ib spurgte saa: „Hvornaar kommer Far med sit Skib ind i Havnen?“ — og Mor lo og svarede igen: „Naar det er Jul!“

Saa red de Ranke igen, Aften efter Aften, indtil Mor en Dag sagde, at nu havde hun ikke Lyst til at lege mere, nu skulde Ib tidligt i Seng, for Mor var træt.

Og hver Dag stod Mor ved Vinduet for at se, naar Postbudet kom i Gaden og for at se, om ikke han skulde komme ind ad den Gadedør, hvor lille Ib boede med sin Mor.

Men den ene Dag gik efter den anden, og der kom ikke Brev — jo, nok til andre, som boede der i Huset, men bare ikke til Ib og hans Mor.

Der blev sagt, at „Bølgen“ var forlist, men det troede lille Fru Karen ikke paa — ikke lige straks da, for der var før blevet sagt om Skibe, at de var blevet derude i Vinterstormene, og saa var de dog alligevel en Dag dukket op et eller andet Sted. Nej, Fru Karen troede det ikke, vilde ikke tro det, ikke i den første Tid altsaa; men hun blev tavs, eftersom Dagene gik, uden at der kom Brev, hun smilede heller ikke som før, men fik noget underligt fjært i Blikket, naar hun saa paa lille Ib, der legede paa Gulvet med Baade og smaa Matroser, der var af Blik.

Engang imellem blev en lille Haand lagt i hendes, og spørgende Øjne saa paa hende. „Mor, hvornaar er det saa Jul?“ Og Fru Karen svarede: „Snart, lille Ib, snart!“

„Og saa kommer Far, ikke, Mor?“

„Jo, lille Ib, saa kommer Far — maaske!“

Det „maaske“ var saa svært at sige, men nu blev det føjet til, hver Gang Ib spurgte; men Drengen var for lille til at forstaa det.

Fru Karen ringer ikke mere til Rederiet for at spørge, hun kender jo Svaret: at der er intet hørt fra „Bølgen“; og man har lovet at sende Bud, saa snart der kommer Telegram, men hun maa ikke være altfor ængstelig, der er da Haab endnu.

Ja, der er Haab endnu — men Haabet er kun ringe, det ved hun saa vel. Hun sidder i sin Stol, underlig opgivende, med Hænderne foldede i sit Skød. Hun synes selv, at hun har faaet alt i denne Verden: sin gode Ægtefælle, sit lille Hjem og saa Ib — hvad mere er der vel at ønske sig? Nej, hun ønsker heller ikke den aller mindste Smule mere, andet end dette, at Far maa komme hjem til Jul. — Men er det nu ikke ogsaa en stor Ting at ønske, for Gud har jo ellers givet hende alt, — det er, ligesom det hele er kommet ganske ufortjent til hende, al den Lykke i Hjemmet, og saa — aa, nej,

dette her maa ikke ske, maa ikke være sket ude paa det store Hav. Det maa ikke — hører du, Gud i Himlen, det kan og maa ikke være sket!

Saa rejser hun sig og gaar hen til Vinduet. „Jeg faar jo alt,“ hvisker hun, „det gælder kun at vente —“

„Aa, ja,“ sukker hun. „Men det er jo netop dette med at vente, vi Mennesker har saa svært ved at forstaa, at det maa til, ellers bliver vi blot overmodige og utaknemlige tilsidst.“

„Mor, skal vi gaa ud og se paa alle Juletræerne paa Gaden?“ Lille Ib synes slet ikke, der er morsamt hjemme i Stuen mere.

Mor har ikke megen Lyst til at gaa ud at spadserere, men hun gør det for lille Ibs Skyld. „Kom saa min Dreng, saa gaar vi ud og ser paa Juletræerne.“ Og hun tager sin Dreng ved Haanden, og de følges ud paa den sneklædte Gade, men hele Tiden, medens Ib snakker, tænker hun paa, hvordan det nu er, der staar i den gamle Salme:

„Jeg faar jo alt,
det gælder kun at vente
en liden Tid i Tro og Bøn til Gud ...“

Ja, nu ved hun det: I Tro og Bøn til Gud — Det er vel det, der har manglet i hendes Liv — maaske har hun nok kunnet bede, *men i Tro?*

Hun er lige ved at græde her midt paa aaben Gade, og med lille glade, pludrende Ib ved Haanden kommer det pludselig over hende, at midt i al denne Julevimmel, midt i Menneskemylderet og alle disse Menneskers Travlhed — uforstaaeligt næsten for hende selv — men her beder hun med et til Gud — beder i Tro paa, at hun bliver hørt!

Det er kun nogle korte Øjeblikke, dette er over hende — hvorfor er de Tanker kommet — hvorfor har hun gjort dette? Hvorfor — hvorfor? Men i det samme smiler hun ned til lille Ib — hvorfor har hun tvivlet? Hvorfor har hun ikke troet paa, at naar hun bad, saa blev hun bøn hørt?

„Ib, lille Ib! Nu køber vi et Juletræ med os hjem, og saa pynter vi det, ikke sandt Ib?“

„Er det da nu Jul, Mor?“ spørger lille Ib og ser med straalende Øjne op til sin Mor.

„Ja, Ib, nu er det Jul!“ siger hun, og hendes Kinder gløder.

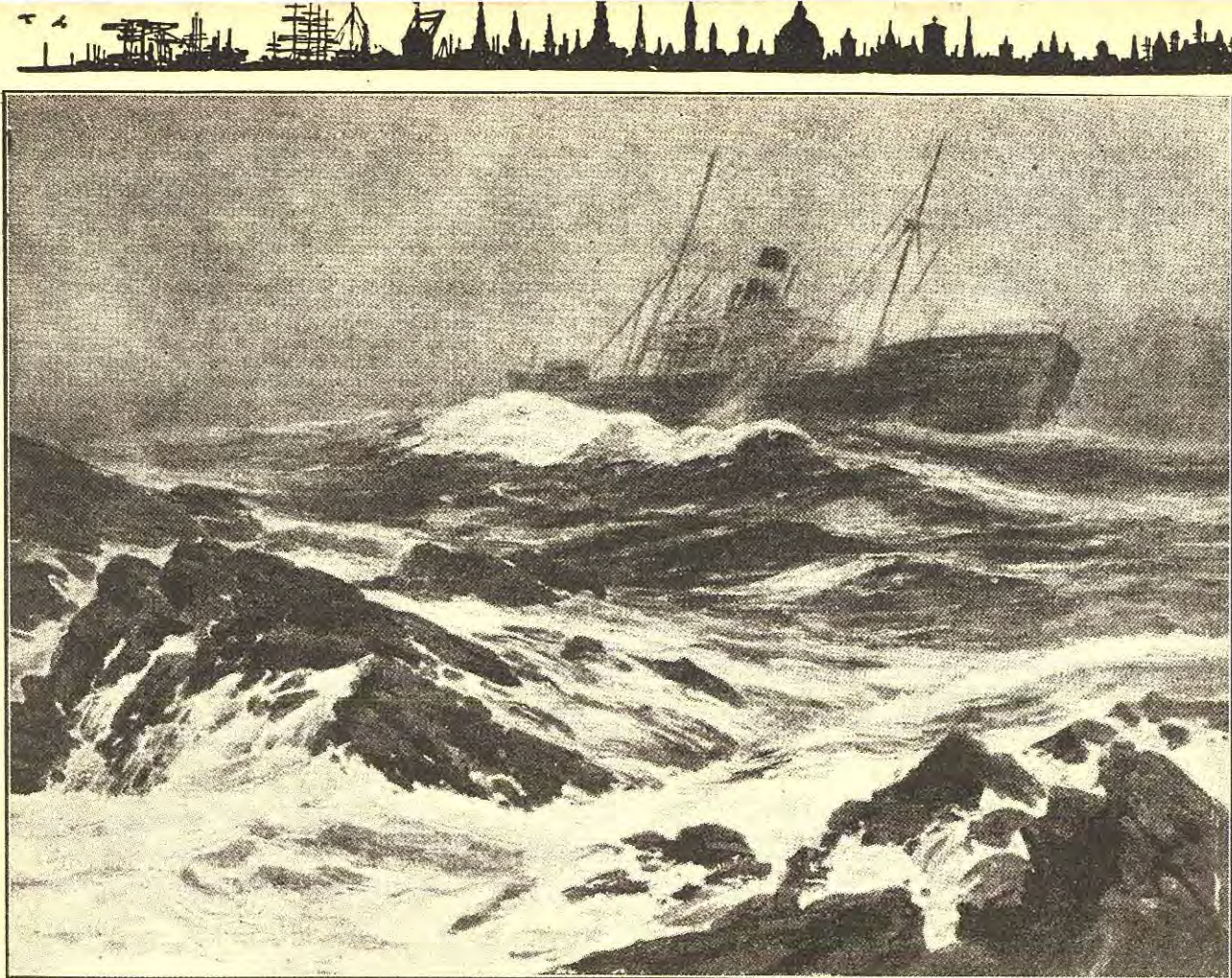
„Og saa kommer Far hjem?“ spørger Ib forventningsfuldt.

„Ja,“ svarer hun, og Stemmen ryster lidt. „Saa kommer Far hjem!“

De kommer slæbende med et alt for stort Træ, og de har Godter og Knas i Favnen, saa det næsten ikke er til at faa aabnet Døren, saa belæsset er de, og de ler begge, da de lægger det fra sig i Forstuen.

Men Fru Karens Øjne bliver i det samme alvorlige, da hun ser et Telegram ligge paa Gulvet; det er kastet ind gennem Brevkassen, medens de har været borte. Hun giver lille Ib en Pose med Rosiner, og selv maa hun sætte sig i Stolen ved Vinduet, da hun aabner det sammenfoldede

Dette er det største Julenummer, „Vikingen“ endnu har udsendt. — Vi haaber, vore Læsere vil finde, at det ogsaa er det bedste. — Men De skal bare se Januar-Nummeret!



Papir, der er saa ubetydeligt at se, men som kan indeholde Ord, som aldrig, aldrig glemmes.

Lille Fru Karen sidder med Telegrammet i sin Haand, det glider ned i hendes Skød, da hun har læst det, og hun hulker stille og næsten uden en Lyd.

„Mor, hvornaar kommer saa Far?“ spørger lille Ib og ser op paa Moderen med Undren i sine store spørgende Øjne.

Da ser hun paa sin Dreng med Øjne, der lyser, som har de set noget, der ikke hører denne Verden til. „Far kommer ikke før efter Jul,“ siger hun saa jublende, som var det hende slet ingen Skuffelse. „Men han er frelst fra en stor Fare,

har været ude i Orkan, men er nu i Havn — lille Ib, Far kommer hjem til os igen!“

„Havde du da ikke ventet det, Mor?“ spørger lille Ib. „Troede du ikke, Far kom hjem mere?“

Men da knuger Fru Karen sin Dreng ind til sig, svarer ham ikke, men hvisker kun ud i den stille Aftendæmring:

„Jeg har jo alt,
det gælder kun at vente
en liden Tid i Tro og Bøn til Gud ...“

Til Bladets nye Venner!

Af et Brev fra en dansk Sømandovre ved Stillehavet tager vi her de sidste Linjer.

... men det, jeg glæder mig mest over at se fra det gamle Land, det er „Vikingen“, naar den kommer her — De kan tage mit Ord for det! Det er ikke alene, fordi det bringer mig noget nyt baade udefra og fra dem derhjemme, men fordi det er saa dansk — ikke alene i sit gode Sprog, men ogsaa i sit Sind. Og dermed mener jeg at det har mit Folks Kultur, dets Livlighed og dets aabne Øjne for alt, hvad der kommer frem af nyt og godt i Verden.

Saa kan jeg lide, at det er smukt at holde i Haanden, fint Papir, rent Tryk og Billeder, der er saa gode som Fotografier. Naar jeg sammenligner det med, hvad de andre Blade byder, saa synes jeg, at „Vikingen“ er, hvad den gamle Mand Paulli sagde om „Illustreret Tidende“ i ældre

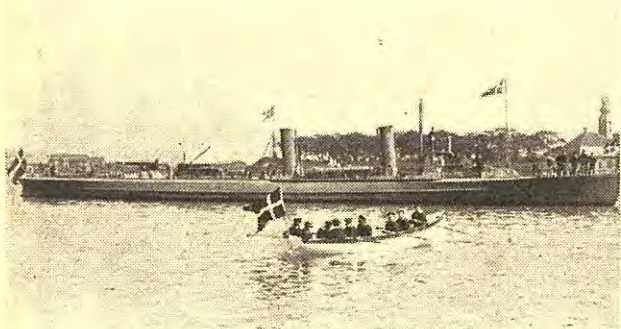
Dage: „Et Adelsbrev for ethvert Hjem“. — De kan tro, at saa vist som De selv har Glæde af Deres Cirkulation i Danmark, saa gør De Glæde langt ud over Verden, hvor De maaske knap aner, at der sidder Landsmænd, som af og til faar Smil paa Læben og Taarer i Øjnene, naar Bladet fra Danmark kommer. Chas. P.

Det er ellers ikke nogen særlig klædelig Skik, naar Blade gengiver de rosende Ord, der bliver sagt om dem, men vi kan ikke modstaa Fristelsen med dette Brev. Det siger noget, som er os en særlig Glæde. Og det siger det venlige Ord i et godt Øjeblik, hvor „Vikingen“ har taget et Opsving, som maaske er uden Sidestykke. Bladet modtoges med venlig Hovedrysten for faa Aar siden og er nu Danmarks Blad paa de store Have. Selv om vi tidt vil give vore Læsere saadanne Chancer som den store Præmiekonkurrence for Tiden — og det vil vi — saa tror vi dog, at sin virkelige Sejr har „Vikingen“ vundet ved Nummer for Nummer at stille større og større Fordringer til sig selv.

VOR MARINEBILLEDBOG



Fra Undervandsbaaden »Dykkeren«s Forlis den 9. Oktober 1916. Redningsarbejdet paabegyndes



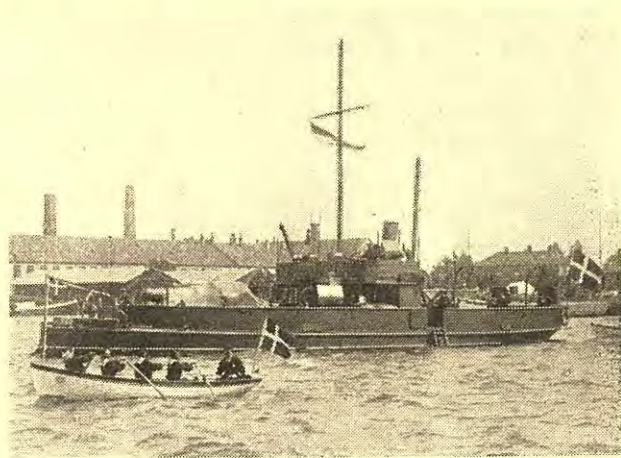
Torpedobaaden »Havørnen« (1897—1928)



Panserskibet »Herluf Trolle« (1899), nu i Reserve



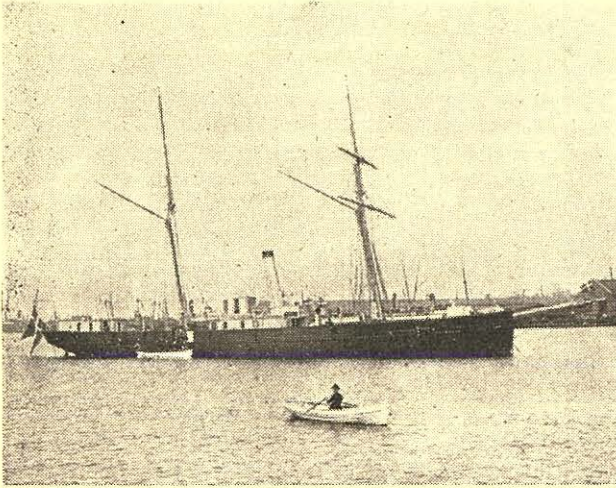
Panserskonnerter »Esbern Snare« (1862—1923)



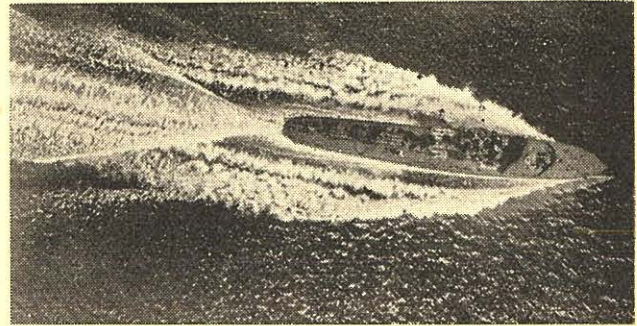
Kanonbaaden »Store Bælt« (1875—1912)



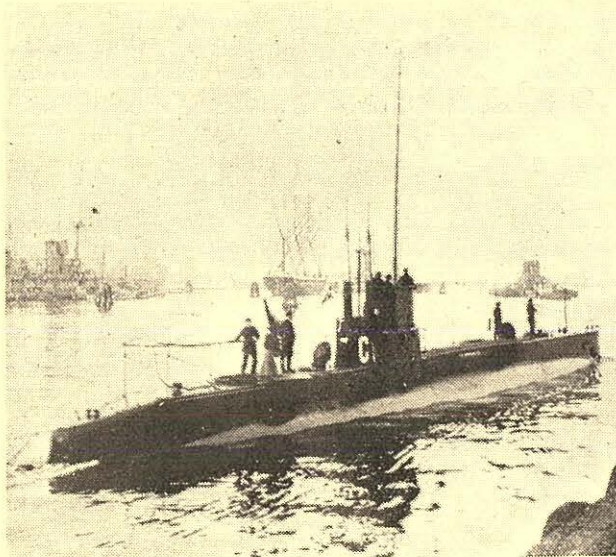
VED KAY LARSEN



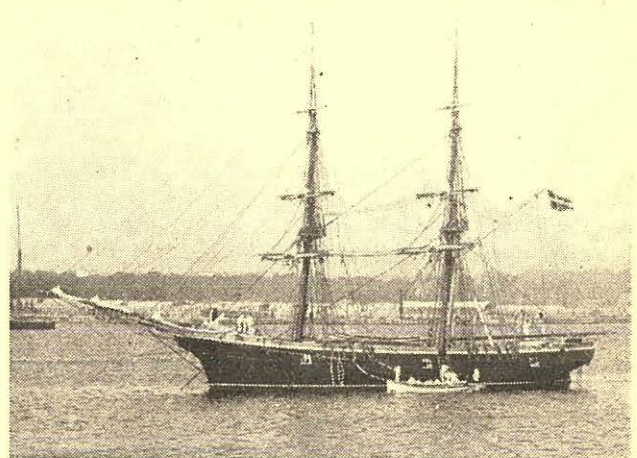
Panserskonnerten »Absalon« (1862—1908)



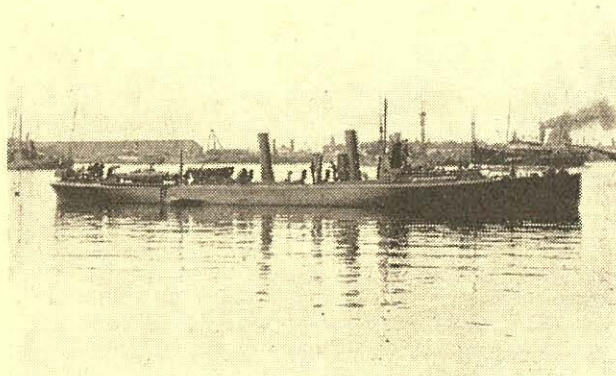
»Dragen«, en af Flaadens nyeste Torpedobaade.
Den løber 29 Knob



Undervandsbaaden »Rota«, der blev bygget 1918
og endnu gør Tjeneste



Briggen »Ørnen« (1880—1908), det sidste danske
armerede Sejlskib



Torpedobaaden »Makrelen« (1893—1918)



Kanonbaaden »Øresund« (1874—1912)



Herluf Balle's sidste Vagt

En Jule-Oplevelse af *Hans Schmidt*, Bramminge.

DET var Juleaften. Fuldriggeren „Gezina“ fløj af Sted henover det af en frisk Brise oprørte Stillehav, paa Vej fra Callao til Sydney i Australien. Alle Sejl var satte, og ballastet, som Skuden var, gjorde den sine tolv Knob. Julenadveren var alt sat til Livs, og de i Anledning af Højtiden skænkede Cigarer var tændt. I Lugafet, hvor den tændte Lampe hang dinglende i sin Krog under Loftet, følgende Skibets slingrende Bevægelser, sad hele den menige Besætning rundt om paa Klister og Køjekanter. Samtalen gik trent; thi enhver havde nok i sine egne Tanker. Ingen anden Fest kan jo som Julen kalde Minderne frem, hvadenten saa Barndommens Jul var fejret i Nordlandets dystre Skove eller paa Danmarks flade Sletter, det var dog Hjemmet med de mange Minder. For en Stund glemtes Tid og Sted, idet man lod den længst forsvundne Tid passere forbi det indre Øje. Pludselig afbrødes Stilheden af „Otte Glas“, og med et Suk og ligesom et brutalt Ryk vendte alle tilbage til Virkeligheden. Hele Mandskabet troppede nu agter, hvor den vagthavende Styrmand, efter at have konstateret at alle var mødt, raabte sit „Løs af ved Ror og Udkig!“ Saa gik Vandringen atter forud, hvor den Del, der havde Frivagt, gik til Køjs og sov bort fra den lidet festlige Virkelighed til Drømmelandets herlige og skønne Barndomsjul. Vagtmandskabet slukkede den slingrende Lampe og trak sig ind under Bakken, hvor de hver for sig søgte en Krog for i Ensomhed og Fred at dvæle ved Minderne.

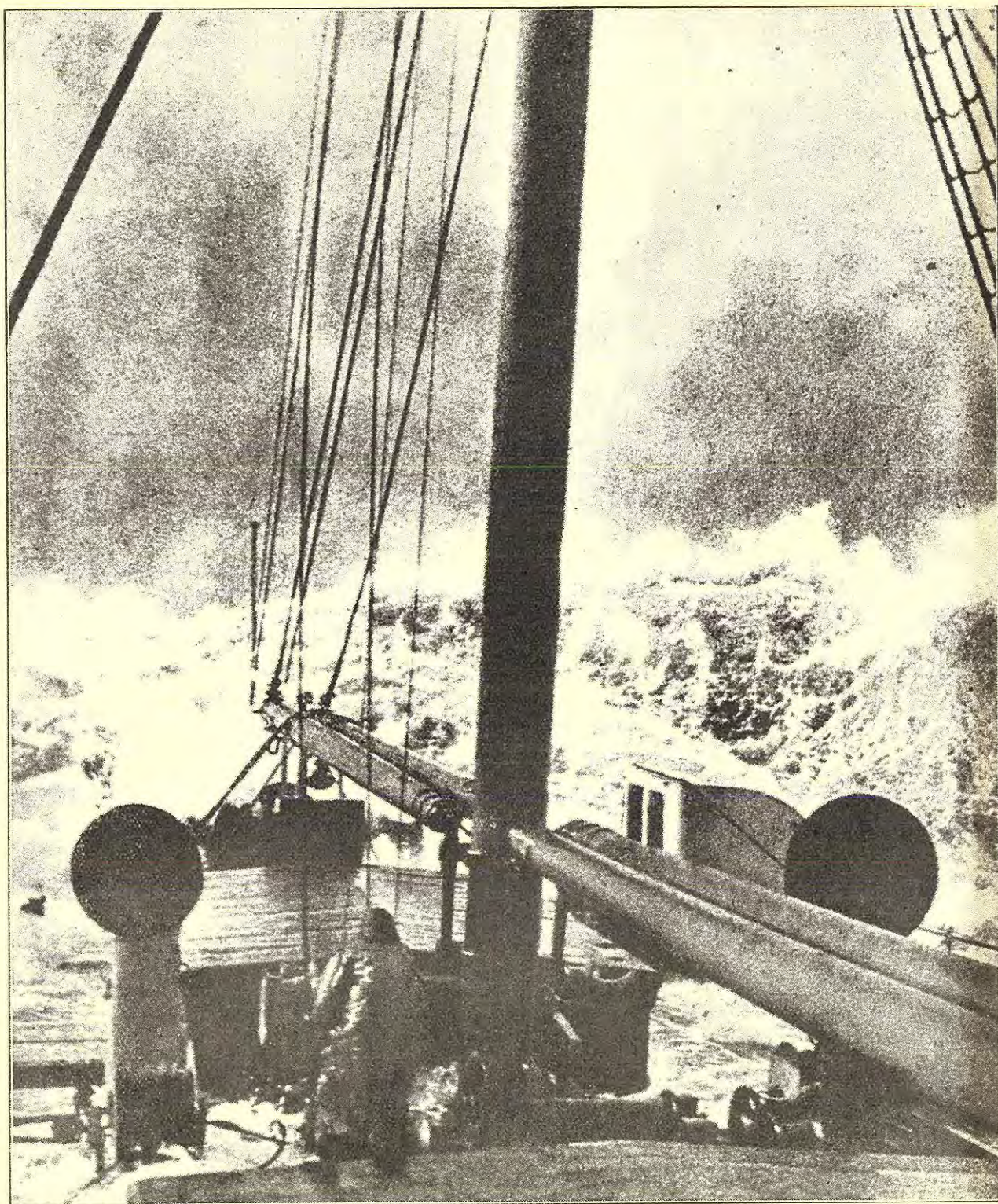
Oppe paa Bakken gik en Matros paa Udkig. Det var Herluf Balle. Frem og tilbage gik han, nu og da spejdende forud gennem det fæle Mørke, skønt det var i Grunden ingen Nytte til at holde Udkig paa denne Rute. Her var jo ingen modgaaende Skibe, og hvorfor saa gaa her og spejde ud over det natmørke Hav. Han satte sig paa det Styrbords Anker og hensank i Drømmen. Enkelte Stjerner tittede frem bag de mørke Skyer. Vandet fossede om Stævnen. De høje Master med de svulmende Sejl stod som Silhuetter mod Nattehimen. Fra Riggen hørtes de mange forskellige Lyde. Kædernes Hvin i Skivgatterne og Rokkenes Knirken blandede sig med den skrigende Lyd af Blokke og Taljer, idet Braser og andet Tovværk strammedes og slækkedes under Skibets Duvninger og Slingringer fra Side til Side.

Hans Tanker var langt borte. Julnat, aah hvilket Væld af Minder. Var der ikke Barndomshjemmet der langt borte i Danmark, paa den skønne Ø Fyn. Hvor mindedes han ikke Fars og Mors Omhu og Kærlighed for Børnene, særlig paa denne hellige Aften. Det tændte Træ og de mange Gaver til hver enkelt. Faderen var Læge og en velstaaende Mand. Han havde saaledes Raad til at give Børnene en god Opdragelse. Dette, at Herluf vilde til Søs, var jo ikke efter Faderens Mening. I hvert Fald skulde han da være Kaptajn. Men endnu var han kun Matros, ikke for det, den Smule Eksamen kunde han sagtens tage, hvis han vilde. Ja, det var netop det, hvis han vilde; men han følte nu ingen Lyst hertil. Der fulgte jo et Ansvar med dette at være Styrmand eller Kaptajn, og det vilde han helst være fri for. Hvor dejligt var det ikke, dette frie, ansvarsløse Liv. Glæde og Fornøjelse i hver Havn; men disse Nattevagter, hvor var de dog ubehagelige. Intet at tage sig for, bare tænke og tænke. Og i Nat var det Julnat. Sidste Jul, ja da var han i Hamborg. Juleaften blev fejret hos „Svenske Mamma“. I hendes Beværtning havde han boet og tilbragt Julen sammen med en Snes andre Sømand. Ah,

hvilket Aftensmaaltid havde det ikke været, og Drikkevarer, jo det var en rigtig Julenadver. Bagefter blev der danset og sunget, ganske vist var det ikke Salmer, og Pigerne var just heller ikke Engle. Nej, det var løse Fugle uden Hjem og fast Tilholdssted. Her var Varme og her var Glemsel for triste Tanker, derfor søgte de herind, hvor de vidste, at de var velkomne. Netop da saa Dansen og Lystigheden var størst — „Mamma“ stod paa et Bord og sang af fuld Hals, idet hun med et Par tomme Flasker slog Takt til det elektriske Klavers Toner — da aabnedes Døren, og en lille Frelserpige kom ind for at sælge Blade. Sin Mandolin havde hun paa Ryggen. Da hun havde solgt nogle Blade, tog hun sit Instrument, stemte det og begyndte at synge. Hendes Stemme formaaede dog ikke at overdøve det Spektakkel, som var herinde. Da hørtes „Mamma's Røst, og hun kunde høres over hele Lokalet. „Stille, Gutter, Respekt for Religionen!“ raabte hun. Der blev Stilhed; thi alle kendte Værtinden og vidste, at hun forlangte Lydighed. Dog den tykke Finne, der sad i et Hjørne for sig selv, vedblev at skraale løs paa en eller anden finsk Melodi. „Mamma“ sendte ham et hvast Blik, saa greb hun en tom Flaske og kastede den efter ham. Flasken ramte ham i Panden, og med et Brøl ramlede han ned af Stolen. Et Øjeblik var han besvimet, saa kom han til sig selv igen, og stille luskede han ud i Køkkenet for at faa Blodet vasket af. Herluf smilte uvilkaarligt. Jo, „Mamma“ vidste at sætte sig i Respekt. Stilhed var der i Lokalet, da Frelserpigen sang „Stille Nat, hellige Nat“, og til Slut sang hun „Timerne rinder saa hastigt, aldrig de kommer igen“. Hvor formanende og bedende var ikke hendes Øjne, da hun sang disse sidste Linier: „Snart skal de dybe Dødsvande rulle mod Livsstranden hen.“ Da hun havde endt sin Sang, bøjede hun sine Knæ og bad for alle de Tilstedeværende. Hvilket Billede var det ikke for en udenforstaaende at skue. Et snavst, daarligt oplyst og af Spiritusstank opfyldt Lokale. Rundt omkring ved Bordene sad Mænd og Kvinder, mer eller mindre berusede og med Lastens Stempel paa deres Pander. Og midt paa det af Savsmul bedækkede Gulv, imellem Øl- og Vinsjatter, der knælede en Kvinde, rækkende de foldede Hænder op mod Gasblussets lysende Flamme, i hvis Skær hendes Øjne straaledede som to Stjerner. En Engel var steget ned til Underverdenen. Der gik som et Suk gennem de tyst lyttende Menneskers Bryst, et Længselens Suk, et Angerens Suk over, at de ikke var rene som hende, men at de bar Pletter, Smudspletter, som aldrig kunde vaskes af. Saa forlod Frelserpigen Lokalet, og det vante Liv tog sin Begyndelse igen, dog var det, som om der var lagt en Dæmper paa Lystigheden.

„Aah, disse fordømte Tanker,“ mumlede Herluf, idet han rejste sig op fra sit Sæde. Han skuttede sig; thi Natten var kølig, skønt man befandt sig i Troperne. Saa gik han hen til Bagbords Røling og stirrede ned i Dybet. Den røde Lanterne kastede sit Skin udover Vandet og gav de af Morild opfyldte om Stævnen brusende og fossende Vandmasser et gyldent gnistrende Skær.

Længe stod han, betaget af det smukke Syn. En underlig Stemning betog ham. Alt syntes saa trist og haabløst. Fremtiden laa saa mørk. Ingen Glæder var i Vente uden de sædvanlige, som var at finde i enhver Havneby, og det var jo blot Øjeblikke-Glæder. De havde ikke Varighed. Paa disse lange Nattevagter følte han først ret, at der var en Tomhed i hans



Indre, en Higen, en Længsel efter noget, han ikke vidste hvad. Han søgte at ryste disse tunge Tanker af sig, men det var forgæves. Det var, som følte han ligesom en Hulken derinde i sit Bryst. „Lille Frelserpige. Hvem der havde din Tro,“ mumlede han. Og da var det, som om han i det samme saa dernede i det koglende Dyb et Ansigt, to Øjne, to straalende klare Stjerner, det hele indrammet af en rød Kyse. To Arme, to foldede Hænder syntes at strække sig op imod ham.

Uvilkaarligt højede han sig længere ud over Gelænderet.

Tog Skibet en Overhaling? Eller droges han af usynlige Magter? Med et „Lille Frelserpige!“ forsvandt han ned i det Fata Morgana, som hans Syn foregøglede ham. Som en lysende Masse forsvandt hans Legeme i Dybet. En Vandsøjle slog i Vejret og gnistrede som tusinde funkklende Krystaller i Lanternens Skær. Saa blev alt igen stille.

Men Skibet bruste videre ad spørløse Veje over det natmørke, fosforglinsende Hav mod sit fjerne Maal.

H. S.

* KLITROSEN *

JULENOVELLE FRA VESTERHAVSKLITTERNE

AF A. NIELSEN-STRANDE

HUSMODEREN ude paa den gamle Havgaard var stolt og hovmodig, hvilket ikke kunde siges om Manden, der til enhver Tid følte sig godt tilfreds mellem Klittens Fiskere.

Husmoderen An saa disse Havets Arbejdere over Hovedet, og hun var næsten ved at gaa fra Snøvsen, da deres eneste Barn, Sønnen Ole, drog bort fra Havgaarden ud til den gamle Baadfører og Fisker, Kræn Hav ude i Klitterne. Ole vilde være Fisker og gik ind i Kræn Havs Baadelag.

Det var de gamle, fladbundede Baade, der da brugtes. Men Tiden krævede større Fartøjer med Motor i, og Ole blev ved med Kræn Hav, der var af den gamle Skole, saa længe, til han indvilligede i, at de fik en Motorbaad. Oles Fader, Anders Havgaard, satte Pengene i den, men An strittede imod, og det blev Kræn Hav og Ole, der fik den første Motorbaad til Klitten.

I Foraarets første Maaned, da Viblen skreg over de nøgne Marker, og Solen glitrede i Marchalmen, kom Kræn Havs ny Motorbaad til Vilsø Klit. Det var noget af en Begivenhed, og Klittens Folk, ja selv den stolte Havgaards Madam An, og Marie og Anders gik mod Havet for at se den ny Baad. De ældre Fiskere skulede til den, de havde ikke megen Fidus til at gaa ud paa Havet med en saadan Maskine om Bord. — „Hvordan vil du klare den, Kræn, naar du ligger ude paa Havet, og Maskinen gaar i Staa og vil ikke mere?“

Inderst inde havde Kræn Hav de samme Tanker og svarede:

„Det maa Ole klare, jeg har ingen Forstand paa det. Men vi har da Aarerne,“ vedblev han, „og med dem har vi alletider klaret os over Revlen, ogsaa naar æ Hav var uen og vendte det hvide ud af Øjnene.“

„Ja, men naar Maskinen ikke vil arbejde, saa er den som et Stykke Bly i Baaden, og med Aarerne vil I ikke magte at drive den frem.“

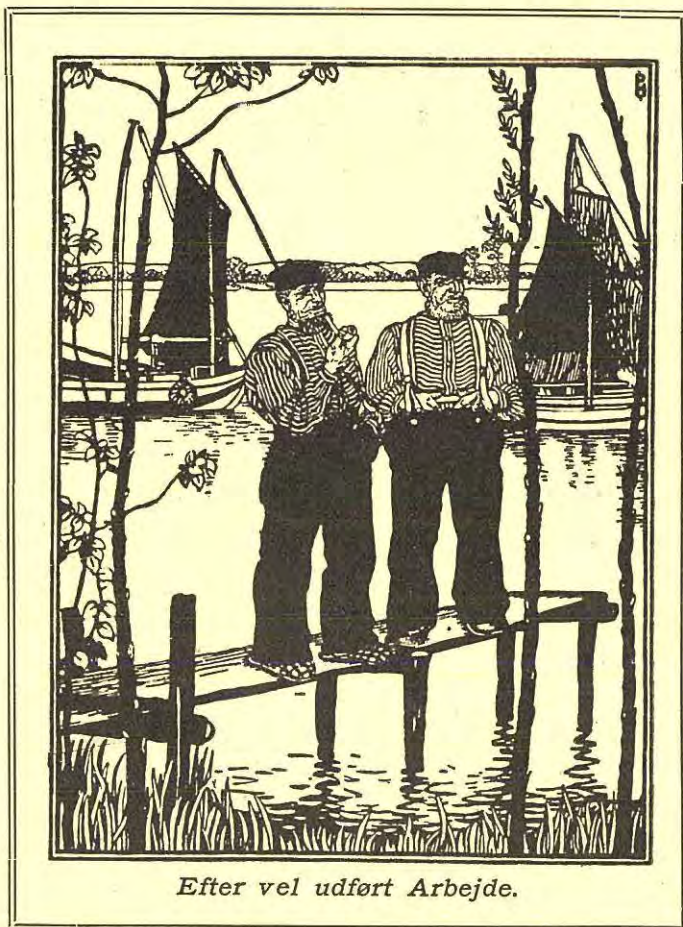
„Nej, saa gaar de til Bunds vestude,“ sukkede An, „og sporiøst forsvinder. Det maa du være forberedt paa, bette Ole. Da er ikke alene de Penge borte, kastet ud ad Vinduet,

men Ole driver om i Havet og kan hælde, at vi faar ham at se som et mishandlet Lig, hvis Øjne er hugget ud af Maagerne, og maaske driver han aldrig ind paa Kysten.“

„Du ser sort paa det,“ svarede Anders, „og dog er det saaledes, at vi nok skal komme paa det Sted, hvor Døden finder os. Skal Ole blive derude, hvor Himmel og Hav gaar i et, saa vilde det ogsaa ske, om han sad som Ejer af Havgaarden. Dette er nu min Tro.“

Stine, der ogsaa var sjokket ned til Stranden, svarede:

„Ja, det passer, Anders! Det har vi set saa ofte. Saaledes gik det med Familien fra en gammel Klitgaard herude. Ja, den er ikke mere, den er slugt af Havet, og Slægten er ogsaa gaet heden. Familien druknede saamænd paa Fjorden en Vinternat, saa nær som et lille Barn, en Dreng, der laa hjemme i Vuggen. Men da han blev 19 Aar gammel, druknede han paa Havet. Hvor vi skal dø, An, der dør vi! Det er Skæbnens Vej, som vi ikke kan dreje af fra, hvad enten vi bor i Havgaarden eller i en Hytte inde mellem Klitterne!“



Efter vel udført Arbejde.

Ole var stærkt optaget af det ny Fartøj, der for Motorens Tøffen kunde gaa langt mod Vest ud paa de store Havdybder selv i den haarde Vinter, naar Fiskestimerne stod derude.

„Det bliver nok mig, Marie, der maa føre Baaden og passe Maskinen; Kræn Hav er for gammel, Tiden løber fra ham; men alligevel, Havet kender han som faa. Han har de mange Aars Erfaringer bag sig, som jeg maa drage Nytte af i kritiske Øjeblikke. Naar vi nu gaar mod Vest, da vil jeg altid have i Tankerne, at du gaar hjemme ved de gamle.“

Ole fra Havgaarden saa sig allerede borte fra det fattige Fiskerleje paa Vej mod fremmede Havne.

„Klitrosen“ døbte Ole den ny Baad, og hele Sommeren stod Ole og Kræn Hav ud og ind fra Vilsø Klit. Efteraaret kom med de haarde Storme, der om Vinteren afløstes af en bidende Frost. Da vendte Fisker Næsen mod Vest, men Ole og Kræn Hav standsede derfor ikke Arbejdet. For Maskinens Stempelslag kløvede „Klitrosen“ Bølgerne trods Frost og



Kulde. Frosten bandt Jorden, og Sneen dækkede Klitterne, da de ind mod Jul gik mod Vest. Isflager drev ude i Havet pisket mod Vest af en haard Østenstorm. „Klitrosen“ laa derude og arbejdede haardt i den høje Sø, medens en Sne-storm i al sin Vildhed fejede hen over Havet. Af og til slog Bølgerne ind over Baaden, fejede hen over Dækket, der i den bidende Frost blev som en Isflade. „Klitrosen“ kom til at se ud som et Isbjerg, der drev rundt.

I det haarde Vejr standsede Motoren. Ole arbejdede med den, men Drivkraften vilde ikke fungere. Østorkanen drev „Klitrosen“ Vest over.

„Vi maa bruge Aarerne,“ sagde Kræn Hav, men det viste sig umuligt at ro Baaden op mod Stormen. Nej, den var for tung, netop som Kræn ofte havde tænkt. „Klitrosen“ laa som en død Klump ude i Nordsøen og drev mod Vest i det aabne Hav.

„Vi er muligt ude paa den sidste Rejse, Ole,“ sagde Kræn Hav. „Klitrosen“ vil synke, den holder sig ikke flydende, til vi naar over paa den anden Side.“

Ogsaa over Vilsø Klitter passerede den voldsomme Østenstorm med Sne, og „Klitrosen“ viste sig ikke under Kysten. I det haarde Vejr stod Klittens Folk paa Stranden og spejdede mod Vest. Men det var, som saa de ind i en Ovn.

„Det er Sangen fra Havet, der trækker op,“ sagde An fra Havgaarden, der stod ved Maries Side. Hun vred krampagtig sine Hænder. „De bliver derude, Anders, som jeg saa ofte har sagt, men som du ikke vilde lytte til.“

„Lørdags Blie gr'er Ugens Svie,“ sagde Kjæsten, „men derfor skal vi ikke opgive Haabet. At Ole og Fader skulde være ude paa den sidste Rejse, kan jeg ikke tro. At de er langt mod Vest, des bedre; thi de er da inde i Skibsruterne, og det skulde være mærkeligt, om de ikke skulde blive reddet

af et forbisejende Skib. Der kan gaa Dage og Uger, og der kan komme Bud, at de er landsat i en eller anden Havn.“

„Ja, eller ogsaa at Havet er tavs for evig om deres Skæbne,“ sagde An.

„Da, Anders, maa vi ligesom Stine bære Sorgen, til vi puttes under Mulde, ja, endnu større og haardere Sorg; thi hun fandt dog sin Mands Grav, men vi vil aldrig finde Oles. Ensomt vil vi blive kørt fra Havgaarden til vort sidste Hvilested; vort eneste Barn, Ole, kan ikke følge os. Havet tog ham, og ensomt vil Havgaarden staa tilbage. Skyggerne fra Havet vil hvile tungt over denne Jord, hvor vi har lagt vort Arbejde, dette Arbejde, som jeg vilde, Ole skulde have fortsat ved Maries Side. Den Gerning, der tilfaldt ham efter os. Men du lod ham gaa bort, Anders, og han fandt Døden.“

„Ogsaa derude, hvor de nu er, bitte An,“ faldt Kjæsten ind, „kan ham her oven for tage Fader og Ole i sin Vare-tægt. Ikke en Spurv falder til Jorden uden hans Vilje. Naar vi staa magtesløse, An, da stiller han Storm og Hav, er Herre over Liv og Død.“

Hun saa hvast paa An; thi den Tale om Død og Undergang irriterede Kjæsten.

Ude mod Vest drev „Klitrosen“ paa tredie Døgn. Den sank dybere og dybere, som Timerne gik; den drev om i Tusvand med snart sagt Lønningen oven for. Kræn Hav var den gamle Ulk, der belavede Ole og de andre paa, at de maatte gøre op med Verden.

„Søens Folk,“ sagde han, „maa altid arbejde med dette for Øje, at de tør eller senere kan blive indhentet af Skæb-
nen, at Havet lukker sig over dem. Men er Trøst er det for ung som for gammel, at Gud finder vore Sjæle alligevel. I dette Haab kan vi gaa ned med 'Klitrosen'.“

Da Solen den fjerde Dags Morgen stod op over Nord-



Nødskud.

Maleri af Oscar Bjørk.



søen, var det ligesom den splittede Snestormens Fugtaage over Havet.

Dette havde til Følge, at en engelsk Fiskedamper observered Isbjerget, der drev forude. De engelske Fiskere fik fat paa Kikkerten, og de kunde nu se, at Isbjerget var en Baad, der arev mod Vest. De satte Dampen op og satte Kursen mod den. De naaede snart „Klitrosen“, og paa et Øjeblik var Mandskabet hevet om Bord i Damperen. Det var ogsaa i den sidste Time; thi et Kvarter efter sank „Klitrosen“ i Havet. Fiskerne fra Vilsø Klit stod paa Damperens Dæk og saa Bølgerne lukke sig over deres nye Motorbaad.

Kræn Hav var den haardest medtagne af „Klitrosen“s Besætning, ikke saadan, at han var syg, men Benene var saa forfrosne, at han ikke kunde støtte paa dem. Det haarde Liv gennem mange Aar paa Havet havde hardet ham, og dette i Forbindelse med et Jernhelbred gjorde, at han ogsaa havde kunnet udstaa denne frygtelige Tur. Om Bord paa det engelske Fiskerskib kom de jyske Fiskere saa nogenlunde til Hægterne; men de maatte blive der i flere Døgn; thi Englænderne vilde ikke løbe i Havn, før de havde faaet Last.

For Kræn Hav blev det nogle lange Dage, og han talte med Ole om, at hjemme var Haabet sikkert opgivet om, at de nogensinde vendte tilbage. Ole derimod studerede dette Fiskeri, som Englænderne drev, og saa godt det lod sig gøre, satte han sig ind i Trawlfiskeriet. Dette var alligevel noget helt andet end det, som blev drevet ud fra Vilsø Strand.

Som Dagen gik, og der intet hørtes fra „Klitrosen“, blev An i Havgaarden mere og mere mørk i Sind. Hun snurrede ad Anders, naar han kom hjem efter at have været ved Havet for at spejde efter den savnede Baad.

„Nej, Anders, Ole kommer ikke mere. En Dag vil du nede paa Stranden mellem Skumflagerne finde Stumperne af „Klitrosen“. For mig er den lange Vinter da gaaet i stum Fortvivelse. Da er det sidste Haab bristet. Ogsaa for dig, Anders, og for Marie.“

„Du spaa, men en anden raa'er,“ kunde Anders da sige, og han saa ligesom trøstende hen paa Marie; hans rolige Sind, dette at man maatte finde sig i Skæbnen, som den formede sig, gav Marie nyt Haab. Kjæsten ude fra Klithytten havde fra Barn af set saa meget derude ved Kysten, set saa mange staaende paa Springet over i Evigheden ude paa Revlen, og dog fik Havet ikke Lov til at beholde dem. I sidste Øjeblik var Vejen blevet jævnet gennem Skum og Braad, og ligesom en usynlig Haand havde ført dem frelst ind til Kysten.

„Denne usynlige Haand strækkes ogsaa frem ude paa det aabne Hav, An,“ sagde Kjæsten, da hun kom til Havgaarden, „og vi maa tro, at den har ført en Redningsmand frem til Fader og Ole, da de drev derude paa 'Klitrosen'.“

„Ak nej, Kjæsten,“ sukkede An, „Ole har fundet Døden derude paa den Vej, han ikke skulde have slaet ind paa, ved den Gerning og under det Arbejde, han ikke var kaldet til.“

Efter flere Dages Fiskeri fik det engelske Fiskerskib Last og stod mod Hjemlandets Havn. Kræn Hav og Ole stod paa fremmed Kyst. Ogsaa der kunde Telegrafene bringe Bud fra Land til Land, og en tidlig Vintermorgen meldtes der til Havgaarden og Klithytten, at Kræn Hav og Ole var reddet, men „Klitrosen“ sunket.

„Ja, vi føres frem ad mange Veje,“ sagde Anders, „og omend de kan være knudrede, saa maa vi dog ikke knurre, An. Skæbnens Hjul drejer sig og vi maa følge ogsaa gennem Mørket. Over Havgaarden og Vilsø var det mørkt, og for Kræn og Ole, der drev med „Klitrosen“, var det mørkt, og dog blev de ført frem til Lysot, Marie.“

„Og selv i Livets mørkeste Nat vaager en Redningsmand over os,“ sagde Kjæsten.

Der var Solskin over Vilsø Klitter den Dag, da Kræn Hav og Ole vendte tilbage. Den Spænding, der havde ligget over Klitboerne, siden „Klitrosen“ udeblev, var nu udløst. Ogsaa Havgaardfolkene aandede nu lettere.

„De tunge Skyer drev bort, An,“ sagde Anders. „De kom igen fra Havet. Som Kjæsten sagde: En Redningsmand vaagede og fandt dem, da alt syntes at være forbi. Godt, at det saa ofte gaar saadan. Dette gælder for os alle, lige saa vel vi, der er paa Landjorden, som de, der tjener deres Brød paa Havet.“

„Ja, denne Gang,“ svarede An, „var det kun Baaden, der gik bort, forsvandt i Dybet, men næste Gang gaar de maa selv ned ned. Men kan være, at Ole nu har faaet Forstaelse af, at her paa Havgaarden har han mere fast Grund under Fødderne, ogsaa hvad det økonomiske angaar.“

Dette forholdt hun ogsaa Ole, da han kom hjem til Havgaarden.

„Du har prøvet og følt, hvad det vil sige, naar den sidste Planke under dine Fødder brister, Ole. Da staar Døden foran dig og vinker.“

„Ja, den tager os allesammen, bitte An, naar vi mindst aner det,“ svarede Kræn Hav.

Men den sidste haarde Tur med „Klitrosen“ havde ikke jaget Udlængslen paa Flugt hos Ole, nej, han vilde fortsætte med Arbejdet paa Havet. Han vilde igen have en Motorbaad og atter mod Vest. Som Sønnen fra Havgaarden kunde Midlerne jo nok skaffes, men An satte nu Stolen for Døren og sagde: „Nej. Vi skal ikke give flere Penge ud, Anders, og samtidig friste Skæbnen.“

Vinterens haarde Storme rasede over Nordsøen, saa Havet slog mod Vilsø Klits forblæste Strand. I Klithytten, hvor Ole opholdt sig, 192 Fraaden fra Revlerne over den skæve Tagrygning. Den gamle Kræn Hav plagedes af Gigten, og naar Ole talte om den ny Motorbaad, sagde Kræn: „Nej, jeg kan ikke gaa med mere, jeg maa nu lægge Ankeret her, Ole. Men du er jo ung, Ole, og kan drage ud. Det er det ny Slægtled, der nu maa træde til og fortsætte Arbejdet med disse Fartøjer og Redskaber, som Tiden kræver.“

Naar Ole talte med Faderen om at faa en ny Motorbaad i Stedet for „Klitrosen“, der gik ned, saa var An straks i Fyr og Flamme.


„Denne Gang fik vi dig hjem til Jul, Ole, og jeg giver sandelig aldrig mit Samtykke til, at du for Havgaardens Penge atter faar en Motorbaad, der kan trække dig ned i Dybet, inden næste Jul gaar ind.“

Denne Stejlhed hos An gjorde Ole trodsig, saaledes at han en Dag tog Hyre paa en stor Kutter, der fiskede paa England. Ole drog bort fra Havgaarden, og der gik mangan en Jul, inden han vendte tilbage. Havgaardssønnen blev Englandsfisker.

„Klitrosen“s Forlis ind under Jul gav ikke Stødet til, at han opgav Arbejdet paa Havet. Tværtimod. Derimod lagde den gamle Kræn Hav op. Han kunde ikke følge med i der nye Tid, der var inde.

Maskinerne i Fiskeriets Tjeneste forstod han ikke, han holdt paa det gammeldags.

„Nej! Kun Aarerne og saa ham her ovenfor stoler jeg paa,“ sagde Kræn altid, naar jeg af og til var et Trip inde hos ham i Klithytten, hvor han sad med en strikket Lue paa Hovedet og bandt Garn



Fuletaagen

Af Trolli Jørn

KAPTAJN OLSEN var den første, der vaagnede. Kulden bed og sved i ham, og han mærkede, at Saltvandet havde ædt sig ind i Huden paa Haandleddet. Besvæligt rejste han sig op og gik ned til Stranden, hvor der laa opskyllede Stumper af Træ og Planker. Det var hans Skib, der var forlist i Taagen og Stormen. De havde haft Taage hele Turen og var tilsidst slaaet fuldstændig ud af Kursen.

Olsens Ansigt var ubevægeligt, mens han tænkte paa, at han var paa en fremmed Kyst uden Mad, uden Vaarme, uden Kompas. Han havde ikke den fjerneste Idé om, hvor de befandt sig. Det var et Taageland. Han gik langsomt tilbage til den lille Hule i Klipperne, hvor de havde tilbragt Natten, og vækkede sine Folk. Seks af dem blev liggende, de var bukket under for Kulden og Strabadserne. Den lille Mæsse dreng græd snøftende. Mændene stod og saa paa Olsen, han var deres Fører, den lille tætbyggede Danskamerikaner, og de ventede, at han skulde sige et eller andet forløsende Ord. Tilsidst kom det:

„Vi maa grave en Grav,“ sagde han kort og borede Hænderne ned i Lommen. Førstestyrmand nikkede bifaldende, og der gik et Lettelsens Suk gennem de Skibbrudne. De trængte til Arbejde, noget, der kunde beskæftige Tankerne og faa dem til at glemme, at det var Jul om 7 Dage. De fik fat i gamle Plankeender, som de slog itu og brugte som Skovle. Det hjalp ogsaa paa den ulidelige Kulde, der fik Lemmerne til at stivne. Da en af dem fandt lidt Tobak i sin Lomme, fik de hver en

lille Smule af den og tyggede ivrigt, maaske kunde det faa én til at glemme, at Sulten sled i Tarmene. Da Graven var færdig, vilde de lægge deres døde Kammerater i den, men Olsens Stemme holdt dem tilbage:

„Vi maa hellere klæde dem af!“

Klæde dem af — de saa paa hinanden og gemte uvilkaarligt Hænderne.

„Vi kan maaske senere faa Brug for deres Tøj,“ fjøede Olsen stilfærdigt til. Det var noget, de kunde forstaa, og under Ledelse af Styrmanden klædte de hurtigt de døde af og lagde de nøgne, blaalige Lig ned i Graven, som rask blev skuffet til. Olsen undersøgte nøje deres Klæder, de private Ting gemte han for at give dem til de Efterladte — hvis han nogensinde kom tilbage. Resten blev fordelt mellem dem af Mændene, der ikke havde faaet Tid til at faa saa meget med.

En af Mændene sagde: „Jeg er meget tørstig,“ og et Par andre bemærkede, at det var de ogsaa. Olsen svarede ikke, han saa ud i den tætte, hvide Taage, der laa om dem som Vat, endelig sagde han: „Saa maa vi vel hellere se at finde noget, vi kan drikke.“ De delte sig i Smaapartier, men de vovede ikke at fjærne sig langt fra hinanden, og tilsidst endte det med, at de holdt sammen i en Klump. De fulgte langs med Klipperne, Olsen gik først, han havde ikke de andres sære Angst for at være alene. Det var ogsaa ham, der først opdagede en lille klar Kilde, der rislede tværs over Klippen. De styrtede sig over den, smed sig ned ved dens Bred, skyl-



Al deres Fortvivlelse fik sin Udløsning i det Raseri, med hvilket de styrtede sig over deres Kaptajn.



lede først Munden for at blive af med Smagen af Saltvand og drak saa i lange Slurke, som om de vilde tømme Kilden. saa samledes de om Olsen og ventede, at han skulde komme med et Forslag, der kunde sætte dem i Aktivitet. Han stod med Hænderne i Lommen og gryntede lidt, indtil han saa rundt i Kredsen og sagde: „Vi kan ikke gøre noget, inden Taagen letter. Lad os hente noget Træværk herop og bygge en Hytte, saa vi er lidt beskyttet.“

De mumlede deres Bifald, nu da Tørsten var slukket, var Sulten blevet endnu stærkere, men de ejede ikke en Stump, der lod sig spise. Saa var det bedre at tænke paa at arbejde sig varme.

„Vi maa lægge en Vej fra Stranden herop med Planker, saa vi ikke løber vild,“ fortsatte Olsen roligt, hans Stemme lød saa tung og trist i Taagen, der bedækkede dem med en glinsende Væde. „Nogle af os graver Grunden ud, andre bringer Materialet herop, og atter andre lægger Vejen.“

Olsen, Skibsdrengen og en ældre Matros blev tilbage og begyndte at grave et dybt Hul, over hvilket „Huset“ skulde bygges. Da de andre var gaaet et Par Skridt, var de opslugt af Taagen, ikke den mindste Lyd hørtes, men af og til satte Olsen Hænderne for Munden og raabte: „Ohøj!“ for at hjælpe dem paa rette Vej.

Vejen blev bygget med stort Besvær, den vandt sig i mange unødvendige Krumninger, men den var der da og dannede et fast Centrum i deres Taageland. De kendte nu noget af Stranden, Vejen og den lille Bæk, Resten var gemt i Taagens tavse, tætte Mysterium.

Huset var noget af et Monstrum, da det langt om længe blev rejst, overalt var der gabende Huller, der blev tætnet med Tang, og Gulvet blev bedækket med et tykt Læg af vaadt Tang, som, naar det blev tørt, kunde danne et ganske blødt Leje. De følte allesammen en næsten rørende Begejstring for Huset, der tog noget af deres Angst for det tavse, fremmede Land med dets evige Taage. Det var meget lille, men det holdt paa den Varme, deres kolde, stakkels Legemer udviklede. Tanken om et varmt, flammende Baal var næsten mere, end de kunde taale. Ingen af dem havde en brugelig Tændstik, og der var ingen Sol, der med Hjælp af Olsens Urglas kunde give dem Ild. Straks da Huset var bygget, var de varme af Anstrengelsen, men saa kom Kulden snigende, og Sulten meldte sig. De blev enige om at gaa ud paa Strejftog for at se, om de kunde finde noget, og med Olsen i Spidsen brød de tre af Mændene op. De gik langsmed Vandet, saa de stadig kunde finde tilbage, men de fandt intet spiseligt. Til sidst stødte de paa nogle Smaasøer, der saa ud, som de var blevet efterladt engang ved en voldsom Storm, da Vandet steg op paa Landet. Der bevægede sig et rigt Fiskeliv i Søerne, Styrmanden prøvede paa at fange nogle Fisk med Haanden, men de smuttede fra ham, og de var ved at tabe Modet, da Olsen tog sin Sydvest af og begyndte at øse Vandet op af Søen, der jo ikke var meget mere end et fladt Hul. Da den var halvtom, kunde de med Lethed fange Fiskene, og de vendte hjem belæsset med Fisk og Krabber, som de maatte spise raa. Kødet var koldt og slimet og smagte forfærdelig fisket og salt. De tænkte uafbrudt paa et Baal, ved hvilket de kunde riste Fiskene. Saa kom Natten, man kunde ikke se en Haand frem for sig, og de dødtrette Mænd krøb sammen i Hytten. Skibsdrengen gav sig i Søvn og en fransk-kanadisk Matros bad mumlende.

Nu var de en Dag nærmere Julen, som de skulde have fejret i deres Hjem.

Næste Morgen var Mændene saa stive, at de maatte springe rundt og slaa med Armene for at faa lidt Varme i Kroppen,

Aanden stod ud af Munden paa dem som en tynd Røg, og deres Skæg og Tøj dryppede af Taagens Væde.

„Blot vi havde noget Ild,“ sagde Kanadieren. De andre bandede eller sagde intet.

„Taagen kan ikke vare ved,“ sagde Olsen. „Engang maa den da lette. Det er vist bedst, at vi ser ad ved Stranden, om der ikke er skyllet noget op.“

Anden Styrmand samlede sine Mænd sammen og travede ned paa Stranden, og en Timestid efter vendte de tilbage med Fisk, Krabber og nogle røde Bær, der kun bestod af sur Saft og Skind, men det tog da altid Smagen af den raa Fisk væk. De tyggede langsomt og forsigtigt for at faa alt med. Midt som de sad og spiste, vendte det andet Parti tilbage med Daasemad, de havde samlet sammen. Der var Corned Beef, Pølser, Frugt og Supper, men det maatte jo sluges raat og koldt, og der var kun en Smule til hver. Olsen selv spiste ikke noget, han følte ingen Sult, Kulden var altoverherskende — og Tanken om Julen, der kom nærmere og nærmere.

„Bare vi dog havde noget Ild,“ sagde Kanadieren og saa trist paa de tomme Daaser. — „Eller bare et Spil Kort,“ indskød en af de andre.

„Vent, til Taagen letter,“ sagde Olsen med sin flade, taagevalte Stemme. Skibsdrengen begyndte igen paa sin Snøften, og Kanadieren gav ham en Lussing med den Følge, at Drengen hulkede højt.

„Lad være med at slaa ham,“ sagde Olsen, og de lagde alle Mærke til, at han ikke befalede — det var en Henstilling. Kanadieren sagde noget i en gnaven Tone. Olsens Særstilling som Kaptajn begyndte at blive undergravel. Timerne slæbte sig afsted, der var stadig nogen, der dansede rundt og stampe med Fødderne for at holde Varmen, en gik ned til Stranden og vendte tilbage med et Sæt Tøj, der drev af Vand.

„Jeg fandt anden Mester,“ mumlede Manden lavt og smed Tøjet hen paa en Sten. Olsen sagde intet, det saa ud, som om Intet kunde rukke ham, før havde det givet de andre en vis Tryghedsfølelse, nu begyndte det at gaa dem paa Nerverne. Kanadieren talte om Døden, og en anden slog ham over Munden. — Atter kom Natten med dens Kulde, Sult og Uro, saa kom Dagen, den værste Sult blev stillet med raa, iskolde Fisk, Taagen lettede ikke, det var, som var hele Verden indhyllet i det mælkehvide, lette Vat. Man kunde ikke se frem for sig, og man bevægede sig som i en Drøm — et Mareridt af Kulde og Sult og knurrende Opposition mod den Mand, der var deres Fører og ikke kunde faa Taagen bort. Han gentog stadig sit: „Vent, til Taagen letter!“ De bad om Arbejde, om Raad, de skændtes, sloges et Par Gange, kom med hadske Ord og saa gnavent paa hinanden. Den eneste, der ikke forandrede sig, var Olsen — skønt han indvendig følte sin Selvbeherskelse glippe mere og mere. Men Taagen maatte dog lette engang, den kunde ikke blive ved med at holde dem indespærret her. Til Tider følte han en vanvittig Trang til at skribe og slaa ind i Taagen.

Saa pludselig viste der sig et gyldent Skær paa Himlen, og med en Stemme, der var ved at knække over, raabte Drengen:

„Solen — nu er Solen der!“

Der var nogen, som rev Uret op af Olsens Lomme og skruede Glasset af, andre slæbte tørt Pindebrænde sammen, og Resten stod midt i Solens spinkle, tynde Skær og prøvede paa at føle dens Varme. Olsen stod og saa paa Skæret, og han saa den hvide Taage lægge sig tættere og tættere sammen over det, indtil det sidste lille, spæde Lys forsvandt. Et

Øjeblik var Tavsheden dræbende, saa udstødte en af dem et hæst Udraab. De gjorde Olsen ansvarlig for Solens Drilleri, det var ham, der var Skyld i det, al deres Fortvivlelse fik sin Udløsning i det Raseri, med hvilket de styrtede sig over deres Kaptajn. Først da Styrmanden og Førstemester kom løbende, fik de ham befriet og stiftet nogenlunde Ro.

Det var sikkert Kanadieren, der var Skyld i det med sin evige Beden og Rædsel for Aander, men det endte med, at de alle troede at se Aander og Spøgelser om sig, de trykkede sig tæt sammen og stirrede med bange, febevilde Øjne ind i Taagen, hvor deres døde Kammerater var. Olsen var forslaaet og øm over hele Kroppen og laa hele Dagen alene inde i Hytten. Han tænkte paa sit Hjem, sin Kone og sine Børn, der glædede sig til at fejre Julen med ham, han gruede for Juleaften, den var der ingen af de syge, forsultne Mænd, der med Ro kunde se ind i Øjnene. Aah, Julen med sin Varme og Hygge, Juletræets smaa, blafrende Lys og Duften af Gran, der knitrede, naar Lysene brændte ned. Et Par Gange greb han sig i at nynne en Julemelodi med sprukne, ømme Læber — det var, som bragte det ham nærmere til Hjemmet, Polly sang altid den Melodi hele December Maaned igennem.

Den sjette Nat var alle saa udmattede, at de sov som Sten, Olsen var den første, der vaagnede, han følte en skærende Smerte mod sine Øjenlaag og maatte skyndsomst lukke Øjnene i igen. Han tvang sig atter til at aabne dem og stirrede lige ind i den kolde Vintermorgens fjerne Sol. Taagen

var borte, og han kunde se Stranden og Klipperne, som havde knust hans Skib — og langt ude kunde han skimte Omridsene af et Vrag. En Skælven fo'r gennem Olsen — det var næsten for ufatteligt, at han igen kunde se. Han kunde igen se sine Mænd, se deres magre, ubarberede Ansigter, der selv i Søvn havde et sultent, forpint Udtryk. Langsomt rejste han sig op og gik ud, hvor han stod med lidt skrævende Ben og Hænderne i Lommen paa sin Pjækkert. Hans Ansigt var som altid tørt og udeltagende, men indvendig følte han en Varme og en skælvende Glæde, der næsten drev Taarerne op i hans Øjne.

Han hørte nogen bevæge sig inde i Hytten, følte sig skubbet til Side og saa dem allesammen styrte ud paa Stranden, hvor de omfavnede hinanden og opførte sig, som om de var sluppet ud fra 6. Afdeling. Taagen var borte, Solen skinnede, og lidt udenfor Strandkanten gængede en graa, lav Baad med rustroede Sejl. Mændene løb derned, mens Olson fulgte efter i et langsommere Tempo. Da han naaede derned, var Forbindelsen mellem de Skibbrudne og Fiskerbaaden allerede etableret. En graaskægget, vejrbit Mand var i Færd med at ordne en lille Jolle, som en Dreng skulde ro ind. Da han saa Olsen, tog han op til Huen og raabte med sin ru, barske Stemme, der lød som Saltvandsprøjt:

„Glædelig Jul, Skipper!“

Denne Gang fik Olsen sandelig Taarer i Øjnene, han sank en Klump, der steg op i Halsen, og raabte tilbage:

„Glædelig Jul!“

„VIKINGEN“S KRYDSORDS-OPGAVER

Paa mange Læsers Opfordring har vi besluttet at bringe en Serie interessante og morsomme Krydsords-Opgaver, og vi har derfor truffet Arrangement med Krydsords-Eksperten, Forfatteren Albert Bodi, der sikkert vil være adskillige af vore Læsere bekendt, dels fra vore mest ansete Blade, dels fra det i Statsradiofonien holdte Foredrag „Krydsords-Epidemien“, efter hvilket man jo fik et levende Indtryk af, hvil-

som. — 12 Pigenavn. — 14 Køre. — 15 Harme. — 17 Pigenavn. — 19 Amerikansk Republik. — 21 Til Fiskeri. — 22 Skibsende. — 23 Træer — 25 Bibelnavn. — 26 Lige. — 29 Træer. — 32 Sømærke. — 33 Klovn. — 35 Det tiloversblevne. — 37 Til Lasten. — 38 Vand.

Løst: 1 Næringsmiddel. — 2 Kunstprodukt. — 3 Tal. — 4 Skibsejer. — 5 Dyr. — 6 Pigenavn. — 7 Tjære. — 8 Sty-

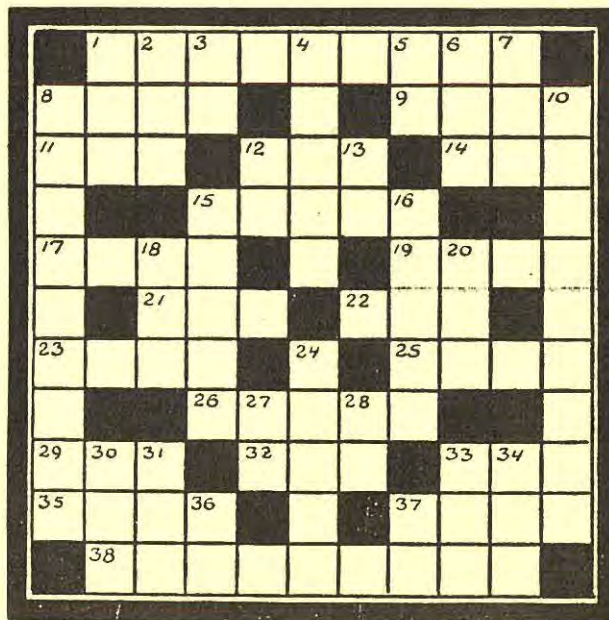


ken umaadelig Interesse Krydsords-Opgaverne til Stadighed er Genstand for, saavel herhjemme som i Udlandet.

Paa denne Side vil De finde den første Opgave, let og ligetil, saaledes at alle kan være med fra Begyndelsen, men efterhaanden vil Opgaverne naturligvis fremtræde sværere, dog jævnlig afbrudt af de lettere, saa baade de dygtige og mindre dygtige af vore Læsere kan slaa Tiden ihjel med dette forøjelige og belærende Hovedbrud.

Ovenfor bringer vi Krydsords-Professorens Selvportræt. Som man ser — allerede travlt optaget af at udspekulere Indholdet til de haarde Nødder, „Vikingen“ vil give sine Læsere at knække.

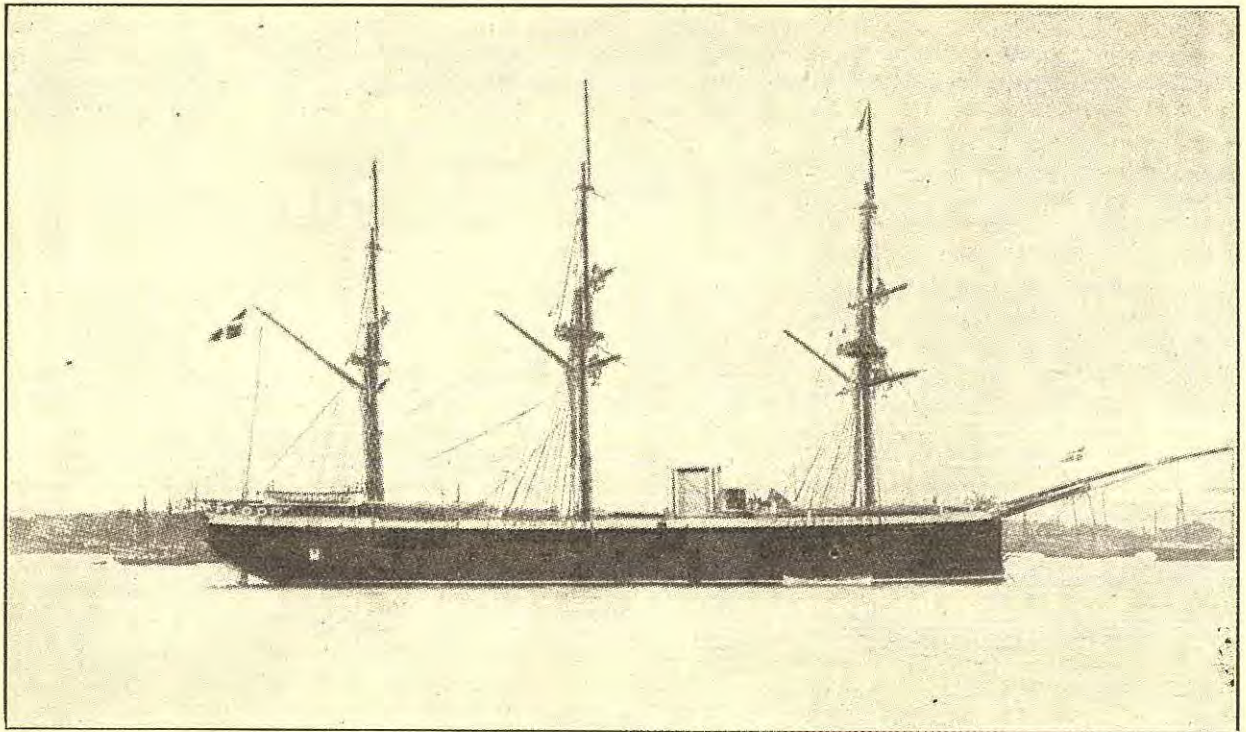
Vandret: 1 Fartøj. — 8 Italiensk Sø. — 9 Flod. — 11 Lige



•BODI•

•1/-1036•

rer. — 10 Sende tilbage. — 12 Mærke. — 13 Forholdsord. — 15 Sømærke. — 16 Tidsrum. — 18 Forkert. — 20 Bibelnavn. — 24 Bedrage. — 27 Forholdsord. — 28 Møntforkortelse. — 30 Tone. — 31 Gl. Verbum. — 33 Tal. — 34 Hensigt. — 36 Tal. — 37 Beskyttelse.



Dansk Jul i Piræus

I Sejlkrigsskibtidens sidste Dage var der næsten hver Vinter en dansk Orlogsmænd paa Togt i Middelhavet. Julen tilbragtes da næsten altid i Piræus, hvor den græske Konge, Georg d. I, den tidligere danske Prins, altid søgte at gøre Højtiden saa festlig som mulig baade for Besætning og Officerer. Kongen følte sig særlig knyttet til den danske Marine, da han selv i sin Ungdom havde været dansk Søkadet.

En Gang i 80'erne var Skruefregatten „Fyen“ paa Middelhavstogt, og som sædvanlig skulde man til Piræus i Julen, men der var nær kommet en Mand med en Slæde i Vejen (hvis man da kan bruge det Udtryk, naar man taler om Middelhavet).

Ved Ordet „Middelhavet“ tænker Folk sig et solbeskinnet, blaat Hav, hvor det maa være dejligt at sejle; men saadan er det ikke altid, især ikke om Vinteren, hvor det er et Hav med stærke Storme og Uvejr.

„Fyen“ kom netop efter at have forladt Malta paa Vej



Det Fotografi, Kong Georg forærede »Fyen«s Officerer til Minde om Julefesten. Yderst t. h. ses Kong Georg, staaende bag ham Prinsesse Alexandra; tilvenstre for hende staaer Kong Konstantin, længere t. v. (siddende) Dronning Olga, og bagest staaer Prins Georg i dansk Kadetuniform,

mod Piræus, ud i en saa stærk Storm, at Skibet maatte ligge underdrejet i flere Døgn. Man begyndte at frygte, at man ikke skulde naa ind til Julen, men heldigvis løjede Stormen af, og man satte Dampen op og gik med fuld Kraft mod Grækenland. Snart dukkede de græske Øer op, og Fregatten dampede ind paa Phaleros's Rhed. Alt om Bord var pudset og gjort rent, Officererne var i straalende Galla og Mandskabet i Paradetøj. Forude blev der varskoet, at det græske Kongeskib var i Sigte, og da det kom nærmere, blev der paa Fregatten „mandet Ræer“, d. v. s. Matroserne stod med hinanden i Hænderne paa Ræer om Bomme. Idet Kong Georg gik om Bord, gled det græske Kongeflag til Vejrs paa Stortoppen under drønende Salut. Kongen bød den danske Orlogsmænd velkommen til sit Rige. Kort efter faldt Ankeret ud for Piræus, hvor man paa Højderne bag Byen kunde skimte Athen, Byen med de stolte og herømmelige Oldtidsminder



Før mange om Bord, der ikke før havde oplevet en Jul udenfor Danmark, var det underligt at skulle fejre Julen der, hvor der var grønne Træer, hvor det var lyst og varmt, hvor Solen skinnede hele Dagen. En Del Værnepligtige, der var Søfolk, var vant til dette, men de var ikke vant til at fejre Julen paa dansk Maner med Juletræ, for dem var det en stor Oplevelse. Fra Kongens Sommerslot „Tatoi“ var der nemlig kommet et mægtigt Juletræ om Bord. Det blev stillet op paa Agterdækket, der, dækket af en stort Solsejl, blev omdannet til en hel Festsal. Overalt blev der pyntet med Vimpler, Flag og Grønt. Der blev lavet Lysekroner, og alle var umaadelig optaget at at gøre det saa smukt som muligt. Agtermasten var behængt med skinnende Vaaben, og paa et stort Bord laa en enorm Dynge Pakker, det var Julegaver fra Kong Georg, en til hver enkelt Mand om Bord i Skibet. Kongen med hele den kongelige Familie vilde overvære Jule festen om Bord. Travlheden med Forberedelserne kulminerede, da Mørket var ved at falde paa, men alt var dog færdigt, da Udkiggen prajede: „Den græske Kongechalup til Borde“. Skibsklokken begyndte saa at ringe, og det lyd som en lille Landsbykirkeklokke, samtidig blev det store Juletræ tændt med Masser af Lys. Julestemningen begyndte at indfinde sig, hvad ingen egentlig vilde have tænkt sig her under de fremmede Forhold. Skibsorkestret spillede de gamle kendte Julemelodier, og alle sang med, de danske Julesalmer tonede kraftigt ud over Rheden, og fra de mange Skibe rundt om lyttede Folk

andægtigt til. Chefen læste under Dødsstillehed Julevangeliet op, og der var mange, der fik Taarer i Øjnene, og Tankerne fløj mod Nord til de forskellige Hjem, hvor der ogsaa nu fejredes Julefest, men i et mørkere og koldere Klima, — alligevel vilde de fleste gerne i Øjeblikket have ombyttet det med det græske og været hjemme.

Da Salmesangen var forbi, blev der danset om Juletræet, og paa god gammel Vis „skulde Træet ogsaa spises“. Nogle Matroser entrede op og begyndte at smide Appelsiner og andre Sydfrugter, der hang paa Træet, i Grams. Henne ved Bordet med alle Pakkerne havde Fru Fortuna taget Plads ved et stort Lykkehjul. Hun var bred og mægtigt med nogle vidunderlige gule Krøller under en stor Kyse. Til daglig var hun *Topsgast*, og Krøllerne var kun af Blaar. Hun drejede paa Hjulet, og hver Mand trak et Nummer, der svarede til en eller anden Gave; der var Piber, Tobak, Cigaretter, Lomme-knive, Billeder, Albums fra Athen o. s. v. Officererne fik desuden et Fotografi af Kong Georg og Dronning Olga, omgivet af deres Børn.

Kongen gik rundt og snakkede med alle, var venlig og smilende; han morede sig øjensynlig ved at være med til en rigtig dansk Julefest. Inden han gik fra Borde, takkede han i en Tale, for at han havde maattet være med, mindede om de Kære, der sad hjemme i Danmark, og udbragte til slut et „Leve gamle Danmark!“

Minderne om disse stolte Togter lever endnu hos mange.

Skibstører af 1. Grad i D. S. B.

C. K. Holsøe

Den 7. December fylder Kaptajn Holsøe 70 Aar og for lader med Udgangen af December Maaned Tjenesten.

Kaptajn Holsøe er født i Sønderborg som Søn af daværende Premierløjtnant C. V. S. Holsøe. Umiddelbart før Sønderborgs Bombardement i 1864 maatte hans Moder flygte fra Byen

med sine to smaa Sønner. Efter Krigen kom Familien til Nyborg, hvorfra H. i 1877 stak til Søs med et dansk Sejlskib. 1881 tog H. Styrmandseksamen i Svendborg og aftjente derefter sin Værnepligt i Marinen. Efter en kort Matrostitid i en Damper tog H. i Sunderland Hyre med en Bark, der skulde til San Francisco. Rejsen varede 175 Dage, hvoraf de 50 gik med at komme rundt Kap Horn. Derefter sejle-

de H. med amerikanske Sejlskibe og forliste engang ved Point Barrow. Besætningen reddede sig i Land og boede 3 Uger hos nogle Eskimoer, indtil en Hvalfanger tog dem med hjem. Derefter fulgte en Tid ombord paa en Hvalfanger, der først jagede Hvaler i det sydlige Stillehav og senere i det nordlige. Den sidste Tur med Sejlskibe var ombord i Boston The-clipperen „Thomas Dana“ fra San Francisco til Kina—Filippinerne—New York. 1886 blev H. Reserveløjtnant i Flaaden. Fra December 1886 sejlede H. som Styrmand i det helsingørske Dampskibsselskab til den 15. Januar 1893, da Skibet kæntrerede i Nordsøen, fordi Lasten forskubbede sig. Efter haard Roning



i Snestorm og høj Sø naaede Besætningen til Longsand Fyrskib og kom derfra til Harwich. Den 1. Maj 1893 blev H. ansat ved D. S. B. og er her avanceret op gennem Graderne og har i de sidste 10 Aar været Fører af Dampfærger „Chr. IX“ af Korsør.

Kaptajn H., der er kendt og agtet i vide Kredse, er Medlem af Søretten i Korsør og har i en Aarække været Bestyrelsesmedlem i den alm. danske Skibsførerforening og for Sømandshjemmet i Korsør.

„Vikingen“ ønsker Kaptajn H. et godt og fredfyldt Otium, naar han nu gaar i Land „for godt“ efter en begivenhedsrig Sejladss paa 54 Aar.

Julegæsterne fra Amerika.

Efter hvad vi har faaet oplyst, er den Mulighed til Stede, at „Frederik VIII“ vil faa saa godt som alle Pladser besat paa Juleturen, hvilket bliver ca. 1000. Skibet afgaar fra New York den 9. December med Anløb til Halifax, og Ankomsten til København finder saa Sted den 21. December, saaledes at Passagererne og den store Julepost i god Tid kan naa ud over Landet.

Græsk Folkesang.

En Sejler fra Kios
med sine to Baade
sejlede ind til Kysten og lagde til.
Mandskabet satte sig i Kres og opregnede,
hvor højt et Kys vurderes
i Østen og i Vesten —
et Kys af en gift Kone: fire,
et Kys af en Enke: fjorten,
det Kys, der stjæles i Smug,
og det Kys, der snappes i Forbifarten,
hver: fire og fyre,
men det Kys, den fattige unge Pige giver:
tusinde venetianske Dukater.

„Vikingen“ gør et nyt Fremstød!

Aldrig før har „Vikingen“ sejlet saa kraftigt fremad som nu. Til Trods for daarlige Tider, Modvind og Verdenkrise gaar vort Blad fremad fra Nr. til Nr., hjulpet af alle vore gode Venner.

Det hænder ret ofte, at en af vore trofaste Læsere uopfordret hverver en eller flere Abonnenter til „Vikingen“, og som Tak for den Interesse, vi fra disse og mange andre af vore Læseres Side møder, har vi besluttet fremtidigt at honorere denne trofaste Hengivenhed med en Række nyttige Præmier ved at sætte Fremskaffelsen af nye Abonnenter i System. Enhver af vore Læsere, der saaledes lægger sig i Selen og fremskaffer 25 Aarsabonnenter, forærer „Vikingen“

en original ODEON Rejsegrammofon

med original Odeon Electric Lyddaase, automatisk Igang sætter og Stopper og Plads til 8 Plader. Vægt 7 kg. Til en

Værdi 100 Kr.



Den, der møder med 20 Aars-Abonnenter, tilkommer der

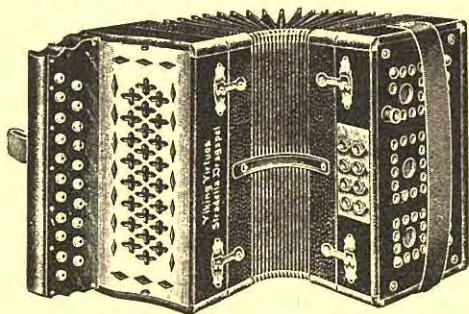
en stor Turistkikkert

med ekstra gode Linser, der forstørrer 8 Gange. Indstillelig efter Øjnene. Lysstyrke 25. Foret Lædertui med Rem til at bæres over Skulderen.

Værdi 90 Kr.

Men naar De kun at samle 15 Aars-Abonnenter blandt Deres Kolleger og Venner, saa har vi ogsaa en Præmie herfor, idet De da vil modtage en af de

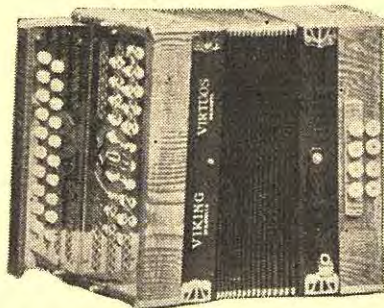
landskendte VIKING Harmonikaer



med 21 Taster og 8 Basser, med en stærk og lang Bælg og haandfilede Staaltoner. For Kendere kan vi fortælle, at Gribebrædtet er med ægte Perlemorsknappe. Svejfet og forniklet Diskantdække med skraa Udskæring for Basserne.

Maaske vil de fleste af vore Læsere, der forsøger sig som Abonnentsamlere, ikke naa længere end til 10 Aars-Abonnenter. Men til dem forærer vi en

landskendt VIKING Harmonika



ogsaa med 21 Taster og 8 Basser, en god, stærk Bælg og prima Alaxtoner.

Værdi 35 Kr.

Hvis ingen af vore Læsere har naaet enten de 25, 20, 15 eller 10 Aars Abonnenter, vil der blive trukket Lod blandt alle disse Abonnementsamlere om disse Genstande.

Alle faar Præmie,

naar man fremskaffer et af ovennævnte Antal af nye Abonnenter, og ved nye Abonnenter forstaar vi saadanne, der ikke har været Abonnent i 1931. For at De kan faa Glæde af en af Præmierne indenfor en overskuelig Fremtid, har vi fastsat Afslutningen af Abonnentindsamlingen

til 10. Januar 1932

De nye Abonnenter skal tegne sig for Aaret 1932, 12 Numre à 50 Øre, ialt 6 Kroner. I dette og de følgende 2 Numre af „Vikingen“ vil De finde en Kupon, og vi beder Dem udfylde en af dem, naar De indsender Deres Liste over de nye Abonnenter.

Hvis De vil deltage i denne Præmiefordeling ved at skaffe „Vikingen“ en stor ny Læserskare, og De kunde lide at

tage Præmierne i Øjesyn,

inden De begynder paa dette Arbejde for Deres gamle Blad, vil De kunne faa Lejlighed hertil, idet Præmierne vil være fremlagte paa „Vikingen“s Redaktion hver Dag fra Kl. 9—5, Gl. Mønt 39.

Vi byder alle vore trofaste Abonnenter velkommen i vor Nytaarskonkurrence.

Til

„VIKINGEN“

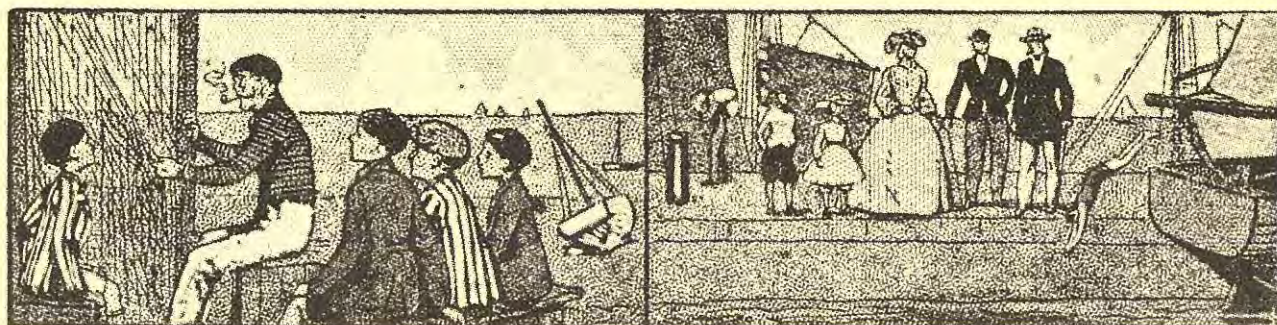
Gl. Mønt 39

København K.

Jeg ønsker at deltage i „Vikingen“s Konkurrence, idet jeg hermed sender Dem en Liste over nye Abonnenter for Aaret 1932. Jeg deltager saaledes i Konkurrencen om en af de udsatte Præmier.

Navn:

Adresse:



De fire Fætre, Arthur, Henry, Per og Jørgen var paa Sommerferie ved Jyllands Vestkyst. De sad nede paa Strandbredden hos deres Ven, Fiskeren Lars, der fortalte dem om sine mange Oplevelser.

De interesserede sig meget for hans Fortællinger, han havde set meget, siden han som lille Dreng var en saa dygtig Svømmer, at Folk blev staende for at se paa ham.



Paa en af sine mange Rejser som Matros paa en Skonnert havde han lært en fransk Matros at kende. Ja, det var Tider dengang.

De havde været sammen som Marinere i de franske Kolonier.

Nu ernærede han sig som Fisker, hans Skikkelse var kroget og bøjet af Gigt, men han havde sine Minder og fortalte gerne om dem, hvis blot nogen vilde høre paa ham.

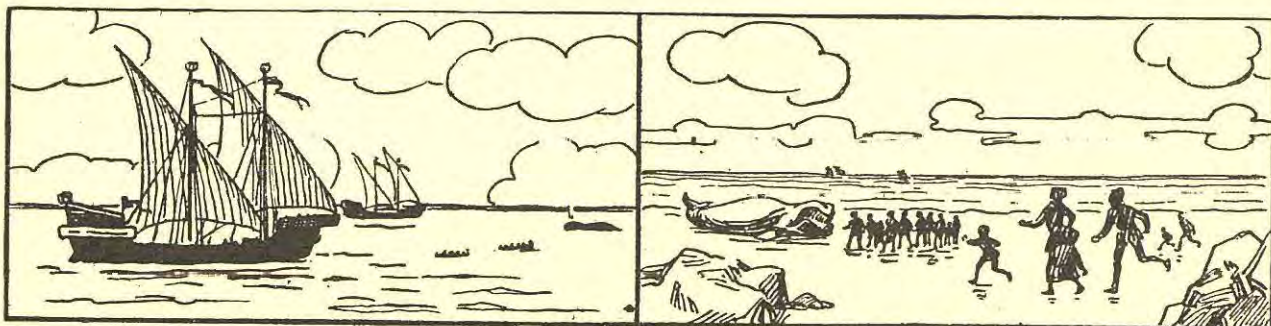
Det var især Arthur, der var meget spændt paa at høre om alle de spændende Ting, Lars havde oplevet. „Var det med den Slags Net, du fangede Hvalfisk, da du var ung?“ spurgte han.



„Nej, min Dreng,“ svarede Fiskeren leende. „Dem fanger man med Harpuner. Jeg kommer lige til at tænke paa en Historie, ...“

... der er næsten lige saa spændende som de gode Hvalfangerhistorier, Henry Ette skriver i „Vikingen“.

Nu skal I bare høre, hvordan det gik en Hvalfangerdreng i gamle Dage.



Da var Skibene smaa og daarligt udrustede.

En Gang saa vi det sjældne Syn af en strandet Hval ...



... og den Aften fortalte min franske Ven mig Historien om Drengen Louis.“
— „Aa, fortæl,“ bad Børnene.

Lars tændte sin lille Snadde og begyndte saa paa sin Fortælling, mens han arbejdede flittigt med at bøde Garnet:

„Louis var en meget kvik og dygtig Dreng, der levede paa den Tid, da Ludvig den 14. var Konge i Frankrig.



Hans Far var omkommet i en Storm, og hans Mor sad nu som Enke med syv Børn. Louis var den ældste, og saa ung, som han var, maatte han allerede ud at tjene til det daglige Brød.

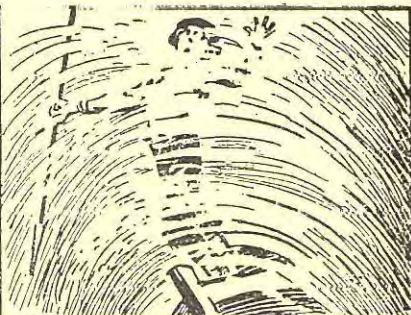
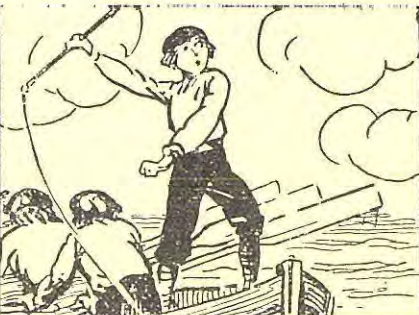
Da han havde Øjne som en Falk, fik han det Hverv at holde Udkig efter Hvaler. Langs Kysten stod der med Mellemrum saadanne Udkigsmænd.

Louis var næsten altid den første, der fik Øje paa Hvalens Ryg eller den Vandsøjle, den sendte til Vejrs.



Saa hjalp han de andre med at faa tændt et stort Baal, hvis Røg forkyndte vidt og bredt, at en Hval var i Farvandet. Hele Egnen glædede sig over det, fordi ...

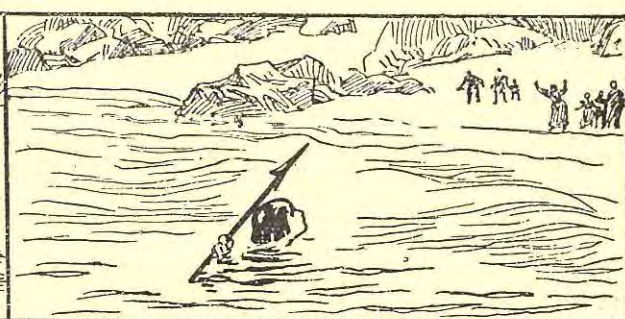
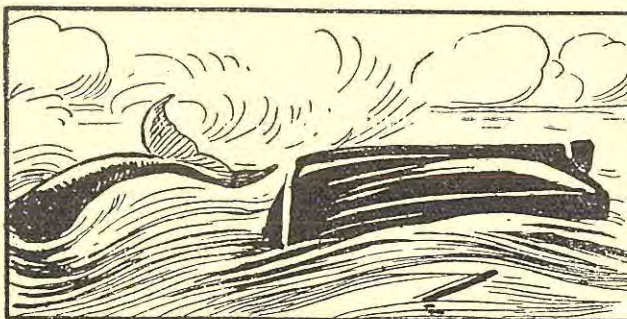
... det betød Brød til mange sultne Munde. Men mange Gange betød det ogsaa Sorg, fordi nogle af de tapre Fiskere blev derude paa Havet — det var en farlig Leg. I disse Tider var Hvalfangerbaaden kun et skrøbeligt Fartøj, og de maatte helt hen til Byttet, før de kunde sende Harpunen ud.



Louis var altid blandt dem, der bemandede Baaden, han overlod det til en mindre modig Kammerat at gaa gennem Byen med en Tromme for at forkynde den glædelige Overraskelse til Byens Indbyggere.

Louis Smidighed og Mod gjorde ham velegnet til at kaste Harpunen.

En Dag var der nær sket en Ulykke. Nctop som Louis vilde kaste Harpunen, gik Hvalen angrebsvis frem.



Baaden kængtrede og flød rundt med Bunden opad.

Man troede allerede, at Louis var druknet, hans stakkels Mor stod grædende inde paa Strandbredden, men saa saa de, han kom svømmende ind med sin Harpun i Haanden.



Han omfavned sin Mor og gik straks ombord i en anden Baad for at indhente Byttet, der var ved at undslippe. Og denne Gang havde han Held med sig.

Han blev modtaget som en Helt, da han vendte tilbage, Hvalen laa paa Stranden, og de glade Fiskere bar ham i Guldstol derhen, og det var ham, ...

... der som den første begyndte at partere den." — „Det maa ikke lugte godt," bemærkede Arthur. — „Nej, det skal du have Ret i," nikkede Lars.

Sluttes i næste Nr.



EN KLAPMYDSFANGST Af Henry Ette

FOR fulde fjorten Dage havde vi dampet omkring i Danmarksstrædet paa Jagt efter Klapmydser. Gennem enorme Isilager, forbi himmelhøje Isbjerge havde vor Kurs gaet Dag og Nat med bestandig Udflugt fra „Kragereden“ paa Stortoppen.

De 3-Alen Teleskoper spejdede ustandseligt ud over de uendelige Ismarker. Men det var smaat med Sæler. Ganske vist havde vi 4000 Grønlandssæl ombord, tagne i Jan Mayen Isen og 1000 Klapmydser, pillede op i Strædet, men den virkelige store Klapmydsfangst havde vi endnu ikke truffet paa. Og den maatte være der. Den meget store Sæl, Klapmydsen, af hvilke gamle Hanner kan blive 10—13 Fod lange og veje op til en Ton, samler sig netop under Haarskiftningen i Danmarksstrædet, og her bliver de opsøgte af de norske Sælfangere.

En tyk Taage kom og laa for flere Dage. Den var saa tyk, saa vi kunde sidde paa Rælingen og læne os imod den uden at risikere at gaa baglæns i Ishavet. Vi laa hele Tiden forankret ved en stor Isflage og drev med den sydover. Vi kunde høre Brøl af Bjørn ikke langt borte. Antagelig to, der sloges om en Sæl. For Isbjørnen brøler kun, naar den slaas eller faar en Kugle. Rovdyrs Brøl hører Junglen til, ikke den store, hvide Stilhed. Den lammer Tungen.

Humøret paa „Viking“, Norges største Sælfangerdamper, 60 Mands Besætning, som Nansen var ombord paa i 1882, var ikke højt.

Sæt gamle „Vega“, Nordenskjølds gamle Skude, Nordostpassagens fuldførende, eller „Capella“ begge af „Ishafet“, Gøthenburg, som vi vidste snusede om os, skulde snappe Sælerne fra os, medens vi laa magtesløse her. Man havde hørt saa galt før. Saa en Nat Kl. 1 hørte jeg Styrmanden varsko Skipperen. Taagen var lettet. Fem Minutter efter var Kaptajn Samuelsen i Tønden. Der blev slaaet fuld Kraft paa Maskinen, og jeg sprang paa Dækket. Midnatssolen stod lavt, men det var klart. Himlen, Is, Skycr, Østgrønlands Snøbjerge, det hele flammede i rødt.

Hvilken vidunderlig Skønhed besidder ikke den arktiske Nat med Grønlands mægtige, evig snebedækte, ubetraadte Bjergtinder i Baggrunden. Vi begyndte at arbejde os smaat fremad. Styrbord! Steady! Bagbord! Steady! Styrbord! Haardt over! Steady igen!

„Gubben“ har opdaget Sæler, fortalte den gamle Baadmand mig, som sammen med 3 Matroser svedte ved Rattet. De skal ligge tykt! Som Sild i en Tønne! Om en Time er vi midt iblandt dem!

Vi masede os gennem snævre Aabninger i Storisen. Og saa gik vi for fuld Fart gennem store Aabninger. Stop! Vi stødte mod Isen og var lige ved at gaa paa Næsen. — Fuld Fart igen!

Vort Humør blev bedre, og med det kom Spændingen. Meget mere staar paa Spil for en Sælfangerdamper end for en almindelig Hønse- og Harejæger, for hvem det er ligegyldigt, om han har en eller to Harer i sin Taske. Sælfangst er ikke Jagt. Skal vi, før Solen staar i Horisonten, have 50.000 Kr. paa Dækket eller ej? Det er Spørgsmaalet. Sælfangst er Lotteri. De kan have Heldet med Dem og plumpe lige ind i Sælmasserne, eller De maa returnere med tomme Spæk- og Kulbunker, ca. 40.000 Kr. Tab for Rederiet.

Vi fortsatte vor Vej gennem Ismasserne. Nogle unge „Grise“ blev set, men vi dampede bare forbi dem. Ikke spilde Tiden med „Snadrefangst“.

„Baadfald!“ lød saa endelig Skipperens Røst fra Tønden.

Baadfald! Baadfald! Baadfald, lød det fra for til agter paa den 150 Fod lange „Viking. I Folkelugaren sprang 50 Mand ud af Køjeene og skyndte sig i Klæderne. Stewarden blev revet ud af sin blide Søvn og hentede Patronkasser frem. Skytterne undersøgte deres Rifler, de to Tømmermænd og Smeden hvæssede Flaaknivene nede paa Banjen. De to Kokke og Koksmaten kogte Masser af Lobeskoves, som alle fyldte sig med. Ingen vidste, hvornaar man overhovedet igen kom til at sidde og spise ved et Bord.

Vi styrede tæt forbi nogle meget store Klapmydser. De stirrede dumt paa Damperen, som om den overhovedet ikke vedkom dem, medens vi hastede forbi. Maskinens 400 H. K. hvirvlede Vandet rundt, og Roret blev ustandseligt lagt om. Sælmassen begyndte at tage til. Fem, ti, tyve unge Hunner og gamle Søler paa hver Flage.

Se! Nej, se der! Nu var Isflagerne sorte af Sæler. Synet af alle disse store, fede Dyr fik vort Blod til at rulle hastigere gennem Aarerne. Vore Læber tætnede sig, og vore Øjne flakkede deliristisk ud over Masserne. Myrde! Skyde! Slaa ihjel! Endelig var vi klar af Isen og slap ud i et stort, aabent Bassin. Langs Kanterne af dette, saa langt Øjet rakte, var Isen ganske sort. Tjok Boats! — kom det fra Skipperen i Kragereden.

Ud med Baadene! — lød det fra Styrmandene. Tjok Baade! — lød det fra for til agter. 50 Mand sprang op i Baadene i Daviderne. „Viking“ sagtnede Farten. Laare! Lower! Lower! Og ti store 25-Fods Baade dalede i Søen i samme Øjeblik.

Jeg havde Bagbordsbaaden Nr. 2 med fire Roere og Skindsalteren til Styrer. Mine to Rifler, en Remington og en norsk Sælriffel, laa i Forstavnen. „Styr lige paa Flagen dér foran de andre. Lad os ikke blive de sidste, som kommer hjem med fuld Last!“

Ti kraftige Arme førte os hurtigt til Isflagen. Da vi var omtrent 200 Alen fra den, slap jeg mine Aarer og tog min Sælriffel. En gammel Han begyndte at lette paa sig og stirrede paa os. „Hundrede Alen endnu, Gutter!“ Hvis den gamle skulde finde paa at springe i Søen, vilde de andre paa Flagen øjeblikkelig følge efter. Vi udstødte et Hyl. Han rejste atter Hovedet, som han havde lænet ud over Kanten. „Stille i Baaden! Vel roet!“ Roerne sad ubevægelige, kun Skindsalteren styrede lige paa den gamle Han.

Paa 70 Alens Afstand gav jeg ham en Kugle lige i Halsen, saa et Blodsprøjt stod op i Luften, og Hovedet sank ned paa Isen. De andre Sæler fo'r op paa Forlufferne, men da de saa den gamle Han blive liggende roligt, forholdt de sig ogsaa rolige. En halv Snes Kugler til, og alle de gamle var skudt. Nu stødte Baaden mod Iskanten. „Gaa i Land og slaa!“ Tungt faldt Hakkerne paa Skallerne af „Grisene“, og saa trak vi Knivene. Et Cut op langs Maven, saa Lufferne ud eller blot til en Strop, Knivene ned langs Ryggen, og Pelsene var af. I Baaden med dem. Jeg benyttede Lejligheden til at se mig om. En uafbrudt Skyden og Knalden lød rundt om os. Midnatssolen rejste sig, begyndte at skinne varmt, men lod med Mishag sine Straaler falde i alt dette Spektakel og Myrderi i den store Stilhed.

To Timer senere vendte vi tilbage til „Viking“ fuldt lastet. Seksti Skind blev taget ombord af Spillet.

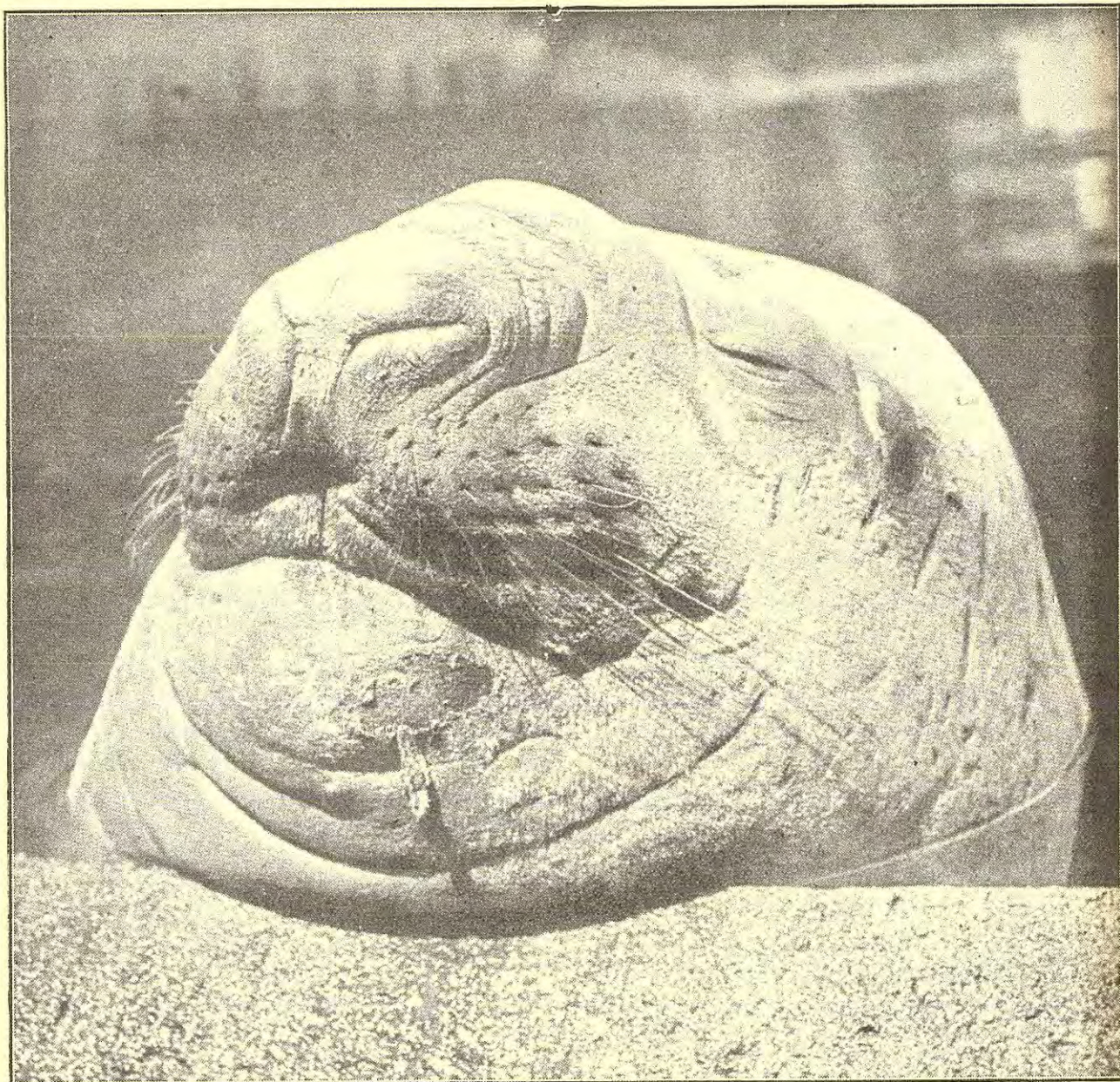
Førend Aften var Slaget endt med 3000 blodige, dampende Skind paa Dækket, og „Viking“ laa paa Næsen. Disse maatte være afspækket, førend vi kunde tage mere ind, for ved Middagstid brændte Solen hedt, og Olien løb allerede



i stride Strømme ud af Spygatterne kaldende Snesevis af Havkaler op fra Bunden.

Kl. 12 Midnat tog jeg en lille Tur i Tønden, efter at Skipperen havde lagt sig. I Nord og Syd, i Øst og Vest laa Sælerne lige tykt. En Sæk brændte Kaffe bønner strøet ud over Storisflagerne. Jo nærmere Land (en ukendt Fjord, antagelig 60 Kvartmil dyb med høje Fjælde i Baggrunden), jo

Jordens anden store Polkulde) har de hvide Ulve og de utallige blaa og hvide Ræve intet som helst andet at leve af, end hvad der bliver kastet op af Sæl- og Hvalskrotter fra Ishavet, hvis da ikke en Møskusoksekalf kan knibes ud af Flokken af Køer og gamle Tyre med frygtelige Horn, eller en Flok vilde Rensdyr kan blive omringet med et Fjeld i Baggrunden.



tykkere laa Sælerne. Inde i Fjorden kunde jeg tydeligt se store Hjorder af Hvalros.

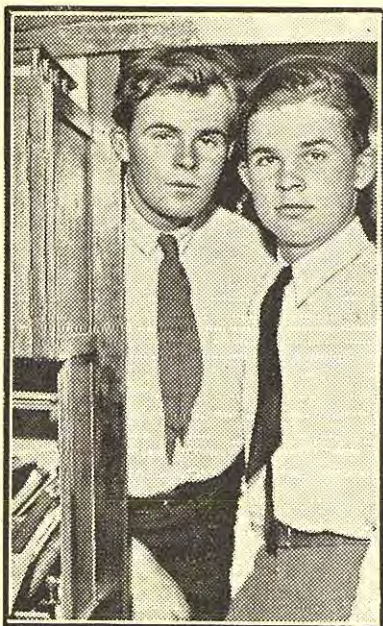
Paa den faste Is langs Land talte jeg ikke mindre end elleve Isbjørne, som spadserede rundt imellem Klapmydserne. Hver Isbjørn gik i en hvid Cirkel. Naar den fjernede sig, fulgte Cirklen med, medens Sælerne atter sprang op paa Isen. Det er Grunden til, at en Sælskytte aldrig gaaende kommer ind paa nogen Sæl. Den svageste Lyd af Fodtrin, og Sælerne springer straks i Spen.

En Flok paa 17 store, hvide Ulve kom galoperende ned ad et Fjeld mod Søen, ligesom de forstod, at noget uventet gik for sig, som kunde skaffe Føde, for under de lange og haarde Vintre under Østgrønlands frygtelige Kulde (eller Sibirien

Jeg var helt vild efter med min Baad at komme ind i denne arktiske zoologiske Have, men naturligvis var vi i Øjeblikket paa Klapmydsfangst, og i Horisonten stod en stor Røgsøjle.

Det var den gamle „Vega“, Nordenskjølds berømte Skib, Fuldføreren af Nordostpassagen, som havde Kig paa os (vor Kragerede lige over Horisonten) og nu arbejdede sig op for at faa sin Del af Klapmydsfangsten 1900. Aaret efter forliste den i Baffinsbugten. Nogle Aar efter døde Friherre Adolf Erik Nordenskjöld, men hans Navn bliver altid staaende i Historien blandt Jordens store Sejlere, saavel som Nansen og Roald Amundsen. Alle de tre's Fotografier ejer jeg med egenhændige Dedikationer.

Paa Jordomsejling med en To- Tons Kutter



Brødrene Uno og Alsto
Walter fotograferet om-
bord i deres Baad.

En lille fiks Kutter kløvede Sundets Bølger og gik ind i Lystbaadehavnen, hvor den fortpjædede og laa i ensom Majestæt, thi alle Lystkuttere er forlængst bragt i Vintchi.

Ejerne, to unge estniske Sømænd, Brødrene *Uno* og *Alsto Walter*, der er henholdsvis 22 og 20 Aar, fortalte lidt om den eventyrlige Færd, de har begivet sig ud paa:

Vi sejler videre til Rotterdam. Derfra gaar Turen til Southampton og Vestafrika over Spanien og Madeira vort første Maal.

— Og De er ikke bange for en saadan Tur i denne Nødde-
skal?

— Nej, smiler Alsto, vi har været ude for det, der var lige saa slemt med en Baad af samme Type. For to Aar siden sejlede vi fra Reval til New York. Det var en haard Tur, og vi troede mange Gange, at det vilde blive vor sidste, men det gik — og det gaar ogsaa nok denne Gang, selv om vi ikke er blinde for, at der i de urolige Farvande, vi skal befare, vil møde os Vanskeligheder.

ODEON ELECTRIC

Rejsegrammophon

Vidunderlig stor og smuk
Tone. - Moderne elegant
Udstyr

Alle Priser

- Kr. 50.00
- 65.00
- 85.00
- 95.00
- 130.00
- 150.00



Demonstreres hos alle Landets Musikhandlere

Verdens største Skib

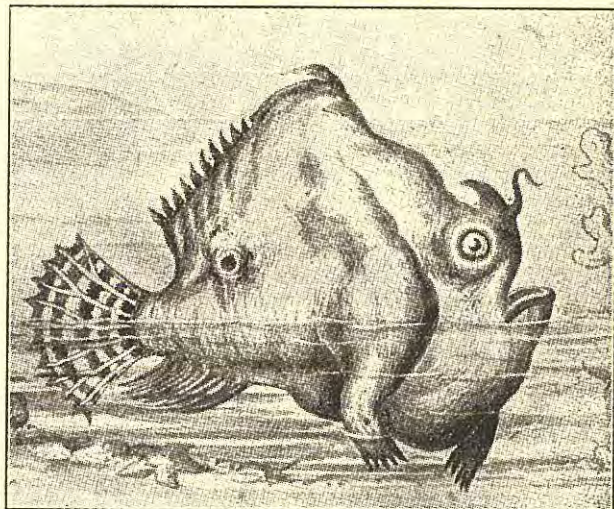
Paa Clydeside-Værftet *John Brown & Co.* er Verdens største Skib under Udførelse. Skibet, der foreløbig er uden Navn og betegnes som „Nr. 534“, bygges som Rutedamper til Cunard-Linjen og vil sandsynligvis løbe af Stabelen næste Foraar.

Kæmpeskibet bliver paa 73.000 Tons, og dets Længde bliver 1018 Fod. Promenadedækket bliver dobbelt saa langt som Buckingham-Paladsets Facade. Maskineriet leveres fra Manchester, Leeds, Sheffield samt mange andre Maskincenter.

Skibets uhyre Størrelse fremgaar alene af den Kendsgerning, at Roret bliver det største, som nogen Sinde er fremstillet, og vil komme til at veje 140 Tons, at der medgaar 10 Millioner Nitnagler til Skroget, og at Turbinerne, der driver Skibets fire Skrueer, faa 257.000 Vinger, der drives af Damp fra 27 Dampkedler, til hvilke der benyttes Oliefyring.

Hvilke forbavsende Mængder af Materialer, der medgaar til Bygningen af et Skib som den nye Cunarder til 100 Millioner Kroner, der skal vriste Oceanets blaa Baand fra Tykkerne, faar man maaske en lille Idé om, naar man hører, at der alene af Turbineblade til dens Maskiner vil medgaa 50 Tons.

„Den vandrende Fisk“



Det ser somme Tider ud, som om Naturen morer sig med at frembringe løjerlige groteske Skabninger i Stedet for smukke og harmoniske — muligvis for yderligere at fremhæve de smukke i Kraft af Modsætningerne. Det er Grunden til, at der eksisterer et saa hæsligt udseende Dyr som „den vandrende Fisk“, for det vil være vanskeligt at finde en mere frastødende Skabning. Den er gul af Farve med brune Pletter. Dens Finner, som mere ligner Kløer end Finner, kan den bruge til at vralte med. Den lever i det indiske Ocean.

Sejl - Flag

Presenninger og Tovværk

købes fordelagtigst hos

I. L. HAMRE

Prima Varer
Billigste Priser

Slotsgade 31
Telefon 381 AALBORG

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. December 1931

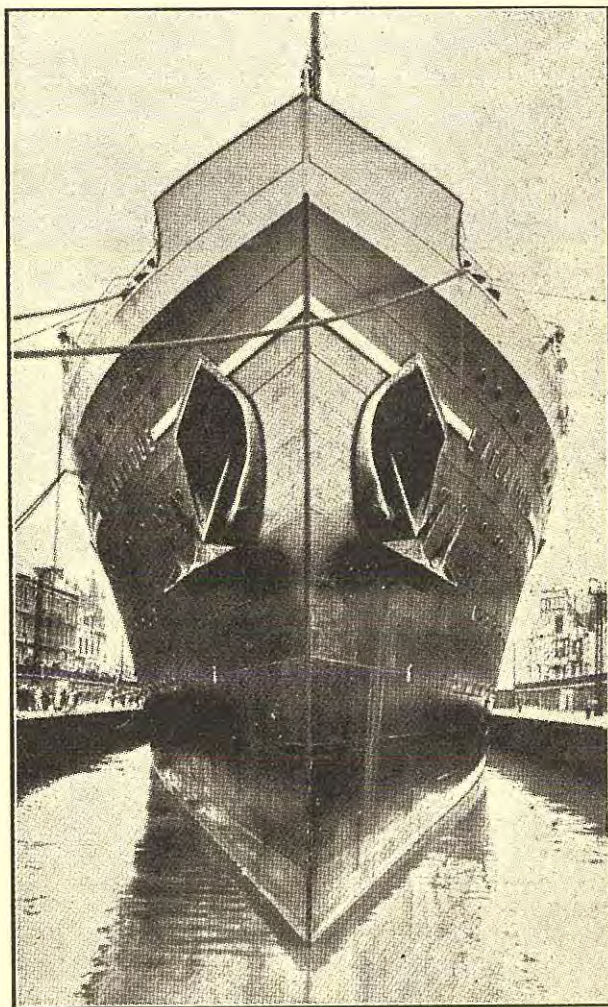


Medlemmer
pr. Januar 1931.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S	D/S Pacific
D/S af 1912	D/S Botnia
D/S Svendborg	D/S Atlanterhavet
A. P. Møller-Tankbaade	D/S Ursus
D/S af 1929	D/S Baltic
D/S Danncbrog	D/S Jutlandia
D/S Orient	D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Norden	D/S Danefelt
D/S Progress	D/S Nordania
D/S Skagerak	D/S Als
J. Lauritzen	D/S Nautic
D/S Myren	Det Dansk-Norske D/S
D/S Torm	A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Vendila	A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
Det Dansk-Franske D/S	D/S Jyden, Esbjerg
D/S Dania	D/S Øresund
Det danske Petroleum A/S	J. Saabye & O. Lerche
D/S Hafnia	D/S af 1925, Esbjerg
Dansk-Engelsk D/S	D/S Phønix, Esbjerg
A/S Det Danske Kulkompagni	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Heimdal	D/S Activ, Korsør
De forenede Kulkompagni A/S	A/S Dampskibet England
D/S Viking	A/S Dampskibet Finland
A/S Em. Z. Svit-zers Bjergnings-Entreprise	
Svit-zers Bugseraf-deling	

Passager-damperen L'Atlantique

DE største og bedst udstyrede Passagerdamperer befærer Ruterne fra Europa til Nordamerika, medens Skibene paa det sydlige Atlanterhav hidtil først er kommet i anden Klasse. Med Færdiggørelsen af den nye 4-skruede franske Passagerdamper L'Atlantique til Ruten Bordeaux-Rio de Janeiro-Montevideo-Buenos Aires er der i dette Forhold sket den Forandring, at Ruten nu ogsaa befares af et stort, fuldt moderne Skib. Rederiet er Cie. de Navigation Sud-Atlantique, Byggeren Soc. de Chantiers et Ateliers de St. Nazaire-Penhoët.



Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	226,65 m
Længde mellem Perpendikulærerne	217,50 m
Største Bredde af Skroget	28,05 m
Bredde af øverste Dæk	30,00 m
Dybde fra Køl til Top af Styrehus	36,50 m
Displacement	40.000 ts

Hestekraft	45.000
Tilsvarende Fart	21 kn ...
Passagerantal:	
Luksuskahyt og 1. Klasse	488
2. Klasse	88
3. Klasse	662
Ialt	1238
Officerer og Besætning	663
Ialt ombord	1901

RAAOLIEMOTOREN

VØLUND

DANMARKS FØRENDE MÆRKE

KAHYTS-REOLEN

Gyldendal

har udsendt en ny Bog af *Knud Andersen*, en Bog, der vil interessere vore Læsere. Den hedder „Med 'Monsunen' paa Atlanterhavet“, og den giver i Fest og Billeder en detailleret Beskrivelse af Skipperfærden paa Kryds og Tværs af Atlanten i den gamle Fiskersmakke.

Knud Andersen er en dejlig Forfatter. Hans Bøger er skrevet med en Mandfolkepen, med en Sømandspen. Hans sidste Bog er jo ikke nogen Roman, men den er sandelig ikke mindre spændende, fordi den fortæller fra Virkeligheden. Det er en rigtig Julegavebog.

Jespersen & Pio

har tre glimrende Bøger, der alle har Bud til „Vikings“s berejste Læsekreds.

Alle tre fremtræder de i smukt Udstyr med mange pragtfulde Illustrationer og tilmed er de temmelig billige i Pris, saa vi spaa, at de vil finde Plads paa Julebordene rundt om i Hjemmene.

Den første er „Pingvinen“ af *Cherry Keaton*, Verdens bedste Dyrefotograf. Han har sammen med sin Kone boet i fem Maaneder paa en lille Ø nær Afrikas Sydspids, hvor der iøvrigt boede fem Millioner Pingviner. Om disse morsomme Dyr fortæller Keaton og illustrerer sine Træk med de dejligste Billeder, og naar man er færdig med hans Bog, ved man alt, hvad der er værd at vide om Pingviner.

Richard Katz: „Glade Dage med brune Mennesker“ vil navnlig have Interesse for de af vore Læsere, der har sejlet paa Varmen. Bali, Lombok, Java og Sumatra, de skønne Øer har fundet deres

Skildrer i Katz, der vistnok er Tysklands mest populære Rejsekskribent i Øjeblikket.

Katz giver os et overordentlig levende Billede af de Indfødte, til hvem han har et meget intimt Kendskab.

Og til sidst *Bengt Bergs* nye Bog „Vildgaasens Historie“, oversat fra Tysk, fordi den har haft „Urpremiere“ i Tyskland, hvor den opnaaede en formidabel Succes.

Alle Elskere af Bergs Bøger vil gribe denne med Glæde, fordi den faktisk paa mange Maader overgaar sine Forgængere, saa morsom og rørende er den.

Bengt Berg er den mest charmerende Dyreforfatter, vi kender.

Koppels Forlag

har ogsaa en Rejsebog, men den handler mere om Mennesker end om Dyr, det er *Peter Tutcins* nye Roman „Larsen vender hjem“. Allerede i forrige Bog „Larsen“ blev vi dybt interesseret i Hovedpersonen Larsen og hans grønlandske Oplevelser, ogsaa denne Bog læser man ud i et, fordi den er spændende som alle gode Bøger.

Tutein er en fremragende Prosaist. Hans Sprog er fortryllende, underfundigt og fast, hans Konstruktion naturlig og bombesikker. Man nyder hans Bøger; fordi man har paa Fornemmelsen, at han øser af en Overflod af Oplevelser — baade indre og ydre.

Og Larsen kommer man til at holde af, fordi han hverken er „Helt“ eller Romanfigur i det hele taget. Han er saa umaaelig menneskelig.

Bogen slutter med, at Larsen kommer hjem. Med Begærlighed vil vi gribe næ-

ste Bind og høre om, hvordan det gaar Larsen, naar han møder Civilisationen.

Paa samme Forlag er udkommet: „Fra Randers til Athen“ af *Andreas Vinding*, en Samling charmerende Rejserids fra Forfatterens Omflakken i Europa. Faa eller ingen kan i faa Linier give et saa levende Billede af Byer og Mennesker som Vinding, og hans sidste Bog vil blive modtaget med Glæde af alle Venner af den literære Rejsebeskrivelse.

Levin & Munksgaard

har udsendt en ny Bog af *Umberto Nobile*, der under Titlen „Roma—Nordpolen—Amerika“ fortæller om Ekspeditioner over Polterrainet med Luftskibet „Norge“.

Bogen er forsynet med Forord af Fru Elisabeth Dithner, Nobiles varme Forvarer. *J. B.*

hetsch
har
julegaverne!

bøger,
sølv,
antikviteter

byen 5090 x
holmens kanal 24



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«

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

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.

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.

Alle Medlemmer af ovennævnte Organisationer kan ved Henvendelse paa Vikings Redaktion erholde Billetter til Zoologisk Have ÷ 25% Rabat

Alle Henvendelser til „Vikings“ 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.



BENZIN MOTOROLIE BRÆNDSSELolie PETROLEUM



AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI ^{A/S}

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
» 53030 (udenfor Kontortid)
» 53010 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

KØBENHAVN K.

Amaliegade 35

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

Bunkerkul-Afdeling

Københavns Bunkerkul-Depot

Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter

Ingen Udgifter

Hurtig Ekspedition

Ring til
Central
9822

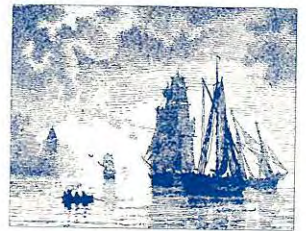


Illustrationer

i enhver Tryksag, — Brochurer,
Brevpapir, Annonce, Plakat, —
vil, udført til sit specielle
Brug, altid være en Succes.

BRDR. BÆRENTZEN

Gammel Mønt 39



Vi staar til
Disposition
med Tegner
og Fotograf



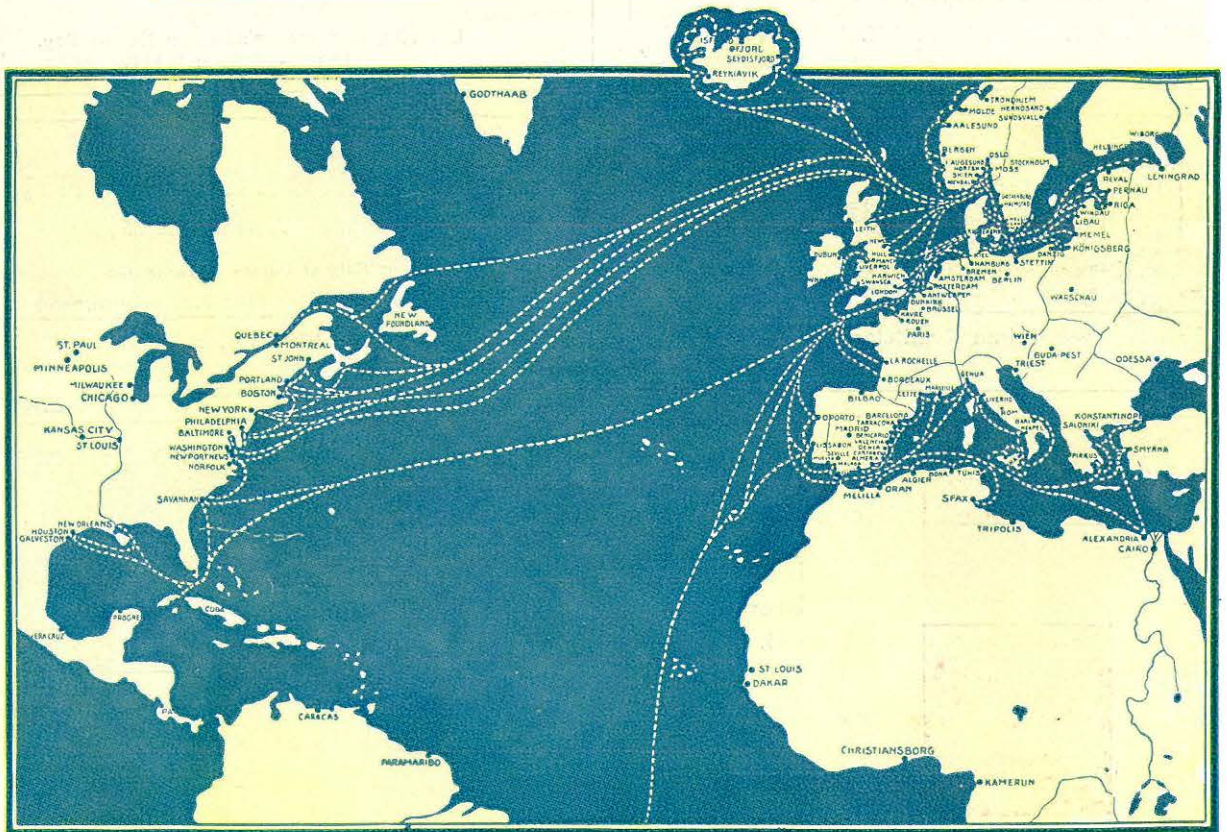


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

93