



VIKINGEN

50 Øre

„Henriette Melchior“ af København

Læs Skibets Historie Side 26.

1934 - Nr. 1
11. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle,
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

Dansk Skibsfart gennem Tiderne

Danmarks Beboere har altid følt sig draget af Havet, og vi kender allesammen det gamle Ord om Øboen, som fra Lodbrog's Tid husvant plasker til Søen, ja, man kan gaa endnu meget længere tilbage i Tiden, Aartusinder tilbage, til den forhistoriske Tid. Danmark — født af Havet — er havomgivet som maaske intet andet Land i Verden i Forhold til sin Størrelse, og Havet har alle Dage udøvet denne ganske ejendommelige Tiltrækningskraft og Fortryllelse over Sindene paa os Nordboer, selv om ikke alle just er glade ved at færdes paa det, særlig ikke naar Bølgerne gaar højt. Der er noget lokkende og friskt ved Søen og Sølivet, hvilket allerede viste sig i udpræget Grad hos vore Forfædre, og disse Følelser, jeg kan vist godt sige denne Kærlighed til Havet, har heldigvis holdt sig ned gennem Tiderne med uformindsket Kraft i store Dele af vor Befolkning. Gid denne Kærlighed til Havet aldrig maa kølnes, thi hvis noget saadant skulde kunne tænkes, vilde det se sort ud for os som Nation!

Gaar vi nu tilbage til de allerældste Tider, hvad Samfærdselsmidlerne paa Vandet angaar, da har Landets Urbeboere formodentlig kun benyttet ret og slet en Træstamme, et Stykke Drivtømmer, naar de skulde vove sig ud paa det vaade og lunefulde Element. Langt kom de naturligvis ikke paa dette primitive Befordringsmiddel, men saa fandt de paa at udhule disse Træstammer ved Hjælp af Gløder og iøvrigt bearbejde dem med Flintøkser for at faa dem glatte udvendig. Det var Egestammer, og heraf er fremstaaet Betegnelsen en „Eg“ for den Slags Fartøjer. Disse „Eger“ var naturligvis klodsede og vanskelige at manøvrere, men efter som Tiden gik, og Erfaring indvandedes, maa Konstruktionen være blevet forbedret, for man vovede sig efterhaanden længere og længere bort, og det er bevisligt af Fund forskellige Steder, at der allerede for

Et Foredrag, holdt af Skibsreder
R. A. Robbert



Skibsreder, Direktør R. A. ROBBERT.

Som Følge af den Velvilje og Interesse, som Skibsreder Robbert har udvist imod Vikingen, kan vi nu bringe et af Direktøren forfattet Foredrag om Skibsfartens Udvikling. — Skibsreder Robbert er her i Landet og i Udlandet en kendt og særdeles anset Mand, som hele sit Liv har været knyttet til Shippingverdenen. Efter Uddannelse i England og Rusland etablerede han i 1894 egen Forretning i København med Befragtning og som Repræsentant for udenlandske Shipping-Huse. — I en Aarrække var Dir. R. A. Robbert knyttet til „The Baltic and International Maritime Conference“ dels som Medlem af Executiv-Komiteen, for hvilken han var Formand i 5 Aar, dels som Medlem af Hovedbestyrelsen, hvilken sidste Post Direktøren fremdeles beklæder.

over 5000 Aar siden var Samkvem mellem Beboerne her i Landet og i Nordsverige, Finland, Rusland, Øerne i Østersøen, Norge, Frisland o. s. v. ja helt over til England, hvor man forøvrigt ogsaa har fundet „Eger“ fra Stenalderens Tid. Man er naturligvis ikke gaet tværs over Havene med disse skrøbelige Fartøjer, men har holdt sig langs Kysterne, og enhver kan let tænke sig, hvor vanskelige og langvarige den Slags Rejser har været, for man kunde kun sejle om Dagen, og naar Vejret var gunstigt; ellers maatte Fartøjerne trækkes paa Land; men man havde jo god Tid i gamle Dage. Ogsaa Floderne blev benyttet, og man mener med Sikkerhed at kunne konstatere, at der i den graa Stenalder var Forbindelse mellem Middelhavet og Østersøen ad Flodvejene, hvilket dog ikke vil sige, at det var direkte Sejlads uden Omladning, som vi nu siger i Handelsproget, men kunde man ikke komme længere ad Flodvejen, blev Varen baaret af Mennesker eller paa Hesteryg, til den igen kunde komme i en Baad eller Pram.

Mange Aarhundreder gaar, vi kommer hen i Bronzealderen, og Byttehandelen er i Gang mellem Middelhavsløndene og Norden. Medens der fra Middelhavsløndene bragtes Vaaben, Smykker og Broncekar op til disse Breddegrader, førtes der Rav, Pelsværk og andre Varer tilbage herfra, og navnlig Rav var en meget efterspurgt Handelsvare. Sømænd, Købmænd og Krigere var nærmest ét og samme Begreb i hine fjerne Tider, og det er temmelig givet, at det til en Begyndelse var Folk fra Middelhavsløndene, Fønikiere og Grækere, som søgte nordpaa, hvorimod Nordboerne først en hel Del senere søgte sydover paa deres Handelstogter. At disse ikke altid forløb fredeligt, hvor de end gik hen, tør man med Sikkerhed gaa ud fra. Imidlertid udviklede Samkvemmet mellem Folkeslagene i Europa sig stadig, og vi

naar frem til den historiske Tid for vort Lands Vedkommende. De første Beretninger, vi har om de nordiske Landes Søhandel, er fra omkring Aar 500 f. K. F., men disse stammer fra udenlandske Historiekrivere. Saaledes beretter den kendte franske Krønikeskriver, Gregor af Tours, om den danske Kong Hugleik's Sjøtogt til Landet mellem Rhinen og Maas i 515, et Togt, som forøvrigt endte meget ulykkeligt for den danske Konge. Søhandelen gik imidlertid sin Gang, og der maa forudsættes navnlig at have været en livlig Forbindelse mellem Danmark og Landene mod Øst og Vest, idet sandsynligvis Vestjyderne fortrinsvis drog Vest paa, medens Østjyderne og Øboerne foretog deres Handelstogter til Flodmundingerne i Østersølandene og til Gotland, men i det hele og store er det kun lidt, vi positivt kender til Danmarks Søfart i den Tidsperiode.

Først fra omkring Aar 800, altsaa for godt og vel 1100 Aar siden, ved vi Besked. Det er Vikingetiden, der er inde, og om denne, som varede i ca. 2½ Aarhundrede, foreligger en Mængde Beretninger. Vi tør selvfølgelig ikke sige, at Betegnelsen Vikinger, naar der refereres til dem efter udenlandske Kilder, udelukkende omfatter Danske; det maa snarere siges, at Vikingerne efter disse Kilder var Folk fra alle de nordiske Lande, som dengang — i den forhistoriske Tid — nærmest udgjorde ét Folk med saa at sige samme Sprog; men at Beboerne fra det senere opstaaede Danmark spillede en meget fremtrædende Rolle er ganske autentisk. Det er bekendt nok, hvorledes vore fjerne Forfædre foretog dristige og haardhændede Togter og til at begynde med dræbte og plyndrede, hvor de kom hen, hvorefter de slæbte Byttet med hjem. Det var Datidens Form for Søfart og Handel, og man forstaaer, at de var frygtede og hadede overalt. Senere hen tog Grusomhederne og Kampene dog noget af, thi efterhaanden gjaldt det ikke saa meget Røvning og Plyndring alene, om jeg saa maa sige for Sportens Skyld, som det gjaldt Vareudveksling og Landvinding. Om Vikingeperioden kunde der skrives tykke Bind, men jeg skal indskrænke mig til at nævne deres Landgang næsten overalt paa Østersøens og Vesterhavets Kyster og deres utallige Togter til England og Irland, ja, de gaar endog til Frankrig, Portugal, Spanien, Nordafrika og Sydfrankrig. Dette er i høj Grad beundringsværdigt, naar man tager den daværende Navigationsteknik og Fartøjernes forholdsvist ringe Størrelse i Betragtning, men efter de Fund, der er gjort af Vikingeskibe, maa man indrømme, at de var overordentlig omhyggeligt, kunstfærdigt og smukt bygget, og at der stort set kun er sket ringe Forandringer i Træskibsbygningen i Løbet af de mange Aarhundreder, der er forløbet siden den senere Vikingetid, da Fartøjerne byggedes med Køl, Spanter, Klædningsplanker, Jernbolting o. s. v., og alt var nydeligt gjort. Roret var anbragt paa højre Side skraat forefter, ikke agter, hvoraf Betegnelsen Styrbord er opstaaet, og den har holdt sig helt op til vore Dage.

Størrelserne af Vikingeskibene varierede naturligvis, og de rigtig søgaaende Fartøjer betjentes foruden med Aarer ogsaa med Sejl. Af de saakaldte Langskibe havde de mindste ialt 26 Aarer, d. v. s. 13 til hver Side med een Mand ved hver; den almindeligste Størrelse var 20 Sesser, d. v. s. 20 Aarer til hver Side, men der fandtes helt op til 30 Sesser og endnu større, ja, det siges, at Knud den Store havde en 60 Sesser, altsaa 120 Aarer, og dette Fartøj har sikkert været over 100 Meter langt.

Inden jeg forlader Emnet om Vikingerne, vil jeg dog erindre om enkelte af deres Togter. I Aaret 871 løb en Vikingeflaade ind paa Seinen og naaede op til Rouen, der blev plyndret og brændt, og i 845 sendte Kong Haarek en Flaade paa ikke mindre end 600 Skibe ind paa Elben, og den kom saa uventet ind under Hamborgs Mure, at der ikke var Tale

om at kunne forsvare Byen, som ogsaa blev grundigt plyndret og efterladt i Aske. De mange Togter til England og Irland er vel kendte, og Dele af Landet var jo en Tid lang under dansk Herredømme. Ogsaa om gentagne Togter helt op til Paris og langt ind i Landene langs Rhinen og de andre store tyske Floder skal jeg kun minde „en passant“. Det maa have været et stort Syn at se disse Flaader af Vikingsnekker bruse frem over Havene under bugnende Sejl, ofte i Hundrevis med deres høje Stevne og malet i stærke Farver. Handelspladser og Byer blev grundlagt mange Steder rundt omkring i Udlandet af Vikingerne, og en Række Navne bærer endnu Vidnesbyrd om deres Færden, særlig i England, saasom Grimsby, Whitby, Derby, den dyre By. Befolkningen i visse Dele af England bærer endnu Præg og har Karaktertræk, som kan føres tilbage til Vikingetiden. Handel og Søfart var i de Tider absolut samhörige, og der dannedes flere Centrere, hvorfra Erhvervet udøvedes. I det 11te Aarhundrede var Slesvig, det tidligere Hedeby, og Ribe de Pladser, som havde størst Betydning for Danmark for Udenrigshandelen, og her udfoldede sig et stærkt pulserende og broget Liv efter Datidens Forhold, thi hertil stævnedes Skibene fra Øst og Vest med alle Slags Varer.

I den efterfølgende Tid fortsættes Udviklingen; Skibene bygges større og større, fordums vigtige Handelspladser mister deres Betydning, og andre fremstaar. Sørøverier florerer, og det var navnlig Venderne, som gjorde Livet paa Søen surt for os og foretog Plyndring i Land, men heller ikke Nordmænd, Svenskere og Nordtyskere holdt sig tilbage. Danmark var ilde stedt henimod Midten af det tolvte Aarhundrede, hele Jyllands Østkyst og Fyn laa øde og uopdyrket hen paa Grund af Vendernes forfærdelige Hærværk, og paa Sjællands Øst- og Sydkyst saa det ikke stort bedre ud, men det lykkedes dog Kong Valdemar og Absalon efter haarde Kampe at faa Bugt med Sørøverier i Østersøen ved at erobre Rügen og Arkona og ved helt at undertvinge Venderne. Søfarten fik igen gode Kaar, og i Begyndelsen af det trettende Aarhundrede dominerede Danmark fuldstændig Skibsfarten og Handelen paa Østersøen. Fred og Ro herskede paa Søen, hvilket havde til Følge, at nye Byer, bl. a. København, opstod paa de danske Kyster helt ude ved alfar Vandvej, i Modsætning til tidligere Tider, da Byerne anlagdes dybt inde i Fjordene for at undgaa pludselige Angreb af Sørøvere. Under Valdemarernes blomstrede Rigets Søfart og Handel, men Nabolandene saa ikke roligt til, og Konkurrencen blev skarpere og skarpere. Ofte gik det varmt til, og det var de store Hansabyer, som gjorde os Rangen stridig, og som efterhaanden underlagde sig Størstedelen af den nordeuropæiske Søfart og Handel. Jeg skal minde om enkelte Byer som Lübeck, Rostock, Wisnar, Stralsund og Visby paa Gotland samt de vendiske Hansastæder, som alle spillede en mægtig Rolle, og som ofte var meget nærgaaende. Dette foranledigede Kong Erik af Pommern til i Aaret 1425 at paalægge alle fremmede Skibe en Afgift for at passere Øresund og Belterne. Denne Afgift skulde betales ved det nordlige Indløb til Sundet ved Helsingør, hvor Fæstningen kaldet Krogen var blevet bygget ude paa Pynten for sammen med „Kärnan“ i Helsingborg at kunne gennemføre Kongens Forbud med den størst mulige Effektivitet. For Belternes Vedkommende opkrævedes Afgifterne i Nyborg og Middelfart.

Det er let forstaaeligt, at Indførelsen af denne Told vakte Hansastædernes Harme. Disse havde i lang Tid spillet Herrer i de danske Farvande, og i 1427 forsøgte de med Vaabenmagt at tiltvinge sig fri Passage gennem Sundet. Det gjaldt om intet mindre end at erobre København; men Hansaflaaden, hovedsagelig Lybækkere, blev slaadet og maatte flygte. Aaret efter kom de igen med en endnu stærkere Flaade, som talte over halvtredie Hundrede Skibe

med 12.000 Mand om Bord, men det nyttede lige saa lidt som første Gang, idet Flaaden igen blev jaget paa Flugt med svære Tab. Ikke desto mindre udfoldede Hansabyerne i lange Tider fremover stor Energi og satte deres Præg paa Søhandelen i vore Farvande. Danmark kunde dog stadig holde dem Stangen, og efterhaanden fik de desuden Konkurrencen at føle Vest fra. Det var Flamländerne og lidt senere ogsaa Hollænderne og Englænderne, som i stedse større Udstrækning kom op i vore Farvande. Omkring den første Fjerdedel af det 16. Aarhundrede (Chr. II) kan det siges, at Hansastædernes Magt kulminerede, og herefter gik det rask ned ad Bakke med deres Indflydelse.

Imidlertid byggede Danskerne, saa godt det lod sig gøre, videre paa den Position m. H. t. Handel og Søfart, som de havde skabt sig, men begrundet paa de forholdsvist faa Artikler, Landet havde at udføre, kom den danske Søfart til at staa i Stampe, og Søhandelen her i Landet gik næsten udelukkende over paa fremmede Hænder. Navnlig fandt de dygtige og utrættelige Nederlændere i stadig forøget Maalestok Vej herop med deres Skibe, og det er interessant at se, at medens der i 1537 sejlede knap tusinde nederlandske Skibe gennem Øresund, var Antallet 30 Aar senere vokset til 2732, i 1597 til over 3900, og i det hele taget foregik Indførslen af Udlandets Varer i langt overvejende Grad med fremmede Skibe, hvorom de eksisterende Regnskaber for Øresundstolden bærer tydeligt Vidnesbyrd. De ældste af disse Regnskaber, vi kender, er fra 1497, men fra 1536 findes de nogenlunde fuldstændigt. Alene Øresundstoldens Historie er et meget omfangsrigt og højst interessant Afsnit vedrørende Søhandelen paa Danmark, idet den afgiver et mægtigt Materiale til Belys-

ning af baade den nationale og den internationale Søfart heroppe. For dem, der vil fordybe sig i Øresundstoldens Historie, vil der være god Lejlighed dertil gennem de omfangsrige Værker, som er udgivet for nylig eller er ved at blive udgivet med betydelig Støtte af den danske Stat. Navnlig Landets første kvindelige Minister, afdøde Undervisningsminister Fru Nina Bang, har arbejdet med Flid paa Sundtoldens Historie i mange Aar. Det er yderst interessant Læsning! Nogle Tal vedrørende Sundtrafiken vil sikkert interessere, og jeg skal nævne, at medens der i de 50 Aar fra 1497 til 1547 passerede gennemsnitlig 1336 Skibe, var Tallet i 1557—58 steget til 2251. I hele denne Periode var Nederlænderne en flot No. 1; de begyndte med 567 i 1497 og naaede gradvis frem til 1270 i Aaret 1558. England, Skotland og Frankrig tilsammen gik i samme Tidsrum frem fra 21 til 176 Skibe, og de vendiske Stæder fra 61 til 478. Paa Baggrund af disse Tal er Danmarks Deltagelse ganske forbløffende ringe, og eksempelvis skal jeg nævne, at i 1547 passerende Sundet kun af 32 danske Skibe i udenrigs Fart, de fleste hjemmehørende i København, og det er endda et af de højeste Tal. Efter denne Tilbagegangsperiode for dansk Skibsfart gaar det i anden Halvdel af det 16. Aarhundrede igen fremad. Kong Frederik den Anden viste stor Interesse for Søfarten, som han støttede og søgte at hjælpe, hvor han kunde, og forøvrigt med Held. Den danske Sejlads gennem Øresund vokser til 222 Skibe i 1569, og i de følgende Aar er Tallet ofte oppe paa over 400, altsaa noget ganske andet end de 32 i Aaret 1547, og det er stadig København-Skibene, der er førende, mens Helsingør er en smuk Nr. 2.

Sluttes i næste Nummer.

Sømandsprinsen og Søens Veteraner

Lille Juleaften afholdt Prins Valdemars og Prinsesse Marias Fond sin store aarlige Julehøjtid i Frederiksberg Selskabslokaler.

Efter Sædvane indleddedes Festen med *Sømandens Julemaal*, hvori der denne Gang deltog over 100 gamle Søfarts-

veteraner af alle Kategorier og Søfartsveteraners Enker. — Efter Maaltidet begyndte den egentlige Julefest, hvori Fondets Protektor, Prins Valdemar, og dets Ærespræsident, Prins Georg, deltog; og Traditionen tro forløb ogsaa denne Del af Højtideligheden paa den festligste Maade.

Prins Georg sammen med Fondets energiske Formand, Herr Alex Larsen.



Noget af det mest højtidelige ved Julefesten er Mødet mellem Søens gamle Veteraner og Sømandsprinsen ved Julens Gævebord. Paa Billedet ovenover ser man Prins Valdemar omgivet af Medlemmer af Fondet og Søfartsveteraner. Til venstre for Prinsen ses en af de allerældste Søfartsveteraner, Prins Valdemars gamle Baadfører, flv. Baadfører Larsen.

„BLAAST FORUDE“

Sent paa Sommeren lægger Hvalfangerflaaden ud fra de syd- og vestnorske Havnebyer — hovedsagelig Sandefjord og Tønsberg — før at begive sig paa det lange Togt til Sydishavet, en Vejlgænge paa ca. 8000 Sømil. Skibe paa 10—15,000 Tons er indrettet som flydende Fabriksvirksomheder med 150—200 Mand om Bord. Paa Dækket staar Maskinerne, Dampsav og Damphakkemaskiner til at sonderlemme Hvalskroget. I de mest moderne Fangstmoderskibe gaar intet til Spilde. Trannen renses om Bord og opbevares i dertil indrettede Oliebeholdere i Skibets Lastrum, der kan modtage op til 50,000 Fade Olie.

Til et saadant flydende Oliesmelteri hører en Flotille paa 4—6 smaa hurtiggæende og stærktbyggede Dampere med Harpun-Kanon i Stævnen.

Saa snart Fangstmoderskibet med de tilhørende Fangstbaade er ankommet til Feltet helt ned til Iskanten eller ind i Drivisen, hvor Søen er rolig, begynder Jagten. Baadene gaar ud og undersøger Fangstfeltet. Viser det sig saa, at der ikke er ret megen Jagt paa det Sted, gaar Flaaden videre og opsøger en anden Plads. Hoved-Fangstfeltet har sidste Aar været 66—67 Graders sydlig Bredde og fra 20—60 Graders østlig Længde.

Naar Driftslederen — som gerne opholder sig i en af Fangstbaadene — har valgt sig et Fangstfelt, gaar Baadene ud paa Togt, og Jagten begynder.

Manden, der har Vagt i Tønden, Udkigsposten i Stormasten, melder „Blaast forude“. (Blaast er Betegnelsen for en Straale af Luft og Vand, Hvalen udsender, og som altid rører dens Tilstedeværelse).

„Go on,“ melder Skytteren til Rormanden, og denne telegraferer Ordren videre ned til Maskinen. Skytteren gaar nu til Kanonen paa Bakken og raaber sine Ordre derfra. „Halv Fart“ og lidt efter „Langsom Fart“, thi nu gælder det med saa lidt Fart som muligt at komme ind paa Hvalen, da den hører fortrinligt og let skræmmes. Baaden glider nu ganske langsomt fremad, og ikke en Lyd høres om Bord.

Et Kvarters Tid er forløbet, siden Hvalen gik ned sidst. Nu kommer den op igen, men et godt Stykke forude, for at

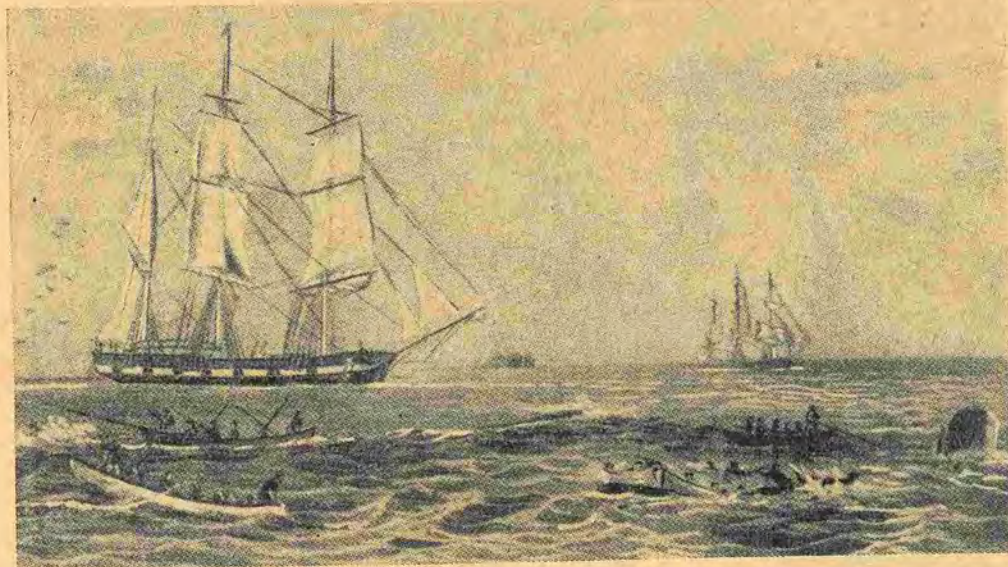
trække en ny Forsyning Luft til sig. Dette gentager sig flere Gange, den kommer op og bliver oppe ca. ½ Minut for saa igen at dykke ned. Dette har den nu gjort fire-fem Gange i Træk, og til sidst krummer den Ryg og stikker Halen i Vøjret, og da er man klar over, at den har været oppe for sidste Gang i denne Periode; nu gaar den ned paa dybere Vand for at blive borte i en halv Times Tid.

Spændingen er stor. Der synes at gaa en Evighed, før Dyret atter viser sig, men saa er det der, og denne Gang nogle Streger om Bagbord. „Bagbord over“ og „Langsom Fart“ lyder Ordren fra Skytteren. Baaden glider langsomt i Retning af Hvalen. Vil man denne Gang naa at komme Hvalen paa Skudhold, inden den dykker ned for sidste Gang? „Bagbord lidt“, og „Lidt mere Fart“ raaber Skytteren. Hvalen kommer endnu en Gang op ca. 30 Favne paa Bagbordsbov. Dens vældige Legeme er nu i hele sin Længde et godt Maal. Skytteren dukker sig og tager Sigte — et Brag flænger Luften. Forløberen af Harpunlinen ryger ud over Vandet som en Spiral, og Harpunen borer sig ind i Hvalens tykke Spæk i hele sin Længde.

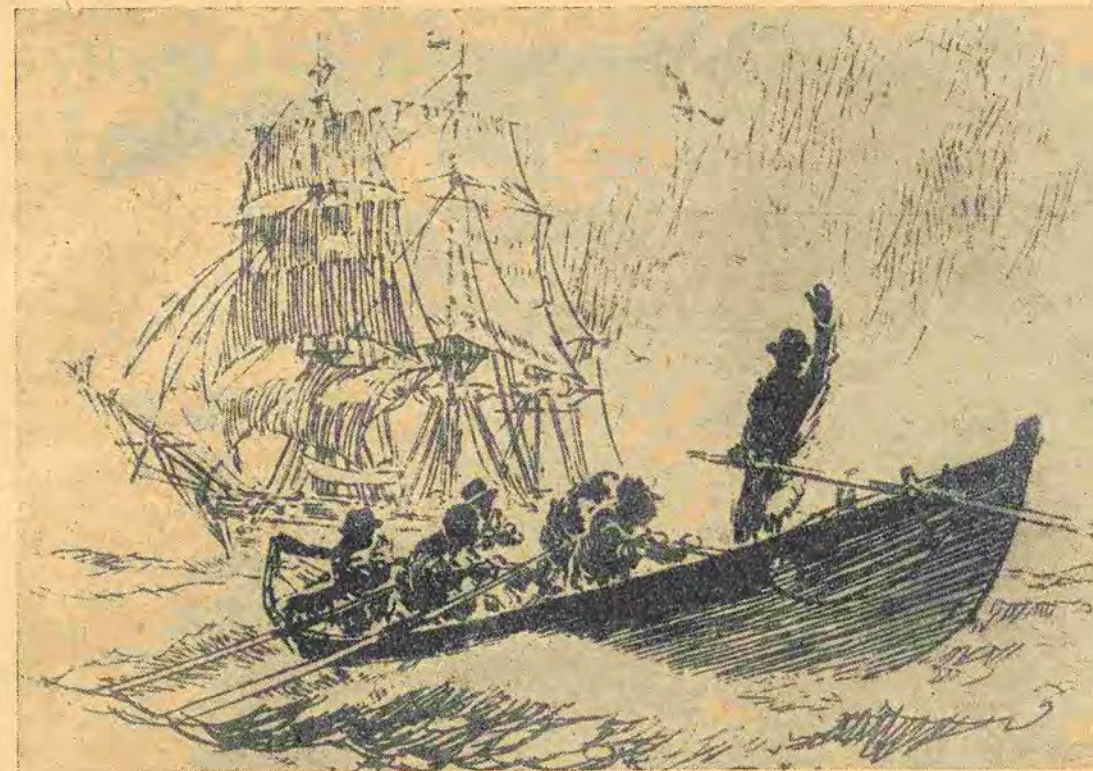
Nogle faa Sekunder efter høres endnu et Knald; men meget mere dæmpet end det første; det er Granaten, der eksploderer inde i Hvalen.

„Fast Fisk“ og „Frivagten paa Dæk“. Skuddet har ingenlunde været dræbende. Hvalen sætter med flere Mils Fart fremover. Linen faar Lov til at løbe ud, saaledes at Hvalen ikke med sin enorme Kraft og Fart kommer til at knække den. Endelig sagtner den Farten, men da har den ogsaa flere Hundrede Favne svær Manilla at trække paa foruden selve Hvalbaaden. Nu bliver Spillet koblet til, Bremserne slaet fra, og Ordren til at hive ind bliver givet. De Mænd, der passer Indhivningen og betjener det svære Dampspil, maa være meget agtpaagivende og hurtige i Vendingen, naar de fra Skytteren, der med et vaagent Øje paa Bakken følger alle Hvalens Bevægelser, faar Ordre til at slaa Spillet fra igen og lade Linen løbe villigt ud. Det hænder saa tit, at Hvalen under sin Kamp for at blive klar af sine Plageaander giver svære Fremstød forover eller dykker ned, trækende alt det med sig, dens enorme Kræfter er i Stand til.

Nu gaar Hvalbaaden med en god Fart fremad, samtidig med at der bliver hevet ind paa Linen. Ved Kanonen, der igen er blevet ladet af Mandskabet, venter Skytteren spændt, til Hvalen er hevet nær nok ind til Skibet. Finder Hvalen paa at gaa ned, og det gør den ofte, naar der er meget Liv i den, da maa man koble Spillet fra og give den Line ud igen, indtil den igen begynder at komme op.



Hvalfangst i gamle Dage.



Hvalfangstbaad fra Sejlskibstiden.

Der er Fart paa Spillet, naar det saadan faar Lov at løbe.

Endelig kan Skytteren give Hvalen endnu en Harpun med tilsvarende Line. Dette Skud er dræbende, den har faaet det i Lungerne, og en vældig Søjle af Blod staar den ud gennem Næseborene. Den gør en sidste Kraftanstrengelse, slaar med sin store, kraftige Hale, saa hele Forskibet bliver overskyldt med Vand; men den kan ikke blive fri og lægger til sidst sine Luffer ind til Siden. Hvalens Dødskamp er endt. Nu gaar Dampspillet, og Hvalen trækkes langsomt ind til Boven. Pumpspejdet bliver stukket i, og Hvalen fyldes med Luft, saa den kan holde sig flydende. En høj Bambusstang med Flag paa rammes ned i det tykke Spæklag, og saa overlader man indtil videre

Byttet til sig selv. Jagten paa en anden Hval er allerede i fuld Gang.

Tre svære Blaaahvaler er en pæn Fangst paa en Dag. Dyrene samles langs Siderne af Skibet, hvor de fortøjes med svære Kettinger om Halen. Dagens Fangst slæbes derefter den lange Vej til Kogeriet, som besørger Flænsningen og Viderebehandlingen af Hvalen.

Hvalerne, der fanges i Sydishavet, er af forskellig Art og Størrelse, den mest almindelige og den, som efterstræbes mest, er Blaaahvalen. Den kan gennemsnitlig give 90—100 Fade Olie, dog kan der være Hvaler, som giver langt mere, helt op til 140 Fade ren Olie.

Dengang Prisen paa Hvalolie var høj, var saadan en Hval en net lille Formue.

GUBBEN KNUD

Over Havnens øde Moler strøg en kold Oktobervind,
mens et sidste Glimt af Solen svandt i Vest.
Og den vjftede fornjøjet om en gammel, vejrbidt Kind
og bar Bud til Gubben Knud om Havets Blæst.
Tusind Minder bar den med
fra et fjernt, men velkendt Sted.
Den bar Bud om Liv, der leves, hvor han ikke mer' er med.

Og de hilstes som Bekendte, Knud og Havets friske Vind,
som de hilstes i de mange Aar, der gik.
Og den hviskede disse Navne i den gamle Sømands Sind,
som for ham var Livets dejligste Musik:
Disse Navne, der har Klang
af Orkanens barske Sang
og af Sommerbrisens Susen gennem Palmer i Oran.

Han gaar atter rundt om Hornet i jorrigende Orkan,
han gaar atter ind til Rio efter Kul.
Saa er Sandy Hook i Sigte, snart gaar alle Mand i Land,
og det næste Sted, han solder, bli'r i Hull.
Og gik Hyren i en „Haj“
paa en fjern og fremmed Kaj,
blev der tjent en ny og bedre paa en Frugtbaad fra Hawaii.

Det er Gubben Knud, der drømmer. Han er ikke mere med
i et ramsalt Liv, som soldes op af Mænd.
Men det kribler gennem Kroppen. Det er Tid, han maa afsted
paa en Langfart over Havene igen.
Og en kold Oktobervind
gyder Drømme i hans Sind,
og den slukker Gubbens Pibe, mens den stryger om hans Kind.



„Monsunen”s Eventyr paa de store Have

Knud Andersen: Elleve Maaneder paa Havet og een i Havn.
(Gyldendal) 7.75



Kalle, Sonny-Boy, Arne, Christensen og „Den Gamle“.

Engang i Juni vendte Knud Andersen som bekendt hjem med sit berømte Skib „Monsunen“. Nu foreligger den dristige Søfarers Beretning om den farefulde Rejse over de store Have og de mange mærkelige og muntre Oplevelser.

Den 8. Juni 1932 Kl. 11 slæbtes Baaden ud til den 33.000 Mils lange Rejse, der kun blev afbrudt af en Maanedes Ophold i Wellington, New Zealand. Med fire Kammerater drog Knud Andersen af Sted paa Lykke og Fromme, ikke for at gøre Sensation eller sætte Rekorder, men slet og ret for at fordybe sig i Havets og Uvejrets Væsen, der „siger saa meget om Menneskesind“, og for at „leve et trygt og lykkeligt Liv og lade Kærlighed raade over Had, Visdom over Dumhed, Forstaaelse over Snæversyn og Offervilje over Begær.“ De dannede et lille Samfund paa Havet, af Sonny Boy, den ene af Deltagerne, kaldet „Verdens mest ideelle Stat“.

Et Par Gange skiftedes de til at pumpe flere Døgn i Træk med en Haandpumpe, 120 Tons i Døgnet. Til andre Tider kunde de glæde sig over Havets Vidundere, alt medens Grammofonen spillede, indtil den ene skønne Dag gik i Stykker midt i: Vær velkommen Herrens Aar.

Bogen er illustreret med Forfatterens egne Fotografier fra Rejsen.

Mæglerkorporationens 125 Aars Jubilæum

Fredag den 22. December fejrede Mæglerkorporationen i København sit 125 Aars Jubilæum, og Dagen forløb paa den festligste Maade.

Fil Formanden, Skibsmægler Herman Hansens Kontor i Firmaet Petersen, Møller & Hoppe indløb der en Række Telegrammer fra Ind- og Udland, og i Løbet af Formiddagstimerne modtog den samlede Bestyrelse en Række Repræsentanter for Handel, Søfart, Industri og andre Institutioner, ligesom der ogsaa fra mange Sider blev sendt smukke Blomsterdekorationer.

Om Aftenen fejredes Jubilæet ved en Middag paa Skydebanen, hvortil man havde indbudt forskellige af de ledende Mænd indenfor de Institutioner, som Organisationen samarbejder med. Fra Handelsministeriet mødte saaledes Departementschef Dalhoff, fra Magistratens første Afdeling Borgmester Kaper, endvidere Overtoldinspektør Anderskov, fra Grosserer-Societetet Generalkonsul Bjarne Nielsen og fra Provinsmæglerforeningen Formanden.

I de 25 Aar, der er forløbet, siden Korporationen holdt sit 100 Aars Jubilæum, har Mæglerne Kaar ikke altid været lige lystelige, og det lægges der da heller ikke Skjul paa i den lille historiske Oversigt, Skibsmægler V. Th. Sass har udarbejdet i Anledning af Jubilæet.

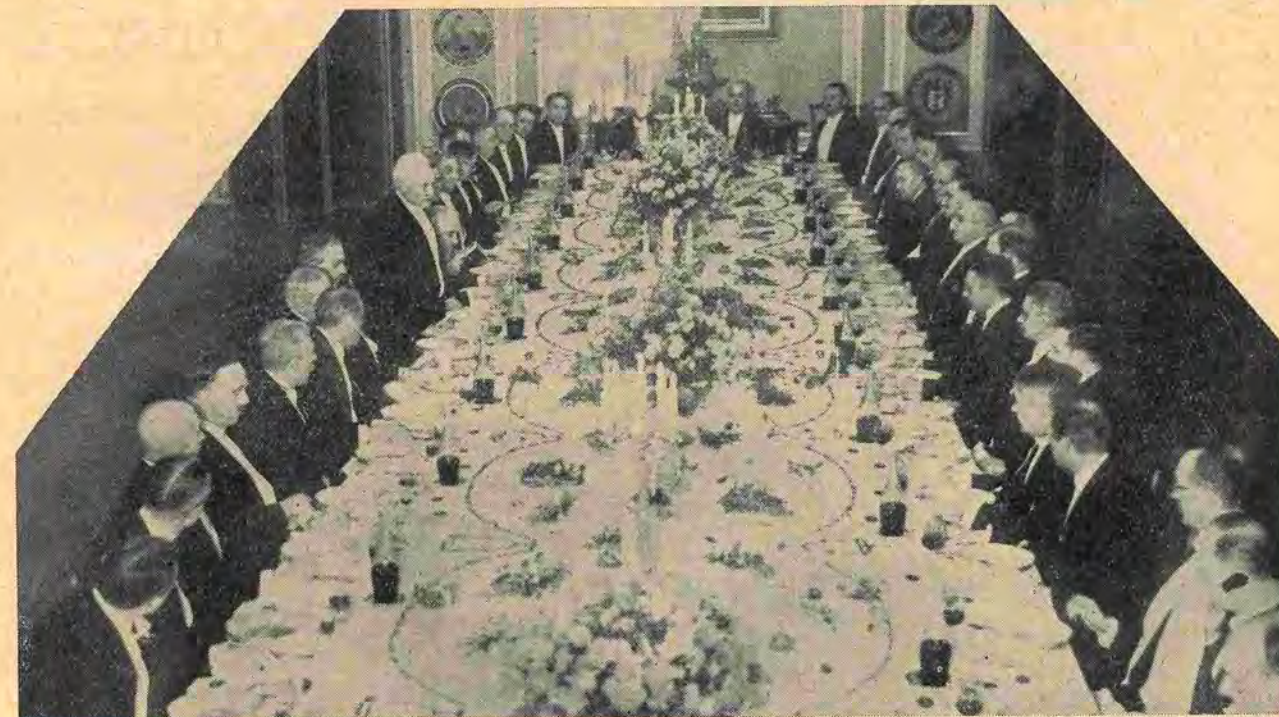
„Begivenhederne i Aarene efter Verdenskrigen har imidlertid vist,“ skriver Skibsmægler Sass i sin Oversigt, „at Samfundet har Brug for Tillidsmænd, som upartisk kan varetage andres Interesser, og til hvem Kunderne trostigt kan henvende sig, og det er maaske kun et Spørgsmaal om Tid, inden Erkendelsen vil fremstaa, og der saa vil vise sig Trang til at uddybe og grundfæste Mæglerinstitutionen.“

Det samme Haab gav Formanden, da „Vikingen“ mellem mange andre overbragte sin Gratulation, Udtryk for i sit *Fremtidsønske* for Korporationen. Hr. Herman Hansen udtalte: „Jeg vil ønske, at det gode Forhold mellem Korporationens Medlemmer, som altid har været og fremdeles hersker, og ligeledes et godt Forhold udadtil maa bevares. Videre, at Lovgivningsmagten maa faa Forstaaelse af, at det absolut for Samfundet er af stor Betydning at bevare en god, solid Mæglerstand i dens rette Betydning som dygtige, frie, uvildige Tillidsmænd, som Handel og Søfart altid trygt kan henvende sig til som Raadgivere, saaledes som det har været ønsket af baade



Mæglerkorporationens Formand,
Herr Skibsmægler Herman Hansen.

Handels- og Søfartsorganisationerne, og at der snarest foretages en Ændring i de i Øjeblikket gældende Bestemmelser med det for Øje at skabe klare og rene Linier, saaledes at Rettighederne kommer til at staa i rimeligt Forhold til Forpligtelserne.



Fra Festen paa Skydebanen. Billedet er taget i det Øjeblik, Formanden, Skibsmægler Herman Hansen, byder de tilstedeværende Velkommen.

Paa Formandens højre Haand ses Departementschef Dalhoff, Skibsmægler H. A. Hansen, Varemægler Mogens Broe, Generalkonsul Bjarne Nielsen, Varemægler Georg Holm, Varemægler A. Zieseberg, Varemægler A. W. Simmelhag og Skibsmægler Alfred Møller.

Paa Formandens venstre Haand ses Overtoldinspektør C. Anderskov, Skibsmægler Hj. Bruhn, Fuldmægtig P. Neergaard Petersen, Vekselmægler Fritz E. Olsen, Skibsmægler Hugo Møller, Varemægler Carl Johan Falck, Skibsmægler V. Thøyer, Skibsmægler Th. Eginose, Skibsmægler Edwin Sieh, Skibsmægler Axel Brandrup og Varemægler Viggo Fich.

Paa den modsatte Side af Bordet, lige over for Formanden, vil man let genkende Borgmester Kaper.

Paa Borgmesterens højre Haand ses Varemægler F. S. Eskildsen, Højesteretsassessor Gamborg, Skibsmægler V. Th. Sass (Bord-Dirigent), Varemægler Chr. A. Olsen, Skibsmægler Viggo Hansen, Direktør Martin Larsen, Skibsmægler Niels Winther, Skibsmægler Jørgen Holm, Varemægler Th. Petersen og Skibsmægler Ove Amsinck.

Paa Borgmesterens venstre Haand ses Skibsmægler Aage Bruhn, Skibsmægler P. A. Nielsen, Varemægler Alfr. Pedersen, Børsinspektør Laur. S. Larsen, Vekselerer Max Wm. Horn, Varemægler Frithiof Thejll, Skibsmægler J. Gotfred Jensen, Skibsmægler K. Smith, Skibsmægler A. Henriksen og Skibsmægler A. M. Almdal.

I Kamp med Sørøvere

TREDIE KAPITEL

Det var virkelig Kaptajnen, og Baaden lagde snart paa Siden af Skibet. Kaptajnen steg op over Falderebet i samme Øjeblik, som Mr. Vandersturm kom op af Kahytten, og raabte straks med en Røst, der hørtes gennem hele Skibet: „Alle Mand klar til at lette!“

Spillet blev mandet i en Fart og: Klink—Klank—Klink—Klank lød det opmuntrende gennem Aftenens Stilhed, blandet med Tonerne af en rask Opsang. Mr. Vandersturm sprang af lutter Glæde om oppe paa Halvdækket og gav af og til en Haand med i den ene Ende, naar der skulde hales. Efter fem Minutters Forløb viste Ankerstokken sig over Vandet, Katten blev hugget, og snart laa Ankeret paa Bougen, medens Sejlene faldt et efter et, blev halede ud i Skøderne og derpaa hejste med en ny frisk Opsang. Alle Mand arbejdede med Lyst og Iver, thi vi var glade ved at skulle sige Farvel til Singapore og dets kedelige Omgivelser, og snart havde vor gode Bark sat Kursen ud mod Mundingen af Rio Strædet.



I det stille Hav. — Fanget en stor Flyvefisk. — Julehilsen fra Kaptajn R.

Medens nu Aftenbrisen fyldte vore Sejl, forekom det mig, at jeg i Tusmørket, der var fulgt tæt paa Solens Nedgang, opdagede et langt, lavt Fartøj, fuldt af Folk og roet fremad ved Hjælp af en Mængde Aarer, der passerede vor Boug kommende inde fra det lave Land tæt neden for Byen. Det var en mærkværdig Kurs for en Baad at tage i dette Øjeblik, thi vi var jo allerede under Sejl og kunde med Lethed have løbet den i Sænk; dog, Folkene om Bord syntes slet ikke at tænke derpaa; thi de holdt ganske rolig op med deres Roen, laa stille en Stund ligesom for ret at betragte os og fortsatte derpaa deres Roen henimod den malaysiske Prah, som Lin Sin havde vist mig for et Øjeblik siden. Men da Baaden lagde til den Læ Side af Fartøjet, var jeg ikke i Stand til at se, om Folkene gik om Bord i det eller ej. Desuden blev min Opmærksomhed netop i dette Øjeblik bortledet fra Prahuen ved en anden Omstændighed. Et Skud blev nemlig affyret fra Fortet ved Mundingen af Havnen, som vi nu var tværs af, og i det samme blev der hejst en lang Række Signalflag derinde.

„Kip Flaget, Harding, kip Flaget,“ raabte Kaptajnen og lod i det samme Skibet luffe op i Vinden, saa Farten standes; „hvad Fanden vil de os nu igen?“

„Hallo, Sir,“ udbrød Overstyrmanden Mr. Leechline, idet han kom agter; „hvad fejler de derinde i Fortet? Er det os, de signaliserer efter? Noget maa der være i Vejen.“

„Pokker med deres Signal,“ raabte Kaptajnen gnaven; „hvem kan skelne Flagfarverne i dette Mørke!“

I dette Øjeblik blev der affyret et nyt Skud og afbrændt et Blaalyt, der oplyste alle Genstande inde i Fortet; men dette Skud gjorde Kaptajnen endnu mere rasende.

„Skyd bare væk, hvis I har Lyst!“ udbrød han og truede henimod Fortet; „hvis I mener, at jeg vil spille mit Krudt paa jer, saa tager I forbandet fejl; før vil jeg se jer hængte! Nu har de holdt mig hele Dagen baade i Gaar og i Dag for Nar med at løbe ud og ind af Guvernørens Kontorer og vente paa Admiralen, der ønskede at tale med mig angaaende en eller anden Ammestuefortælling om en Sørøver, som deres fiffige Havnepoliti havde hørt noget om — dum Snak altsammen!“

„Ja so,“ bemærkede Mr. Vandersturm, „det tænke jeg næsten mig self.“

„Glæder mig, at De er af samme Mening som jeg, Mr. Vandersturm,“ sagde Skipperen; „jeg vil nu heller ikke spille min Tid med at løbe i Hælene paa Guvernør Peter eller Admiral Poul — nej — det er forbi! Bras kun Ræerne igen, Mr. Leechline, og sæt alle de Sejl til, hun kan bære, thi Sydvest-Monsunen synes nu at tage sit sidste Tag for denne Sæson; og enten der nu ligger et Fort der eller ej, og Admiralen og hele Kleresiet saa sidder og brøler derinde, saa har jeg nu i Sinde at fortsætte min Rejse og haaber at være til Luvart af Bintang, før Morgenen gryer!“

Idet han sagde dette, vendte Kaptajn Klinker sig om og gik ned i Kahytten for ikke at høre mere og tillige for at nyde sin Middagsmad i Ro sammen med vor værdige Passager. Imidlertid løb Skibet af Sted med god Fart, da alle

Klude var tilsatte, og da Kaptajnen senere igen kom op paa Dækket, gned han sig i Hænderne af Glæde over den store Afstand, vi allerede var fra Fortet og dets Omgivelser.

„Jeg mener, det er bedst at staa Ost-Nord-Ost hen en Smule endnu, Mr. Leechline,“ sagde han til Overstyrmanden, idet han saa til Vejrs; „og da det nu er 8. Glas, saa er det bedst, at De kommer med ned; vi kan se Kortet lidt efter og drikke et Glas sammen med Mr. Vandersturm, før han tårner ind.“

„Ja vel, Sir,“ svarede Styrmanden leende, „det er at staa to Fluere med et Smæk.“

Efterhaanden som vi nu kom ud fra Land, tiltog Vinden i Styrke; vi mærkede Dønningen fra det aabne Hav, og da jeg lidt senere steg til Vejrs for at faa Øje paa Horsburgh Fyr, saa jeg i det fjerne en lille, mørk Sky „ikke større end en Mands Haand“. Den syntes pludselig at hæve sig nede fra den sydøstlige Horisont og langsomt at brede sig op over Himlen — og det i den stik modsatte Retning, hvorfra Vinden i dette Øjeblik blæste.

Dette forekom mig saa forunderligt, at jeg, efter at være kommet ned fra Masten, straks henvendte Joggins Opmærksomhed herpaa. Men jeg burde hellere have sparet mig den Ulejlighed.

„Bah, Nonsens!“ var hans Svar; „du bilder dig ind at være Sømand, Harding, og være med paa alt; men du har endnu ikke faaet alle dine Mælketænder, min Gut, forlad dig derpaa.“

I dette Øjeblik forekom det mig, at jeg et Stykke agterude fik Øje paa den Prah, som vi havde forladt i Singapore, og jeg meddelte nu Joggins det tillige med, hvad Lin Sin havde fortalt mig. Men han lo spotsk og udbrød: „Bliv mig fra Livet med al den Snak, Harding; det er næsten til at faa ondt af; jeg vil ikke høre mere af den Tønde!“

FJERDE KAPITEL

Bitd af alle Vegne.

Naturligvis sagde jeg nu ikke mere til Joggins efter denne Overhaling, og da jeg følte, at det vilde komme til Skænderi mellem os, hvis jeg forblev agter, gik jeg forud for at holde Udkig der. Folkene var alle i godt Humør, lo og sang; de var øjensynlig glade ved igen at befinde sig ude paa det friske, aabne Hav, med en rask Vind agterfra og et godt Stykke borte fra det Hul, vi nylig havde forladt. Vi gjorde ogsaa en smuk Fart gennem Vandet, Skummet kastedes langt til begge Sider af Boven, Sejlene stod spændte og svulmende, Vinden peb fornøjelig gennem Rigningen, og Køl vandet viste sig skumhvidt langt agterude til begge Sider. Oven over mig tindrede den ene klare Stjerne frem efter den anden. Men da jeg rettede Blikket forud, bemærkede jeg, at den lille Sky, som jeg havde iagttaget ved 8 Glas i Nord-Ost, og som den Gang ikke „var større end en Mands Haand“, nu syntes at have hævet og udfoldet sig, saa den næsten naaede op i Zenith. Den havde da allerede skjult den opgaaende Maane for mit Blik og formørkede langsomt Horisonten forude, skønt Himlen i Vest og over mit Hoved endnu var klar og oplyst af de tindrende Stjerner Skin. Jeg lagde ligeledes Mærke til en Slags uregelmæssig Bevægelse eller Dønning, der blev stærkere og stærkere, jo længere vi kom udefter; dog følte jeg ingen Trang til at meddele denne min Iagttagelse til 2. Styrmand, men foretrak at vente, til Skipperen selv kom paa Dækket.

Det Kort over det kinesiske Hav, som Kaptajnen og Mr. Leechline var gaaet ned for at betragte, maa have fordret en meget indgaaende Undersøgelse, eller ogsaa maa Mr. Vandersturms Bourgogne have haft en ejendommelig betagende Kraft, thi der var slaaet to Glas paa 1. Vagten, inden de atter viste sig paa Dækket.

Kaptajnen kastede straks Blikket til Vejrs og forud, saa paa Kompasset og lod Kursen forandre til en mere sydlig. Han lod tillige sætte Læsejl om Styrbord, der nu blev vor Luv Side, thi Vinden kom friskere og friskere fra Syd og Vest, og vor gode Bark krængede svært over, medens den skummende fo'r gennem de mere og mere oprørte Bølger.

„Jeg vil gerne godt til Søs,“ sagde Kaptajnen til Mr. Vandersturm, der ogsaa var kommet op paa Dækket; „vi kan da gøre et langt Stræk op mod Hainan, thi der er da intet i vor Vej og kun rent Farvand.“

„Ja so,“ svarede den lille Hollænder venligt, som om han godt forstod det hele, medens han blæste vældige Tobaksskyer fra sig af en lang Pibe med et underligt udskåret Hoved; „det Skip gaa af Sted meget godt — meget godt, ja.“

Kaptajnen vendte sig til den rødhaarede 2. Styrmand og spurgte ham, hvor mange Knobs Fart Skibet nu løb.

„Seks Knob, Sir,“ svarede denne; „lige hevet Loggen, Sir.“

„Kan nok gaa an,“ sagde Skipperen, ligesom lidt skuffet, skønt han just ikke viste det; „men det vil blive bedre, naar Vinden frisker mere op, hvad den vistnok vil lidt efter lidt.“

I dette Øjeblik traadte jeg nærmere hen til Gruppen ved



Under Ækvator. — Harpuneret en Delfin. — Julehilsen fra Styrmand N.

Roret, og Kaptajnen udbrød straks, da han saa mig: „Hvad, er det dig, Gut? Jeg troede, du var tørnet ind for længe siden; hvad i alle Smaadjevles Navn har du paa Samvittigheden, eh?“

Denne Hilsen var næsten egnet til straks at tage Modet fra mig, men da jeg var kommet saa vidt, vilde jeg dog ikke gerne trække mig tilbage uden at komme frem med, hvad der laa mig paa Hjertet.

„Jeg har ventet, til De kom op, Sir, for at meddele Dem noget,“ sagde jeg; „jeg vilde blot spørge, om De har bemærket den Sky der i Nord-Ost. Jeg fik Øje paa den omtrent ved 8 Glas, og da jeg tænkte, at den maaske varslede om Forandring af Vinden eller muligvis om en Tyfon, saa viste jeg Mr. Joggins den; men han lo blot ad mig og sagde, at jeg var en gammel Kælling, og at det ikke betød noget.“

„Ha, ha!“ brummede Kaptajnen, der for Resten havde lyttet ganske taalmodig til min lange Forklaring; „Gud velsigne din Bestemoders Kat, min unge Mand; er jeg Sømand eller Dragon, da du gør mig et saadant Spørgsmaal. Om jeg har observeret Skyen der i Nord-Ost? Det maa staa klart for dig, Mester Vigtiger, at jeg observerer enhver Ting om Bord i mit Skib, naar jeg kommer paa Dækket; der er forbandet lidt, der undgaar min Opmærksomhed, vil jeg betro dig, thi jeg kan se gennem en 6-Tommers Planke lige saa godt som de fleste andre Mennesker, ellers fortjente jeg ikke det Salt, jeg spiste! Saa du da ikke, du Søn af en Søhane, at jeg forandrede Kursen straks efter, at jeg havde kastet Blikket forud — hvad tror du, jeg gjorde det for — hvad?“

„Ja, det gjorde De jo ogsaa, Sir,“ svarede jeg lidt modfalden; „men det var langt fra min Mening at fornærme Dem, Sir, det sværger jeg — jeg vilde kun melde, hvad jeg har set — det var det hele, Sir.“

Jeg følte mig i Øjeblikket saa fornærmet, at jeg besluttede ikke at fortælle Skipperen et eneste Ord angaaende det, som Lin Sin havde betroet mig. Men nu tog Mr. Vandersturm Ordet. „Stop, min lille gode Friend, stop,“ udbrød han; „hvat var det, De sagde, von den Tyfon, hvat?“

„Jeg har ikke sagt noget om nogen Tyfon, Sir,“ svarede jeg i en kort Tone; „jeg meldte kun Kaptajnen, at den Sky der over vor Bagbords Bov vistnok betyder Forandring i Vejret, og at den muligvis bebuder Nærmelsen af en Tyfon.“

„Ja, Tyfon meget slem in diesen Waters; vær ikke so hart bei den stakkels Boy, Kap't; ham have sin Luv Øje aabent, und det mig kalde godt — godt!“

„Aa, Fanden have haade Tyfonen og Drengen tillige, fordi han har indgivet Dem den Tanke,“ udbrød Kaptajn Klinker ærgerlig; „jeg har sejlet i disse Farvande i mange Aar og har endnu aldrig truffet noget af Eders fordømte Tyfoner eller Cycloner paa denne Aarstid — i alt Fald ikke paa denne Side af Hainan.“

„Godt, godt,“ svarede Hollænderen, „men jeg har mig selv truffet den tre Gange paa Rejse von Shanghai zu Hongkong; alligevel godt, Drengen sige det; ham flink Dreng mit gode Øjne.“

„Ja, lad det nu være godt,“ sagde Kaptajnen i en mildere Tone; og jeg vilde netop sige god Nat og gaa ned, da jeg til min Ærgrelse opdagede 2. Styrmand, der med sit lumske Smil havde staaet og hørt paa det hele. Jeg sagde derfor intet, men skyndte mig blot ned til min Køje uden at bryde mig om, at Kaptajnen og Mr. Vandersturm maaske fik det Indtryk af mig, at jeg var en Smule tølperagtig. Men for Fremtiden besluttede jeg at vise Mr. Joggins hele den Foragt, som jeg nærrede for ham.

(Fortsættes i næste Nr.)

„Willemoes“



Jeg kender ikke din Fortid; jeg véd kun, du blev bygget af den danske Stat paa dansk Værft og har sejlet under dansk Flag til Dato.

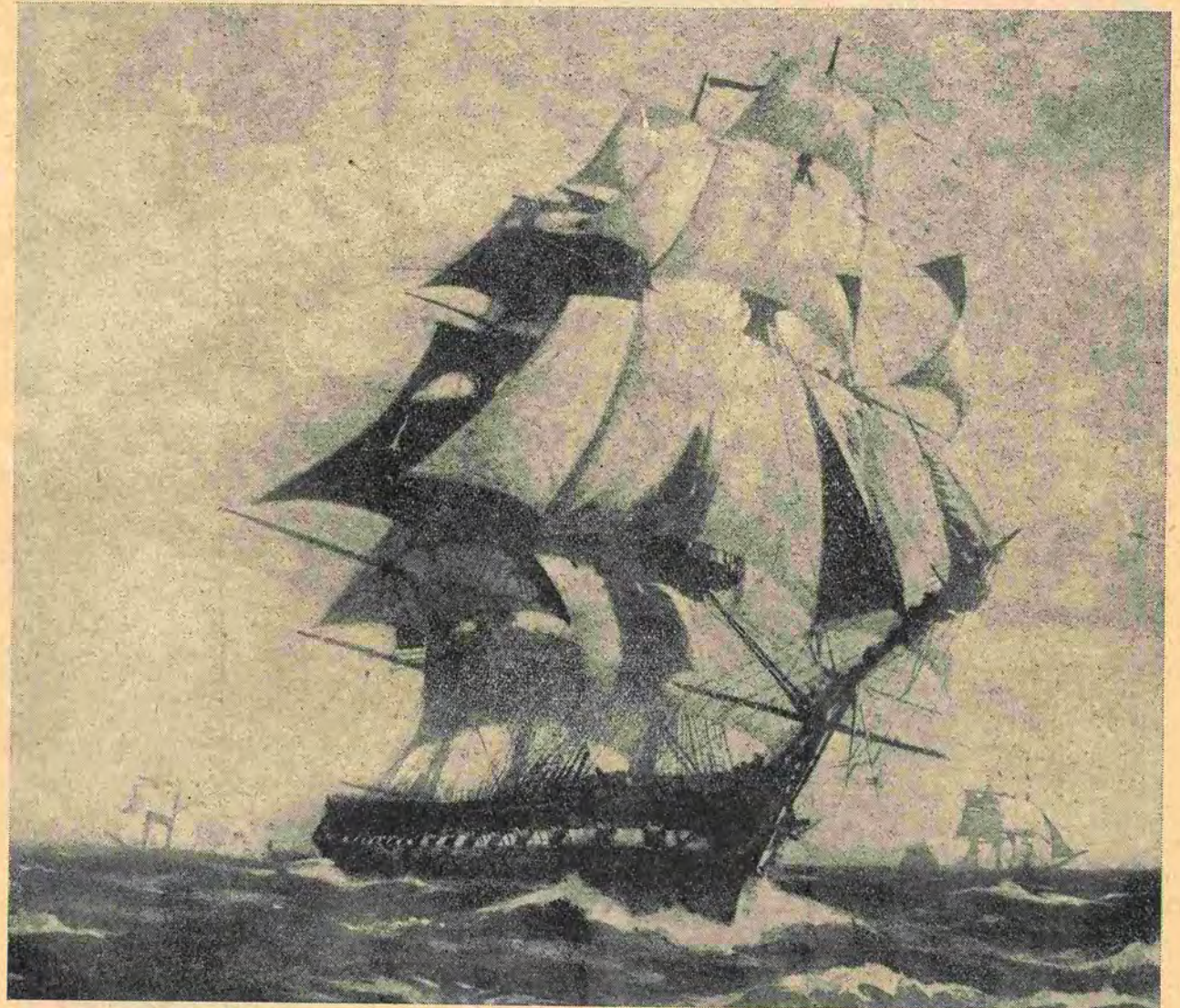
Du var et prægtigt Fartøj i Storm og Stille. Du fortier sikkert mange og store Bedrifter fra din Ungdom, da du som Toldkrydser holdt Vagt ved Danmarks Kyster. Det var et stolt Syn at se dig for en let Brise majestatisk glide for dine hvide Sejl med Dannebrog viftende fra Gaffelen, at se din stolte Rigning; dit flotte Spring i Skroget. Det var en Drøm at holde din udskaarne, messingbeslaaede Rorpind og føle, hvor villigt du lystrede den.

Du har sejlet med de danske Søspejdere i seks—syv Aar; du har lært den danske mandlige Ungdom Sømandsskab, du har lært Drengene i tolv—tyve Aars Alderen at elske og frygte Søen. Du har beriget Drengene med Hundreder af Minder om glade Dage i løjt Vejr, om herlige Sejladser for frisk Kuling og om spændende Tørn i Storm.

Hvorfor kunde vi ikke faa Lov at beholde dig? Blev der begaaet Uret imod dig? Du vilde ikke selv. Du blev solgt til Tyskland, fik tysk Flag og Naziflag under din Saling, men første Dag, du havde disse oppe, rev Stormen dem ned. Det var dit Farvel til os. Du lever i vort Minde, „Willemoes“.

Tjørn.

Amerikas stolteste Skib stævner frem



Pioneren i U.S.A.s første Flaade og Sejrherr i mange rasende Søkampe „Constitution“, genopbygget som et Symbol, har været en Rundtur paa Besøg i Amerikas Havne. Vi har før omtalt den stolte gamle Sejler og bringer her dette Billede, der er malet af Gordon Grant.

Modernisering af Tonnage

Alle Skibe, der i Løbet af Sommeren er bestilt paa de britiske Værfter, er af speciel Type. De fleste Redere, baade af Linere og Transportskibe, mener ikke, at Tiden endnu er til at bygge nye Skibe, men nogle benytter Lejligheden til at forbedre deres Skibe og har derfor kontraheret om Forandring af Maskineriet for at gøre det mere tidssvarende.

Maskineriet skal saaledes moderniseres i fjorten Dampere tilhørende Ropner Rederiet, og i Belfast installeres turboelektrisk Drift i 6 City-Linere, og gearede Turbiner skal ind sættes i Royal Mail Linerne „Asturias“ og „Alcantara“. Paa Tyne indføres Forbedringer i the Shan, Savill and Albion Dampere.

I mange Dampere installeres Overheder, idet Rederne for-

staar, at Udgifterne hertil meget snart indvindes ved Besparelse i Brændselsforbruget.

Noget lignende sker ogsaa paa Fastlandet, saaledes bliver i Tyskland de fire Dampere af „Albert Ballin“-Klassen forlænget; disse Skibe, der knap er en halv Snes Aar gamle, fik for tre à fire Aar siden nye Maskiner for at faa Farten op; nu bliver de forlænget 40 Fod, og man har beregnet, at Brændselsøkonomien bliver saaledes forbedret, at Udgiften, der for hvert Skib er næsten 1 Million Mark, kan indtjenes i Løbet af tre Aar.

Ogsaa i Holland er Værfterne beskæftiget med Forandringer i Bovformen, paa flere Skibe indbygges en ny Forpart, samtidig med at Maskineriet moderniseres.

Arbejdet med Modernisering af Tonnagen er Udgiften værd, det er den tekniske Udvikling, der tvinger Rederne til at overveje dette Problem.

Alene -

Alene er ikke det at være skilt fra Ven og Fjende
ved Bælt og Hav, ved Land og Bjerges Tinde.

Alene er ikke det at vandre stille Veje
foruden mindste Smule jordisk Gods at eje.

Alene er ikke det at staa blandt Millioner Folk,
hvis Sprog du ej forstaar foruden Tolk.

Alene er ikke det paa Hundevagt - fra Dampers Bro -
i Uvejrsnat at vaage over andres Ro.

Alene er at lade Tanken søge gamle, før betraadte Veje
og værne Barnetro som helligt Eje.

Alene er at holde Kursen støt paa enten eller
og aldrig føre andre Sejl, end ærligt Sømandsskab fortæller.

Alene er at følge egne, svære Love
og ingensinde lade Retsind sove.

Alene er at trodse Nutidsbud
og ene stole paa sig selv og Gud.

C. G. Saltoft.

Dansk Sømands-Daad.

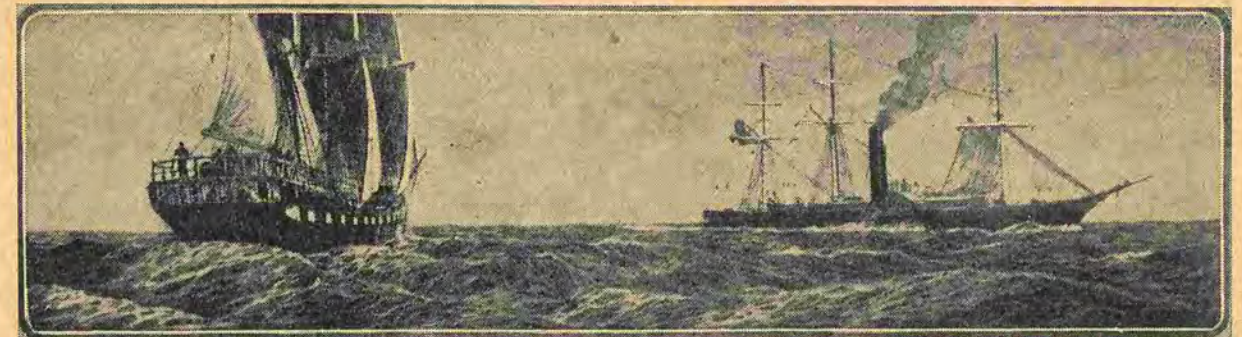
Den danske Dampet „Maine“ har reddet ti Mand af Besætningen og en Passager fra Vraget af Newfoundland-Skonerten „Edward VII“ 300 Kilometer fra Kap Race. Vraget var af Stormen ført henved 400 Kilometer ud af sin Kurs, og de Ombordværende, der led under Kulden og manglede baade Levnedsmidler og Vand, havde opgivet alt Haab, da Redningen kom.

„Maine“ tilhører Det Forenede Dampskibsselskab, den er paa 1,326 Tons og har 20 Mands Besætning med Kaptajn Niels Hansen som Chef.

Til vore Abonnenter!

Vil De undgaa Standsning i Bladets Forsendelse, bedes De huske at forny Abonnementet.

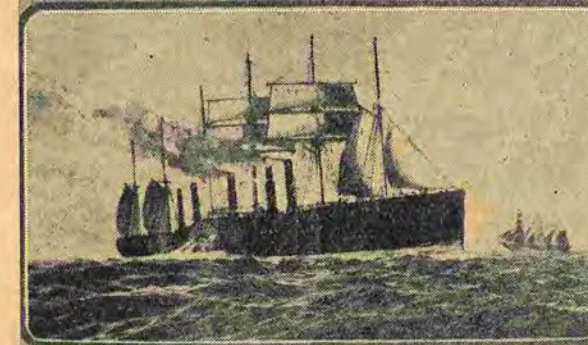
Abonnements-Pris:
6 Kr. pr. Aar.



A Full Rigged Ship.

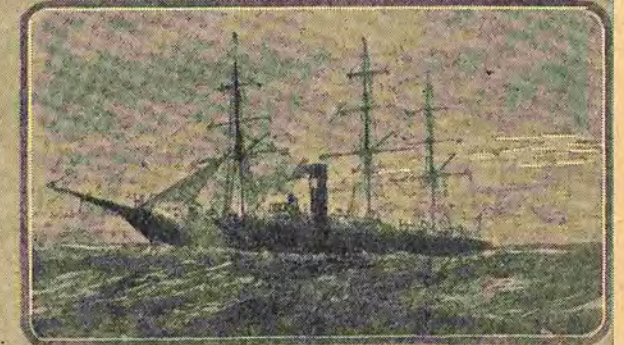
1842.

"Britannia"



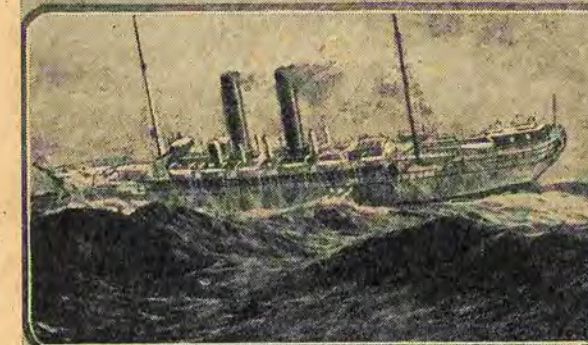
1858.

"Great Eastern"



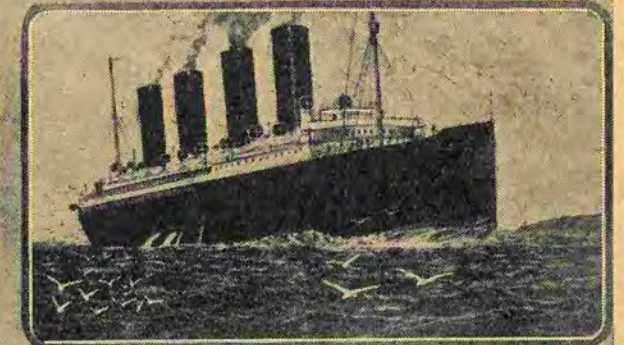
1866.

"City of Paris"



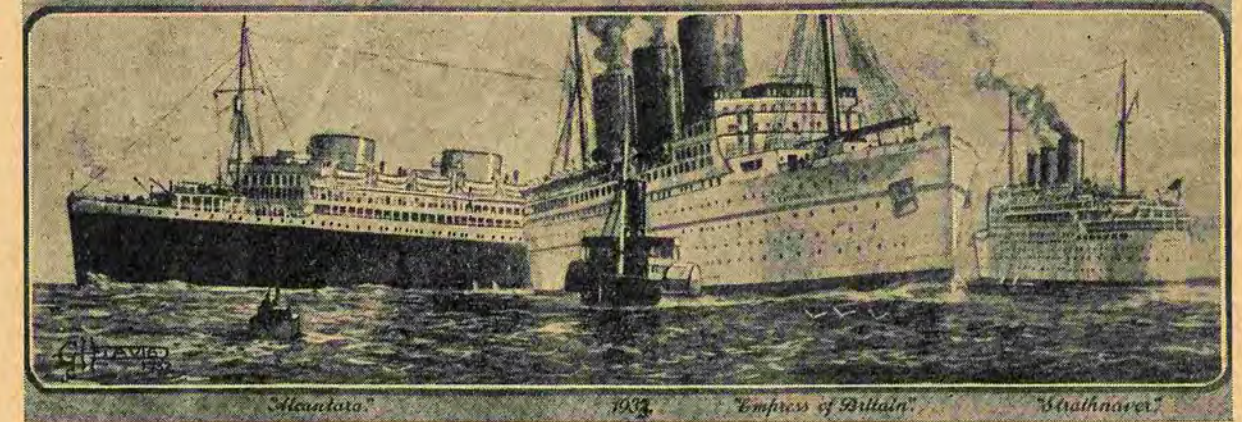
1891.

"Scot"



1909.

"Mauretania"



"Alcantara"

1934.

"Empress of Britain"

"Strathnaver"

Fra Sejl og Tømmer til Damp, Staal og Olie.

Det er nu 90 Aar siden, den første nogenlunde regelmæssige Dampskibsfart begyndte mellem Europa og Amerika med den første Cunarder „Britannia“. Den var paa 1150 Tons og var en Hjuldamper, der ogsaa havde Sejl. Det er den, der paa vort Billede sejler øverst til højre foran Fuldriggeren. I næste Række følger den store Fejltagelse: „Great Eastern“ 1858, en Skruedamper, ogsaa med Hjul og Sejl. Ni Aar senere kom 1866 den første „City of Paris“, der endnu var en Mellemting mellem Sejl og Damp, dog uden Hjul. Først 1891 kom

den rigtige Dampet „Scot“ paa 6884 Tons og 18 Knob fra Union Line (det nuværende Union-Castle). I 1909 kom to revolutionære Skibe, Cunarderne „Lusitania“ og „Mauretania“, drevne med Dampmaskiner med flere Skruerpropeller. Tonnagen var over 31.000 og Farten 26 Knob. Sidst i Rækken som det nyeste nye staar Oliens Kæmper: Motorskibet „Alcantara“ fra Royal Mail, derefter den 42,500 Tons Canadian-Pacific-Liner „Empress of Britain“ fra 1930 og allersidst den nye P. og O.-Liner „Strathnaver“— alle tre Vidundere i Luksus og Teknik.

Verdensomsejlere

Fire Nordmænd — og to Danske

København har fornylig haft Besøg af fire norske Verdensomsejlere, der fra dansk Side har Krav paa mere end almindelig Interesse, fordi et at Hovedformaalene med deres Tur er at løse Gaaden omkring Skoleskibet „København“s Forsvinden.

De fire Nordmænd, hvoraf vi nedenfor bringer et Billede, kom hertil fra Frederiksstad, der havde været første Station paa Vejen.

Deres Baad, „Ho-Ho“, er en solid, firskaaen Sejler at se paa. Den er bygget af Egetræ helt igennem og var, før de fire Søfarere i Foraaret købte den, byggede den om og forsynede den med en 10-Hestes Raaolliemotor, Lodsbaad.

Baadens Fører er den tidligere Flyverløjtnant i den norske Marine Birger Bryhn, der baade som Flyver og udenfor Tjenesten har haft Lejlighed til at vise, at han er bygget af det rigtige „Stof“.

Baadens øvrige Besætning bestaar af Disponent Ole Borgen, der har tilbragt fem Aar af sit Liv i Østen, Arkitekt Torstein Schyberg, der fornylig er vendt hjem efter at have taget Afsked med Krisen i Amerika,

og Guldgraveren og Altmuligmanden Thorolf Østmoen, der vel nok er Besætningens mest eventyrlige Skikkelse.

Han har opholdt sig fem Aar i Sydamerika, vasket Guld og søgt efter Platin i Columbia og levet halvandet Aar som Jæger og Fisker paa Galapagos-Øerne.

Fra København er det Nordmændenes Mening gennem Kieler-Kanalen at gaa til de kanariske Øer og derfra til Bahia og Buenos Ayres.

Fra Buenos Ayres følges Skoleskibets Rute mod Adelaide i Australien, og alle de smaa, ukendte Øer, der findes i det sydlige Atlanterhav, vil blive anløbet og besøgt af „Ho-Ho“ og dens Besætning i Haabet om paa dem at kunne finde Oplysninger om det forsvundne Skibs Skæbne.

Det norske Foretagende synes baade hvad Skib, Mandskab og Kapital angaar at være velfunderet, og man maa med Interesse afvente yderligere Beretninger fra deres Færd.

Man maa blot haabe, de ikke bliver af saa trist Art som nedenstaaende, der er tilsendt os af Herr Arndth O. V.



De fire norske Verdensomsejlere i Kabytten paa deres Baad „Ho-Ho“. Fra venstre til højre: Ole Borgen, Thorolf Østmoen, Birger Bryhn og Torstein Schyberg. Indsat: „Ho-Ho“.

Schultz, Hangö-Norra, Finland, og som handler om et ogsaa for Øjeblikket meget omtalt dansk Verdensomsejlingsforetagende.

Herr Schultz skriver:

Et Par „Jorden rundt Sejlere“ har de sidste Par Uger været livligt omtalt i den finske og estniske Presse til liden Reklame for mit Fædreland, Danmark, hvorfor jeg anser det paa Tiden at advare d'Herrer Journalister mod altfor kritikløst at understøtte den Slags Rejser med henrykte Artikler. Man bør sortere de forskellige Eventyrere ud, som kalder sig Verdensomsejlere uden at være berettigede til Titlen, thi disse skader ikke alene Landet, men ogsaa de Sejlere, som virkelig har udført store Bedrifter som f. Eks. „Shanghai“ Sejlerne og „Monsunen“'s dygtige Fører, Forfatteren Knud Andersen.

Til Hangö i Finland kom Søndag den 29. Oktober en gammel, raadden Spidsgatter med det fordringsfulde Navn „Danmark“. Den laa ved Bolværket i Havnen med beslaaede Sejl og et stort Splitflag flagrende fra Mastetoppen. (Man flager ikke fra Mastetoppen, naar Sejlene er beslaaet). Skuden var under al Kritik, den løbende Rig saa ud til at være udslidt, Dækket lappet med Pjaltestumper og Brædestykker, Rælingslisten savnede paa den ene Side et Par Søm, da den gabede frit ud i Luften. Maling var der selvfølgelig ikke meget tilbage af o. s. v. En af Byens Aviser, hvis Redaktør ikke er sejlkundig, blev besøgt, og han skrev gladeligen et bedre Interview med Kaptajn Brune Christensen og Styrmand Niels Fischer. (Til en dansk her i Byen havde de fortalt, at den ene var arbejdsløs Sømand og den anden arbejdsløs Kontorist).

Til Redaktøren fortalte „Sejlerne“, at de skulde Jorden rundt, og at Turen finansieredes af „Aftenbladet“ og „Politiken“. De havde Tilladelse af Sovjet til at passere Flod- og Kanalsystemerne gennem Rusland ned til Sortehavet. Ja, jeg vil ikke optage Pladsen med at citere alt, hvad de skulde udrette. En anden mere sejlkundig Redaktør var klogere, og han gav en skarp Kritik af hele det idiotiske i at tro sig i Stand til paa denne Aarstid med en saadan Plimsoller at fuldføre denne Plan. Undertegnede tilbageviste gennem saglig Kritik det fine Interview. D'Herrer Verdensomsejlere gav meget forskellige Forklaringer til de forskellige Folk, de talte med, og en Del danske Vicekonsuler lokkedes til at laane dem Penge, som skulde tilbagebetales efter nogle Dages Forløb fra Tilgodehavender, som ikke eksisterede. Nu er det slut med Turen. „Danmark“ frøs inde i Isen i Moonssund (mellem Dagö og Estlands Fastlandskyst). En estnisk Kystregeringsbaad „Rudolf“ fandt dem uden Penge og Proviant og slæbte dem ind til Reval, hvor den danske Konsul bestemt nægtede at give dem Penge til fortsat Færd, men derimod var villig til at bekoste deres Hjemsendelse. Det største Angrebepunkt er Baaden „Danmark“'s elendige Tilstand, den var absolut ikke sødygtig. Det næste er de mange usandfærdige Forklaringer, de kom med, og saa tilsidst det, at de sejler under Splitflag og med godtroende Journalisters Hjælp forsøger at skabe Reklame om et Foretagende, som absolut er dømt til at mislykkes. Jeg anmoder de danske Sejlforeninger om at være forsigtige med at udstede Indregistreringsbevis for Fartøjer, som kan mistænkes for at ville foretage lignende Landstrygerture, og hvis Baade ikke er i sødygtig Stand.

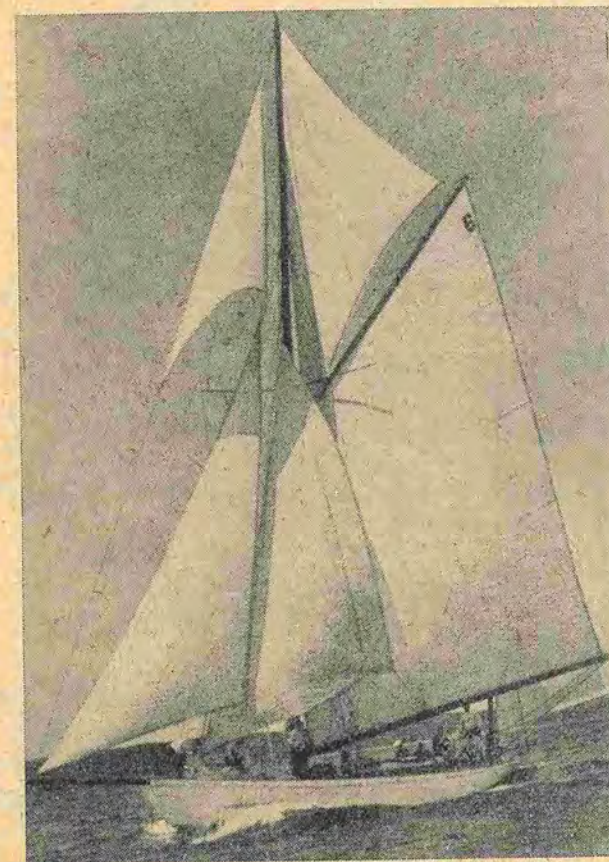
Jeg beder vore Avis- og Tidsskriftredaktioner, inden de omtaler lignende Forsøg, at undersøge Skibspapirer og Autoriteternes Anbefalingskrivelser, thi vi danske i Udlandet er ikke interesserede i, at Opmærksomheden paa en mindre smigrende Maade henledes paa vort Fædreland gennem Æventyrere,

som antagelig tænker paa at drage Fordel af de Bedrifter, andre ærlige og allerede kendte Sømand og Sportssejlere har udført.

Hangä, den 22. November 1933.

Arndth O. V. Schultz.

Yawlen Ellens Endeligt



Kun faa danske Yachter har nydt en Folkeyndest som „Ellen“, den store skønne Yawl, om hvis Endeligt et Telegram til Dagbladene meddelte, og hvis Billede vi her bringer i dens fulde Sejlpragt. Ved de Kapsejladser, Ellen deltog i, var den sikker paa — om ikke andet — at blive fremhævet som Skønhedsdronning blandt de deltagende Fartøjer.

Formodentlig vil det være alle avislæsende Sejlere bekendt, at Ellen nu er brændt under et Ophold i Havnen i Barcelona, hvortil den var kommet paa en Middelhavs- og Afrikatur.

Som det vil huskes, solgtes „Ellen“ i Foraaret af Skibsreder Marius Nielsen til Overretssagfører Axel E. Hansen, og den var saa uheldig paa Vejen til Kielerkanalen at gaa paa Grund paa Rødsand under ret dramatiske Omstændigheder.

Hvorvidt Yawlen er blevet totalt Vrag eller ej, vides endnu ikke.

Samtidig har Skæbnen ramt en anden af de kendte danske Yachter. Valdemar Graaes store Motoryacht „Anne Marie“, der sidst gæstede de danske Farvande i 1930, men som nu var i engelsk Eje, er i Følge Telegram fra Southampton blevet totalt Vrag som Følge af en Eksplosion. Heldigvis kom ingen af Mandskabet til Skade.

„Sejlsport“.

En Nytaarshilsen til Søens Folk

FRA

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning
(N. P. Winding).
Kontor: Nordre Toldbod.
Telefon: Central 13.717.

TANKBAADEN THOR

Kjøbenhavns Stevedore Kompagni
(Københavns Lægtter Interessent Selskab)
Niels Juelsgade 8. Telf.: Central 3491.

K. F. Marstrands Eft.
Skibsproviantering. — Helsingør.
Konsul Peter Svendsen ønsker Venner og Bekendte et glædeligt og velsignet Nytaar.
Telefoner: Helsingør 27, 46, 427.

Gave Telegram A/s
Amaliegade 33. Telefon 13.578.

Assuranceforeningen SKULD
(Gensidig)
Den danske Afdeling.
Amaliegade 33. Telefon 12.432.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
De Forenede Skibsbrødfabriker,
Aktieselskab.
Specialbagerier for Skibsproviantering.

M. B. COHN
Toldbodvej 22. Telefon 1403.
Dæk- og Maskinstores.

The Engelhardt Decked Life Boat Co.
Amager Strandvej. Telf.: Kastrup 622.

N. KAUFMANN'S EFT.
Kaj Levinsen.
Bredgade 43. Telf. Central 6442.
Tobak, Vin og Kolonial.
Parfume og Toiletartikler.

Max Møller Akts.
Kvæsthusgade 5.
Telefoner: Central 7986 og 12.536.

G. W. Frydenlund & Søn
(G. W. Harnisch).
Nygaardsvej 12. Telefon: Ryvang 133.
Lanterner — Lamper — Beslag.
Alt i Skibsinventar.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866
Tordenskjoldsgade 34.
Telefoner: Central 1865 og 11.865.

F. Ohlssons Eftf.
Indehaver: A. Sørensen.
Edsvorne Skibsmægler.
KJØGE

Dansk mekanisk Kedelrensings- og Isolationsforretning
Nyhavn 57. Telefon: Central 5241.

Den Internationale Skibsfarve-Fabrik A/s
Holzapfel's Bundfarver.
St. Annæplads 16.
Telefon: C. 5601. Telegr.: Holzandia.

Københavns Yacht- og Motorbaads-Værft A/s
Sundkrogsgade. Telf.: Ryvang 906.

TUXHAM A/s
Trekronergade 122. Telf.: Central 8816.

M. J. Grønbech & Sønner
Amaliegade 9. Telefon: Central 342.
Alle Skibsbygnings-Materialer.

Scandinavian Steel & Shipping Agency
Toldbodvej 40.
Telefoner: Central 14.150 og 14.151.

Hecksher & Søn's Eftf.
Edsvorne Skibsmægler.
Amaliegade 39.
Telefoner: Central 7899 og 7999.

VIKINGEN

R. A. ROBBERT
Skibsbefragtning.
Amaliegade 33.
Telefoner: Central 6357 og 6358.

COLDING & Co.
Skt. Annæplads 6. Telf.: Central 10.029.

Alb. Madsen's Eftf.
(Aage Buch)
Havnegade 9. Telefon Central 1218.
Alt i Skibsinventar.

Julius F. Schierbech's Eftf.
Amaliegade 47.
Telefoner: Central 443 og 5143.
Skibsinventar, Dæk- og Maskin-Stores.

Motorfabrikken DAN A/s
Bragesgade 10. Telefon: Central 8006.

Frederikssund Skibsværft
Nybygning af Fiskefartøjer.

Rodkjær & Tvede
Toldbodvej 5 A.
Central 10637.

Bernhard Jensen
Skibsreparation.
Kalkbrænderihavngade. Tlf. Ryvang 352.

Bonded Store Co. A/s
Dampfærgevej 3. Telefon: Central 15.069.
Specialfirma for ufortoldede Tobaksvarer.

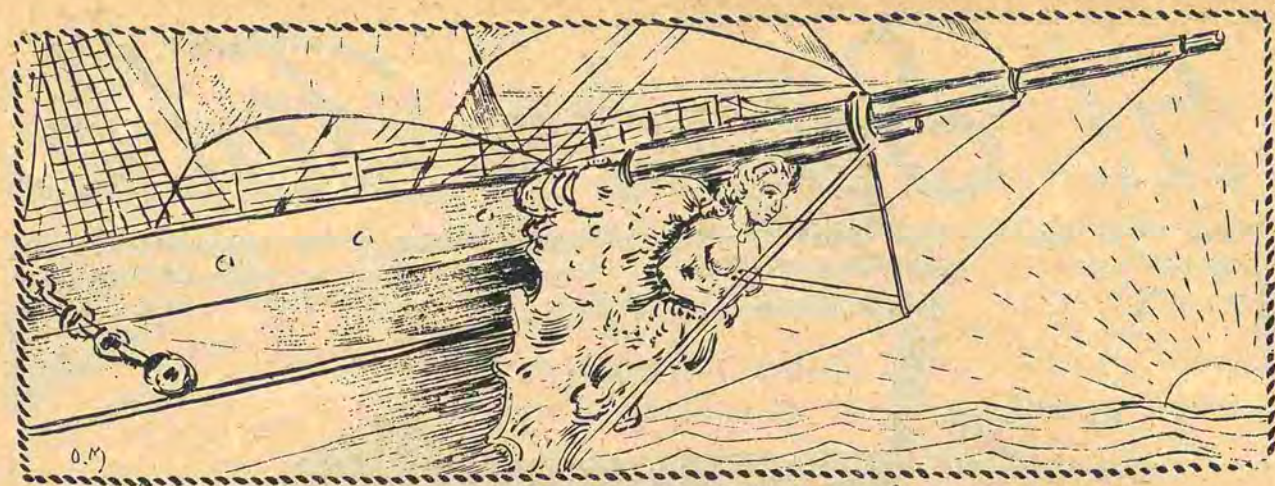
American Scantic Line
Moore & Mc. Cormack A/s
St. Kongensgade 114. Central 1955.

Goodrich Rubber Company A/s
Ny Toldbodvej 8. Telf.: Central 1036.

Pensionsforsikringsanstalten A/s
Vestre Boulevard 38. Telf. Central 7809.

Kampmann & Herskind
Import af Kul og Cokes.
Vestergade 2. Telefon: 2628.

Helgolandsværftet
(C. F. Hansen).
Sundkrogsgade 17. Telf. Ryvang 1004.



Søfartens Hajer

Et af de mest eventyrlige Tidsrum i Søfartens Historie er Slutningen af det syttende Aarhundrede, da de politiske Forhold i Amerika var i Smeltingen, og Spaniernes Magt begyndte at dale, mens Englands Sol steg op over Horisonten.

At dykke ned i denne Periode af det moderne Amerikas Tilblivelse kan endnu Aarhundreder efter faa Læseren til at trække Vejret hastigere. Uden at Englænderne i Virkeligheden gjorde noget alvorligt for at hindre det, øvede Søroverne deres blodige Bedrifter i Vestindien og langs Mellemamerikas Kyster, og til sidst ruinerede de næsten aldeles Skibsfarten i disse Egne. Det gik ud over alle. Ingen Nations Fartøjer var sikre, men blodigst rantes Spanierne, hvis Skibe saa længe havde fragtet umaadelige Rigdomme over Havet hjem til det gamle Land.

Tiden var kommet, da Angelsachserne vilde have deres



Den værste af alle Sørovere, Kaptajn Sir Henri Morgan.

Part, og de gav Vikingetiden en forfærdende Renaissance. Set fra vore Dage fo'r Piraterne frem med en Grusomhed, der ikke blot i sig selv var haarrejsende modbydelig, men ogsaa ganske nytteløs. Naar et Skib var taget, og Søroverne ikke selv ønskede at benytte det, blev det brændt, efter at Besætningen var myrdet. Søroverne legede med de fangne som Katten med Musen, en yndet Fornøjelse var at lade dem *walk over the plank* (gaa paa Planken) — det vil sige, at de med Bind for Øjnene og bagbundne Hænder blev tvungne til at gaa ud ad en Planke, der blev stukket ud fra det rullende Skib, mens Piraterne stillede Væddemaal om, hvem af de uheldige der kunde balancere længst ud ad Planken, før de styrtede ned til de ventende Hajer. Naturligvis tjente sligt ikke Røvernes eneste Maal, som var at skaffe sig Penge, men Haandværket stemplede sin Mand, og det maa lades de fleste Fribyttere, at kom Turen engang til dem selv, gik de Tortur og Død i Møde uden at blinke. Under Kamp udviste de en hensynsløs Tapperhed, og Lovene, der gjaldt under Piraternes sorte Flag, var de strengeste, Mennesker nogen Sinde har regnet ud for hinanden.

Naar Havesyge og en Djævelnatur, der satte sig ud over alle Hensyn, blev kombineret med Overblik, Forstand og Føreregenskaber, skabtes en naturlig Ledelse for disse Folk. En lang Række Navne lyser gennem Historien ned til os med uhyggelig Glans: Scarfield, Brand, Blueskin, Lolois, Blackbeard, Kid, Roberts, Avery — men det største Navn i denne Æra er dog Kaptajn *Henry Morgan*. Sjældent har Gridskhed og Blodtørst faaet Lov at udvikle sig saa frit og saa langt som hos denne Matros, der endte sine Dage, ikke i Galgen, men som Vice-Guvernør paa Jamaica, hvor Retfærdighedens Haandhævelse ligefrem blev overdraget ham, der hele sit Liv havde smædet Lov og Ret.

Henry Morgan fødtes 1635 i Wales, hvor Forældrene drev Landbrug. Henry var som Dreng ikke nem at tumle, og hans Far aandede lettet op, da han forsvandt til større Oplevelser end den at vogte Faar. Ogsaa dengang var der noget, der hed at „arbejde sig over“, naar man vilde til Amerika, idet man nemlig i Stedet for at betale Billet kunde sælge sig selv som Rederens Slave for et vist Tidsrum, oftest et Aar eller to. Naar Emigranten kom til det nye Land, lejedes han ud til en Plantage til den fastsatte Tid. Saaledes kom Morgan til sine Ønskers Maal og tjente sin Tid ud paa Barbados.

Som fri Mand var Morgan ikke længe om at opdage, hvad Friheden ogsaa kan bruges til. Saa snart han var vel ude af



Den berygtede franske Sørover, Francois Lolois.

Slaveriet, forhyrede han sig som Matros med et Piratskib, der i den følgende Tid havde saa stort et Held, at der tilfaldt de menige betydelige Andele. Nogle af dem sluttede sig til Morgans Forslag om at begynde paa egen Haand, og i Fællig byggede de sig et Skib. Den ganske unge, men allerede ansete og frygtede Henry Morgan valgtes til Chef.

Det viste sig snart, at Morgan var en dygtig Fører, der ogsaa kunde ave sin Ødelæggelseslyst, naar Fornuften bød det. Han stiledede højt. Paa kort Tid erobrede han fire Koffardiskibe, men i Stedet for at brænde de udplyndrede Fartøjer og dræbe Folkene tog han i sin Tjeneste de Matroser, der havde Lyst, og beholdt Skibene, saa det var med en hel Flaade, han vendte hjem til sit Smuthul paa Jamaica.

Denne Klogskab blev bestemmende for hans Skæbne. Et andet Sted under Jamaicas Kyst laa netop Kaptajn Edward Mansfield og samlede alle sine Stridskræfter til et Overfald paa den stærkt befæstede Ø Santa Catalina. Da Mansfield erfarede om den unge Morgan, saa han med sit øvede Blik, at her var en Mand, han maatte sikre sig. Der gik Bud til Morgan, om han vilde slutte sig til Mansfield som dennes Næstkommanderende, og Morgan betænkte sig ikke.

Med 15 Skibe og 500 Mand lagde Mansfield ud mod Santa Catalina, landsatte sine Folk og erobrede samtlige Øens Fæstninger efter en lang og haardnakket Kamp, der kostede Flerparten af de spanske Forsvarere Livet. Saaledes førte Piraterne regulære Krige, naar de følte sig stærke nok. Byttet var stort. Fæstningerne ødelagdes undtagen een, hvori Mansfield lagde 100 Mand under Ledelse af sin betroede Mand, Le Sieur Simon. Meningen var, at Mansfield vilde gøre Santa Catalina til sin Rede, da han begyndte at føle sig mindre sikker paa Jamaica.

Med Resten af Besætningen sejlede han nu til Costa Rica for at plyndre dér, men Planerne blev forud røbet. Alt var i Beredskab til at give ham en hed Modtagelse, og Mansfield lagde til Søs igen. Ikke langt fra Costa Rica indhentes Kaptajn Mansfield imidlertid af en pludselig Død, og det vilde have været i god Overensstemmelse med Sørover-Traditionerne, hvis der nu var udbrudt en ødelæggende Krig mellem de to Tronfølgere, Morgan og Le Sieur Simon. Ander-

ledes skulde det imidlertid gaa. Da Morgan lagde ind et Sted efter Vand, erfarede han, at Spanierne havde overrumplet Santa Catalina. Le Sieur Simon og hans Folk sad i spanske Fængsler.

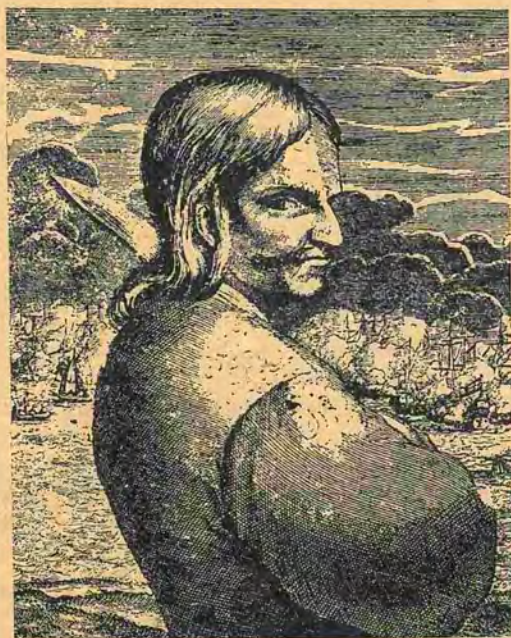
Nogle mindre Skærmydsler mellem Fribytterne indbyrdes fulgte paa Mansfields Død, men Hovedstyrken fulgte Henry Morgan, der fra nu af var den mest frygtede Mand i de spanske Besiddelser. Nogen Tid efter anfaldt han med 12 Skibe og 700 Mand Byen El Puerto del Principe paa Cuba, og det kom efter Piraternes Landgang til en morderisk Kamp i de tætte Skove, der laa uden for Byen.

Efter fire Timers Myrderi var Spaniernes Modstand brudt, og Morgan stormede Byen, hvis Indbyggere aabnede en heftig Ild fra Husene. Det lykkedes Piraterne at fange en Flok Kvinder og Børn, som de truede med at dræbe paa Stedet, hvis ikke Skydningen hørte op. Først da overgav Spanierne sig. Her fik man at se, at kunde Morgan fare lempeligt frem, naar det var til hans Fordel, var han ogsaa i Stand til at vende Vragen ud, hvis han mente, det passede bedre i hans Kram. Mens Puerto del Principe blev udplyndret, stuedes hele Befolkningen og Neger-slaverne inde i Byens Kirker, hvor de hverken fik Mad eller Drikke.

Det gik nemlig hurtigt op for Morgan, at Beboerne havde stukket Værdier til Side. Der blev startet en Eftersøgning i Byens Omegn, men da den ikke gav større Resultater, trak man nogle af Fangterne ud og mishandlede dem. For at faa Mændenes Tunger paa Gled blev Børn og Kvinder pint i Overværelse af de andre Fanger, der i Forvejen var halvgale af Tørst. Dog fik man ikke Fangerne til at sige andet, end at de Borgere, der muligvis kunde have skjult Værdier, var flygtet fra Byen før dens Indtagelse. Morgan sendte nu nogle



Den engelske Pirat-Kaptajn Blackbeard (Sortskæg).



Portugiseren Bartholomew, en Stratenøver af værste Slags.

Fanger ud, for at de skulde skaffe Oplysninger om de flygtede Spaniere, men før de gik, blev en Flok andre Fanger mishandlede i Udsendingenes Paasyn med den Besked, at saadan skulde en ny Flok blive pint hver Dag, indtil et Resultat forelaa. Alligevel kom de udsendte tilbage og erklærede, at alle deres Landsmænd var flygtet, og at det paa mindre end to Uger vilde blive umuligt at komme i Forbindelse med dem. Den snu Piratfører blev nok mistænksom, men Lysten til Pengene var for stærk. Han lovede at vente i femten Dage.

Men næppe var Fangerne igen spærret inde, før nogle af Morgans Folk, der have strejft omkring i Omegnen, kom til ham med en stor Pengesum, de havde fundet skjult, samt en Neger, de havde taget til Fange. Denne Neger viste sig at være et Sendebud til Fangerne med Meddelelse fra Guvernøren i Santiago paa Sydøstsiden af Cuba, om, at Spanierne blot skulde holde Morgan hen med Udflugter det længst mulige, da Hjælp var paa Vej.

Morgan gav Befaling til straks at føre det hidtil indvundne Rov om Bord og lod Fangerne vide, at hvis ikke Pengene var betalt næste Dags Middag, blev Byen brændt. Men det viste sig ugørligt at faa flere Penge ud af dem, og Morgan forlangte da 500 Kreaturer foruden det nødvendige Salt. Dette fik han og forsvandt dermed fra El Puerto del Principe.

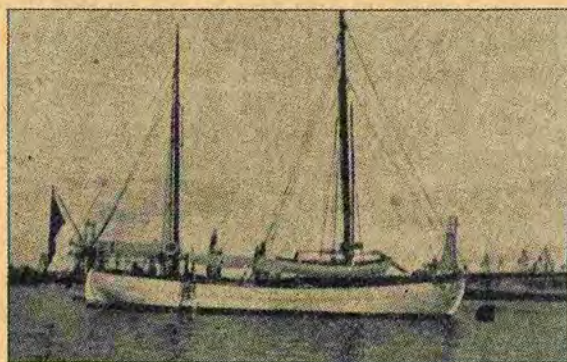
Det Kød, han havde faaet, blev ham imidlertid dyrt. Under Nedsaltingen kom en Englænder og en Franskmand op at toppes om en Knogle med Marv i, og det endte med, at Englænderen stak den anden sin Kniv i Nakken. Dette Drab ophidsede Franskmandene, der udgjorde omtrent Halvdelen af Skibenes Mandskab, og da de ved Byttets Fordeling heller ikke følte sig retfærdigt behandlet, forlod de Morgan, der laa tilbage med syv ikke fuldt bemandede Skibe.

Imidlertid — des større Grund var der til at gøre et stort Kup. Henry Morgan satte Kursen mod Fastlandet og røbede først, da det var absolut nødvendigt, at det var hans Hensigt at overrumple Porto Bello, en rig og stærkt befæstet By. At berette om, hvordan dette virkelig blev gjort, vil i store Træk blive en Gentagelse, skønt Porto Bello var en langt større og stærkere By end Puerto del Principe og Morgans Styrke nu kun den halve.

Bestialsk Grusomhed erstattede Piraterne, hvad de manglede i Antal — da Porto Bellos første Fort var taget, blev alle Fangerne spærret inde i et Krudtmagasin, som derpaa blev sprængt i Luften. Under Kampen om Resten af Byen kom Panamas Guvernør Indbyggerne til Undsætning med sine Tropper, som Morgan imidlertid standsede i et snævert Pas — og med en hel Hær af Hjælpetropper.



Langturssejlere.



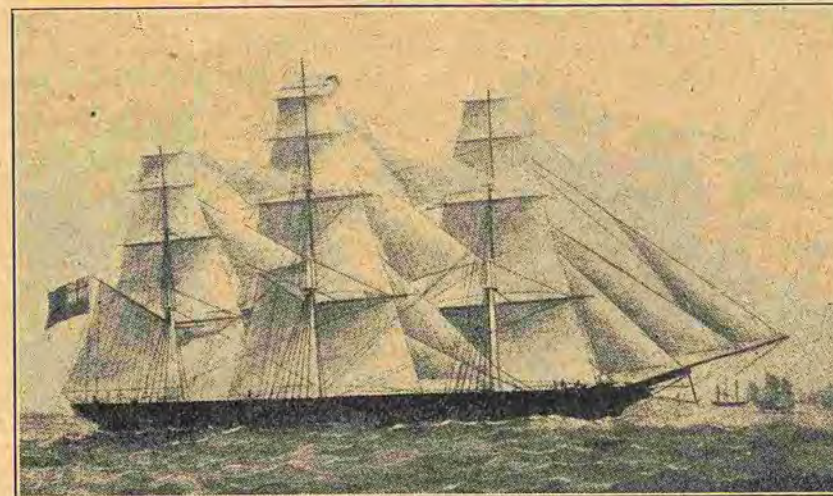
Den elegante, gamle Toldkrydser „Pan“, der siden 1906 har været i den dansk-amerikanske Fabrikant Peter Thomsen, Philadelphia's, Eje, og som saa at sige var kendt over hele Landet, er for nylig gennem N. L. Nielskovs Skibs-Agentur solgt til Overretssagfører Karl Krange.

Vikingefesten paa Shetland.

Nylig har Englands eneste kvindelige Filmsinstruktør, Miss Jenny Brown, optaget en Film af Befolkningens aarlige Vikingefest paa Shetlandsøerne, som vi før, gennem vor Vikingeven Sophus Johnson, har omtalt her i Bladet. Den burde interessere os lidt herhjemme, fordi den skildrer Episoder fra Dansketiden. Efter Solhverv ved det nye Aars Begyndelse ser man et ægte Vikingskib ankomme til Kysten med 18 særligt udvalgte Kæmper om Bord, klædte i Skind og med Horn i Panden. De erobrer paany Øerne og drager derefter i festligt Optog gennem Gaderne, trækkende Vikingskibet efter sig for til Slut at lade det gaa op i Luer paa Torvet.

**Et glædeligt Nytaar
ønskes alle
„Vikings“s Læsere.**

De berømteste af de gamle Sejlere



„Lord of the Isles“.

Vi fortsætter i dette Nummer den i Novembernummeret paagegyndte Billedserie, „De berømteste af de gamle Sejlere“, hvori vi aftrykker Billeder af de i sin Tid mest kendte gamle engelske og amerikanske Clippere. Billederne er velvilligst udlånt os fra Marstals Sømusæum, der har dem samlede i en gammel engelsk Billedbog om kendte Clippere.

Disse Billeder fra en Sejlertid, der nu mere og mere forsvinder, vil sikkert fylde „Vikings“s Læsere med Glæde og Stolthed over gamle Minder i al deres Glans og Storhed. —

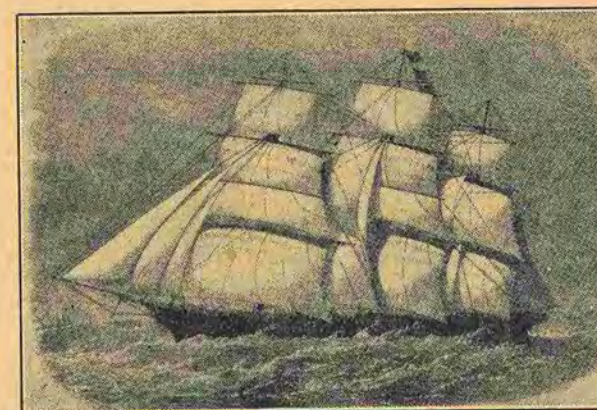
Vi kender ikke skønnere Syn end Havenes gamle stolte Sejlere paa Fart over Bølgerne. Det er et Syn, der fylder enhver Spøns Mand med Fryd.



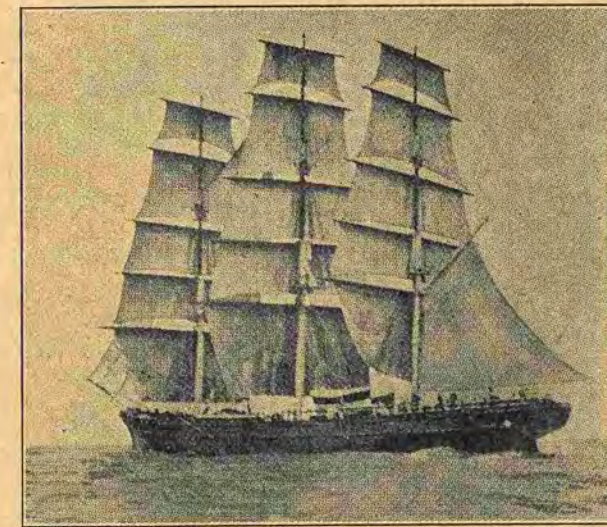
„Surprise“.



„Thermopylae“ i Kapløb med „Cutty Sark“.



„Man of King“.



„Cutty Sark“.

Forsidebilledet

Skonnertbrig „Henriette Melchior“ af København. 202 Tons Netto Register. Efter et Maleri i Handelshuset Moses og Søn G. Melchior's Eje.

Den lille Skonnertbrig — ogsaa benævnt Brigantine — var et af Datidens smukkeste Skibe af den Art. Den blev bygget af amerikansk Fyr og Birk i Charlottetown paa Prince Edwards Island, en mindre Ø ved Canadas Østkyst, og var færdigbygget i Begyndelsen af Aaret 1875.

Ifølge Købekontrakt dateret Liverpool 3. Septbr. 1875 blev Skibet købt der af Moses Melchior for 1725 Pund Sterling, efter den da gældende Kurs ca. 31.000 danske Kroner. Formentlig har Skibet allerede paa sin første Rejse lidt Havari, idet den danske Reder ved Overtagelsen bekostede Reparationer paa dette til et Beløb af 835 Pund Sterling, for Tømmerarbejde 536 Pund Sterling, Kobberforhudning 187 Pund Sterling, Sejl 112 Pund Sterling; andre Udgifter ved Købet, Kommission, Told etc. beløb sig til ca. 5000 Kroner, saa hele Anskaffelsessummen blev ialt ca. 51.000 Kroner. Sidst paa Aaret 1875 forlod „Henriette Melchior“ Liverpool med en Last Kul bestemt til Demarara i Vestindien og førtes paa denne Rejse af Kaptajn Otto Hansen.

Rejsen ud forløb ganske normalt, og efter Udlosning indtog Skibet en Last Sukker bestemt til København. Rejsen hjem skulde imidlertid ikke forløbe uden Uheld, thi da Skibet sidst paa Foraaret 1876 befandt sig i Atlanterhavet, ikke langt fra den engelske Kanal, mistede det under en Storm Storrigningen og led en Del anden ovenbords Havari. Imidlertid lykkedes det Besætningen at rigge en Nødrig, under hvilken det kunde være muligt at sejle Skibet til Bestemmelsesstedet. Hele Vejen gennem den engelske Kanal blev Skibet prajet af forskellige Slæbe- og Bjergningsbaade, som tilbød at hjælpe Skibet til en eller anden Kanalhavn, men Kaptajn Hansen og hans Besætning havde ikke i Sinde at give op, de havde besluttet at naa København uden først at søge Nødhavn, og de fuldførte deres „Job“.

For det Arbejde blev Kaptajn Hansen af Assurandørerne belønnet med et Guldur, medens den øvrige Besætning hver modtog en Pengebelønning; men Assurandørerne var jo ogsaa blevet sparet for en betydelig Udgift, idet hele Erstatningen kun beløb sig til 4500 Kroner, et Beløb langt under det, som vilde være naaet, hvis Skibet havde søgt Nødhavn.

At Uheld paa Søen ikke altid er lige alvorlige beviser følgende lille Episode. Engang laa „Henriette Melchior“ for Vindstille og Taage i den engelske Kanal, da en engelsk Damperskibe paasejlede den. Paasejlingen var ganske let og forvoldte kun ovenbords Skade, idet Hækken blev ødelagt. Da Engelskmanden saa, at der ingen Fare var paa Færde, vilde han fortsætte sin Rejse, men Styrmand Bartram (senere Fører

af Melchior's Brig „Clara“, om hvilket Skib vi fortæller i næste Nummer) raabte over til Damperskibets Kaptajn: „Stik du bare af, vi kender dig nok, din Laban!“ Engelskmanden blev betænkelig ved den Tiltale, satte en Baad i Vandet og kom om Bord i Skonnerten for at se paa Skaden. Styrmand Bartram, der var lige saa god en Handelsmand som Sømand (og det vil ikke sige saa lidt endda), forhandlede med Gerningsmanden, og hvordan det nu end var eller ikke var, af Erstatningssummen blev der ogsaa til et helt nyt Storsejl, hvilket Engelskmanden vel strengt taget ikke burde være krævet for. Ikke fordi „Henriette Melchior“ trængte til et Storsejl, der savnedes aldrig noget af det, man havde Brug for i de Skibe, men et nyt Storsejl er og bliver nu altid et nyt Storsejl, som Bartram sagde, hver Gang han fortalte Historien.

Medens „Henriette Melchior“ tilhørte Moses og Søn G. Melchior, blev den ført af Kaptajnerne Otto Hansen, Jesper Andersen, A. C. Saltoft, Jespersen og Dahm.

I Aaret 1888 blev Skibet solgt til Skibsreder P. Nielsen i Faaborg for 5000 Kr. og betalt med Halvdelen af Beløbet 10. Marts 1888, en Sjettedel 31. August 1888 og endelig den sidste Trediedel 27. Novbr. 1889.

Efter Salget omdøbtes Skibet til „Henriette“, og Kaptajn F. A. Nielsen blev Fører.

Aar 1892 skiftede Skibet atter Hjemsted og Reder, idet det erhvervedes af Sejlmager J. L. Vibe Nielsen i Horsens, og blev da hjemskrevet fra Horsens. Navnet „Henriette“ bibeholdtes, og Kaptajn F. A. Nielsen forblev som Fører, indtil Skibet et Par Aar efter mødte sin Skæbne, i Henhold til Søforklaring afholdt i Salten, Tromsø Amt, 28. Juli 1894 og Søforhør afholdt i Faaborg 11. Septbr. 1894 paa følgende Maade:

Den 23. Juli 1894 Kl. 5 Fmd., da „Henriette“ paa Rejse fra Dyrefjord paa Island til Arkangel befandt sig 18 Sømil nordvest for Lofoten, mærkedes om Bord i Skibet en stærk Rystelse, som varede ca. 2 Minutter. Om Bord formodede man, at Skibet var stødt paa en undersøisk Genstand. Da Lasterne blev pejlet, viste det sig, at Skibet var meget læk, og da det trods stadig Brug af Pumpen indtil Kl. 2 Eftm. viste sig, at der var 7 Fod Vand i Skibet, nægtede Mandskabet at blive om Bord. I de to Baade forlod Besætningen saa „Henriette“, men forblev i Skibets Nærhed, indtil det Kl. 7 Eftm. sank paa 400 Favne Vand. Derefter søgte Baadene Land, hvilket naaedes efter 20 Timers Roning, da Folkene landede i „Borge“. Vejret var flovt og ingen Sø.

Efter Vidneafhøringerne maa det antages, at Lækagen skyldes en samtidig i Norge mærket Jordrystelse, som har forplantet sig til Havbunden og bevirket saa kraftig en Rystelse af Skibet, at dette sprang læk. C. G. Saltoft.

Hvis De ønsker at indbinde sidste Aargang af „Vikingen“

De af vore Abonnenter, som ønsker at faa „Vikingen“'s Aargang 1933 indbundet, kan faa indbundet den i smuk Indbinding med Guldtryk for 4 Kr. 50 Øre gennem vor Ekspedition mod Beløbets Indsendelse sammen med Bladene. Det er den smukkeste og billigste Maade at opbevare Hefterne paa.

„Vikingen“'s Foto-Konkurrence

Næste Nummer bringer Listen med Vindernes Navne.

Den gamle Hovmester fortæller:

Et Forlis

Tegning af H. Schössler-Pedersen

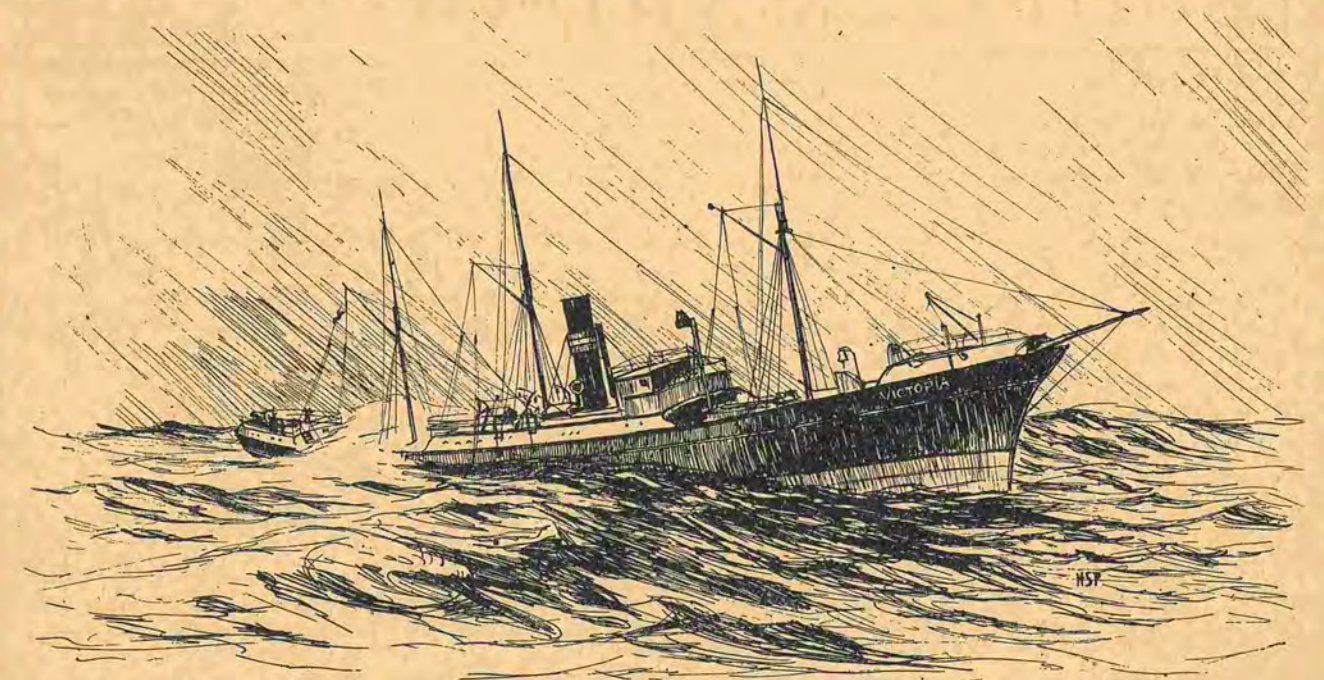


Den gamle Hovmester Madsen, som var med, da „Victoria“ strandede.

Tons. Den 8. December 1880 forlod vi Newcastle med en Last Kul. Det var meget daarligt Vejr, da vi gik ud, men Folk, som sejlede i den saakaldte Kreaturfart, var vant til lidt af hvert, og daarligt Vejr i Nordsøen var jo egentlig ikke noget nyt for os. At Rejsen skulde faa en uheldig Ende, tænkte ingen af os paa. Da vi var kommet et Stykke ud i Nordsøen, vi havde kun sejlet nogle Timer, fik „Victoria“ en svær Sø over midtskibs, som raserede hele Overbygningen og fyldte min Kabys med Vand. Som Følge af den svære Overhaling forskød Kullene sig i vore Bunkers (Kulkasserne), og Skibet fik en ganske antagelig Slagside. I Haab om, at Vejret vilde bedre sig, fortsatte vi Rejsen, et forfængeligt Haab, i hvilket vi da ogsaa skuffedes grundigt, thi efterhaanden blæste det mere og mere op, saa det den næste Dag var fuld Orkan fra Vest og Nordvest. „Victoria“ slingrede og arbejdede umanerligt haardt i Søen, og efterhaanden blev Overhalingerne til Luvart mindre, saa Læsiden snart slet ikke kom ud af Vandet, naar Skibet slingrede til Luvart. Det var, som om den gamle „Dame“ var blevet træt og mest havde Lyst til at lægge

sig roligt til Hvile. Vi kendte allesammen Symptomerne og var klar over, at Skibet var paa Nippet til at kæntré, men for os var der intet at gøre uden at bruge Kullene fra Kasserne i Læsiden; ind til det Sted, hvor Kullene var rovset, kunde vi ikke komme, saa Forsøg paa at lempe maatte opgives. Paa Fyrpladsen og i Maskinen havde de alle et haardt „Job“. Slagsiden var nu saa stor, at de paa Fyrpladsen fik strukket Stræktøve til at holde fast ved. Den 10. December, kort forinden det blev mørkt, fik vi den jyske Kyst i Sigte, og Folkene besluttede da at opfordre Kaptajnen til at sætte Skibet paa Land, men Kaptajnen, hvis Navn var Back, forklarede, at han var godt kendt paa Kysten, og at sætte Skibet paa Land der, hvor vi nu var, vilde være Døden for os alle. Han mente, det vilde være det klogeste at fortsætte og haabe paa, at Skibet vilde klare sig nogen Tid endnu. Stadig gik det fremad, men Slagsiden blev større og større. Om Morgen den 11., da Haabet om at naa Skagen ind næsten var slukket, blev vi kaldt sammen til Skibsraad. Der blev det saa besluttet at sætte Skibet paa Land paa et Sted, hvor Kaptajnen antog, vi vilde have den største Chance for at blive bjerget. For Skibet var der intet Haab mere, det indsaar vi alle klart. Endnu nogle Timer holdt vi den gaaende langs Landet, indtil vi tidligt om Formiddagen ud for Hirtshals ændrede Kurs mod Landet, og kort efter stødte „Victoria“ paa den yderste Revle, lagde sig om paa Siden og lod Søen bryde over sig. Hele Besætningen samledes nu paa Agterdækket, hvor Søen syntes at bryde mindre haardt. Derfra afsendte vi saa vore Nødsignaler og kunde kort efter se, at man inde i Land gjorde Forberedelser til at komme os til Hjælp. To Gange skød de Rakter ud mod os, men ingen af Gangene lykkedes det os at faa fat i Linen. Bjergning ved Redningsstolen blev saa opgivet, og i Land besluttede de da at forsøge med Redningsbaaden.

Da der dengang ingen Redningsbaad fandtes ved Hirts-



Det strandede Skib. Paa Billedet ser man, hvorledes 2den Styrmand Jespersen er paa Vej op ad Gaffelgerden.

tes som Søsterskibe, men kan sammenlignes som to moderne Dampere, der udelukkende er bestemt til at udføre den mest økonomiske Transport i en begrænset Fart.

Vi bringer Skibenes Hoveddimensioner:

	Corhaven	Corhampton
Længde mellem Perpendikulærerne	63,40 m	89,00 m
Største Bredde	10,36 m	13,56 m
Dybde	4,47 m	6,48 m
Rumindhold af Lasten	1828 m ³	5200 m ³
Dødvægt	1320 ts	3800 ts
Tilsvarende Middeldybgang	4,19 m	5,87 m
Hastighed	9,5 kn	9,75 kn
Kulforbrug	8,5—9 ts	13—13,5 ts

Skibene har begge moderne Udrustning, bl. a. Marconi Ekkolod, men den interessanteste Forskel er dog, at medens „Corhaven“ paa Dækket har en Række 1,5 ts og 3,5 ts Spil, saa mangler disse aldeles paa „Corhampton“.



„Corhaven“ der er forsynet med Bomme og Spil.

De er isørigt begge forsynede med Tregangs-Ekspansions-Maskiner. For „Corhampton“s Vedkommende overhedes Dampen, der har et Tryk paa 15,5 kg/cm², til 363° C.

„Corhaven“ har i den Tid, den har været i Drift, vist sig som et godt og økonomisk Skib, og man venter et endnu bedre Resultat af „Corhampton“, hvor det vil vise sig, om det svarer Regning at udelade Lade- og Lossegejre.

Vort Billede viser Afløbningen af Passagerdamperen „El Djézair“, som den er ved at tage Vandet i Middelhavet.

SKIBSFORM

alle Anstrengelser koncentrerer om at fremskaffe Skibe, der kan drives med den største Økonomi. Denne kan opnåes paa flere Maader, f. Eks. ved Forbedringer af Maskineriet eller ved at give Skroget en saadan Form, at Modstanden ved Fremdrivningen gennem Vandet bliver den mindst mulige.

Skibet, der bygges til Fart mellem Marseille og Algier, har en Længde paa 121,70 m, Bredde 16,40 m og 8,30 m Dybde med en Dødvægtkapacitet paa 1400 Tons.

Passageropstillingen indrettes til at medføre 4 Passagerer paa Luxus-Klassen, 23 paa Halv-Luxus-Klassen, 88 paa 1. Klasse, 142 paa 2. Klasse og 126 paa 3. Klasse.

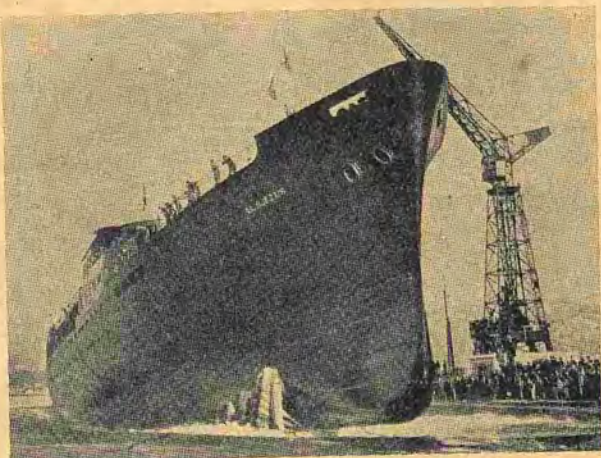
Skibet skal forsynes med 2 Sæt Parson-Turbiner, der driver hver sin Skrue og forventes at give det en Fart paa 22,5 Knob.

Som det fremgaar af Billedet, har Skibet som mange andre Hurtigdampere, f. Eks. „Normandie“ og „Bremen“, Bulb-Bov, hvilket man har givet den efter meget omhyggelige Forsøg i Modeltank.

Blandt Konstruktører af „Linier“ til Skibe, d. v. s. Skibets udvendige Form, føres der for Tiden heftige Diskussioner om, hvilken Form der er den bedste for Opnaaelsen af den mest økonomiske Fremdrivning.

Nogle mener, at Bulb-Formen er god, andre at Maierformen er bedre, medens atter andre siger, at begge Former ikke er noget særlig nyt, men blot en Tilpasning af ældre Tiders Erfaringer. Gamle Marstal-Skonnerter har et Forskib, der slaaende ligner Maierformen, ligesom Isbrydere, der er bygget for ca. 50 Aar siden, i hele Skroget har Linier som de af Maier angivne. At man gennem Erfaringer har fundet ud af, at dette gav den mest økonomiske Fremdrivning, kan selvfølgelig ikke gøre Maiers Indsats ringere, da disse Linier ikke har været almindeligt brugte. Det viser kun Sandheden af det gamle Ord: Der er intet nyt under Solen.

I vanskelige Tider som de nuværende er det naturligt, at



Stabelaflobning af Damperen „El Djézair“. Man ser den karakteristiske Bulbform, Skroget har i Forskibet.

svarende Modstand mod Fremdrivningen. Man kan saaledes bestemme den for en bestemt Skibsstørrelse nødvendige Hestekraft og ved Forandringer i Formen give denne de bedst egnede Linier.

Mange andre Slags Forsøg er udført i denne Slags Tanke, og man har derved faaet Kendskab til mange forskellige Forhold, som spiller en Rolle ved Skibets Fremdrivning, men som hidtil har været upaaagtede

Der er vel næppe nogen, der tør paastaa, at Skibsformerne har naaet deres endelige Udvikling, men man overdriver ikke, naar man siger, at Skibsbygningen paa dette Punkt er naaet vidt. Selv om der arbejdes ihærdigt med at forbedre Linierne, saa er de Grænser, hvor man kan tænke sig dette gennemført, nu saa snævre, at vi er naaet saa langt, som vi kan naa.

Columbus' Opdagelse af Amerika i 1492

bragte Menneskeheden et nyt, enestaaende Raamateriale, det sejge, slidstærke Gummi, hvis Betydning for kommende Slægtter selvsagt ingen paa de Tider kunde forudse, men om hvilket man vel nu, uden Overdrivelse, kan sige, at det udgør en uerstattelig Faktor i vor Tids Kultur. —

Et af de sidste og interessanteste Fremstød paa Gummi-området — et Fremstød, der vil faa den største økonomiske Betydning for Skibsfarten — er Fremstillingen af Gummi-føringer til Stævnrør.

Første Gang, man hørte om denne Nyhed, var i September 1922, da engelske og amerikanske Shipping Journaler omtalte en Gummi-Stævnrørsføring, der skulde træde i Stedet for den sædvanlige Føring paa en Dieselmotor-Bugserbaad til San Franciscos Havnevaesen.

Selve Tanken at erstatte Hvidmetal og Pukkenholt med det „bløde“ Gummi maatte paa Forhaand synes urimelig, ja vel nærmest latterlig, og udover de Indviede var der næppe mange, der troede paa Experimentet.

Men Forsøget lykkedes over al Forventning og til de Sagkyn- diges fulde Tilfredshed. Endnu efter 10 Maaneders Brug sporedes ikke det ringeste Tegn til Slitage, hverken paa Aksel eller paa Gummiføringen, og siden har Bugserbaaden uafbrudt været i Fart med samme Føring. Naar man betænker, at dens Felt er San Francisco-Bugtens sand- og slamfyldte Vand, maa Resultatet siges at være endog særdeles tilfredsstillende.

Da Gummiføringen saaledes havde bestaaet sin første Prøve, overtoges Enefabrikationen og Eneforhandlingen af Goodrich Rubber Company, der har arbejdet videre med Opfindelsen og under Navnet Cutless indført den i Skibskredse Verden over.

Utallige er de Installationer, der allerede er foretaget langs Atlanterhavets og Stillehavets Kyster, ikke blot paa Luxus-, men i lige saa høj Grad paa Fragtartøjer af alle Kategorier, og blandt disse kan særlig nævnes Standard Oil Company's nye elektriske Dieselmotor Lossepram Nr. 8, en Installation, som Ingeniørerne først gik med til efter langvarige og indgaaende Forsøg paa Selskabets andre Baade.

Til Færger, der maaske mange Gange i Løbet af Døgnet anløber Havn og hver Gang pisker Sandet op med Skrueerne, er Anvendelse af Gummiføring det eneste rigtige. Et ypperligt Eksempel herpaa afgiver saaledes Motorfærgeren „Golden State“ af Golden Gate Ferry Company, San Francisco. I 1928 forsynedes denne Færge med Goodrich Cutless Føringer, og i Dag, efter mere end 4 Aars Forløb og efter at have sejlet rundt regnet 225.000 miles, er stadig de samme Føringer i Brug!

Medens Cutless Føringer endnu kun i faa Aar har været anvendt i Stævnrør, har disse Føringer allerede i længere Tid

fundet Anvendelse i Pumper, idet Firmaer som Worthington Pump & Machine Company, Chicago Pump Company og flere andre har antaget denne Føring som Standard Montering til deres Pumper.

Det er nemlig en uomtvistelig Kendsgerning, at der ikke findes et saa slidstærkt Materiale som Gummi i den rette Lægning, og at en med Vand fugtet Gummioverflade yder en langt lavere Gnidningsmodstand end selv den bedst smurte Babbit Overflade!

Som Billedet viser, bestaar Cutless af et Metalrør, udført med Gummi, paa langs gennemskaaret af Riller. Disse Riller tjener to Formaal, dels at skaffe Tilløb af Havvand til Overfladens Smøring, og dels som Afløb for det Sand og Snavs, som Vandet i Havnen eller langs Kysten uvægerligt er fyldt med. Det er nemlig Sandet, der ved ustandselig at blive malet rundt og rundt inellem Akselen og Stævnrøret opslider selv de haardeste Metaller. Dette er derimod ikke Tilfældet, naar Gummiføring anvendes, idet Sandet trykkes ned i den bløde Gummi og føres ud til en af Rillerne og herfra skylles bort af Smørevandet uden at ridse hverken Føringen eller Akslen.

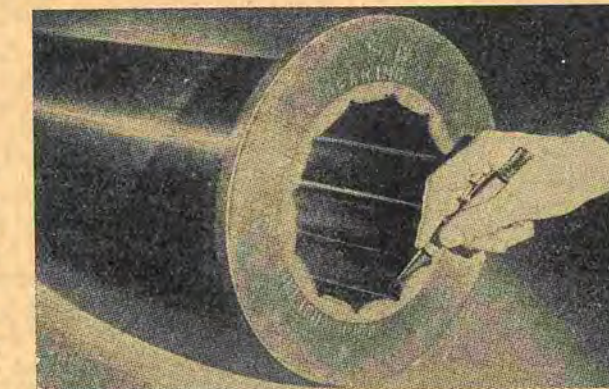
Men Cutless har andre Egenskaber. Det har nemlig vist sig, at Gummiføringen i høj Grad for-

mindsker Vibrationen fra Skruen, idet den virker som en Pude ved Duvningen og forhindrer, at Vibrationen forplanter sig til hele Skibet. At dette tjener til at forlænge Maskinernes Levetid, er indlysende.

Yderligere har det vist sig, at Aligmentet i en Aksel, der løber i en Gummiføring, selv under svær Last kun forandrer sig meget lidt, og at en Aksel, der er ude af Aligment, arbejder i en Gummiføring uden Stød eller Støj.



Motorfærgeren „Golden State“ har efter at have sejlet ca. 225.000 miles stadig den samme Gummiføring i Brug.



Stævnrørstype Goodrich Gummiføring. Blyanten peger paa de Riller, gennem hvilke der gaar en stadig Strøm af Vand, som smører Føringen, og som opfanger Sand og Urenheder uden at ridse Føringen eller Akselen.

Der er Cutless Foringer i Anvendelse, der modstaar en Hurtighed af 11.000 Omdrejninger pr. Minut og en Langsomhed af een Omdrejning i tre Minutter! — De Cutless Foringer, der nu er paa Markedet, bestaar, som allerede nævnt, af en trukket Metalcylinder, udforet med Gummi, forsynet med indvendige Længderiller. Under et overordentlig stærkt Pres vulkaniseres Gummien til Metalskallen, hvorefter den tilslibes.

Den største Cutless Foring, der indtil Dato har været i Brug, er 3 Fod i Diameter og af 6 Fods Længde og anvendes paa en hydraulisk Turbine i Mississipi Dalen.

Herhjemme anvender I. Krüger A/S Gummiforinger som Styrelser i Pumper med roterende Aksler.

Af større Skibe, der anvender Gummi-Stævnrørsløjer, kan nævnes Kongeskibet samt de tre nye Torpedobaade, der for nylig blev søsat fra Orlogsværftet. Men desuden utallige mindre Baade og Luftfartøjer, og specielt kan nævnes den hurtiggaaende Motorbaad „Aquamobile“, som vi kender fra Kysten ud for Klampenborg, hvor den om Sommeren benyttes til Kapersejlsads.

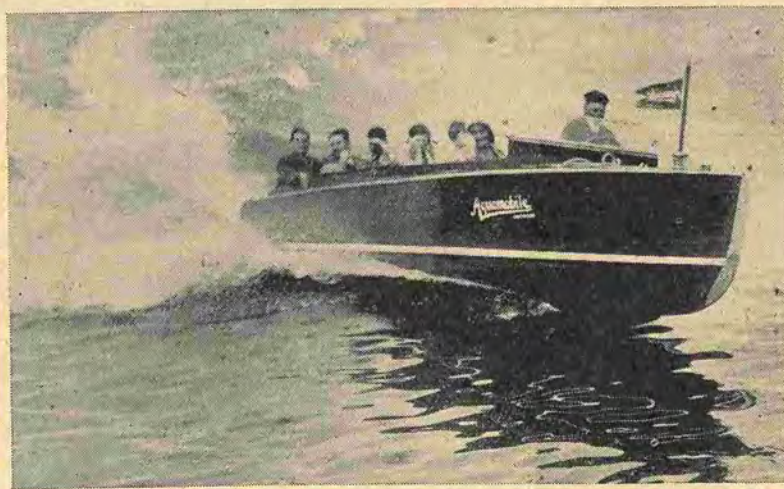
Føberen af Baaden, Herr Schönemann, har vist os den udvendige Akselbærer og Metallejet, som anvendtes umiddelbart før Gummiforinger blev monteret, og man vil af Billedet kunne se, at Akslen ikke alene har slidt sig gennem Metallejet, men desuden et godt Stykke ind i Akselbæreren, saaledes at denne efter kun 3 Ugers Brug maatte fornyes.

Nu er Baaden monteret med Gummilejer, og skønt den har sejlet hele Sommeren, var det nu i Efteraaret ikke muligt at konstatere det ringeste Slid hverken paa Akslen eller paa Gummiforinger.

Cutless Foringer er garanteret en Holdbarhed af fire Gange en hvilken som helst Metalforing, og en af Englands første Eksperter paa Søfartens Omraade har spaet, at i Løbet af 5 Aar vil Gummiforinger have erstattet alle andre Foringer!



Billedet viser den udvendige Akselbærer og Metallejet fra den hurtiggaaende Motorbaad „Aquamobile“, saaledes som Bæreren og Metallejet saa ud efter kun 3 Ugers Sejlsads. Som De vil bemærke, har Akslen slidt sig gennem Metallejet og et godt Stykke ned i Akselbæreren. Ydermere har Akslen sprængt Muffen. Den hvide Cirkel er afsat for at vise den oprindelige indvendige Diameter af Metallejet. I Betragtning af at Gummilejet har været anvendt hele Sommeren uden at slide hverken Akslen eller Foringer, og der sikkert vil gaa endnu mange Somre, inden der kan konstateres noget Slid, er denne Akselbærer et udmærket Bevis for Gummiforingernes økonomiske Fordele.



Wm. Douglas, Fotograf

Føberen af Baaden, Hr. Schönemann, ses ved Rattet af den hurtiggaaende Motorbaad „AQUAMOBILE“, som om Sommeren sejler Kapersejlsads ved Klampenborg.

BALTICA

Hovedkontor:
Bredgade 42
København K.

Dansk Forsikring

Telf. Centr. 4058
Telegr.-Adr.:
„Baltassu“
Statstelefon 231

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner

Skibsreparationsindustrien

Naar en Nybygning er overtaget af en Reder eller dennes Repræsentant, da har i mange Tilfælde de Mænd, der har bygget den, set den for sidste Gang. Kun i ganske særlige Tilfælde vender den tilbage til Nybygningsværftet, idet almindelige Eftersyn og Reparationer udføres paa Værfter, der findes i Nærheden af Skibets Rute, og som er særligt indrettet herpaa.

Kun hvis der er Tale om en særlig Ombygning, vil Rederen være nødt til at henvende sig til Byggeren. Hvis f. Eks. Maskinanlægget skal forandres, en almindelig Lastdamper forsynes med kølede Lastrum, for en Passagerdamper Apterungen moderniseres eller en Forlængelse udføres eller en anden Undervandsform gives, kort sagt, hvis det er Arbejder, der kræver længere Dokophold eller mange Detailoplysninger, som kun Byggeværftet er i Besiddelse af, da gøres dette bedst og billigst, hvor Skibet er bygget.

Ellers findes der i de større Havnebyer en vel udviklet Skibsreparationsindustri, som er særlig indstillet paa alle almindelige Reparationsarbejder af Skrog og Maskine. Man vil maaske studse ved Benævnelsen Industri i denne Forbindelse, men Virksomheden ved Reparation af Skibe er groet saa stærkt siden Krigen, at man nu kan tale om en Industri.

Blev Skibe da ikke repareret før Krigen for 25—30 Aar siden? Jo, selvfølgelig, men det, man dengang forstod ved Skibsreparationer, og det, som det er i Dag, er to vidt forskellige Ting, som vi i det efterfølgende skal forklare vore Læsere.

For 30 Aar siden var en Damper forsynet med svære, cylindriske Kedler, der var kulfyrede og arbejdede med et moderat Tryk. Maskinen var stift bygget og i Stand til at gaa i Aarevis med kun den nødvendige Pasning. Maskinrum- og Dækshjælpemaskineriet var simpelt og robust bygget til haardt Brug og efter det Princip, at Reservedele var billigere end Reparation af ødelagte Dele. Farten var ringe og Navigationsudrustningen primitiv.

Med Hensyn til den personlige Komfort for Officerer og Mandskab, da var den saare beskeden, og Apterungen i det hele taget af en saa primitiv Karakter, at den kun forarsagede ringe Udgifter til Vedligeholdelse. Elektrisk Belysning fandtes ikke, man nøjedes med Olielamper og Lys fra for til agter. Sanitærindretninger manglede næsten fuldstændig. Redningsbaadene var faa og smaa, og andre Redningsapparater var der ikke. Saadanne Ting som et Hospital, et anstændigt W. C. og en halv Snes andre Ting, som nu regnes for almindelig Komfort i en Handelsdamper, fandtes ikke.

Overførsel af Varer i Kølerum var kun i sin Vorden, ligesom Tankdampere var en Sjældenhed. Det er først ind i vort Aarhundrede, Skibe gaar til Søs med en fuldstændig Beklædning af alle udvendige Flader og med Kølemaskiner af høj Standard, som kræver et meget omhyggeligt Tilsyn. Det er kun ganske faa Aar siden, Antallet af Tankdampere begyndte at stige, saa det nu er langt den største Klasse af Special-Tonnage. Begge disse Skibsklasser udvidede Reparationsindustriens Arbejdsfelt, men krævede til Gengæld ogsaa en Forøgelse af Anlæggene.

Uden at tage Del i Diskussionen om Damp- eller Dieseldrift kan man vel nok sige, at Maskineriet i en moderne Lastbaad er langt mere økonomisk og har en større Virkningsgrad end i Skibene fra før Krigen. Dette har man kun opnaaet gennem talrige smaa Finesser og ved Tilføjelse af det ene Hjælpemiddel efter det andet og ved at vedligeholde en stadig større Virkningsgrad af hvert Element af Hoved- og Hjælpemaskineriet.

Ethvert af disse Fremskridt giver Skibet større Indtjeningsmuligheder og accepteres derfor gerne af Rederierne, selv om de koster noget mere i Anskaffelse og Vedligeholdelse.

Sammenligner man Passagerbaaden fra dengang og fra Nutiden, saa er Forskellen her maaske endnu større. I Stedet for de bare malede Dæk og Skodder har man nu Loftsgarnering og polerede Skodder. I

Stedet for 4-, 6- eller 8-Mandskamre findes nu i udstrakt Grad 1- eller 2-Sengskamre med polerede Skodder og Møbler, rindende varmt og koldt Vand i Porcelænskummer, til Tider endda Badeværelse og W. C. til hvert Kammer. I Stedet for hine Tidens spartanske Spisesaloner og do. Rygesaloner findes nu store Selskabsrum, der er udstyrede paa en ovenud overdaadig Maade.

Myndighedernes Fordringer til alle mulige Sikkerhedsforanstaltninger for Passagerers og Mandskabs Liv er af en saadan Natur, at man blot for 30 Aar siden vilde have sagt, at det vilde være ganske umuligt at opfylde ombord i et Skib, der skulde kunne flyde paa Vandet. Installation af Redningsbaade og Davider, tildels med mekaniske Hjælpemidler, har nu en stor Betydning; Nødbelysning og Nødsender for Radio hører ogsaa ind under disse Dele.

Fra forholdsvis simple og robuste Skibe til de moderne udviklede og forfinede Baade har Skibsreparationsarbejdet flyttet sig, og de Virksomheder, der lever af den Slags Reparationer, er flyttet med. De er nu til Dags højt organiserede Virksomheder, der kan udføre Arbejder af mange forskellige Slags og løse enhver teknisk Opgave, som forefalder paa et Skibsværft.



Damperen „Porthcawl“ i Hull, efter at dens Ladning Espartogræs var brændt op ud for den engelske Kyst.

Paa Prøvetur med S/S „Jonna“

Fredag den 15. December 1933 var der Prøvetur med et nyt Frugtdampskib — S/S „Jonna“, bygget til Hr. Skibsreder, Konsul J. Lauritzen, København.

Dette Skib, hvoraf vi tidligere ved Skibets Stabelafsløbning i Oktober har bragt en Omtale, er interessant derved, at det er det første Skib, der her i Landet er bygget med „Maier“-Linier, og dets fremtidige Fart vil derfor blive fulgt med mere end almindelig Interesse, idet man ved de karakteristiske „Maier“-Linier i Skibets Stævn og hele Form opnår væsentlige Fordele med Hensyn til Fart fremfor de almindeligt anvendte Skibstyper.

Da Skibet er bygget til Frugtfart, er Farten af ganske særlig Betydning. — Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem Perpendikulærer 267' — 0"
 Bredde paa Spant 39' — 6"
 Dybde til Hoveddæk 17' — 10"
 Lasteevne ca. 2500 Tons D. W.

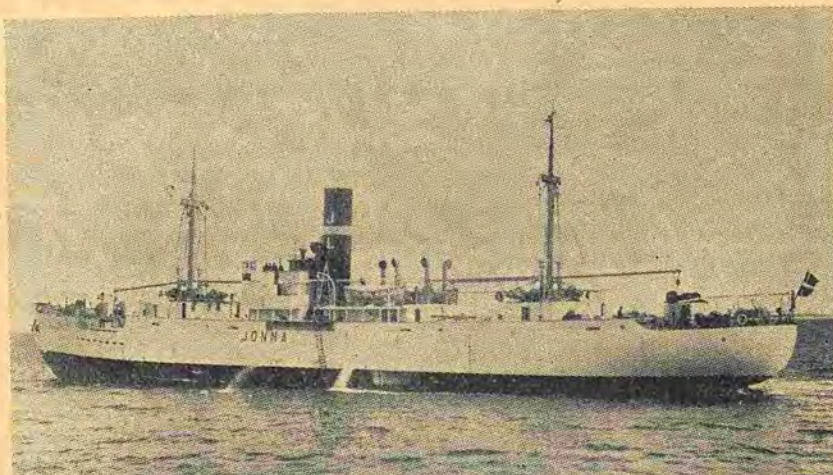
Skibet er bygget som flushdækket Lastdampskib med Bak, lang Poop, Krydserhæk, og Forskibet er konstrueret med „Maier“-Form, til Germanischer Lloyds højeste Klasse. Paa Poopdækket midtskibs er indrettet Huse, Baadedæk og Kommandobro. Det har Dobbeltbund i hele Skibets Længde og er delt i 12 Afdelinger. Iøvrigt er S/S „Jonna“ udstyret som en moderne Frugtdamper.

Skibet er udstyret med Lastkølearrangement til Transport af Frugt i nedkølet Tilstand, med Ammoniakkompressorer med direkte Fordampning. Kompressorerne drives af Dieselmotorer. Disse driver tillige Dynamomaskiner, som giver Strøm til elektrisk drevne Blæsere, der cirkulerer Luften i de nedkølede Lastrum.

Skibet 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 foregaar ved en Dampstyre-maskine, anbragt i Agterkant af Maskincasingen. Roret er et Dobbeltpladeror, og ved Valget af Agterstævnens Form er taget Hensyn til de nyeste Erfaringer vedrørende Strømlinierne Indflydelse paa Skibets Fart.

Skibet er forsynet med Radioapparat og Radiopejleapparat. Officerernes Kamre, Messen og Salonen er indrettet midt-



skibs og er i enhver Henseende komfortable og rummelige. Bestiklukaf og Kaptajnens Kahytter er anbragt i to Huse ovenpaa Salonhuset.

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 med Spildepampturbine, som udvikler 1250 I. H. K., der giver Skibet en Fart af ca. 13,5 Knob.

Skibet har Broncepropeller og elektrisk Lys saavel til alle Beboelsesrum som til Lastning og Losning.

I Prøveturen deltog fra Rederiet: Skibsrederne Ivar Lauritzen og Knud Lauritzen samt Inspektør A. Christiansen, for Germanischer Lloyds: Inspektør H. Overgaard og Inspektør O. Hensch. Endvidere Repræsentanter fra „Maierform“ G. m. b. H., Bremen, samt Værftets Ledelse.

Prøveturen forløb tilfredsstillende i enhver Henseende, idet der til Trods for haard Kuling og høj Sø paa den maalte Distance paa Langelands Kyst opnaaedes en Fart af ca. 14 Knob. Efter Prøvernes Afslutning gik Gæsterne i Land, og Skibet fortsatte til sin første Ladeplads i Vestindien.

Skibet føres af Kaptajn Schrøder, og Maskinchef er Maskinmester Petersen.

Skibet er det femte Søsterskib bygget til samme Rederi af Nakskov Skibsværft, nemlig S/S „Else“, der blev afleveret i September 1930, S/S „Betty“, i Maj 1931, S/S „Edith“ i Juni 1931, S/S „Laura“ i Oktober 1933 og nu S/S „Jonna“.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

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

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

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.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

21 Wilton Street, Holdernes Road.
Telef. 31397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Gommesen-Pedersen.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street.
Telef. Royal 1879.
Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

90, Boulevard de Paris.
Telef. Colbert 50-85.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Alf. Tollefsen.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

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.

Dansk Sø-Restaurations Forening, Ny Toldbodgade 5. Telef. 10270.

Den alm. danske Skibsførerforening, Havnegade 55. Telf. 14187. Postgirokonto Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Master“.

Københavns Skipperforening, Holmensskjoldsgade, 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.

Søfyrerbøderne's Forbund i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. 8436.

Sømandenes Forbund, Herluf Trollesgade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.

For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

C.L.O.C. LIQUEUR.
BLAA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPKIBS-SKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

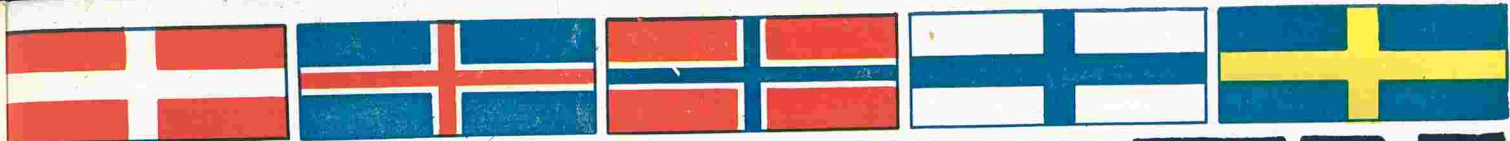
Kjøbenhavn-Paris,
via
Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Stettin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rutefart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
borg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .



VIKINGEN

50 Øre

Briggen „Clara“ af København
Læs Skibets Historie Side 24.

1934 - Nr. 2
11. Aargang



Læs: DET HAR JEG OPLEVET!



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

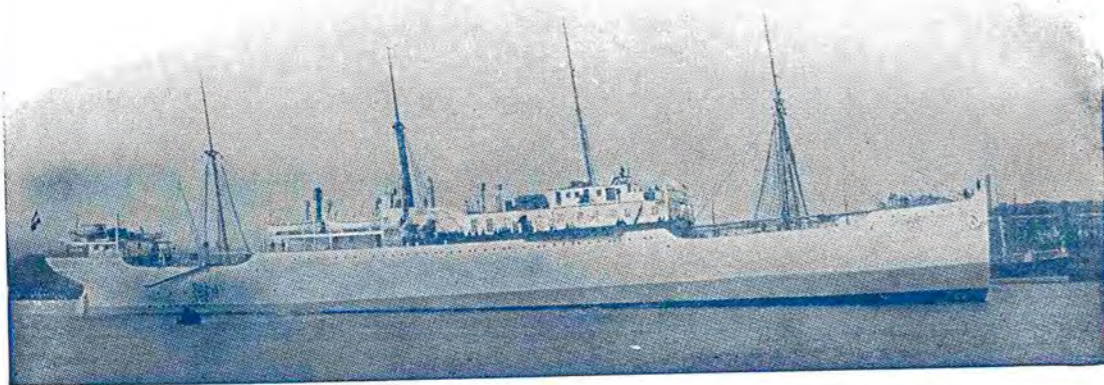
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle,
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

Dansk Dampskibsrederiforening

1884-1934

Den 17. Januar var det 50 Aar siden, at Dansk Dampskibsrederiforening blev stiftet. I den Anledning har Foreningen ved dennes administrerende Direktør, cand. jur. *Eilert Maegaard*, og Børssekretær, cand. polit. *Jens Vestberg* ladet udarbejde et Jubilæumsskrift.

Skriftet, som foreligger i et overordentlig smagfuldt Udstyr, indeholder ca. 300 Sider med 83 Fotografier, dels af de mest betydende Mænd indenfor dansk Skibsfart, dels af danske Damp- og Motorskibe, et smukt Billede af Søfartsmonumentet, Billeder fra Foreningens Bygning samt en Del grafiske Tavler, som paa en overskuelig Maade sætter Læseren i Stand til at faa et Begreb om Forholdet imellem de forskellige Talstørrelser vedrørende Skibsfarten i de nordiske Lande, desuden en Fortegnelse over de danske Søfolk, som satte Livet til under Krigen.

Da Skriftet foruden at give en historisk Oversigt over Foreningens Udvikling tillige giver en Oversigt over den danske Dampskibsfarts Udvikling, fortalt saaledes, at enhver med Udbytte kan læse Bogen, er det et vægtigt Bidrag i Arbejdet for at sprede Kendskab om Søfarten ude blandt Befolkningen og derigennem vække Interessen for det Erhverv, som til daglig stille og upaaagtet kæmper sin Kamp, vække Interesse for Erhvervets Udøvere, som højt havet over smaalige Partiinteresser trofast røgter deres Dont om Bord i de smaa og store Skibe derude paa den gyngende Landevej, over hvilken de bærer Dannebrog frem til fremmede Verdensdele og Folkeslag, blandt hvilke de smukke og velholdte Skibe skaber Respekt og Agtelse for det lille Land højt mod Nord: Danmark.

Naar engang den danske Befolknings Interesse for dansk Søfart vaagner for Alvor, vil det erkendes, at Søfartens Trivsel spiller en saare vigtig Rolle for saavel Land som Befolkning.

Den 17. Januar samledes paa Hotel Phoenix en Del af den Tids betydende Mænd indenfor Søfarten, hvor det vedtoges at slutte sig sammen i en Forening til Varetagelse af Søfartens Interesser. Foreningen fik Navnet Dansk Dampskibsrederiforening, dens Formaal skulde være at forhandle om Spørgsmaal vedrørende Rederiernes fælles Tarv og foretage saadanne Skridt til dettes Fremme, som maatte findes hensigts-

mæssige, saasom gennem Andragen-der til offentlige Autoriteter.

Det er interessant at lægge Mærke til, at uagtet Tietgen, den Tids store Mand, ikke var Medstifter af Foreningen, saa beviser dennes Formaal, at det netop var Tietgens Tanker, den gav Udtryk, nemlig at Erhvervene skulde sikre sig Indflydelse hos Autoriteterne og selve Lovgivningsmagten. Til Formand valgtes Kaptajn Theo. Koch, til Viceformand Grosserer Adolf Carl og til Sekretær Højesteretsadvokat R. Strøm. Et af de første Spørgsmaal, som optoges til Drøftelse, var Ophevelsen af Told paa Skibsmaterialer. Spørgsmaalet havde været drøftet paa et Børsmøde i Juni 1880 og var kommet til Udtryk i en Børsbetænkning afgivet i Marts 1881. I mange Aar havde Grosserer-Societets Komité arbejdet haardt for Kravets Gennemførelse og søgte nu, som rimeligt var, Støtte i Rederiforeningen. Paa et Møde den 11. November 1884 blev Spørgsmaalet om Besættelsen af Konsulater i Udlandet drøftet, hvilket var den første Anledning til den senere indførte Fremgangsmaade, at Skibsfarten gennem Søfartsraadet faar Adgang til at øve



Direktør A. O. ANDERSEN

Indflydelse paa Besættelserne. Paa det samme Møde rejstes Spørgsmaalet om Udgivelse af en Tidende indeholdende alle Meddelelser af Interesse for Skibsføreren, hvilket havde en Henvendelse til Marineministeriet til Følge. Resultatet blev, at Ministeriet 1. Juli 1885 udgav det endnu udkommende „Efterretninger for Søfarende“, hvilket Blad altsaa kan fejre 50 Aars Jubilæum næste Aar.

I December 1884 blev det vedtaget, at Kaptajnen paa et Skib, som paa Grund af uheldige Konjunkturer blev lagt op i den Havn, hvor Skibet hørte hjemme, som Maximum skulde udbetales fuld Gage, saafremt han forblev ved Skibet, i modsat Fald halv Gage, for Maskinmesteren fuld Gage, naar han forblev til Tjeneste for vedkommende Rederi, ellers halv Gage — i alle Tilfælde uden Kostpenge. Det var den første lille Spire til de vældige Lønspørgsmaal, som Foreningen senere skulde komme til at beskæftige sig med, de første smaa famlende Paragraffer i de Overenskomster, som den Dag i Dag bestaar mellem Dampskibsrederiforeningen og de forskellige Søfarts-Organisationer.

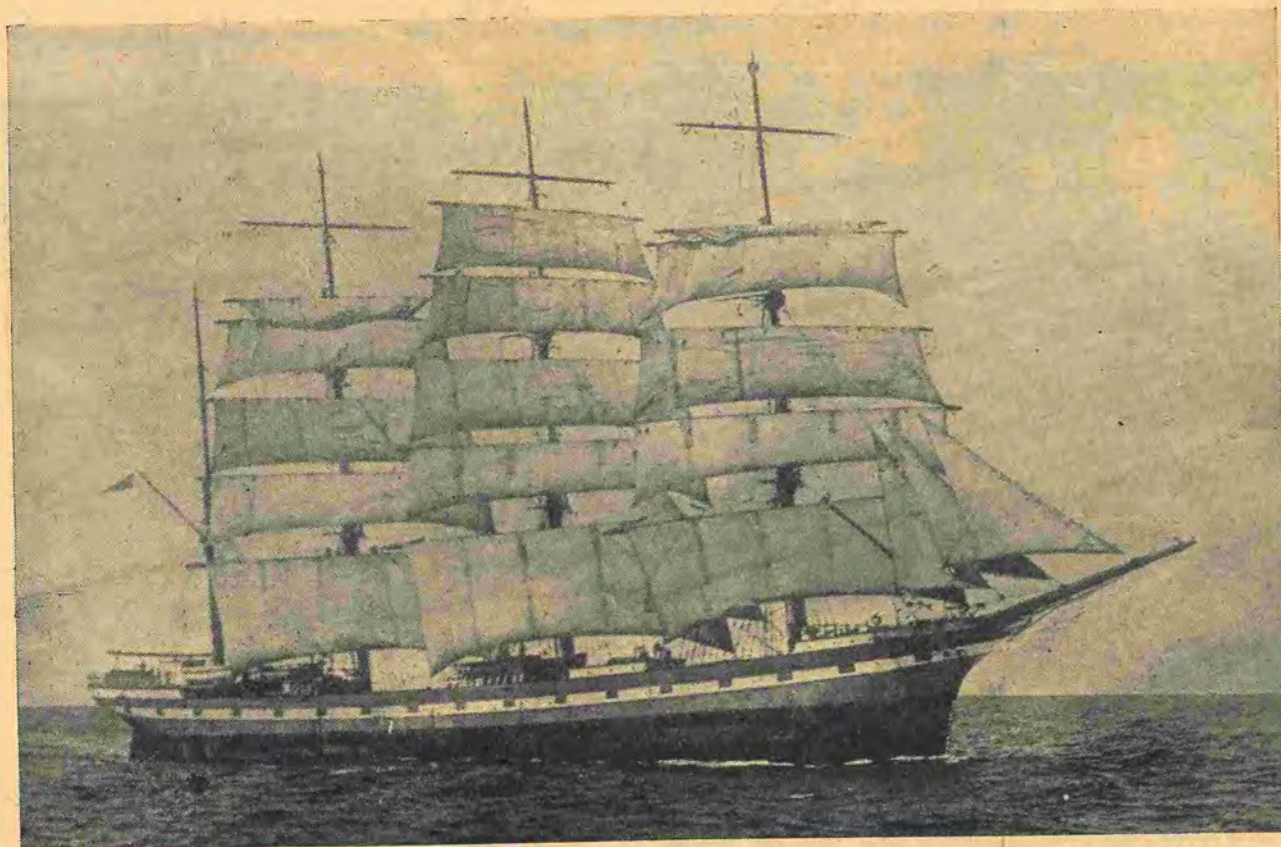
Det har jeg oplevet.

»Hougomont«

Den gamle Barks sidste Rejse, skildret til »Vikingen« af Knud Hansen, Bogø.

„Hougomont“ var en firmastet Bark paa 4000 Tons. Hun var bygget af Staal i Glasgow 1895, var først engelsk, saa fransk, og nu tilhørte hun — som de fleste af Nutidens Sejlere — Gustav Erikson, Mariehamn. „Hougomont“ laa i London og lossede Hvede fra Australien, da jeg mønstrede ombord den 6. December 1931. Efter endt Udlosning skulde vi atter afsejle til Australien og laste Hvede til Europa, og den 31. December, da vi havde været i Dok og havde faaet Ballasten ind (1200 Tons), blev vi slæbt ned ad Themsen til Dover for at begynde Rejsen. Vi var ligesom i gamle Dage paa Sejlskibene en højst blandet Besætning; Officererne var Finner, og i Skansen var vi 11 Tyskere, 2 Engleskmænd, 4 Finner, 2 Svenskere, 1 Amerikaner og 2 Danskere, ialt 24 Mand. Hovedsproget ombord var Svensk, det er nemlig det mest talte Sprog paa Åland, hvor Skibet var hjemmehørende. Hen paa Eftermiddagen var vi ud for Dover, og Tugbaaden fra London sagde Farvel med Ønsket om en god Rejse. Vejret var fint, og for en let Brise agtenind stævnedes vi ind i den engelske Kanal, og Dovers hvide Klitter var snart agterudsejlet, og vi begyndte at glæde os til en let og hurtig Rejse gennem Kanalen. Det skulde der imidlertid ikke blive noget af. Om Natten sprang Vinden om til Syd-Vest og tiltog samtidig til Storm, og saa begyndte vi paa Krydsningen, der skulde vare i

30 Dage; saa længe blev Vinden nemlig staaende i Syd-Vest, og med ballastet Skib var det os umuligt at komme nogen Vegne i den smalle Kanal. Vi holdt Stand en Uges Tid, men da vi efterhaanden kom helt tilbage til omkring ved Dover, hvor der er for smalt til, at man kan krydse. Krydstoppen blev brast bak, og vi drev langsomt ud i Nordsøen, og der laa vi og krydsede til 1. Februar. Undertiden var der vist flere end jeg, der begyndte at spekulere paa, om det ikke var en Fejltagelse, da man troede, at Sømandslivet var den rette Tilværelse. Den ene Storm fra Syd-Vest fulgte efter den anden, og altid regnede eller haglede det eller var saa taaget, at man ikke kunde se fra For til Agter. Altid kunde man vente at høre de bekendte Smæld i Riggen; de lød som Riffelskud og betød, at et Sejl var ved at blæse ud af Ligene, saa gjaldt det om at være hurtig i Vendingen og faa bjerget saa meget af det som muligt, bag-efter maatte man saa op og slaa det fra og faa et nyt slaaet under. Det var nogle usle Sejl, vi havde, og der gik ikke mange Dage, uden at et gik i Laser. Det var vist ogsaa derfor, den gamle ikke vilde rundt Skotland. Vi fik ikke ret mange Frivagter i Fred i denne Tid. Enten hed det: alle Mand ud at bjerge Sejl, eller: ud at vende. Det sidste skulde der altid alle Mand til, da hun som oftest nægtede at gaa

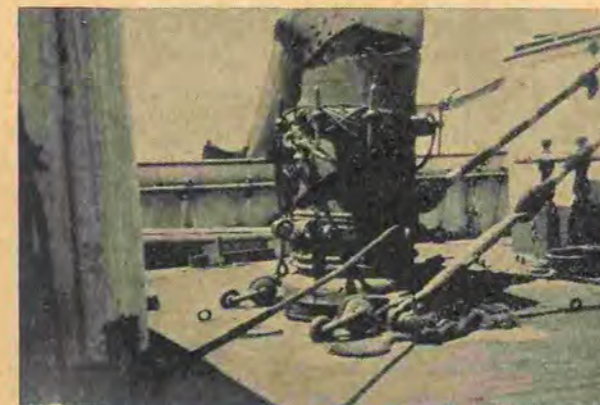


»Hougomont«.

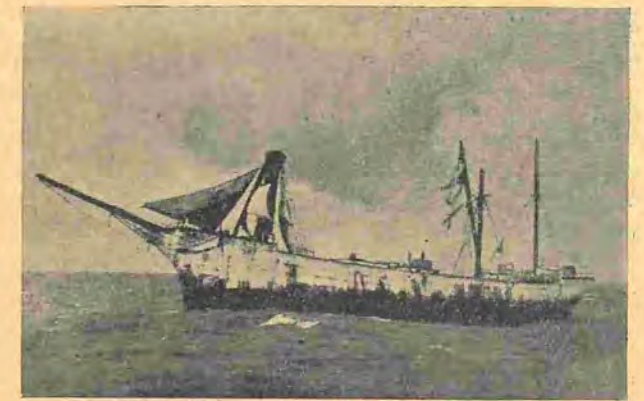
over Stag, og vi havde ingen Brasespil, som kunde lette os Arbejdet.

1. Februar fik vi god Vind, og den 3. passerede vi Lizard paa Lands End, 33 Dage efter at vi var gaaet fra London. Nu begyndte Heldet ogsaa at tilsmile os, vi fik god og kraftig Vind og fløj over Biskaya med 10 Knobs Fart, og snart var vi nede i Passaten, hvor vi nød det gode Vejr og glemte de mindre behagelige Dage i Nordsøen. I Passaten har man et herligt Liv paa et Sejlskib. Vejret er vidunderligt, altid blæser der den samme lette Brise, og Solen sender sine varme Stråler lige ned i Hovedet paa en. Skibet sejler næsten sig selv, og man har bare sine Vagter og Tørne at passe. I Arbejdstiden bliver der vasket, malet, skibmandet og syet Sejl. Paa Frivagten smider man sig paa Dækket eller i en Hængekøje med en Bog og lader Solen farve en til Mulat, eller man laver en Model af Skibet, eller — om man har samlet noget Regnvand — vasker man Klæder. Vand kan man ikke faa saa meget af, man vil, Tankene er smaa og Rejsen lang, derfor er vi paa Ration med Vand, og i det varme Vejr gaar det næsten altsammen til Drikkevand. Det hænder ogsaa, at en eller anden henter Grammofonen ud paa Dækket og spiller, medens andre danser og stepper. Vi har ogsaa Banjo, Violin, Trækharmonika og Mundharmonikaer ombord, saa sommetider laver vi et helt Orkester, som maaske nok er mere højlydt end harmonerende, men vi er ikke saa kræsne. Om Natten slæber alle Mand deres Køjetøj ud paa Storlugen, det er for varmt at sove i Skansen, og der ligger vi saa mellem hverandre og snakker, spiller eller sover, og Fløjttørnen har svært ved at finde sine Vagtkammerater, naar han skal purre dem. Udgiften gaar paa Bakken og ser efter Flyvefisk og Springere i Maaneskin, medens Tankerne gaar paa Langfart, vel nok mest hjemover; men i Varmen bliver man let søvrig, og det hænder, at Styrmanden griber en i Færd med at faa en lille en paa Øjet. Saa vanker der en ordentlig Skyll: „Hvad tænker du paa, sover du paa Vagten“ o. s. v.

Ved Ækvator havde vi Liniefest, og de, der ikke før havde været over Linien, blev døbt, hvilket ikke var nogen behagelig Kur at gennemgaa. Først blev man halvt druknet i et Kar med Vand, derpaa blev Ansigtet smurt ind i noget, der ikke havde ret megen Lighed med, men alligevel skulde forestille Barber-sæbe, saa blev man barberet og klippet, dernæst fik man noget Medicin bestaaende af en Mængde godt sammenblandede Krydderier, naar man havde sunket det, skulde man se Linien i en Kikkert lavet af to Flasker med noget sort Stof i, som man fik i Øjnene, og som sved rigtig godt; undertiden undersøgte Doktoren en, og med sine Tænger og Grejer kneb og stak han, hvor han syntes, der var for meget Fedt; tilsidst



Stormasten knækket.



»Hougomont« efter Stormens Hærgen.

maatte man endnu en Gang i Badekarret og saa trem for Neptun og sige Tak for god Behandling, og nu havde man et Par Timers Arbejde med at blive nogenlunde ren igen.

Vi laa nogle Dage og drev i Stillebæltet, men slap dog tilsidst ned og fik fat i Syd-Øst Passaten. Denne var meget kraftig, og det gik godt frem, men den var tillige meget sydlig, og vi var godt paa Vej til Sydamerika, før vi fik fat i Vestenvindene og begyndte vor „running the easting down“. Dermed var de gode Dage i Passaten forbi, og de bedste Sejl, vi havde, blev slaaet under. Samtidig kom Olietøj og Søstøvler frem fra Krogene. Vi fik meget daarligt og stormfuldt Vejr at slaa med; en Gang løb vi 268 Mil i et Døgn for Forestumpen alene, da arbejdede vi i 12 Timer med at tage Sejl. Vi maatte op og rigge ekstra Snøregaardinger paa hvert Sejl og derpaa hive med Kapsel for at faa Sejlet op til Raaen og saa op og gøre fast, medens Haglene piskede en i Ansigtet, og Raaliget sled Skindet af Fingrene. Tilsidst blev vi dog færdige, og saa fo'r vi af Sted med Ræerne firkantet brasat og kun et Sejl til. Ved Roret stod to Mand og havde fuldt op at gøre med at holde af fra Vinden; at styre Kurs var umuligt. Den Gamle sagde siden, at det var det næstværste Eksperiment, han havde været med til, det værste var engang, han var Kaptajn paa en tremastet Bark; de laa ude i Nordatlanten, da Vinden efter at have blæst fuld Storm fra en Kant i fire Dage pludselig kom fra den modsatte Side. De løb 13 Knob mod de gamle Søer og troede aldrig, Skuden havde holdt. En Sø skyllede to Mand, der stod ved Braserne, overbord; den ene kom tilbage, men den anden saa de aldrig mere.

Da vi havde alt klart paa Dækket og i Riggen, fik vi et ordentligt Maaltid Mad og et Par Flasker Brændevin fra den Gamle. Det gik godt frem i denne Tid. Vinden skiftede fra Syd-Vest til Nord-Vest og omvendt og lod som Regel aldrig i Retning af Styrke noget at ønske. Vi firedes næsten Røjlerne hver Aften og strakte dem igen om Morgenen. Vi begyndte at længes efter at se Land, for naar man ligger saa længe til Søs og kun ser de samme Mennesker hver Dag, ser man sig let sur paa hinanden, og der opstaa let Trætter og Uenighed. Resten af Rejsen vil jeg lade en Dagbog fortælle.

Tirsdag den 19. April. I Dag er vi ca. 700 Mil fra Port Lincoln, vor Ordrehavn. Vi regner med at være fremme om 3 Dage, om blot Vinden holder, og enhver er spændt planlæggende, hvad de vil se, gøre og spise, naar de kommer i Land, og de, der har været her før, fortæller, hvad de gjorde sidst, de var her. Albatrosserne har svævet omkring os hele Dagen, og vi fangede et Par Stykker, som vi havde paa Dækket, til de begyndte at kaste Middagen op, saa satte vi dem ud igen efter at have givet dem nogle Ringe med Skibets Navn paa. Vi har god Vind og sejler godt 10 Knob, men Vejret er byget,

Paa Kaptajnens Opfordring prøvede Englænderne ved Hjælp af Redningsraketter at etablere Forbindelse med Skibet. Det lykkedes. Anden Styrmand slap helskindet i Land.

Da han var ugift, mens første Styrmand Nielsen fra Fanø var gift, og der saaledes stod mere paa Spil for ham, var de ude paa Skibet blevet enige om, at anden Styrmand skulde tage Risikoen ved at gaa først og prøve paa, om det overhovedet kunde lade sig gøre at blive halet gennem Søerne.

Men paa første Styrmand maatte vi vente forgæves. Dagen efter gik vi om Bord ved Lavvande for at hente vort Tøj.

Skønt Barken endnu stod uskadt, fandt vi intet Spor af første Styrmand. — Han drev først i Land otte Dage efter ved Storham. Søen havde taget ham — blot tyve Meter fra Land.

S. H. Sørensen, Navigationsskolen.

En af Havets Helte død

En af Vestkystens Helte, flhv. Redningsmand *Thomas P. Thomsen*, Løkken, er afgaaet ved Døden, knap 89 Aar gammel.

Thomsen blev ansat ved Redningsvæsenet, da han var 23 Aar, og i de 42 Aar, han har deltaget i Redningsarbejdet paa Vestkysten, har han været med til at redde ialt 210 Menneskeliv. Den haardeste Tørn, Thomsen var med til, var da Briggen „Ruth“ af London strandede paa Furreby Strand den 3. August 1873. Under det voldsomme Uvejr kæntrede Redningsbaaden, og to Mand af dens Besætning omkom sammen med en Mand af „Ruth's Besætning.

I 1910 trak Thomsen, der begyndte som Fisker, men senere blev Bødker og fik Tilnavnet „Bødker-Peter“, sig tilbage fra Redningsarbejdet. Han var da dekoreret baade med den engelske Medalje for ædel Daad og Medaljen for 25 Aars Tjeneste i Redningsnævnet samt Dannebrogskorset. Ved den store Ulykke, da Løkkens Redningsbaad kæntrede i August 1929, mistede Thomsen sin Søn, der fandt Døden paa Havet sammen med tre andre Redningsmænd. Thomsen overværede Ulykken fra Stranden og var med til at bjerge Ligene i Land.

Tycho Brahes vidunderlige Globus

Under en Udenlandsrejse, som Czar Peter den Store af Rusland foretog 1717 til forskellige Lande, skænkede Kong Frederik den Fjerde af Danmark ham et af Astronomen Tycho Brahes Underværker: „En stor, hul, dobbelt Globus, 3,7 m i Diameter. Dens Indre var af fint ciseleret Sølv, hvorpaa Stjernerhimmelens da kendte Planeter og Fixstjerner var nøjagtigt placerede som Rubiner i forskellige Farver. — Den ydre Globus var af fint, slebet Prismeglas, forestillende den

terrestiske Sfære. — Stjernegloben var som et Planetarium, der ved en simpel Mekanisme kunde drejes efter Himmellegermernes Bevægelser og iagttages gennem den ydre, gennemsigtige terrestiske Globe.“

Var det mon ikke muligt, at Danmark gennem diplomatisk Forhandling kunde faa Lov til at hjemføre til Rosenborg Slot Tycho Brahes skønne Mesterværk, hvis Lige ikke findes noget Sted paa Jorden?
Kaptajn George.

Den nordiske Handelsflaade

Skibe under 100 Ton Br. er ikke medregnet

Ifølge Uddrag af norske Veritas Statistik har den norske Handelsflaade i 1933 haft en Bruttoafgang paa ialt ca. 202.700 Tons, indeholdt i 81 Skibe. 38 Skibe, ialt ca. 92.000 Tons, er solgt til Udlandet, 20 Skibe med ialt ca. 36.000 Tons er mistet ved Forlis, og 23 Skibe paa ialt 74.700 Tons er ophugget. Forlisprocenten af Tonnagen er ca. 0,88 pCt., hvilket er adskilligt højere end de foregaaende Aar.

Der er tilgaaet Handelsflaaden 29 Skibe paa tilsammen ca. 88.800 Tons, nemlig 13 Nybygninger og 16 ældre Skibe, indkøbte fra Udlandet. Den reelle Formindskelse i Antallet bliver saaledes kun 52 Skibe med ialt ca. 13.900 Tons. Den samlede norske Tonnage er nu 3.956.000 Tons Br., heraf er 1.266.000 Tons Tankskibe.

Den svenske Handelsflaade har i 1933 haft en Bruttoafgang af 69 Skibe paa ialt ca. 80.300 Tons. Heraf blev ca. 36.600 Tons solgt til Udlandet, og 34.000 Tons blev ophugget. Ved Forlis mistedes 13 Skibe paa ialt 9.700 Tons (mod 7 Skibe paa ialt ca. 6.321 i 1932). Da 17 Skibe paa ialt ca. 35.700 Tons, 5 Nybygninger og 12 ældre, indkøbte Skibe, er tilgaaet

Handelsflaaden, bliver Formindskelsen kun 52 Skibe med tilsammen 44.600 Tons.

Den svenske Handelsflaades samlede Tonnage er nu 1.627.600 Tons Br.

Den danske Handelsflaade har i 1933 haft en Bruttoafgang af 31 Skibe paa ialt ca. 65.400 Tons, til Udlandet er solgt ca. 23.900 Tons, og ca. 38.500 Tons er ophugget. Der er forlist 9 Skibe paa tilsammen ca. 3000 Tons (mod 5 Skibe paa ialt ca. 3.783 Tons i 1932). Der er tilgaaet Handelsflaaden 19 Skibe med tilsammen 21.200 Tons Br. Nedgangen bliver saaledes i Antallet 12 Skibe og i Tonnagen 44.200 Tons Br. Af de 19 tilgaaede Skibe var 12 Nybygninger paa ialt 15.200 Tons — alle blev bygget i Danmark — og 7 Skibe med ialt 6000 Tons var ældre fra Udlandet indkøbte.

Under Bygning i Danmark for saavel uden- som indenlandsk Regning er i Øjeblikket ca. 65.700 Tons Br., hvilket er dobbelt saa meget som pr. 1. Juli 1933. Den samlede danske Handels tonnager udgør nu 1.130.500 Tons Br.

OBSERVATIONER I FEBRUAR MAANED

Danmarks ældste Damper,

S/S „Veje“, der tidligere tilhørte Cementfabriken Orania, men nu ejes af Dansk Cementcentral, er fra Nytaar blevet oplagt og kommer næppe mere i Fart. „Veje“ er bygget 1865 hos Burmeister & Wain.

Sovjetunionens Søfart.

Enkelte danske Blade har kort omtalt den for nylig aabnede Stalin-Kanal, der forbinder Østersøen med Hvidehavet. Med sine 225 Kilometer er den Verdens største Kanal og sparer Sovjet-Unionens og andre Landes Skibe for ca. 4000 Kilometers Vej Nord om Norge til Ishavet.

Den er forøvrigt kun et enkelt Led i det mægtige Kanal-system, der efterhaanden skal forbinde Ishavet og Østersøen med Sortehavet og det kaspiske Hav. Om faa Aar er Moskva — saa mærkeligt det lyder — en af Verdens største Havnebyer, idet Moskvafloden skal uddybes og udvides, vældige Kajer anlægges og Floden forbindes med hele Volga—Donflodsystemet mod Øst og Syd samt med Neva og de andre Floder til Østersøen mod Vest og Ishavfloderne mod Nord.

Flydende Træstammer.

Langs Mexicos Vestkyst blev der sidst i September til Midten af Oktober observeret en usædvanlig Mængde Træstammer med Grenene ragende langt ud i Vandet. Et Skib saa en halv Snes indtil 50 Fod lange Træer med Grene, og den 12. Oktober traf dansk Damper „Nordfarer“ paa en 40 Fod lang Træstamme, hvorfra Grene og Rødder ragede syv Fod over Vandet.

To Rekordfarter.

I 1867 gjorde den tyske Damper „Hammonia“ Rejsen fra New York til Cowes paa 9 Dage og 9 Timer og derfra til Elben paa 1 Dag, 7 Timer, ialt 10 Dage og 16 Timer, og dette var den hidtil hurtigste Rejse, idet Damperen slog den tidligere Rekord med to fulde Døgn. Nu gør „Bremen“ Turen paa den halve Tid.

Mystik paa Havbunden.

1911 sejlede Ward-Liniens store Damper „Merida“ fra Mexico i Rute for Europa, men Damperen naaede ikke længere

end til Virginian Capes ud for De forenede Stater, hvor den sank efter en frygtelig Kollision.

Præsident Diaz af Mexico, der var blevet fordrevet ved et af de mange mexicanske Oprør, havde som det forsynlige Menneske, han var, ikke undt sin Efterfølger alle Herlighederne i Mexicos Skatkammer, bl. a. havde han villet bjerge Mexicos Kronjuveler til Europa.

Blandt disse Juveler, der hørte den tragiske Kejsertid til (Kejser Maximilian, der blev saa grusomt myrdet 1867, havde ejt dem), fandtes nogle Kostbarheder, der i længst forsvundne Dage var stjaalet fra Ramatemplet i Burma, og andre Juveler, der af Spanierne var ranet fra myrdede Azteker i et Tempel.

Disse uvurderlige Kostbarheder skulde ligge i „Mexico's tunge Staalpengeskab, og de fristede for to Aar siden et af de mange eventyrlystne Bjergningselskaber, der (efterhaanden som Dykkerdragten er blevet noget af et Vidunder) er dukket op rundt omkring i Verden.

Selskabet hed Subossan Salvage Co. under Kaptajn Harry Bowduins Ledelse, og i to Aar i Sommermaanederne (alt i alt otte fulde Maaneder) har dette Selskab tumlet med „Merida's" sunkne Skrog paa Havbunden. Endelig forleden lykkedes det Selskabets Dykkere at skære sig helt igennem Panser-Boxrummet og naa ind til Pengeskabene; der var to, og det største skulde indeholde en Del Guldbarrer, men det var tomt. Godt, saa maatte de Kostbarheder, der var anslaaet til 1,200,000 Pund Sterling — i Følge engelske Blade — ligge i det tunge Juvelskab. Det blev med utroligt Besvær hejset op, og man forsamledes paa Dækket for at se det skønne Syn, skriver „Ærø Avis“.

Men Skabet var ganske og absolut tomt! Hvad der er blevet sagt, skal vi ikke gentage! Men der foreligger to Muligheder: Enten har en Tyv om Bord haft Aandsnærværelse nok til i det Øjeblik, Damperen stødte sammen med et Undergrundsskær, og alt var Virvar, at „lette“ Juvelskabet, eller ogsaa har et andet Bjergningsselskab gjort det let og elegant forlængst. Men hvorledes kunde det være sket uden at efterlade Spor? Og saa Guldbarrerne? Hvorledes kunde de forsvinde i en Redningsbaad?

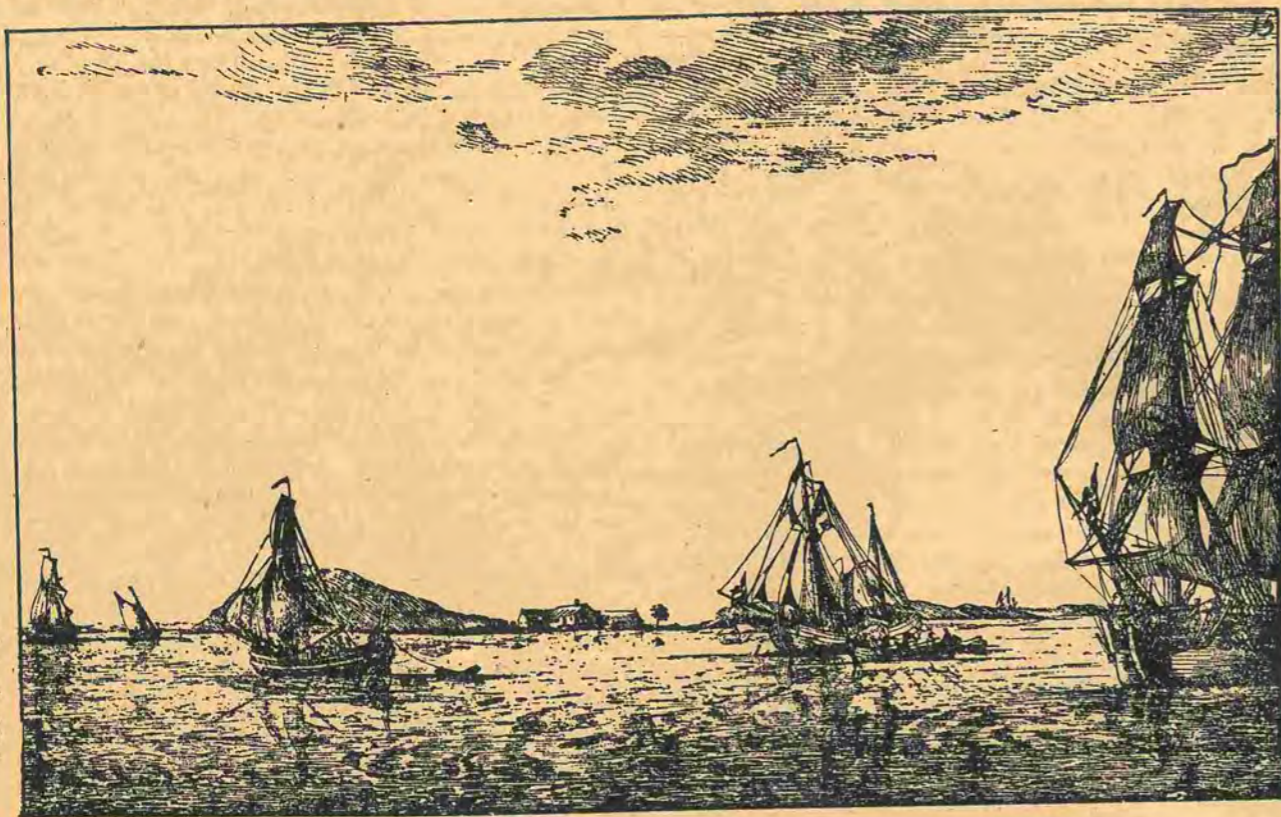
GISNINGERNE er mange, men Mysteriet synes ikke nemt at opklare — og at Selskabet ømmer sig, er rimeligt, naar man hører, at det har givet en lille Million (40.000 Pund Sterling) ud paa Foretagendet blot for at faa en lang Næse til Gengæld.

„Vikingen's Indhold

Historien om Havenes Handelsruiter er et spændende Eventyr om Menneskehedens Fremskridt og evindelige Forandring, om heltemodige Kaptajner og dristige Købmænd, om raske Sømand og stolte Skibe, om Havne og Flaader, der er forsvundne og glemte. Galejer og Galeoner, Øst-India-Mænd, Western Packet, Clippers — alle havde deres Tid. Den slanke Hvalfangerbaad er blevet efterfulgt af de store Fabriksflaader. Motorskibet er i Færd med at slaa Damperne, der drev Sejlerne væk fra Havet. Og i Dag kæmper den sidste Flaade af stolte Windjammere imod Skæbnen i den australske Hvede-Fart — fordømt til at forsvinde, som andre Flaader er forsvundne før dem.

Det er „Vikingen's" specielle Opgave i det nye Aar, der kommer, at bringe Havenes Eventyr. Vort Blad er skrevet af Sjøens egne Folk, som kender Skibenes Veje. Vore Historier og Artikler er for største Partens Vedkommende skrevet til Søs i Fritiden. De spænder over hele Jordkloden — fra Tasmania til Indien, fra Cape Town til Vestkysten af Sydamerika, fra de ensomme Øer i Pacific igen rundt om Hornet til Atlanten og op i det kolde Ishav. De handler om Søens egne Mænd, om et håardt Liv paa ondt og godt, om Hvalfangere, Pirater og Købmænd, om Skibe, der vandt Ry, og om andre Skibe, der gik til Bunds, og de giver en sandfærdig Beretning om et farefuldt Liv af stærke Mænd.

Storebælt-Overfarten gennem 50 Aar



Gammelt Billede fra omkring 1730, der viser Kong Frederik den Femtes Sejlads over Storebælt. Forbindelsen over Storebælt med Passagerer og Post blev dengang besørget af „Smakker“.

— Jeg erindrer mit første Møde med den første Færge, November 1883, skriver fhv. Søfartschef Wilhelm Heise, jeg var Styrmand i D. F. D. S.s Dampskib „O. B. Suhr“ paa Rejse fra St. Petersburg til Italien, da vi i Sundet saa et mærkeligt Fartøj, der aabenbart holdt Prøvetur.

Vi kunde ikke begribe, hvad det var for et Fartøj, almindeligt Skib var det ikke, Orlogsmænd heller ikke, ligede nærmest en stor Pram med en stor Opbygning midtskibs.

Jeg drømte ikke dengang om, at jeg skulde faa saa meget at gøre med disse Fartøjer, som jeg faa Aar efter fik.

Gode og praktiske til deres Brug efter Datidens Fordringer var de imidlertid.

Mangen en drøj Tur er der blevet taget paa Storebælt-Overfarten af de mange Mænd, hver i sin Gerning, der i de 50 Aar — trods usigtbart Vejr, Isvanskeligheder og Sejlads paa tværs af al anden Trafik gennem Bæltet — har opret holdt Ruten paa ærefuld Maade.

Hilsen til Knud Andersen, de store Vandes Viking!

Til „Vikings“ Redaktion.

Vil „Vikings“ være venlig at optage følgende lille Hilsen til et Menneske, som jeg gerne ønsker at glæde af mit ganske Hjerte. Personen er min kære gamle Skipper Knud Andersen, Fører af den kære gamle Tøs „Monsunen“.

Det var vel nok en herlig Tid for mig, den korte Tid, jeg var hos „Monsunen“ og den gamle „Ulv“, Asras Ven og de store Vandes Viking. Hvordan skal man kunne glemme et saadant Eventyr? Min Tid under din Kommando var kort, men Sorgen var større end Glæden, da jeg maatte forlade min kære „Stormfugl“'s Venskab og Kammeratskab. Første Gang, vi mødtes, var en stormfuld Nat i Sommeren 1929. Vi kom Skagen ind, hvor vi kom ind med Brask og Bram langs Siden af „Stormfuglen“. Du var paa Vagt for din gamle Ven-

inde „Monsunen“, vores Skipper brølte, saa man kunde høre ham i Kristiansø. Jo, jeg husker det endnu — herlige Minder. Tiden gik, som Skibe, der mødes om Natten og skilles og maaske mødes igen. Det er mig en Trøst at læse om, at der endnu findes danske Vikinger. Efter Havet længes jeg — det evigt stormende. Mit kære Blad „Vikings“ har jeg læst i 11 Aar. Jeg har altid næret en stor Respekt for de gamle Skippere, som førte de store Fugle paa the deep Water. Ære være disse herlige Minder fra de første danske Vikingers Tid og op til vore Dage. Jeg kan godt forstaa, at de gamle Sejlskibsføreres Hjerter knuges ved Synet af alle disse moderne Osekasser, og at deres Hjerter fryder sig, naar de skuer det stolte Syn af deres gamle tro Venner: Stormfuglene.

Hagbard Martinsen, Hjørring, Sejlskibskok.

Det var Hubert, der bragte mig sammen med ham. Hubert kender alle mulige Mennesker. En Aften, vi ikke vidste, hvor vi skulde gaa hen, slæbte han mig ned til en af Kristianshavns Kanaler. Der laa en lille Skude, der saa ud til at have kendt bedre Dage, og den entrede vi.

Nede i Kahytten sad Ole Hansen, omgivet af en Række beundrende Tilhørere og hyllet i et Tæppe af Røg. Han var midt i en Historie, da vi kom, og Hubert benyttede den til hviskende at fortælle mig lidt om ham.

Ole Hansen var fra de gode gamle Sejleres Tid, og paa Dækket af et Sejlskib var han stadigvæk — trods sine 85 — Jordens bedste Skipper, ligesom han i en Kahyt stadigvæk var Jordens størst Løgnhals. Han drak Whisky, som vi andre Postevand, og havde aldrig været syg en eneste Dag.

Der lød en Lattersalve, som Ole Hansen ogsaa gerne selv tog Del i — Historien var færdig.

„Naa, ligemeget. Jeg skal gerne indrømme, at der nu var lidt Løgn i den Historie, men nu skal I faa een, der er sand fra Ende til anden.“

Og Ole Hansen hældte en halv Flaske Whisky op i sit Kæmpeglas og begyndte:

„Det var i 99. Jeg var dengang Skipper paa Sælfangeren „Labben“, og vi havde lige forladt Tromsø. Det var en smadreende kold Vinter det Aar, den begyndte tidligt, og jeg troede aldrig, den var holdt op. Det var saadan, saa selv Spritten frøs i Termometret, og vi havde en Mand, der ikke bestilte andet end at staa og aande paa det. Vi havde haft en Del Besvær med at faa fuld Besætning, og de sidste havde ikke været helt klar over, hvad det var, de gik med til, dengang vi fik dem om Bord. Jeg ventede mig derfor en Del Ballade, og Ballade blev der ogsaa, men det var de to eneste, jeg ikke havde ventet, der vilde lave den, der var Mestre for det. Inden jeg gaar videre, maa jeg hellere fortælle jer lidt om de to Fyre, Peter Reje og Sofus Severin. De var Venner, havde gaaet i Skole sammen, havde sejlet sammen, havde faaet Tæv sammen, men var ellers saa forskellige i Bund og Grund, som man kunde være. Reje var lille og tynd, Severin stor og tyk. Severin havde een Fejl, og det var den, at han var for rundhaandet. Det kom han forresten ogsaa en Gang til at bøde for, men det er en anden Historie. Denne Historie handler om, hvordan Peter Reje kom til at bøde for sin Fejl: En umanerlig



SKIPPERHISTORIER

Skipperhistorie, siger De. Men det er kun, fordi De ikke kender Ole Hansen.

Jeg sagde ogsaa: Skipperhistorie!

Men nu kender jeg Ole Hansen.



stor Nærighed. Han var lige kommet syd fra med en Hvalfanger, han havde været borte med i tre Aar, og uden at give sig Tid til at tage hjem til Konen var han gaaet lige om Bord i „Labben“. Konen havde i sin Tid været noget ved en Cirkus, og han havde lært hende at kende ved en Aften at kravle under Teltvæggen. Severin havde ogsaa kendt hende, men det var altsaa Peter Reje, der var løbet af med Sejren. Alligevel vedblev Severin at komme i deres Hjem, og det var ham, der holdt Peter Reje à jour med, hvad der foregik, naar han i længere Tid havde været borte fra Hjemmet.

Det var da ogsaa Konen, de talte om, dengang Balladen opstod.

Peter Reje stod henne ved Kabyssen — har jeg fortalt, at Severin var Kok? — og pludselig ser jeg en langskaf-

tet Kniv komme ud, gaa lige gennem Halsen paa Peter Reje, og pst! triller Rejes Hoved hen ad Dækket. Jeg blev en Smule forskrækket, maa jeg sige, for Reje var en af de bedste Fangere, jeg har kendt, og der var ikke for mange gode Folk med denne Gang. Jeg farer altsaa hen ad Dækket, faar fat paa hans Hoved, spæner hen til Kroppen med det og sætter det paa. Og nu var der altsaa det, at det var saa knagende koldt, ellers var det aldrig gaaet, men takket være Kulden gik det altsaa: Hovedet frøs fast til Kroppen igen.

Reje kom paa Benene, en Smule fortunlet, men ellers helt allright, gik hen til den noget blegnæbbede Severin og sagde smørret: „Den havde du nok ikke regnet med.“

„Nej,“ sagde Severin. „Du maa meget undskyldte.“ Og saa gav han sig til at bage Æbleskiver — det var Peter Rejes Yndlingsret.

Peter kravlede ind i Kabyssen og satte sig til Rette i Varmen, den Idiot — og begyndte at æde Æbleskiver. Selvfølgelig var Overgangen fra Kulden udenfor til Varmen indenfor for skrap, særlig naar man tænker paa den Tur, han lige havde gennemgaaet, og selvfølgelig gik det galt — han blev forkølet og kom til at nyse. Saa tager Idiotten, Himlen hjælpe mig, et Lømmetørklæde frem og giver sig til at pudse Næse saa kraftigt, at Hovedet ryger af for anden Gang. Jeg var gaaet ned i min Kahyt paa det Tidspunkt, ellers havde vi nok klaret den lige saa godt som første Gang, men nu var Severin altsaa alene med ham. Han faar





Reje slæbt ud i Kulden, spæner efter Hovedet, som han havde set mig gøre det, sætter det paa, men ikke som han havde set mig gøre det — fumlefigret af Nervøsitet kommer han til at sætte det omvendt paa. Der var ikke noget at gøre ved det. Vi turde ikke tage Risikoen ved at lave Numret een Gang til, og da vi først havde vænnet os til at se ham med Næse paa Ryggen og Øjne i Nakken, gik det ogsaa meget godt. Han fangede ikke færre Sæler af den Grund og blev heller ikke paa noget Omraade daarligere Sømand eller daarligere Menneske.

Naa, vi blev da omsider færdige med Sælfangsten og vendte Snuden tilbage mod Tromsø. Peter Reje var lidt betænkelig ved at promenerer alene gennem Byen, saadan som han saa ud, og jeg tilbød derfor min Assistance.

Vi drev op gennem Byen, og saa sker det hverken værre eller bedre, end vi kommer forbi et Cirkustelt. Teltet gjorde Reje helt sentimental, han kom til at tænke paa Konien og alt det der og vilde ikke et Skridt videre, før han havde været indenfor. Betale for det vilde han imidlertid ikke, nærig som han var — selv i de mest højtidelige Øjeblikke. Han stod og lurede et Minut eller to, saa gav det et Spjæt i ham. „Nu har jeg det,“ sagde han, og saa forsvandt han ned i en Beværtning. Jeg anede nok, hvad det var, han havde for, men vilde alligevel ikke tro, han kunde være saa dum, før jeg saa det med mine egne Øjne. Udraaberen foran Teltet afleverede den sædvanlige Smøre: „Voksne 50 Øre, Børn det halve, og den, der kan tage Hovedet under Armen, gaar gratis ind!“

To Minutter efter stiller Peter Reje der virkelig med Hovedet under Armen. Han havde været nede i Beværtningen og faaet det tøet op. Vi vadede ind sammen. Det var en Dame, der optraadte, da vi kom ind. Hun fremviste med Stolthed sin sidstfødte — en lille 2 Aars Gut, der var tatoveret fra Top til Taa. Hvem tror I, Damen var? — Peter Rejes Kone!

Og han havde ikke været hjemme i næsten fire Aar!

Det kunde nu have været, hvad det være vilde, hvis Ungen blot havde lignet ham.

Men Peter Reje havde aldrig haft en Tatovering paa sin Krop, saa ham kunde han altsaa ikke have arvet det efter. Severin derimod var tatoveret paa hver Millimeter af Legemet!

Der var ikke noget at sige til, at Peter Reje tabte Hovedet efter saadant et Syn, mener I vel?“

Ole Hansen tog sig en ordentlig Slurk Whisky.

„Men hvordan gik det med Konen?“ var der een, der spurgte.

„Konen? Da hun hørte ham skælde ud med Hovedet og larne med Kroppen, tog hun Hovedet under den ene Arm og Kroppen under den anden og forsvandt med det plus Ungen i en Droske.

Senere fik jeg at vide, at hun havde lavet Forretning ud af det.

Hun fremviste nemlig Hovedet, der stadigvæk skældte ud, paa en Turné, hun fik arrangeret med Lynets Hastighed. Kroppen, der stadigvæk larmede, satte hun til at banke Tæpper.

Saadan gik det en fjorten Dages Tid. Saa først havde Reje raset ud.

Hun gav ham forresten en pæn Begravelse. Jeg var med til den og gav hende en ordentlig Omgang, fordi hun havde baaret sig saadan ad med ham.

„Men Herregud, Skipper,“ sagde hun til mig, „det var den eneste Maade, jeg kunde faa noget ud af det paa. Jeg er vis paa, at Peter — nu han er faldet til Ro — inderst inde billiger min Fremgangsmaade. Havde vi reddet ham, havde han jo bare slaet mig ihjel. Og paa mig kunde der ikke laves nær saa meget Forretning som paa ham.“

Konen var i Aarenes Løb blevet lige saa nærig og nøje-regnende som han. Men havde han ikke først været det, var hun heller ikke blevet det, og saa havde der ikke været noget i Vejen for, at han kunde have siddet her i Aften og faaet en Whisky sammen med os.“

Børge Michelsen.

De mest usandsynlige Skipperhistorier modtages med Tak af „Vikings“s Redaktion.

„HOUGOMONT“

(Fortsat fra Side 8).

gjort i Stand. Disse Sejl kan vi kun have, til naar Vinden er ret agtenind, ellers kan vi ikke styre med dem paa. Kullberg er meget bedre og er holdt op med at spytte Blod.

Fredag den 29. April. — Vi er nu saa langt inde, at vi kan se Kangaroo Island i Horisonten, men vi har ingen Vind til at hjælpe os det sidste Stykke, og her er endnu for dybt til, at man kan ankre.

Lørdag den 30. April. — I to Dage har det været stille, og naar der saa endelig kommer Vind, er det fra den gale Kant. Vinden frisker fra Nord, og vi driver langsomt sydover. Kangaroo Island ses ikke mere.

Søndag den 1. Maj. — Det har været ualmindelig fint Vejr i Dag, og vi har næsten ikke bestilt andet end at ligge og nyde det. Vinden er stadig Nordøst, men ikke ret kraftig.

Mandag den 2. Maj. — Vind og Vejr det samme som i Gaar. Vi begynder at spekulere paa, om vi aldrig skal se Land mere, om de vil lade os drive helt ned i Ishavet og dø af Sult. Der har været i Hundredvis af Albatrosser omkring os i Dag, og vi fangede en halv Snes Stykker, som vi havde ombord, til de begyndte at gylpe vor Frokost, Makaroni, op, saa satte vi dem skyndsomt tilbage igen. Vi skal nok have

Makaroni i Morgen igen, og saa er det ikke værd, vi taber Appetitten til det. Der er ikke saa megen Variation i Kosten mere, den har ellers været glimrende hele Rejsen.

Onsdag den 4. Maj. — Det begynder i høj Grad at blive ensformigt at ligge her og ingen Vegne komme. Det er fint, varmt Vejr, men stadig nordlige Vinde. Sidste Nat vendte vi og styrer nu saadan noget som Sydøst. Det er Nymaane i Nat, saa maaske det kan bringe nogen Forandring. Ca. 80 Mil igen.

Torsdag den 5. Maj. — Det ser ud, som vi faar vor sydlige Vind tilsidst. Nu styrer vi Nord ¼ Vest og har sat alle Sejl.

Fredag den 6. Maj. — Sydlig Vind. Rigtig Vind tilsidst. Gør en 5 Knob og har ca. 60 Mil til Land. — Kl. 8: Vinden drejer imod.

Lørdag den 7. Maj. — To Fyr om Styrbord, det ene paa Vestsiden af Kangaroo Island og det andet paa Mainland. Kl. 9: Kangaroo Island tværs, haaber, Vinden holder.

Søndag den 8. Maj. — Endelig er vi under Land, og Vinden er ret agten ind. Ankrene er gjort klar og Kursen rettet paa Adelaide. — Kl. 8 Aften: Passerer just i Front af Lysene fra Adelaide og styrer for Havnefyret. — Kl. 1: Ankeret til Bunds, Sejlene fast og Rejsen endt efter 129 Dage til Søs.

Da Dansken mæglede i Cadix

Af Kay Larsen.

Der sker ofte mærkelige Ting, naar de danske Orlogsskibe kommer paa Langfart, undertiden mere, end Offentligheden faar at vide. Repræsentationstogterne har langt større Betydning, end man tillægger dem. I de senere Aar er Udsendelserne sjældne, og nu er der dog kommet den Nytte til, at Skibet som Regel bringer Danmarksfilmen med og lader den vise under festlige Former, i stor Stil, ofte i Forbindelse med Foredrag.

Mest kendt er „Valkyrien“s Østasienstogt og Marinens Hjelpeydelse ved Naturkatastrofer, saaledes ved Martinique og Messina. Et, som burde være bedre kendt, er „Tordenskjold“s nyttige Kabeltogt til Østen i 1870—71, der var fuldt saa gavnlige som „Galathea“s Jordomsejling i forrige Aarhundredes Midte. Af de mange andre Togter „tager“ vi her en Orlogsfart, hvorved det danske Flag fik en mærkelig og ærefuld Anvendelse i Spanien.



Cadix laa hvid, skøn og fredelig — og fristede til Besøg.

Fregatten „Jylland“, hvis Skrog nu er saa omstridt, var i sin Tid en statelig Orlogsmænd. Den sendtes i 1868 til Middelhavet, ikke mindst for at vise Flaget i Grækenland, hvis Konge jo var vor Landsmand. For Damp og Sejl stævnedes den d. 13. November ud paa sin Færd. Det var Eksercerskib, havde mange Læringer og benyttede enhver Lejlighed til Sejl-, Ro- og Skydeøvelser. Besætningen talte 380 Mand.

Den 30. November løb den danske Fregat efter Bestemmelsen ind til Cadix, hvor den skulde tage Kul ind. Kul og Vin blev bestilt. Landet var uroligt. Det knirkede under Kongetronen i det gamle Land, og Republikanerne talte store Ord, men for Tiden laa Cadix hvid, skøn og fredelig — og fristede til Besøg. Det var ikke hver Dag. Dansken kom i saadan Flok og Følge til Andalusien. Chefens Betæneligheder svandt, og Landlovsgasterne finede sig. Et Skifte sattes i Land d. 5 December om Eftermiddagen.

Gennem Havneporten kom de op til den store Plads, hvor der var Grønttorv, og det myldrede med Mennesker — mørke

Mænd, skønne Piger og fede Matroner, Æselvogne, Oksekær-rer o. s. v. Det blev en bevæget Eftermiddag, men ikke efter Programmet.

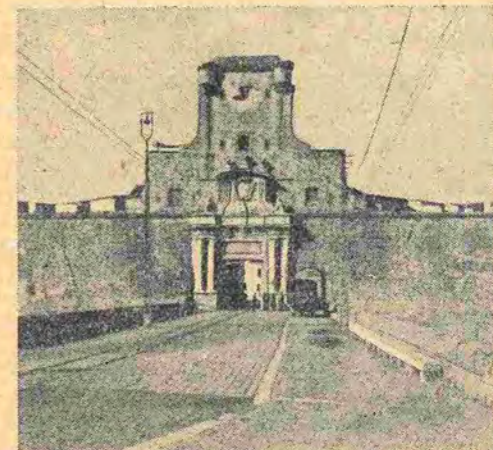
Næppe var vore Marinere i Grupper daset op paa Torvet, før der hørtes Skud, snart efterfulgt af Salver. Kvinder hvinede op, Mænd raabte og gestikulerede, Dyr skræmtes — og alle søgte i Huj og Hast op i Gaderne, mens Kuglerne susede dem om Ørene.

En lille Del af vore Folk styrtede ud gennem Porten, hvor Kampen stod mellem Serrano's Folk og Regeringstrop-erne. Der var ikke til at se for Krudtrøg, men en halv Snes slap ud og kom hurtigt i Baad til Fregatten. De fleste af vore Marinere trængtes med den flygtende Skare op i Gaderne, hvor Mænd gav sig til at bygge Barrikader. Havneporten blev omsider taget af Republikanerne, lukket og besat.

Ombord i „Jylland“ havde man hørt Skydningen og sendt Baade til Stranden udenfor Porten, og Flygtningene berettede for Chefen, Kommandør A. C. Schultz, hvad der var sket. Han lod sig sætte i Land for at komme i Forbindelse med Konsulen og for at salvere Folkene, men Porten var stænget, Kampen rasede endnu, og Kuglerne fløj til alle Sider. Han maatte vende tilbage til Fregatten. Den militære Post i Havneporten var endnu i Oprørernes Besiddelse, men Regeringens Tropper trængte paa for at erobre den tilbage. — Kampen mellem det bourbonske Dynasti og Serrano's Parti var endnu ikke kæmpet til Ende.

Kommandør Schultz lod foreløbig én, undertiden flere Baade blive ved Landingsstedet udenfor Byen, Dag og Nat, mest for at give de ilandblevne Folk Lejlighed til at komme ud til „Jylland“, dels for at faa Forbindelse med Konsulen. Ved Mønstringen om Aftenen manglede 28 af Landlovsgasterne.

Til al Lykke var den danske Konsul, Christophersen, en anset og djærv Mand. Nogle af Marinerne, der havde hyttet sig for Natten i Smaahoteller i Cadix, fik ham opspurgt, og han sparede ikke sig selv. I Løbet af de følgende Dage, mens Byen genlød af baade Kanon- og Geværskydning, fik han sam-



Porten, hvor Kampen stod.

let de adsplittede Marinere og ført dem udenfor Byen til „Jylland“s Baade. De to sidste naaede først ud den 8de.

Den 7de var kgl. spanske Kanonbaade kommet op for Havnen og Vestsiden af Byen og gav sig til at dænge Byen til med Kugler og Granater. De fremmede Konsuler i Cadix traadte da sammen for at mægle mellem de stridende Parter. Møderne blev holdt i det danske Konsulat, og til Assistance for Konsulen sendte Kommandør Schultz en Officer, en Læge og 6 Marinere i Land.

Paa Reden laa foruden „Jylland“ en fransk og en italiensk Fregat, og de 3 Chefer sendte i Fællesskab en Anmodning til den militære Guvernør om Vaabenstilstand, saa at de Fremmede kunde faa Lejlighed til at forlade Cadix. Bombardementet blev indstillet, men endnu den 7de om Natten blev der skudt i Byen. Imens flygtede alle udenlandske „Honoratiore“ bort, og mange søgte Tilflugt til de tre Fregatter paa Rheden. „Jylland“ tog 47 Fremmede ombord, de to andre Fregatter hver over 100.

Konsulerne havde arbejdet energisk paa Mæglingen og lagde nu afsluttende Haand derpaa. Naar de færdedes gennem de barrikaderede Gader fra Hovedkvarteret til Hovedkvarteret, skete det i en Slags Procession med det danske Flag baaret foran af Officeren og de danske Marinere som Eskorte. Og det løb fortræffeligt af. Den 8de om Morgenen sluttedes Vaabenstilstand paa 48 Timer, og der hejstes hvidt Flag paa Raadhuset. Det fredelige Borgerskab saa' med Taknemmelighed til Dannebrog, under hvilket Roen i Byen var blevet bragt tilbage.

Vaabenstilstanden blev vedvarende. Den lille danske „Fredsarmé“ kom ombord igen d. 12te, og to Dage efter naaede de stridende Parter til fuld Enighed. Militæret besatte alle Poster, Modstanderne nedlagde Vaabnene, og Fregatterne satte deres Gæster, mest Kvinder og Børn, i Baade ind til Cadix igen.

Den 15. December fortsatte Fregatten „Jylland“ sit Togt.

Hs. kgl. Højhed Direktøren

Anno domini 1921 skete der det, at Kaptajn i Flaaden, Prins til Danmark Axel Christian Georg, blev Fører af en Handelsskude. Mange Søofficerer har gjort det Skridt, men i Aarenes Løb kun den ene danske Prins. Skuden var da ogsaa gav nok. Det var Østasiatisk Kompagni's nye og smukke Motorskib „Asia“, og Prins Axel førte det et Par Rejser til Østen. Etatsraad H. N. Andersen ønskede at knytte den særdeles habile prinselige Søfarer til sit store Foretagende, og Prins Axel „gik i Land“ og knyttedes til Hovedkontoret 1922.

Trods sin høje Æt, ansete Stilling i Marinen, hvor Prinsen var avanceret til Orlogskaptajn (senere Kommandørkaptajn), og trods sine ubestridelige Evner forestod der ikke noget hastigt Avancement i Ø. K. Der kræves der altid meget, og der er meget at sætte sig ind i i den Kæmpervirksomhed. I Marts 1927 blev Prinsen Medlem af Bestyrelsesraadet.

Etatsraad Andersen er nu 81 Aar, men er et flittigt Medlem af den øverste Ledelse (Formand for Bestyrelsen) og arbejder daglig fra 8—11½ inde paa Kontoret. Ikke heller



Direktør Schmiegelow er ung, hvor frisk han end er, og ligesom Etatsraaden har han ønsket yngre Kræfter frem i første Række. I Ø. K. findes mange unge, fint uddannede og dygtige Folk, men Valget af den ny administrerende Direktør er modtaget med almindelig Tilfredshed.

Prins Axel, der nu er 45 Aar, blev født i det gule Palæ i Amaliegade den 12. August 1888. Han er næstældste Søn af Prins Valdemar, som trods sine 75 Aar lever i bedste Velgaaende — agtet og afholdt — ude paa Bernstorff, og Prinsesse Marie af Orleans, der døde 1909 her i København, yndet som faa af alle Klasser i Befolkningen. Prinsen blev, 20 Aar gammel, Sekondløjtnant i

Marinen, viste sig som en duelig Officer og avancerede støt. Han var Kaptajn, da han den 22. Maj 1919 i Stockholm blev formælet med den svenske Prinsesse Margaretha, der har skænket sin Gemal to lovende Sønner, Georg og Flemming.

Fra den 4. Januar er Prins Axel Viceformand i Bestyrelsen og administrerende Direktør for Østasiatisk Kompagni, og mange gode Ønsker følger Prinsen og hans Arbejde for det store Foretagende.

Kay Larsen.

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Redigeret af Kaptajn C. G. Saltoft

„Vikings“s Abonnenter og Læsere

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

Svar til Matros Egon Petersen:

Fyrvæsenets nye Adresse er Overgaden oven Vandet 60, København K.

Var det ikke muligt at give mig Underretning om, hvad der er blevet af den gamle 3-mastede Fuldrigger „Saga“ af Lillesand og om muligt bringe et Billede af Skibet, som er

paa Alder med gamle „Lancing“. Det blev købt i Liverpool og hed da „Crown of Denmark“.

O. M.

Svar: „Saga“ ex „Crown of Denmark“, Fuldrigger, blev i 1916 solgt til Danmark og da omdøbt til „Viben“.

I 1923 blev Skibet solgt til Kiel for Ophugning. Sidste Rederi var Sejlskibsrederiet „Valante“, A/S V. Müller, København. Vi skal i næste Nr. bringe et Billede af Skibet.

Spændingen udløst!

Her er Resultaterne fra Foto-Konkurrencen!

At der har hersket Spænding med Hensyn til Resultaterne af »Vikings« og »Kodak« Foto-Konkurrence, beviser de mange Opringninger og Henvendelser til vor Redaktion, og at Spændingen har været berettiget, viste Dommerkomitéens Forhandlinger til Tydelighed.

Der stod Kamp om hvert eneste Billede og hver Placering, saaledes at der Gang paa Gang maatte Omstemninger til — saa gode var de fleste af de indsendte Billeder.

Da Dommerkomitéen Fredag den 5. Januar traadte sammen, stilledes den over for de indsendte Billeder — 400 ialt — forsynet med Løbenummer fra 1 og opefter. Billedets Nummer var den eneste Oplysning, Dommerkomitéen fik om hvert Billede.

Hver Dommer havde ti Stemmer, og ved Brug af dem foretoges første Udvalg af Billederne. Allerede det faldt vanskeligt. Men endnu vanskeligere faldt andet Udvalg — Valget af de 10 Billeder, der skulde kæmpe Slutkampen om Præmierne Fordeling.

Først efter flere Timers Votering forelaa Dommernes endelige Liste.

Den viste, at Numrene 359, 144, 2, 353, 131, 1, 108, 147, 238 og 345 havde faaet tildelt de 10 Præmier i den nævnte Rækkefølge.

En Konferering med de Indsendelsesnumre, der svarede til Løbenumrene, og en yderligere Konferering med Redaktionens Indsendelsesliste viste saa, at Præmierne Fordeling var blevet følgende:

1. Præmie: Et „Kodak“ Gavekort paa Kr. 100.—
Styrmand H. Jensen, Aarø pr. Aarø Sund.
2. Præmie: Et „Kodak“ Gavekort paa Kr. 75.—
Kaj Mortensen, Dyrehovedgaardsallé, Korsør.
3. Præmie: En „Viking“ Harmonika, Værdi Kr. 50.—
Carlo Rødtjer, Bredahlsvej 1, 2. S.
4. Præmie: En „Viking“ Harmonika, Værdi Kr. 50.—
Styrmand P. Rasmussen, Gylling Mark pr. Gylling.
5. Præmie: En „Viking“ Harmonika, Værdi Kr. 50.—
Kaptajn P. V. Sonne, D.-F. D. S. ^{M/S} „Arizona“.
6. Præmie: En „Viking“ Harmonika, Værdi Kr. 50.—
Hovmester Sølvtopp, Ny Toldbodgade 37 A, 1. S.
7. Præmie: En „Viking“ Harmonika, Værdi Kr. 50.—
Fisker Peder Larsen, Teglgaaardsvej, Lemvig.
8. Præmie: Et „Kodak“ Gavekort paa Kr. 25.—
C. F. Lindahl, A. F. Beyersvej 13, St.
9. Præmie: Et „Kodak“ Gavekort paa Kr. 25.—
P. Hansen, Thyborøn Havn, Thyborøn.
10. Præmie: Et „Kodak“ Gavekort paa Kr. 25.—
Styrmand Helmuth Jensen, Kongensgade 23, Marstal,

hvilket herved bevidnes.

K. A. Rasmussen
C. G. Saltoft
A. M. M. M.

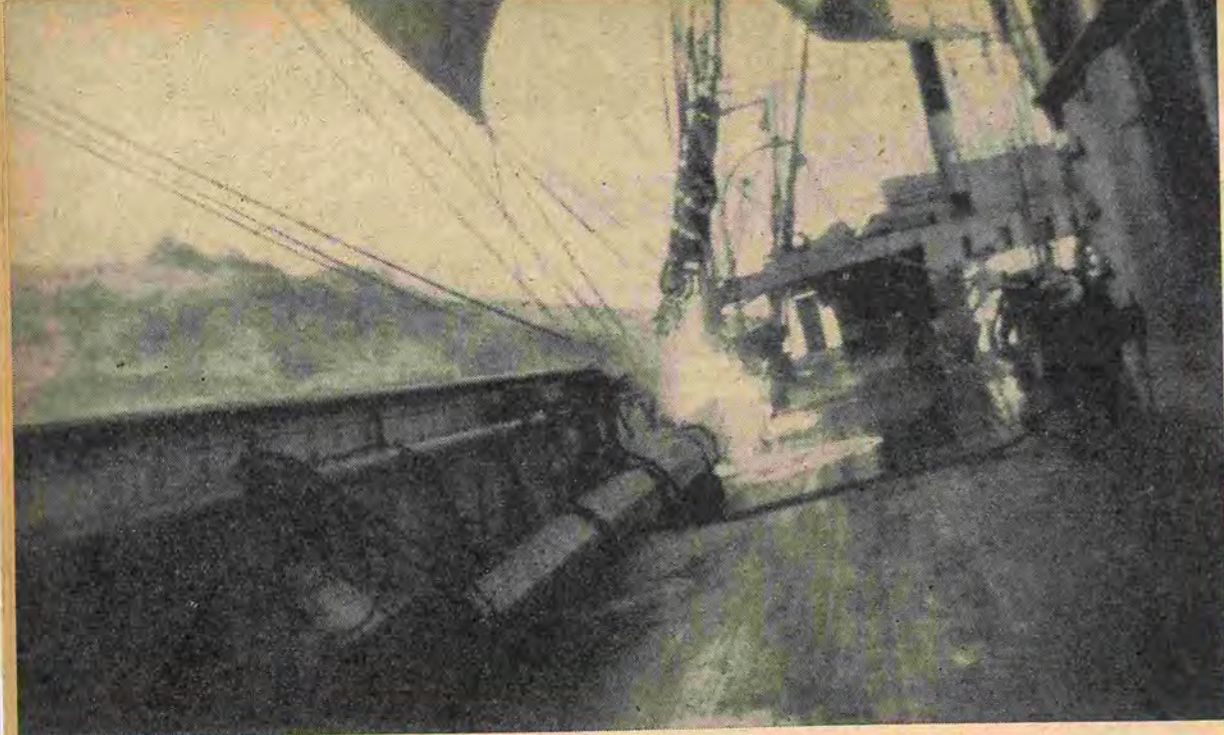
M. P. P.
T. P. P.
S. P. P.

De københavnske Præmietagere bedes henvende sig paa „Vikings“s Redaktion, Gl. Mønt 39, mellem 9—5 inden 1. Marts 1934. For Provinsens Vedkommende vil Præmiebeviset blive tilsendt.

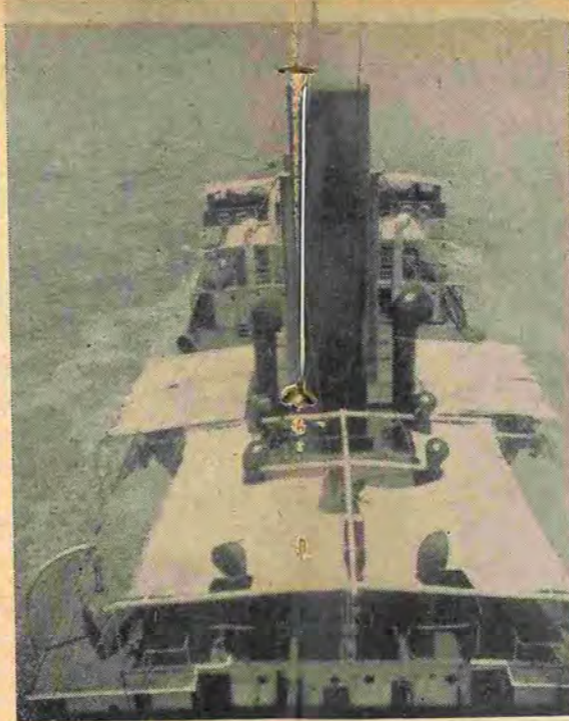
Mellem Præmietagernes Navne er der eet, man tidligere har stødt paa i en lignende Konkurrence — den verdensomspændende Foto-Konkurrence, »Kodak« arrangerede for nogle Aar siden, og hvor Styrmand H. Jensen fik Førstepremien for Danmarks Vedkommende, ganske som han har faaet det her.

Dette Tilfælde viser vel tydeligst af alt Dommernes Retfærdighed i Bedømmelsen — og Styrmandens Dygtighed som Fotograf.

Inden vi definitivt slutter vor Foto-Konkurrence, takker vi Læserne for Deltagelsen, beder Præmietagerne modtage vor Lykønskning og ønsker dem, der ikke vandt i denne Omgang, bedre Held næste Gang, »Vikings« kalder til Konkurrence.



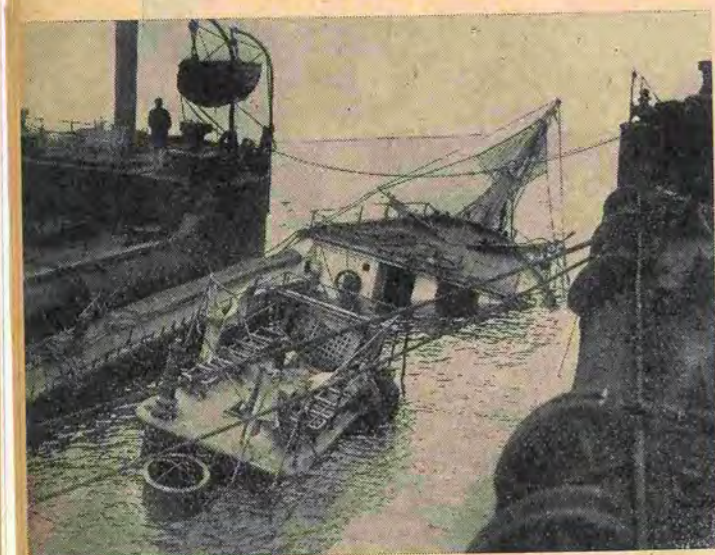
1. Præmie: Paa en østlig Kurs langs de smaa Grader.



4. Præmie: S/S Virginia i Sydøst Passaten.



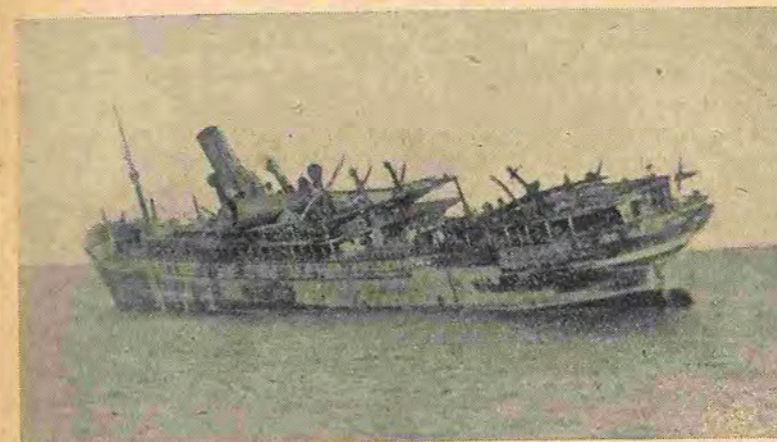
2. Præmie: Motoryacht Viking af Nykøbing Sjælland paa Grund paa Halskov Rev.



Præmie: Georg Stage hæves efter at være sunket i Drogden efter Kollision med en engelsk Damper.



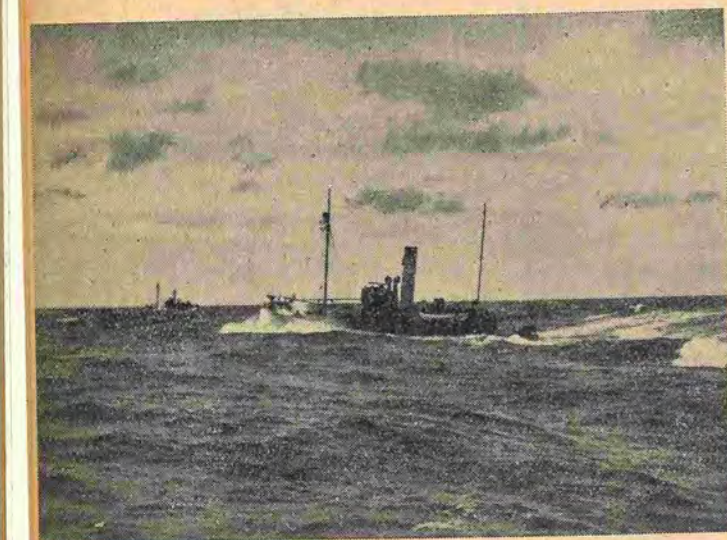
5. Præmie: Gudhjem Havn.



9. Præmie: S/S Strait of Magalthaes efter Branden.

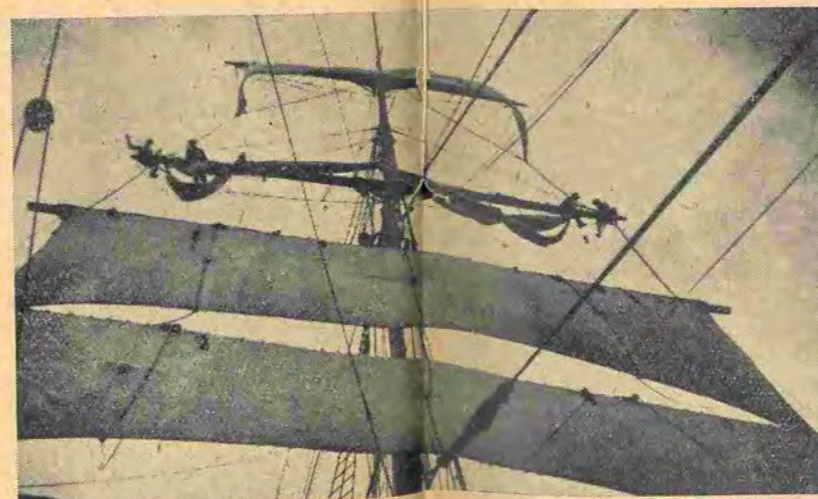


6. Præmie: Stille Betragtninger.



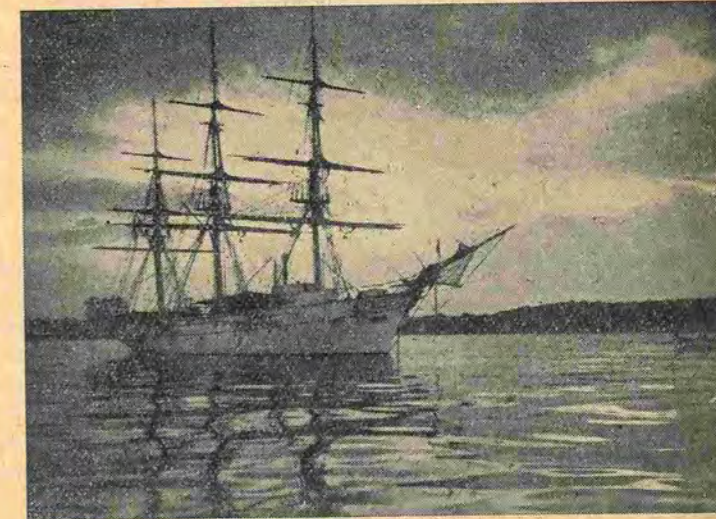
7. Præmie: Tramp i svær Dønning.

*Præmie-
Billeder*



10. Præmie: Bramsejl slaas under.

*Fra
Foto-
Konkurrencen*



8. Præmie: Skoleskib til Ankers.

Angst

Den gamle Vagtmand fortæller:

En ny Dag var begyndt at bryde frem; langt ude øster paa bebudede en svag Lysning, at Solen snart som en stor, rød Skive vilde stige frem over Kimingen. Vindenes Gud havde for en Gangs Skyld fundet Udløsning for sine tyranniske Tilbøjeligheder under andre Himmelstrøg, saa Luften var ganske stille. Fra Løvet paa de gamle Træer, som stod langs Bolværket, hørtes kun nu og da en svag Raslen, hver Gang en Fugl med et frejdigt lille Pift lettede fra en Gren. Olieagtigt glinsende flød Kanalens mudrede Vand langs Bolværkets mosgrønne Hammerbaand, inde fra Byen hørtes end ikke det svageste Suk, over By og Havn laa Stilheden i Øjeblikket eneherkende. Men Stilheden over Storbyen skyldes altid kun Forholdenes tilfældige Sammenspil og varer sjældent længe; thi aldrig vil Storby-Menneskene enes om at hilse en gryende Dag i andagtsfuld Ro. Saaledes heller ikke den Morgen. Pludselig gennemkløvedes Stilheden af høje Raab om Hjælp. Ved at se i den Retning, hvorfra Raabene lød, fik jeg Øje paa en Betjent og en anden uniformeret Mand, som begge stod ude paa en Pram, der laa fortøjet ved Bolværket. Og nu hørte jeg paany Raabene: Hjælp mig! Hjælp mig! Samtidig lagde jeg Mærke til, at begge de uniformerede halede af alle Livsens Kræfter i en Tougende, som hang udenbords ned i Vandet, hvorfra det nu stod mig klart, at Raabene kom. Jeg sprang straks over paa Prammen. Da jeg ankom, slap den ene af de uniformerede sit Tag i Tougenden, og idet han mumlede noget om en Motorbaad, forsvandt han. Jeg kikkede ud over Siden af Prammen, og der lige under mig hang en Mand i en Redningskrans — halvt i Vandet og halvt ude af Vandet. Aldrig vil jeg glemme det Billede paa feig Dødsangst, som Staklen saa udløst gav Udtryk for. Det lange, sorte Haar, som under almindelige Forhold sikkert har været arrangeret i en flot tilbagestrøget Haarbølge, hang nu i lange vaade Tjavsner ned over Ansigtet, hvis skrækblege Farve yderligere fremhævedes af de sorte Tjavsner; de fløjelsbløde Øjne havde aldeles mistet deres vanlige dragende, men sikkert skuffende Dybde, det saa nemlig ud, som Pupillerne var sprunget flere Millimeter udenfor Øjenhulerne, og uagtet Manden var fuldstændig udenfor Fare, idet Kransen sagtens kunde holde ham oven Vandet, slog han om sig som en gal. „Hjælp mig!“ raabte han. „Hr. Betjent, jeg har Kone og Børn. Red mig!“ raabte han. „De kan godt. Fordi jeg er fuld, skal jeg da ikke drukne, vel Hr. Betjent?“ Saa dan blev han ved; naa, han havde vel ogsaa hængt der en halv Snes Minutter. Sagen var den, at Tougenden, som Kransen var gjort fast til, var alt for tynd til, at en Mand's Hænder kunde fatte saa fast omkring den, som det var nødvendigt, for at Touget ikke kunde glide gennem Hænderne, naar en saa anselig Vægt som Vægten af et Menneske skulde løftes. Ved Hjælp af en tykkere Tougende, et Pælestik ned omkring Ryg og Bryst paa Kalorius og et Par raske Tag fik vi ham snart paa Dækket, hvorfra han og Betjenten saa spadserede ind mod Byen.

Da det hele var forbi, viste pludselig en lille, egentlig ret velklædt Person sig paa Skuepladsen. Han præsenterede sig som en Kammerat til den reddede og forklarede, at de sammen havde været paa Sold, efter hvilket de saa, uden egentlig i nogen bestemt Hensigt, var kommet ned til Havnen. „Vi er



„Red mig! Jeg har Kone og Børn.“

jo begge Landkrabber, og forresten er Vand jo ikke den Vædske, vi sætter saa særlig stor Pris paa, mig og min Kammerat,“ bemærkede han forsorent, idet han undersøgende saa sig om for at blive klar over, om han havde truffet rigtigt med sin Vittighed.

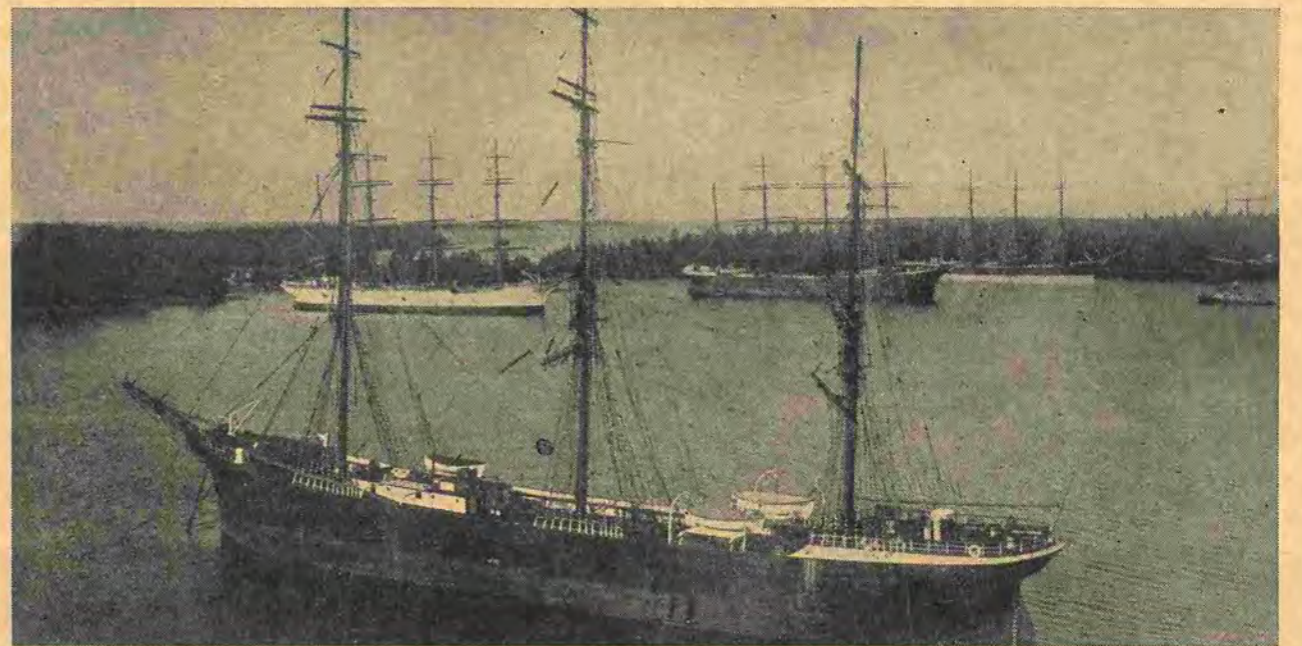
Hvorledes det var gaaet til, at hans Kammerat var faldet i Vandet, kunde han ikke forklare, blot vidste han, at han selv var blevet saa forfjamsket, at han bare var løbet sin Vej for at hente Hjælp. Da jeg bemærkede, at det da var godt, vi fik Kammeraten op, især da denne jo havde baade Kone og Børn, stillede Manden sig meget uforstaaende og svarede: „Di maa nu majet ondskyldte, men baade mig og min Kammerat er s'gu klogere end som saa, vi ka' sæl bruge voreses Syle.“ „Det var da mærkeligt, at han saa bad for Livet for Kone og Børns Skyld,“ svarede jeg, men nu blev Manden ivrig. „Min Kammerat Kone og Børn, det er bar Løgn,“ udbrød han, „ganske vist saa har han en Unge med en eller anden Pige. Er det det, han kalder Kone og Børn, saa slipper han s'gu nemt fra det, han skylder saa meget i Børnepenge, at det slet ikke ka' betale sig for ham andet end som at drikke hele Møllen op. Naa, men den Løgn skal nu være ham te'givet. Sig mig, hvad gør man ikke, naar som at man er i Livsfare og tænker paa alt det dajlige Øl, som endnu findes i Verden,“ sluttede Manden sin Ordstrøm, grinende over sine egne Vittigheder.

Jeg skal indrømme, jeg blev Manden Svar skyldig, og stille gik jeg bort, og nu længe efter føler jeg mig i mit Hjertes Dyb og min Hjernes inderste Afkrog overbevist om, at jeg i det mindste en Gang i mit Liv har lavet et Pælestik og taget et Par raske Tag til ingen Verdens Nytte.

C. G. Saltoft.

Pas paa Manden!

Han havde været med Skoleskibet „København“, som slet ikke var forlist, men opbragt af 4 Sørøverskibe ud for Sydney. Sørøverne havde bragt Skib og Mandskab til Arkipelaget ved Siam, hvor „København“ nu blev brugt som Depotskib. Selv var det lykkedes ham at flygte. Paa denne Historie slog han nu Penge, hvor han kunde komme af Sted med det. Disse Ord til Advarsel. Det er en Plattenslager.



Det forreste Skib er „Grace Harvar“. Bagved ses fra venstre: „Viking“, „Olivebank“, „Pommern“ og „Penang“.

Dansk Skibsfart gennem Tiderne

Et Foredrag, holdt af Skibsreder R. A. Robbert

(Fortsat.)

Skibene var i Slutningen af det 16. Aarhundrede ikke store. Omtrent $\frac{3}{4}$ af dem var mellem 30—100 Læster, d. v. s. fra 60 til 200 Tons, og der var kun meget faa paa over 100 Læster, og selv disse var yderst sjældent over 120. Disse større Fartøjer kaldtes Pinker, og det vides, at Pinkerne, som næsten altid var tremastede og forsynet med store, fir-kantede Raasejl, var konstrueret med et ualmindelig højt og forholdsvis smalt Agterskib og, for at fremme Hurtigheden, antagelig mere skarpt i Linierne end de tidligere kendte Typer. De var ikke saa lidt forskellige fra Hansatidens Kogger, der var korte og buttede, nærmest trækoformede, høje baade for og agter, en mærkelig kluntet Facon set med Nutidensøjne.

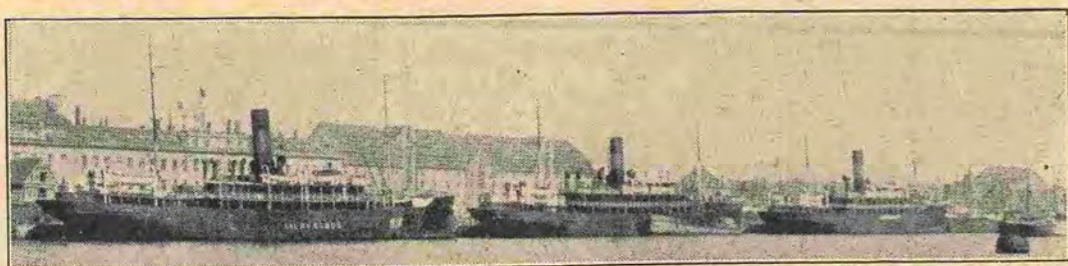
Som Resultat af de store Opdagelsesrejser i det 16. og 17. Aarhundrede, de nye Markeder, som opstaar, de længere Rejser o. s. v. forandrer ogsaa Skibsfarten gradvis Karakter. Danmarks Rolle er ingenlunde ubetydelig, navnlig paa de nordlige Breddegrader, og en Række Togter fandt Sted til Finmarken, Grønland og Nordamerikas Østkyst. Det var anstrengende og drøje Ture, fulde af Strabadser og Lidelser for Besætningerne, og jeg skal her nævne den dristige Jens Munks Ekspedition 1619—20 med 2 smaa Skibe for at søge at gaa norden om Nordamerika, men saa langt naaede han ikke. Han landede og maatte overvintre ved Churchill Floden i Hudson Bugten, men hans Planer om at grundlægge en dansk Koloni under Navnet Nova Dania blev til intet. De fleste af hans Folk døde, hans største Skib, som hed „Enhjørningen“, maatte efterlades deroppe, og med sin lille Yacht, som endda var læk, og kun 3 Mand tilbage naaede han efter uhyre Genvordigheder hjem. Men ogsaa ud mod de store Verdenshave mod Øst havde man Blikket rettet, og Christian den 4de søgte med Kraft at forskafe Danmark en Andel i Handelen paa det

rige Ostindien, som hidtil havde været i Hænderne paa Portugiserne, Spanierne, Nederländerne og Englænderne. Navnlig de to sidstnævnte Lande havde voldsomme Indtægter af Ekspeditionerne, som kort før og efter Aar 1600 hovedsagelig gik til Sumatra og Java og andre af Sundaøerne, hvor de hentede Krydderier og anden kostbar Last, men efter bitre Kampe med Nederländerne trak Englænderne sig mere og mere op til Forindien. Rygterne og Beretningerne om disse eventyrlige Togter til disse fjerne Østens Egne naaede snart op til os, men Mangel paa Kapital og passende Folk nødsagede os en Tid lang til ikke at give os i Kast med Togter den Vej ud.

I de andre Lande var der grundet mægtige Handelskompagnier, men i Marts 1616 udstedtes af Kong Christian IV en Oktroi for det danske Selskab, som var blevet dannet efter hollandsk Mønster. Der gaar dog Tid, inden Skibe sendes ud, for det kniber med at rejse de nødvendige Penge. Endelig i August 1618 afaar det første Skib, en beskeden Yacht ved Navn „Øresund“ med Kandy paa Ceylon som Bestemmelsessted. Den var under Kommando af en Mand ved Navn Croppé — af hollandsk Oprindelse — hvis Opgave det var hos Kejseren af



Yachten „De seks Soksende“, bygget 1765. Saa danne Skibe besørgede Indenrigs-Farten for Dampernes Tid.



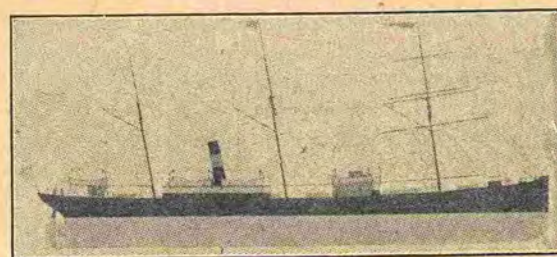
Nogle af vore Indenrigs-Baade ved Kajen i København.

Kandy at forberede en senere dansk Flaades Ankomst, men Skibet blev ødelagt af Portugiserne paa Ceylons Kyst. Den egentlige Ekspedition afgik fra København i Midten af November 1618 under Ledelse af den velkendte Ove Gjedde, som den Gang kun var 24 Aar gammel, og den bestod af Skibene „København“ og „Christian“, som var udrustet paa Kompagniets Bekostning, „Elefanten“ og „David“, som var udrustet af Kongen. Ove Gjedde var om Bord i „Elefanten“. Eskadren naaede samlet de Kapverdiske Øer og gik herfra igen 5 Maaneder efter Afsejlingen fra København, rundede Sydafrika, hvorefter Eskadren kom fra hinanden, men den 16. Maj 1620 fik Flagskibet Ceylon i Sigte og ankrede op kort efter, altsaa 1½ Aar efter at være sejlet hjemmefra. De andre tre Skibe fandtes i Nærheden, men „Christian“ forliste senere paa Kysten. Det var jo en svært lang og møjsommelig Udrejse, og



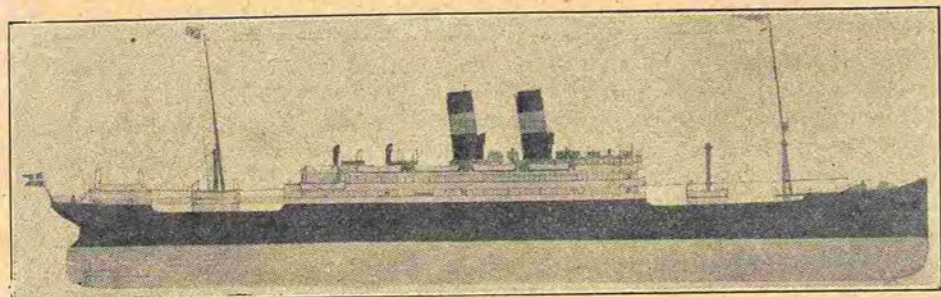
S/S „Thingvalla“ kan nemt lastes i S/S „Frederik VIII“.

Besætningerne havde døjet uhyre meget ondt. Det varme Klima, de elendige Beboelsesforhold ombord og navnlig den salte og ensformige Kost, som fremkaldte Skørbug i udstrakt Grad, gjorde det af med flere Hundrede Menneskeliv, og Resten var mere eller mindre medtaget af Sygdom. Ude paa Kysten mødte der Ove Gjedde mange Vanskeligheder, han var udsat for Bedragerier og Forræderi, manglede Penge og maatte se, at hans Skibes Tilstand stadig forværredes, men han maa have været i Besiddelse af stor Udholdenhed og Kløgt, thi trods al hans Modgang opnaar han dog Traktater med et Par af de indfødte Fyrster. Paa



Den gamle Udvandrerbaad S/S „Thingvalla“.

Ceylon grundlægger Danskerne intet, men paa Forindiens Østkyst, paa Koromandel Kysten, fik Admiral Gjedde for den danske Konge overladt Trankebar, hvor en Handelsstation grundlagdes, og hvor Fæstningen Dansborg blev anlagt. Her drev Danskerne i lang Tid Handel, og først i 1845 afstodes Trankebar til



S/S „Frederik VIII“, D.F.D.S.

Englenderne. Admiral Gjedde kom tilbage til København næsten 4 Aar efter, at han var draget ud, og endskønt hans Togt ikke gav de Resultater, som man havde ventet af det, hvori dog Gjedde var uden

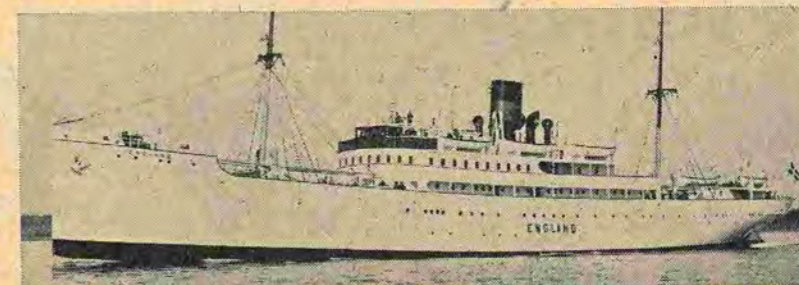
Skyld, maa det dog betegnes som en fortræffelig Sømandsbedrift. Man maa erindre, at Skibene ikke var Klippere, at de blev begroet i Bund og paa Sider med alle Tropefarvandedes Vækster og Muslinger, thi Doksætning var umulig, de daarlige Søkort, Manglen paa Sømærker, daarlig Forplejning, Vandmangel o. s. v. Det var saa sandelig ikke Lystsejlad. I Løbet af de efterfølgende Aar grundlagdes Faktorier og Kontorer ude paa Kysten ved Trankebar, og en Række Skibe sendtes igen ud, saa at Danmark ogsaa havde sin Andel i de rige Handelsmuligheder i visse af Østens Egne. Ligeledes paa Vestkysten af Afrika blev der drevet Handel og Søfart med danske Skibe, forsøgsvis ogsaa paa Vestindien og Brasilien, men til Trods for Støtte og Opmuntring fra Kongens Side var de stiftede Kompagnier dog ikke af større Betydning til at begynde med. Nogle af dem udviklede sig dog og bestod i mange Aar. Omkring Slutningen af det 17. Aarhundrede ejede det Ostindiske Kompagni saaledes 5 store Skibe, det Vestindisk-Guineiske 3 med tilsammen 7—800 Mands Besætning. At Skibene ofte eskorteredes af Orlogsmænd er velkendt, thi Kaperiet florerede, og det var navnlig Nederlændere og Englændere, som drev deres Spil og under de forskellige Søkrige tilføjede vor Søfart meget betydelige Tab. Til Gengæld udrustedes der ogsaa her fra Danmark en ikke ringe Del Kaperskibe, og der foreligger mange interessante Beretninger om dristige og spændende Kapertogter.

Et Stykke ind i det 18. Aarhundrede, efter Afslutningen af den store nordiske Krig, begynder Søhandelen atter at gaa frem, Skibene bliver igen større, og man ser flotte Fregatter og andre stolte Sejlere. Traktater afsluttes med mange Lande, og danske Skibe færdes paa næsten alle Hæve. Blandt de afsluttede Traktater skal jeg lige nævne dem, der bragtes i Stand i 1746—49 med Alger, Tunis, Tripolis og Marokko, hvorved der opnaedes nogenlunde taalelige Forhold i Farvandede langs den afrikanske Kyst, hvor Søprøveriet ellers udfoldede sig meget livligt. Det 2det ostindiske Kompagni, som var stiftet i 1670, blev opløst i 1729, men efter en midlertidig Ordning dannedes i 1732 det kongelig oktroierede danske østasiatiske Kompagni, som erholdt store Privilegier, bl. a. Ret til at benytte og udvide Anlæggene ved Trankebar og Ret til

i Kongens Navn at slutte Alliancer med indiske Fyrster. Store Toldbegunstigelser knyttede sig til Privilegierne, og Skibene, som efterhaanden ogsaa tog Sejladene op paa Java, Siam og navnlig Kina, fik Lov til at føre Splitflag. Som Regel udsendes fire Skibe aarlig, men i 1746 seks med Ladninger til Værdi ca. 900.000 Rdlr., hvortil kom Assurance og Udredning, som repræsenterede ca. 600.000 Rdlr., altsaa tilsammen ca. 1½ Million Rdlr., som særlig efter Datidens Forhold, hvor Købeværdien var stor, var mange Penge. Fra København fordeltes Størstedelen af Værdierne, The, Sago, Silkevarer, Porcelæn, Lakssager, Krydderier o. s. v. til Nabolandene, efter at der havde været afholdt store Auktioner her, og gennemgaende gav Kompagniet store Udbytter, helt op til over 100 pCt. Man bliver uvilkaarlig en Smule misundelig, naar man tænker paa de vanskelige Tider, vi nu er Vidne til. Ogsaa i andre Retninger viste Landets Borgere stor og maalbevidst Energi for at fremme Handelen og Søfarten, og Søhandelen med danske Skibe foregaar livligt til og fra Vestindien, Vestafrika, Middelhavet, de forskellige Lande i Europa og ikke mindst Grønland, Island og Finmarken, men et betydeligt Kontingent af fremmede Skibe deltog selvfølgelig ogsaa i Vareomsætningen paa Danmark. — Efter Udbrudet af den store fransk-engelske Kolonikrig i 1756 blev der særlig gode Chancer for den danske Skibsfart, idet Landet ved klog Ledelse var i Stand til at bevare sin Neutralitet, og bl. a. gled en meget stor Del af Fragtarten paa Middelhavet over paa danske Hænder. Det er her interessant at se, hvorledes en Konsul i Genua i 1758 udtaler, at i nogen Tid var det danske Flag næsten det eneste, der blev set paa Middelhavet. Omkring det Tidspunkt gik ca. 400 dansk-norske Skibe i Middelhavsfart, og Fragtfortjenesten for 1755—70 beregnedes til ca. 14 Millioner Rdlr. eller gennemsnitlig ca. 1 Million om Aaret! Ogsaa paa andre Kanter profiterede Landet stærkt ved sin Skibsfart, og Handelsflaaden voksede meget betydeligt dels ved forceret Bygning herhjemme, dels ved Køb fra Udlandet. Efter 1770 kom vi ind i nedadgaende Tider med hyppige Pengekriser, akkurat som vi ser efter den store Verdenskrig, der sluttede 1918. Henimod Aarhundredskiftet gaar det op og ned, og man møder de forskellige Vanskeligheder, som de store Krige medførte, saa godt som Forholdet tillader det, men Modet og Foretagsomheden lammedes ikke. København, som allerede i Aarhundreder har været langt den største Søfartsby herhjemme, bevarer stadig sin dominerende Stilling, og det kan have sin Interesse at høre, at Københavns Handelsflaade i 1797 bestod af 342 Skibe, hvoraf 262 under 100 Kommercelæster, 61 mellem 100 og 200 og 19 paa over 200 Kommercelæster, og danske Skibe besørgede en stor Del af Fragtarten mellem de fremmede europæiske Havne indbyrdes. De politiske Forhold under Krigene medførte imidlertid faa Aar senere Opbringelse og Konfiskation af over 200 danske og norske Skibe. Fra 1803 til 1806 opstaa imidlertid en ny Blomstringsperiode for vor Skibsfart, idet vi igen kunde benytte vor Neutralitet til at pløje Havene — hvilket ogsaa praktiseredes saa meget som muligt, men da England i 1807 forbød neutrale Skibe at befare franske Havne eller Havne, der stod under fransk Regimente, var de første Skridt gjort til helt at lamme den neutrale Handel, og det skal siges, at Albion gik meget haardt hændet til Værks. Efter Freden i Tilsit

i Juli 1807 mellem Frankrig og Rusland blev Fastlandssperingen en Kendsgerning, som Danmark blev tvunget til at tage Standpunkt til. Vi kunde ikke længere bevare Neutraliteten og fiske i rørt Vand, og endskønt vore Interesser og Sympatier — trods 1801 — var for at slutte os til England, kom vi dog ved Skæbnens Tilskikkelse til at havne som Frankrigs Forbundsfælle og Tilhænger af Fastlandssperingen. Skylden herfor maa tilskrives England, som paa en meget hensynsløs Maade overfaldt os og aabnede Bombardementet paa København den 2den September 1807, hvorefter vor Flaade blev bortført. Disse Begivenheder og den i de følgende Aar herskende Krigstilstand tilføjede Landets Handel og Søfart et meget alvorligt Knæk. Der blev lagt Beslag paa alle danske Skibe i engelske Havne, og endnu flere blev opbragt i aaben Sø. Før 1807 var Danmarks Handelsflaade paa mindst 32.000 Kommercelæster, medens den i 1812 var gaaet ned til 16.000, altsaa til det halve, og denne Rest var endog af Love og Krigsforhold udelukket fra al Langfart og hindret i al direkte Handel. Hvor der var Penge at tjene var ved Kaperiet; det var risikabel Forretning, men til Tider blev der gjort nogle glimrende Kup. Et enkelt Tilfælde berettes fra 1810, hvor 5 danske Orlogsbrigger af en Konvoj udskar ikke mindre end 47 Koffardiskibe, hvis Ladninger indbragte 1 Million Speciedalere. Ogsaa udenlandske Kaperskibe opererede i vore Farvandede, i overvejende Grad franske, som optraadte med stor Hensynsløshed. I det hele taget var Franskmændene haarde Herrer at være Forbundsfæller med. Det var dem, som i Aarene omkring 1810 kommanderede, og de undsaa sig endog ikke for at tilbageholde de danske Skibe i Frankrig under Paaskud af, at de ellers risikerede Kapring. Vi havde meget drøje og trange Tider. Handelsflaaden skrumpede ind. Fragtarten gled over til andre Nationer, Fallitter hørte til Dagens Orden, store Formuer mistedes, kort sagt hele Landet forarmedes. Efter 1820 gik det igen meget smaat, men jævnt fremad og opad til Trods for den skarpe fremmede Konkurrence, og i Trediverne faar Danmark igen en Række Skibe i Fart, ikke alene paa de nordeuropæiske Lande, men ogsaa paa Middelhavet, hvorfra bl. a. hentedes mange Ladninger Sydfrugter, som fordeltes herfra til Østersølandene. Endvidere gik danske Skibe igen til Ostindien, og nu var det hovedsagelig Rislaster, som hjemførtes, ligesom mange Kaffelaster toges hjem fra Brasilien, dels til det danske Marked, dels til Re-Eksport. Omkring 1840 var København en By paa ikke mere end ca. 150.000 Indbyggere, hvoraf de ældre havde oplevet de herlige Tider for dansk Skibsfart og Handel i Slutningen af det foregaaende og Begyndelsen af det 19. Aarhundrede, hvorefter den lange Række mørke Kampe kastede sine Skygger over Landet, medførende bl. a., at den i København hjemmehørende Handelsflaade i 1845 ikke bestod af mere end 251 Skibe med knap 29.000 Tons Drægtighed, og i Provinshavnene var det ikke en Smule bedre.

(Sluttes i næste Nr.)



Eksport-Baaden „England“.

Briggen „Clara“ af København

Brig „Clara“ af København. 231 Tons Netto Register. Bygget af Eg Aar 1875 i Køge af I. W. L. Flindt.

Billedet paa Forsiden af dette Nr. af „Vikingen“ er efter et Fotografi i Handelshuset Moses og Søn G. Melchiors Eje.

Lige indtil den store europæiske Krig udbrød, var Rusland det Land i Europa, hvor det bedste Marked fandtes for den fineste og dyreste Sydfrugt. For at forsyne dette Marked sejlede fra det daværende St. Petersburg en hel Flaade af mindre, men hurtige Sejlskibe i Frugtfart paa Middelhavet, til hvilken Fart briggen egentlig var bygget.

Under det russiske Flag sejlede den under Navnet „Novi Molodez“ — paa Dansk „Ny Ungdom“. Aar 1891 købte Moses Melchior Skibet i Hamborg for 20.000 Mark, opkaldte det efter afdøde Grosserer Carl Melchiors engelskfødte Hustru Clara og satte Skibet i Fart paa Vestindien med Kaptajn F. A. Bartram som Fører. Indtil Aar 1900, da den regelmæssige Fart København—Vestindien delvis ophørte, sejlede „Clara“ med Held i den Fart. I Efteraaret 1901 afgik „Clara“ med et Hold vestindiske Soldater fra København til St. Croix, det sidste Hold, som gjorde Rejsen til Vestindien med Sejlskib. Trods sine gode Sejlvner brugte „Clara“ det Aar 103 Dage om at naa Christianssted paa St. Croix efter at have forbrugt 14 Dage, delvis til Ankers, delvis under Sejl, forsøgende paa at krydse sig Kronborg ud. Det var i de Dage, forinden Dampskibene endnu helt havde fortrængt Sejlskibene, og en Flaade paa over hundrede Skibe var efterhaanden samlet sammen i Farvandet fra Snekkersten til Helsingør. Jeg gjorde selv den Rejse med. Tidligt om Morgenen var der en livlig Trafik af Robaaede mellem Ankerliggerne, det var de forskellige Skippere, som besøgte hinanden for at drøfte Mulig-

hederne for at slippe ud i Dagens Løb; som Regel blev de enige om at „forsøge“, og hver Morgen, naar Kaptajnen kom tilbage om Bord, mødte han Styrmanden med de Ord: „Ja, Styrmand, lad os saa se at komme i Gang med at lette, Vandet løber nok ikke saa haardt i Dag, og hun bliver nok helt vestlig!“ (med „hun“ tænkte han paa Vinden), „De skal se, Styrmand, hen paa Formiddagen kommer hun nok sønden for.“ Klip, Klap, Klip, Klap, saa hev vi op, satte Sejl og krydsede og krydsede i en Uendelighed. „Klar til at vende!“ lød det hvert Øjeblik. Saa snart vi havde klaret op efter en Vending, gjorde vi klar til den næste; men Resultatet blev, at vi alle hver Aften atter laa til Ankers. saaledes gik Dagene, indtil endelig nogle af de bedste Sejlere slap igennem. „Clara“ var en af de første, som kom til Søs; men dermed var Uheldet ikke forbi. Sydvestlige Storme i Nordsøen og Kanalen forsøgte stadig at forlænge Rejsen. Juleaften var Fyrene ved Landsend i Sigte ikke saa farlig langt borte, men Nytaarsaften laa „Clara“ i Selskab med flere andre Skibe atter til Ankers ved Portland, og først 12 Døgn ind i det nye Aar kunde Rejsen fortsættes, men Vejret fortsatte med at være daarligt og Vinden med at være imod, saa først i Nordøstpasset blev det til ordentlig Sejlads.

Men alting faar jo en Ende, selv en lang og daarlig Rejse. Den første Søndag i Marts Maaned 1902 faldt Ankeret paa Reden ved Christianssted paa St. Croix. Fra St. Croix gik „Clara“ i Ballast til Haiti for at laste Farvetræ til Nordamerika, derfra med case-oil (Brændselolie i Blikdunke) til San Domingo, fra San Domingo videre til Nordkysten af den sydamerikanske Republik Columbia, hvor Skibet ved nogle forskellige Smaager, som udelukkende var beboet af Indianere,



Da Nordsøens og Østersøens mest berygtede Sørøver Klaus Størtebeker offentlig blev halshugget i Hamburg sammen med 150 af hans Matroser. Efter et gammelt tysk Billede.

skulde laste Kokosnødder, hele friske Nødder løst i Lasten. Ovenfor omtalte Øer tilhørte Republikken Columbia og var saaledes columbiansk Toldomraade, som det paahvilede Toldvæsenet i Hovedstaden Cartegena at bevogte. Ethvert Skib, som har Ærinde til Øerne, skal — eller skulde i det mindste dengang — først anløbe Cartegena for at klarere og tage Toldvæsen om Bord, da en Toldembedsmand skulde medfølge Skibet under dets Ophold ved Øerne.

Vor Tolder var en ældre, umaadelig rar Mand. Da han kom om Bord, var han iført en pragtfuld Uniform og meget stærkt bevæbnet, men saa snart vi havde forladt Cartegena, aflagde han hele Stadsen, og jeg mindes ikke at have set ham bære andre Klædningsstykker end Uldtrøje og Lærredsbukser plus Straahaat, førend han atter forlod Skibet, da vi for hjemgaende anløb Cartegena.

De smaa sydamerikanske Republikker befolkes af meget temperamentsfulde Repræsentanter for Menneskeheden, og altid var i de Tider en eller anden Revolution „going on“, og medens „Clara“ laa ved Øerne, udbrød en Revolution i Columbia. En Dag medens vi laa til Ankers ved en Ø, som kaldtes Anatsiquunoo, lagde en Robaad langs Siden, og lidt efter stod fire bevæbnede smudsige Fyre paa Dækket. Vi var alle beskæftiget med at laste og havde derfor ikke set noget til dem, førend de var om Bord. Som altid naar noget usædvanligt indtraf i et Skib i gamle Dage, udbrød den, som først opdagede det usædvanlige, (i dette Tilfælde Stewarden): „Var-sko den gamle!“ Den „gamle“ var en Fællesbetegnelse for alle Kaptajner, selv om han saa kun var 25 Aar. Den „gamle“, altsaa Kaptajn Bartram, kom saa paa Dækket, og de fire Fyre forklarede ham, at der nu var Revolution. Selv tilhørte de Oprørspartiet, og de havde erfaret, at der om Bord i „Clara“ opholdt sig en Toldembedsmand. Da han foruden at tilhøre de Myndigheder, hvem de — Oprørerne — ikke vilde anerkende, var Medlem af en ældgammel columbiansk aristokratisk Slægt, vilde de nu have ham udleveret. Men Kaptajn Bartram var ikke raadvild, han lod det danske Flag hejse. Da Flaget var til Bloks under Gafflen, rettede han sin stoute Sømandsskikkelse, pegede med sin højre Haand op mod Flaget, idet han sagde: „Esta danoais.“ Det skulde betyde saa meget som: „Kan I se det Flag, det er et dansk Flag, og dette Skib er dansk Omraade. I har sikkert taget fejl, naar I mener at kunne foreskrive mig noget her om Bord i mit Skib.“ Og Oprørerne forstod ham og indlod sig villigt paa at forhandle om et Tilbagetog, og Enden paa Felttoget blev, at de fire Herrer forlod Skibet medtagende 6 Flasker Rom som Erstatning for Tolderen. Hver Flaske kostede dengang 20 Cents, naar den blev købt paa Apoteket i Christianssted, og de kom toldfrit i Land; vor gode Tolder havde nemlig laaset sig inde i sit Kammer — ene med sit Krucifix — og viste sig slet ikke paa Dækket, saa længe vi laa ved den Ø. „Egentlig skulde de nu slet ikke have haft den Rom,“ sagde Kaptajn

Bartram, „men skidt, det er jo dog bedre at skilles fra Folk som Venner end som Uvenner. Og,“ tilføjede han, „vi sætter den nu paa Toldvæsenets Regning, men bare ikke til 20 Cents pr. Flaske, saa kan vi jo endda faa lidt Forretning ud af det.“ Han morede sig kosteligt over hele Affæren.

Aar 1903 gav Kaptajn Bartram Søren op, efter at „Clara“ sidst i Januar var ankommet til København efter en Rejse paa 33 Dage fra St. Croix. Den bedste Rejse, som blev gjort af Melchior Skibe, gjorde Barken „Galilei“ i 1872 paa 28 Dage. Senere fik Kaptajn Bartram Stillingen som Inspektør i Bombøbøsken. Efter Bartram blev „Clara“'s mangeaarige Styrmand T. A. Strømberg Fører af Skibet. Kaptajn Strømberg døde senere ved S/S „Hugo“'s Forlis.

I Juni Maaned 1905 blev „Clara“ solgt til Rederiet „Thursø“ i Svendborg, Reder R. S. Hansen, for 10.000 Kroner. Kaptajn C. C. Nielsen blev Fører, og Navnet „Clara“ fik Skibet Lov at beholde.

Den 29. September 1907 blev „Clara“ oversejlet i Nord-søen under følgende Omstændigheder:

Den ovenfor anførte Dato og Aar, da „Clara“ med en Ladning Træ paa Rejse fra Söderhamn til Pontrioux i Frankrig befandt sig i Nordsøen i Nærheden af Hanstholm i meget tæt Taage, hørtes Kl. 9 Formiddag Taagesignal fra flere Dampere. Vinden var ØNØ og flov. „Clara“ styrede SV ½ V paa Kompasset og afgav stadig Taagesignal, de paabudte 3 Toner for et Skib, som sejler med Vinden agten for tværs. Kl. 10,30 hørtes Taagesignal fra en Damp forude lidt om Bagbord, og „Clara“ holdt stadig sin Kurs, som den ifølge Reglerne skulde. Kort efter dukkede en Damp frem af Taagen, hvilken senere viste sig at være „Ivar“ af København, Rederiet L. H. Carl og ført af Kaptajn L. J. Larsen paa Rejse fra Swansea til Aarhus med Kul. Da „Ivar“ saas 2—3 Streger ude om Bagbord tæt ved, syntes en Kollision uundgaaelig. Om Bord i „Clara“ forsøgte man at afværge en saadan. Roret blev lagt op, det vil sige, Skibet blev bragt til at falde af for Vinden, i dette Tilfælde drejede Styrbord over (Vinden var jo Bagbord ind). Paa den Maade var der en Chance for at naa foran om Damperen. Men just som „Clara“ var begyndt at falde af, ramte Damperens Stævn mod Skibssiden om Bagbord ved Storriggeren og borede sin Stævn omtrent helt igennem Briggen. Tre Mand sprang om Bord i Damperen, inden Skibene skiltes, Resten af „Clara“'s Besætning blev taget op af en Baad fra „Ivar“. Da Briggen flød paa Lasten, tog „Ivar“ den paa Slæb til Frederikshavn.

„Ivar“ havde ingen Skade udover en Bule i Boven og fortsatte til Aarhus. Ved Søretsdom afsagt i Frederikshavn 14. Oktober 1908 blev Ivar kendt skyldig. Erstatningen for Skib og Ladning med Fradrag af Bjergeløn androg 25.000 Kr. Senere blev „Clara“ solgt som Vrag og i 1908 slettet af det danske Skibs-Register.

C. G. Saltoft.

Et Tiaars-Jubilæum

Hvor hastigt Tingene udvikler sig, kan maales paa, at det ikke er mere end ti Aar siden, den første Radio-Gudstjeneste i Danmark fandt Sted.

Det vil erindres, at den var tænkt som en Hilsen Juleaften til danske Sømand paa Havet. Det var derfor ikke fra en Kirke, den fandt Sted, men fra Studiet i „Polyphon“'s Forretning paa Købmagergade. Forfatteren Jørgen Vibe fungerede som Speaker. Knudsen-Kvartetten sang Julesalmer, Organist Fel-sing prælugerede, og Pastor Bindslev talte.

Næste Juleaften var det selveste Sjællands Biskop! Tanken havde sejret. Og kort Tid derefter begyndte de første faste Udsendelser fra Garnisons Kirke med den uforglemmelige Ricard som Hovedprædikant.

Nu tænker ingen — eller dog vist saare faa — paa at bestride Radio-Gudstjenesternes enorme Betydning for Kirkens Arbejde. Det er vel derfor ikke urimeligt, at vi ved Tiaars-dagens Milepæl standser et Øjeblik og tænker tilbage paa den lille, men dog lovende Begyndelse for Sømand paa Havet.

I Kamp med Sørovere

(Fortsat)

FEMTE KAPITEL

Forløberne for en Tyfon.

Skibet arbejdede endnu haardere, da jeg ved Midnat tøredede ud for at tage Natvagten sammen med Mr. Leechline. Det rullede fra den ene Side til den anden og satte i Spen paa en Maade, der var ret usædvanlig for den gamle Bark, som almindeligvis laa temmelig rolig og støt i Spen, og skønt det vel blæste en Del haardere nu, var Sjøens Bevægelser dog stærkere, end Omstændighederne egentlig skulde lade vente. Dette viste, at den Uro, som jeg tidlig paa Aftenen havde sporet i Havet, absolut var i Tiltagende, og at alt tydede paa Forandring i Vejret.

Kaptajn Klinker syntes dog ikke at dele min Frygt, thi den gamle „Star of the East“ fortsatte sin Kurs under hele det Pres af Sejl, den kunde bære. Han blev staaende oppe paa Hytten i Samtale med Mr. Leechline, indtil vi havde passeret Horsburgh Blinkfyrt paa den lille Ø Pedro Banca, omtrent 35 Mil Sydost for Singapore; derpaa blev Kursen sat mod Øst, som om vi var bestemte til en eller anden Havn paa Borneo.

„Vedbliv nu at holde denne Kurs, og for alle de Sejl, De kan, Leechline, til De kalder paa mig ved 8 Glas,“ sagde endelig Skipperen, efter at Fyret var forsvundet agterude, og lavede sig derpaa til at gaa ned.

„Ay, ay, Sir,“ svarede Overstyrmanden; „Vinden frisker stadig, men jeg tror dog ikke, at vi faar en Storm, — i alle Tilfælde ikke før Morgen.“

„Storm hos Deres Bedstemoder!“ brummede Skipperen, idet han steg ned ad Kahytstrappen, „nej, bliv De kun ved at føre de Sejl, vi har — det er nu min Befaling — er De saa med? Jeg vil ikke have min Rejse spoleret af en eller anden ængstelig gammel Kælling eller en Kanonsøn som den unge Harding; jeg siger blot — lad det blæse, enten det nu bliver til Storm eller ej!“

„Naa — gammel Kælling — det vil jeg nok sigel!“ brummede Mr. Leechline synlig fornærmet, da Skipperen var forsvundet; „men det er altsammen Deres Skyld, Master Harding — jeg er aldrig nogen Sinde blevet saaledes behandlet!“

„Min Skyld, Sir?“ udbrød jeg aldeles forbavset; „jeg har dog aldrig kaldt Dem en gammel Kælling, Sir!“

„Nej, Master Næavis,“ svarede han, „men De fik den Gamle til at gøre det! De vakte hans Vrede, før De gik ned, og han har snærret efter os alle siden. „Før Sejl!“ det var hans Ordre. Ja, De skal ikke være bange, Kaptajn Klinker, jeg skal føre Sejl, kan De tro, og De skal tillige faa at se, om jeg ogsaa virkelig er en gammel Kælling!“

Den opbragte Overstyrmand var lige saa god som sit Ord — ikke en Brase eller et Skøde blev rørt, skønt Skibet skød hurtigere og hurtigere af Sted og tog den ene Sø efter den anden ind over Boven, naar den satte i Spen! Vinden peb højere og højere gennem Rigningen, Bølgerne blev større og større, og den gamle Barks Tømmer knagede i Fællesskab med de pibende Blokke og de spændte Spir oppe til Vejrs.

Det var alligevel en dejlig klar Nat, og jeg var i Stand til

at skelne Horisonten flere Mile rundt uden dog at kunne opdage Spor af den mistænkelige Prah, som jeg mente var fulgt efter os ud fra Singapores Red. Det glædede mig naturligvis; men hvad jeg ikke holdt rigtig af, var den Maade hvorpaa Mr. Leechline altfor bogstavelig vedblev at udføre Skipperens Ordre; thi der forløb over en Time, uden at vi mindskede Sejl, skønt Omstændighederne havde forværret sig betydeligt, siden Skipperen gik ned.

„Hvad mener du om Vejret, Grummet?“ spurgte jeg den gamle Baadsmand, der var kommet agterud for at hjælpe Rorsmanden; thi det var lidt vanskeligt at holde Fartøjet paa Kursen med alle de Sejl, vi nu førte; „det ser ud til Storm, ikke?“

„Det gør det, Master Harding,“ svarede Grummet, „hun fører for mange Sejl efter min ringe Mening.“

„Ja, jeg forstaar ikke, hvad Mr. Leechline tænker paa, at han i det mindste ikke tager de Læsejl væk fra hende.“

„Det er jo Skipperens Ordre,“ brummede den gamle Ulk, „og vi maa brase paa, lige meget hvad der sker. Naa, støttig der, Laphorn; hun var nær løbet i Vinden for os.“

„Støttig er,“ svarede Rorsmanden og drejede Rattets Knager; „Begorra, hun er slem at faa af Sporet, naar hun har faaet Bidslet i Munden, ligesom Dan O'Connors Gris paa Donnybrook Marked!“

„Hallo, der agter,“ prajede Mr. Leechline henne fra Forkanten af Hytten, „lad falde lidt, ellers gaar det Læsejl — kan I ikke høre, Bommen knager?“

„Lad knage!“ sagde Irlænderen med sine Landsmands sædvanlige Muttervits; men næppe var Ordene ude af hans Mund, før Store-Læsejls-Bommen bøjede sig som en Flitsbue, saa man skulde tro, at den vilde springe i samme Minut. Mr. Leechline opdagede Faren og kommanderede ogsaa straks: „Bjerg det Læsejl, lad gaa Skøder og Fald og hal væk i Nedhaleren!“

Men det var allerede for sent. Det overanstrengte Spir bøjede sig endnu mere og sprang endelig med et højt Knald i to Stykker, Sejlet revnede, før det kunde hales ned, og vi fik det kun bjerget i mange Laser. De andre Smaasejl fik vi dog ned i ordentlig Stand, og fra nu af søgte Mr. Leechline kun at føre de Sejl, som Skibet nogenlunde kunde bære uden dog derved at formindske Hurtigheden, thi vi løb for Øjeblikket en svær Fart, rullende begge Lønninger under, hver Gang Skibet tog en Gir enten til Styrbord eller Bagbord.

Hen imod sjette Glas var Vinden tiltaget saa meget i Styrke, at vi maatte gøre vore Bramsejl fast, og før Morgenvagten begyndte, gik vi under rebøde Merssejl, og det endog med større Fart end om Aftenen forud med alle Sejl satte. Det blæste endnu fra samme Hjørne og vedblev dermed, til det var høj lys Dag; Solen stod ikke op i sin sædvanlige Pragt, thi Himmelen var overtrukket, og en tæt Masse af sorte Skyer taarnede sig op i Horisonten fra Nord til Øst; Sjøen gik hult, og Bølgerne skumkransede Kamme hævede sig højt i Vejret rundt omkring os.

Kaptajnen var kommet op, da Vagten blev løst af; dog forlod Mr. Leechline ikke Halvdækket, men blev staaende i

»Monsunen«s Togt
1933=35

med
Zoologisk-ethnografisk
Samleekspedition.



Kære Kaptajn Johnsen!

Som du vel har læst i Aviserne, har „Monsunen“ været maadelig heldig. Vi slap til de canariske Øer med kun sytten Dages Rejse. I Overmorgen er vi i Sct. Thomas med 18 Dages Rejse. I det hele har vi indsejlet en Distance paa 5400 Sømil i 35 Døgn, slet ikke saa tosset endda. Med tjenstlig Tak for sidst fra Gutterne og mig.

P. B. Thomsen, „Monsunen“s Fører.

Samtale med ham. Vi forstod alle, at der var mere slet Vejr i Vente, thi der blev stukket endnu et Reb i Merssejlene, og Bramstængerne blev sendt til Dæks. Mesanen, der tidligere var blevet rebet, blev nu gjort fast, og kort efter blev Klyveren halet ned og Foretængestasejl gjort fast, saa Skibet nu ikke førte flere Sejl end klosrebet Store- og Fore-Merssejl; alligevel syntes det at sejle bedre og hurtigere end nogen Sinde før!

Tæt før Frokost fik vi Øje paa en Damper, hvis gule Skorstone med en sort Rand foroven viste, at den tilhørte det hollandske Dampskibsselskab, der besørgede Farten mellem Hongkong og Java. Den stoppede og lod sin Damp gaa, som om den vilde tale med os; men det var aldeles umuligt for os at høre, hvad dens Kaptajn sagde, skønt vi saa ham staa paa Kommandobroen med en Raaber for Munden.

„Det være Nederland Paketskip,“ sagde Mr. Vandersturm, „mig kende den godt; den hedde „Vaterland“, Kapten Smith — ham godt Mand, und godt Sømand.“

„Jeg kan ikke høre et Muk af, hvad han siger, om han saa hedder Kaptajn Smith 20 Gange,“ brummede vor Skipper; „hvad mon han har at sige os i en saadan Storm — det gad jeg nok vide?“

Vi bakkede nu vort Store Merssejl, saa vi kunde ligge bi et Øjeblik og mulig faa at vide, hvad Hollænderen vilde os. Det varede heller ikke længe, før vi saa et lille sortmalet Bræt blive hængt ud over Damperens Laaring. Paa Brættet var skrevet med store hvide Bogstaver: *Se efter Deres Barometer!*

„Pokker staa i det, det har jeg aldrig tænkt paa,“ raabte vor Skipper, medens Hollænderen med et Hvin fra sin Damp-

fløjte som Afsked atter styrede sin Kurs i Retning af den Havn, vi nylig havde forladt; „løb ned i Kahytten, Harding, og se efter, hvad Barometret viser!“

Jeg blev højlig forskrækket ved at opdage, at Barometret nede i Kaptajnens Kahyt viste paa 28,90, idet det var faldet over en Tomme, siden vi forlod Singapore, og syntes endnu stadig at falde!

Jeg ilede derfor saa hurtigt, jeg formaade, tilbage til Dækket med denne nedslaaende Efterretning, og Kaptajnen og Mr. Leechline modtog den med temmelig alvorlige Miner.

„Vi vil faa en ordentlig Dravat, Sir,“ sagde Baadsmanden i det samme; „Vinden er i Færd med at dreje sig, og vi vil have bak Sejl, før vi venter det; ja, se en Gang — Fore-Merssejl spiler allerede!“

„Vi maa se at faa det fast straks,“ svarede Skipperen og udtordnede med det samme sine Ordre. Faldene blev kastede los paa samme Tid, som et halvt Dusin Matroser entrede op i det Luv Vant. Vinden var haard deroppe, og før de naaede op til Raanen, kom et heftigt Vindstød og sparede dem Arbejdet med at gøre Sejlene fast, thi først skørnede Store Merssejl og kort efter Fore-Merssejl, og efter et Par Minutters Forløb var al Sejldugen fuldstændig blæst ud af Ligene og saas som hvide Fugle forsvinde langt nede i Læ.

„Kom ned, Folk!“ brølte Kaptajnen, „Det gælder Livet nu!“ Men heldigvis var de kun kommet midtvejs op i Vantet og var alle snart igen i god Behold paa Dækket, thi et Øjeblik efter havde vi Orkanen over os. Skibet krængede straks over til Styrbord, som om det stod i Begreb med at kæntrere.

(Fortsættes i næste Nr.)



Fot. Douglas.

JOHS. SCHÖNEMANN

GLOMMENSGADE 15

København, 30. November 1933.

Goodrich Rubber Company. A/S.,
Ny Toldbodgade 8,
København K.

I Henhold til Deres Ønske har jeg hermed Fornøjelsen at fremsende et Fotografi af vor hurtiggaaende Speed-Baad, der som Dem bekendt anvendes til Kapersejlad her i Sundet.

Jeg vil gerne samtidig benytte Lejligheden til at meddele Dem, at jeg har været ganske overordentlig tilfreds med det mig i Fóraaret leverede Goodrich Gummileje.

Tidligere, da jeg anvendte Metallejer, maatte jeg udskifte Lejer tre Gange i Løbet af en Sommer, saa stort var Slidet. Efter Installationen af "Goodrich Cutless Bearings" har jeg fuldstændig overvundet disse Ulemper, og da jeg nu i Efteraaret tog Baaden op, og Lejet og Akslen blev undersøgt, viste der sig ikke at være saa meget Slid, at det kunde konstateres selv ved en meget nøje Undersøgelse.

En anden bemærkelsesværdig Fordel ved Deres Gummilejer har været, at Akslen har arbejdet vibrationsfrit og meget mere lydløst end ved Brugen af de almindelige Metallejer.

Jeg ved, at det vil glæde Dem at høre dette, ogsaa at jeg ikke undlader at anbefale Deres Gummilejer til alle mine Bekendte blandt Motorbaadsejere.

Med Højagtelse
J. Schönemann

Fører af M/B Aquamobile.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Februar 1934



Medlemmer pr. Januar 1934.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S af 1912	D/S Jutlandia paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Svendborg	D/S Nordania
A. P. Møller-Tank-baade	D/S Als
D/S af 1929	D/S Nautic
D/S Dannebrog	Det Dansk-Norske D/S
D/S Orient	A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Norden	A/S det store Nordiske Telegraf-selskab
D/S Progress	D/S Jyden, Esbjerg
J. Lauritzen	D/S Øresund
D/S Myren	J. Saabye & O. Lerche
D/S Torm	D/S af 1925, Esbjerg
D/S Vendila	D/S Phønix, Esbjerg
Det Dansk-Franske D/S	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Dania	D/S Activ, Korsør
Det danske Petroleum A/S	A/S Dampskibet England
D/S Hafnia	A/S Dampskibet Finland
Andreas Christensen	A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg
A/S Det danske Kulkompagni	Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
D/S Heimdal	De forenede Bugser-selskaber
De forenede Kulim-portører A/S	
D/S Pacific	
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	
Svitzers Bugserafdeling	
D/S Ursus	
D/S Baltic	

Aaret, der svandt, og det, der kommer

For et Par Aar siden, da man som sædvanlig gjorde Status for det forløbne Aar, betegnede man 1931 som Skibsbygningsens „sorte“ Aar. Ingen havde vel tænkt sig, at 1932 og 1933 skulde blive endnu værre, selv om Udsigterne ikke var de bedste. Nu findes der ikke flere Farver paa Paletten til at karakterisere disse, men 1933 vil gaa over i Skibsfartens Historie som det mest fortvivlede, nogen har oplevet.

Begindhederne indenfor Skibsbygningsindustrien er næppe en Omtale værd, hvis man tænker paa den nybyggede Tonnage, der kun har været omtrent Halvdelen af 1932. Naar Værfterne ikke har ligget helt stille, skyldes det, at der har været en Del Ombygninger og Moderniseringer at udføre foruden de almindelige Reparationer.

Arbejdet paa at fremstille mere økonomiske Skibe har været fortsat med stor Interesse. Det er her navnlig Maskinerierne, man har viet Opmærksomheden. For Motorenes Vedkommende gaar Taktmotoren stadig sin Sejrs gang. Bemærkelsesværdigt er Dampens Fremstød for om muligt at standse Motorenes

overhaandtagende Magtstilling. Ved mere rationel Kontruktion og Anvendelse af Spildedampturbiner har man forøget Økonomien med 33—40 pCt., hvilket er et betydeligt Resultat, som dog ikke endnu er tilstrækkeligt. Over Halvdelen — ca. 55 pCt. — af den nybyggede Tonnage er Motorskibe.

Naar man nu ved Aarsskiftet ser noget mere lyst paa Tilværelsen — i alt Fald mørkegrønt — saa skyldes det den utvivlsomme Bedring, der henimod Slutningen af Aaret har været for Skibsfarten, hvilket igen har haft sin store Betydning for Værfterne.

I de sidste Maaneder har der vist sig Ordre, saaledes at der ved Nytaar er under Bygning eller Konstruktion en Tonnagemængde, der kan anslaaes til at være tre Gange saa stor som den i 1933 byggede, og mere følger forhaabentlig.

Vore danske Værfter nyder ogsaa godt af den almindelige Opgang og har alle, ogsaa det genaabnede Odenseværft, Arbejde til et godt Stykke hen paa Aaret.

Maa da 1934 opfylde de Forhaabninger, man nærer til det!

VERITAS
SOLAROLIE
DIESELOLIE
FUELOLIE



Bankring: Dag og Nat

VERITAS
DIESEL-
MOTOR-
OLIE

ALFRED OLSEN & CO. A/S

Kvæsthusgade 3

København

Telefon 5021

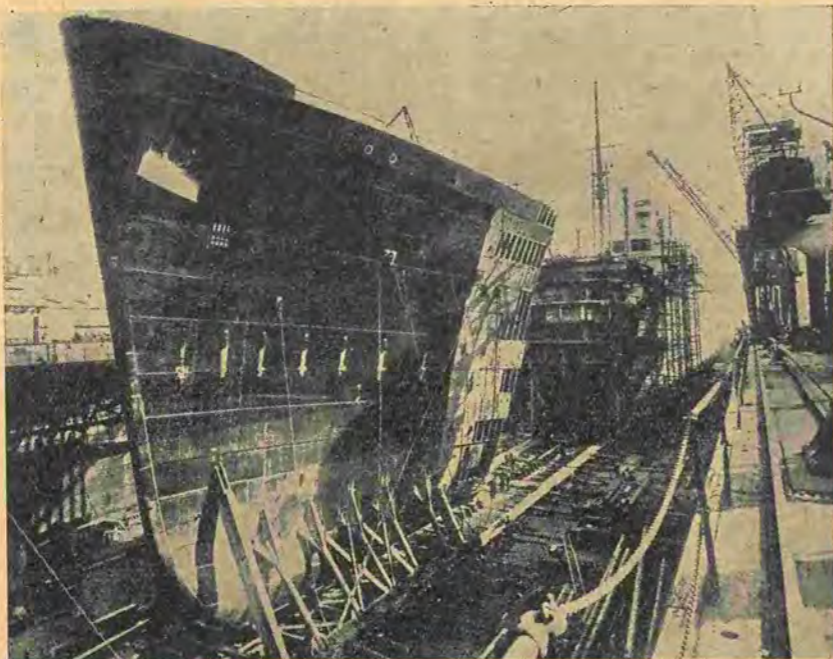
Banker-Stationer:

København - Aarhus - Esbjerg - Sønderborg - Göteborg - Stockholm - Hamborg - Rotterdam - Antwerpen

SKIBSFORM

Som omtalt i vort forrige Nummer arbejdes der ihærdigt paa at give Skibene den for Fremdrivningen mest hensigtsmæssige Form. Men der findes mange gode og brugelige Skibe, som Rederne forbedrer yderligere ved at lade dem forlænge i Forskibet og samtidig give dette en forbedret Form.

Saaledes er navnlig en Del hollandske Skibe blevet forlænget og har faaet et Forskib med Maierform. Resultaterne har svaret til Forventningerne, idet man har faaet Fartforøgelser paa ca. 2 kn. med det samme Maskineri som før Ombygningen. Hamburg-Amerika-Linien lader for Tiden sine Skibe af „Ballin“-Klassen forlænge 12,3 m med et Forskib, hvor Stævnen har Bulb Form, og Linierne svarende dertil. Skibene er bygget som Fragtdampere med en Hastighed paa 15,5 kn. og med en Hestekraft paa 12500 AHK. Under Ombygningen forøges denne til 28.000 AHK., og Farten gaar derved op paa 19,5 kn. Det er dejligt, men dyrt. Hestekraften forøges 125 pCt., Farten 25,8 pCt.



Dampere „Hamburg“ af Ballin-Klassen i Tordok for at faa indbygget et nyt Forskib, der ses i færdig Stand paa sin Bedding, klar til at trækkes agterefter for at forenes med den gamle Del af Skroget.

Endnu en ny Skibsform

Sir Joseph Isherwood, som i Skibsbyggerkredse er saa velkendt for sine Konstruktioner, bl. a. af Tankdampere, som næsten udelukkende bygges efter hans System, har nu atter ladet høre fra sig, idet han er ved at lancere en ny Skibsform kaldet „Arcform“ (Arc-Bue).

Efter omfattende Undersøgelser og mange Slæbeforsøg mener Sir Joseph at have fundet en Type, der yder mindre Modstand og har større Dødvægtsbæreevne ved givne Dimensioner end de gængse Skibe. Saa stor er Sir Joseph's Tiltro til sin egen Konstruktion, at han for egen Regning har bestilt 3 Skibe hos 3 forskellige Værfter. Selv ønsker han ikke at blive Skibsreder, men han er fuldt overbevist om, at de vil

vide saa gode økonomiske Resultater, at det ikke vil være vanskeligt at finde Købere til dem.

Mangen Opfinder kunde ønske at have det som Sir Joseph, der for at føre Bevis for sine Ideers Rigtighed bestiller 3 Stk. 7000 ts. Baade.

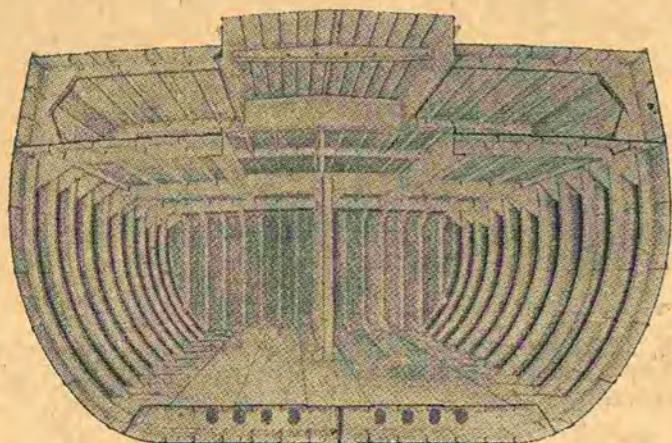
„Arcwear“, som det første Skib hedder, har følgende Hoveddata:

Længde mellem Perpendikulærerne	109,73 m
Største Bredde	17,68 m
Dybde	8,15 m
Dybgang	6,88 m
Dødvægt	7 000 ts

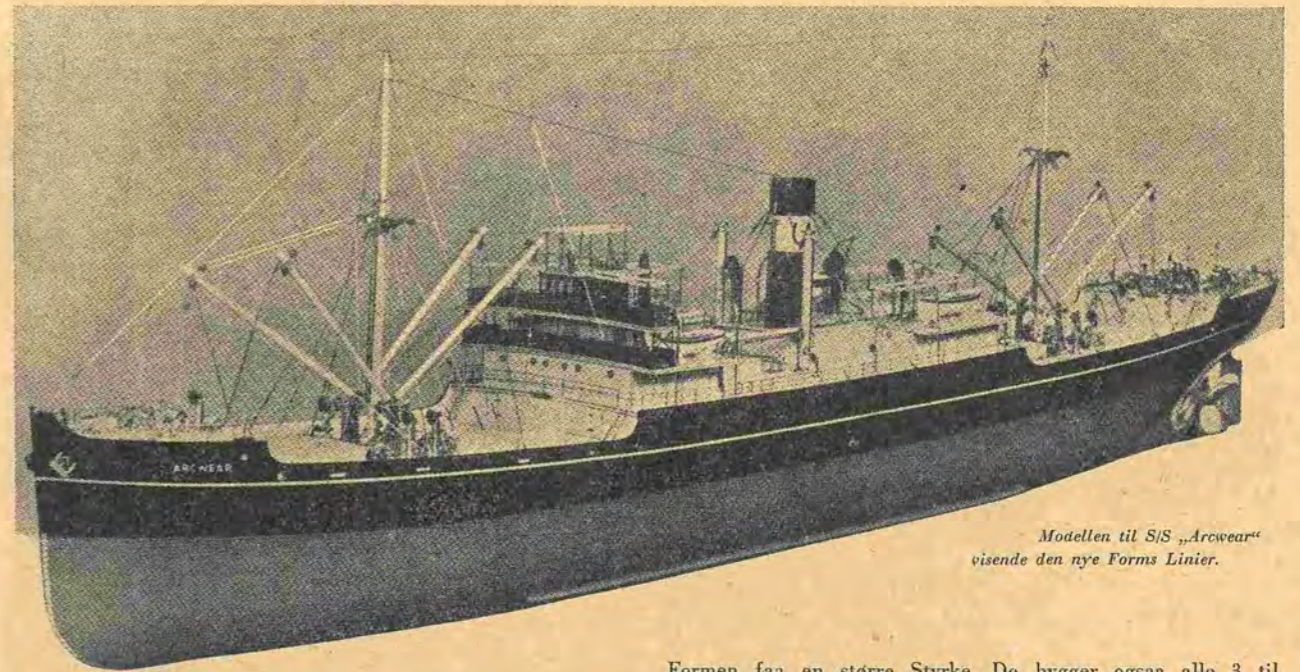
Fremdrivningsmaskineriet skal bestaa af en Tregangs-Ekspansionsmaskine med Cylinderdiametrene 544, 940 og 1575 mm og en Slaglængde paa 1067 mm. Dampen leveres af 2 skotske Kedler ved et Tryk paa 15,5 kg/cm² og med en Overhedning til 332 Grader.

Der forventes et Kulforbrug pr. Etmaal af 21 ts ved 11 kn, 16 ts ved 10 kn og 11,5 ts ved 9 kn. Det anslaaede Forbrug var 0,5 ts større, men ved Forsøg i Teddington Tanken fandt man, at det var muligt ved en Forandring i Drivkruens Konstruktion at komme ned paa de nævnte Tal.

Medens man i England har modtaget Maierformen meget køligt, synes der at være stor Interesse for Arcformen. Naar man ser paa Billedet af Tværnittet, er det første, der slaar én, den umiskendelige Lighed, det har med den meget ældre Maierform. Vort Billede af Modellen til Arcwear viser dog, at der ogsaa er en Del Forskel f. Eks. i Stævnekonstruktionen, der i Arcformen ligner den traditionelle.



Perspektivbillede af „Arcform“-Konstruktionen.



Modellen til S/S „Arcwear“ visende den nye Forms Linier.

Englænderne svinger sig op til saadanne Højder, at de siger, at man har Eksempler paa, hvorledes en Depression i Skibsbygningen er blevet overvundet ved nye Opfindelser, saaledes som med Tregangsmaskinen for ca. 50 Aar siden. Dette turde maaske være en noget overdreven Sammenligning.

Den større Bæreevne er ikke opnaaet ved at slaa af paa Materiale dimensionerne. Skibene opfylder Klassifikationselskabernes strengeste Fordringer og vil endda paa Grund af

Formen faa en større Styrke. De bygger ogsaa alle 3 til Lloyd's højeste Klasse 100 A. 1. med Tilføjelsen „Arcform“.

Yderligere Eksperimenter er for Tiden i Gang for at vise denne Skibsforms Fordele ved større Hastigheder. Forsøgene svarende til 16 kn. har vist udmærkede Resultater, og man vil fortsætte lige op til 35 kn. Sir Joseph mener endda, at det er indenfor det økonomisk mulige i en ikke altfor fjern Fremtid at bygge Atlanterhavskæmper med den sidstnævnte Fart. Time will show.

Engelsk Flodfærge

Paa mange Steder, hvor de lokale Forhold ikke tillader en Bro, eller hvor Trafikken er mindre, anvender man Flodfærger, der kan overføre alle Slags Køretøjer samt Mennesker og Dyr. Saadanne Færger kan være forsynet med Hjul eller Skrue(r), eller de kan hale sig frem og tilbage ved Hjælp af Kæder, der fastgøres i Land.

Vort Billede viser en Færge af den sidste Type, der nylig er bygget hos det kendte Skibsbygningsfirma John I. Thornycroft & Co. Ltd. i Southampton. Pontonen er 21,4 m lang med en Bredde paa 12,2 m. Trafikdækkets Bredde er 7,85 m.

Færgen er bygget for Overførsel af Passagerer og for Biler og andre Køretøjer med en Vægt paa indtil 20 Tons. I hver Ende findes en Broklap, der kan hæves og sænkes



efter Vandstanden. En mindre, selvbævegelig Klap findes paa hver Broklap for at udligne Bevægelserne under Landsætning eller Ombordtagning.

De to Kædehjul af Støbejern er anbragt i hver sin Side af Skroget. Hovedakslen, som bærer dem, drives af en liggende Kompoundmaskine med Overfladekondensation gennem et fræset Tandhjulspær, der løber i Oliebad.

Broklapperne kan hæves og sænkes ved Maskinkraft, medens der findes Haandspil som Reserver i Tilfælde af, at Maskinforstyrrelser skulde indtræffe.

CORNELIUS KNUDSEN

Kgl. Hof Instrumentmager
Tlf. Centr. 11538 Købmagergade 15 - København Tigr.-Adr.: Celsius

Nautiske Specialiteter:

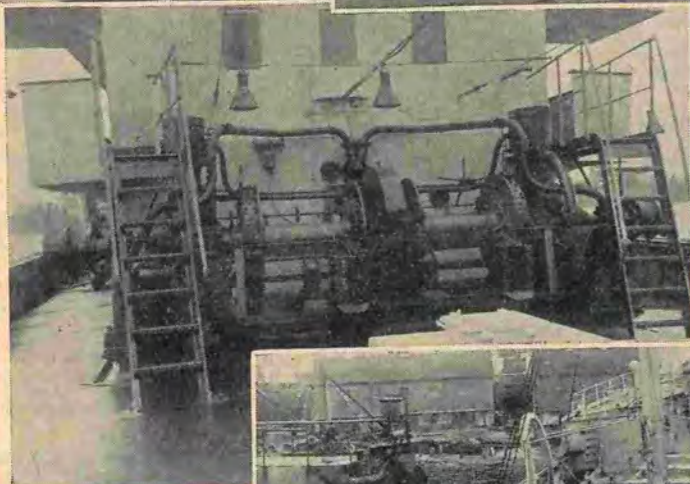
Org. Clausen Loddemaskiner
- - Kontrolskydemalere
- - Deflektorer

C. K. Sekstanter - „Skagen-Type“ Spritkompasser
Kikkertør - Barometre - Kompasretninger m. m.

Fotografier:
Herluf W. Jensen. Frederikshavn



„Jutland“ Verdens største Motortrawler



Frederikshavns Skibsværft har i Januar til Rederiet Joseph Hurret & Cie., Bordeaux, afleveret Motortrawleren „Jutland“.

Som før omtalt i „Vikingen“ er der blandt franske Fiskeriselskaber stor Interesse for moderne Motortrawlere, hvoraf der i de senere Aar

er bygget ikke saa faa. Nogle Læsere vil maaske ogsaa minde den første af disse, „Victoria“, som i 1928 byggedes af Burmeister & Wain, og som vi dengang omtalte her i Bladet som den for sin Tid Verdens største. „Victoria“ havde en Længde paa 63,5 m, Bredden 10,3 m og Dybden 5,5 m. De tilsvarende Dimensioner er for „Jutland“ 70 m, 11 m og 6 m.

„Jutland“ er i det store og hele ganske som „Victoria“. Besætningen bliver paa 60 Mand. Mandskabet har lyse og venlige Rum under Bakken, medens Fører og Officerer har deres Kamre og Messe i Dækshuset paa Agterdækket. Her ligger ogsaa et Hospital med 4 Køjepladser.

Iøvrigt er Skibet forsynet med 2 Staalmaster, af hvilke den forreste er forsynet med en Bom af Mannesmanns Rør til Ombordtagning af Trawl-nettet. Trawlgalgerne er af System

Atkinson med Lederuller af Lemoines Konstruktion. Ankerspil og Styremaskine er af Th. B. Thrige's Patent, medens Trawl-

spillet er fra James Robertson, Fleetwood.

Fiskelasten har en Kapacitet paa 1300 m³ og er delt i 4 lige store Dele.

Hovedmaskineriet bestaar af en original 6-cyl. B. & W. Dieselmotor af samme Størrelse som i „Victoria“, 1200 IHK, som giver Skibet en Fart af ca. 11 kn. I Maskinrummet findes de nødvendige Hjelpeaggregater, Pumper og Oliecentrifuger.

Paa en Platform i Motorrummet er opstillet en kombineret olie- og udstøds-gasfyret Kedel af B. & W.s Patent og desuden et Trankogerialæg.

Dampopvarmning findes over hele Skibet ligesom elektrisk Belysning. Paa Dækket findes Belysning, saa der kan arbejdes om Natten. — „Jutland“ er bygget til Lloyds Klasse 100 A 1 med Isforstærkning.

KØBENHAVNS HAVN

De danske Rederier har, endskønt der har været vanskelige Forhold for Skibsfarten, dog faaet Størsteparten af Skibene ud at sejle i indeværende Aar, og Oplægernes Antal er

derfor, naar der sammenlignes med i Fjor, svundet betydeligt. De Skibe, der nu henligger som oplagte, er saadanne, som for de flestes Vedkommende næppe vil komme ud at sejle.

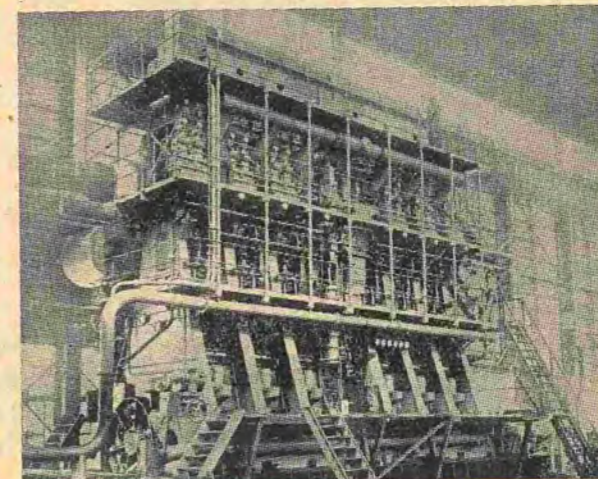
Japansk bygget 2-Takt dobbeltvirkende B. & W. Dieselmotor

Efter at man i Japan ved at bygge to Søsterskibe, henholdsvis som Dampere og Motorskib, havde erfaret Dieselmotorens Overlegenhed, sikrede Mitsui-Selskabet sig en udstrakt Licens fra B. & W. for det fjerne Østen. Siden da er der fremstillet 41.400 B. H. K. til Marinebrug foruden en Del Landmaskiner.

Den nuværende Tendens mod højere Fart for Fragtdampere, særlig i Japan, nødvendiggør kraftigt Maskineri, hvilket igen har medført Valget af 2-Takts Motoren. — Mitsui Tama Værkerne har for nylig afleveret Motorskibet „Azumasan Maru“ til Selskabets Rederi.

Det er forsynet med den første i Japan byggede B. & W. dobbeltvirkende 2-Takts Motor med Trykforstøvning. Motoren er 6-cylindret med Cylinderdiametrene 620 mm,

1400 mm Slaglængde og udvikler ved 110 O/M 7000 B. H. K. Motoren har en Længde paa 11900 mm, Bredden er 4630 mm og Højden fra Akselmidten 9150 mm.



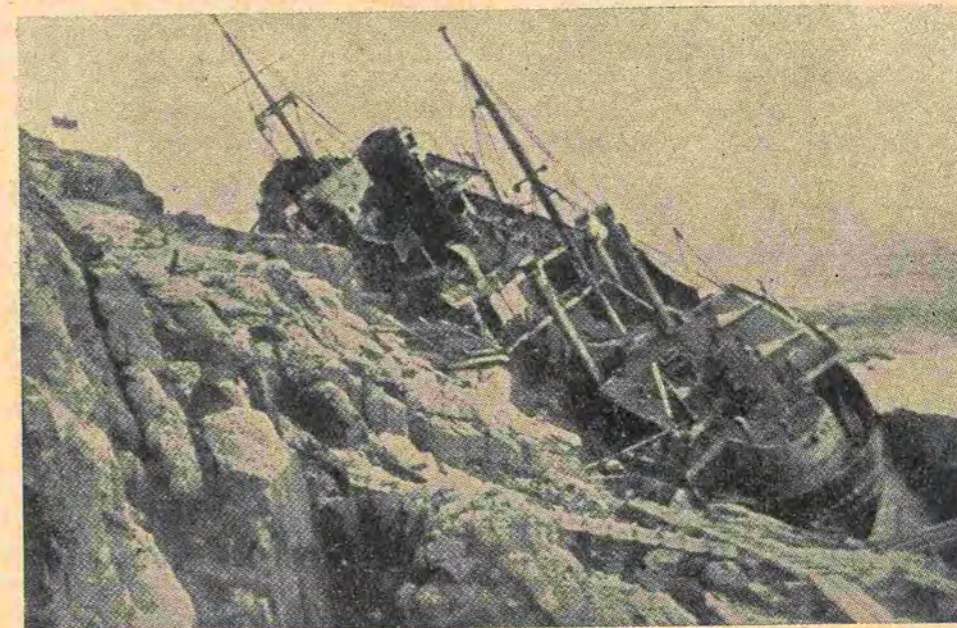
Maskinen er som i M/S „Amerika“, men Kraften er forøget, idet Omdrejningerne er sat op. Den er desuden forsynet med direkte koblet Skulleluftblæser i Stedet for en særlig elektrisk drevet.

Skibet, som Motoren er installeret i, er 137,16 m mellem Perpendikularerne med en Brede paa 18,29 m og en Dybde paa 11,28 m. Gross Register Tonnagen er 7650 Tons. Dødvægtskapaciteten er 9100 Tons. Farten er 16 Knob, der kan sættes op til 18.

Paa Prøveturene opnaaedes 18,86 Knob med 7553 B. H. K. og 120,5 O/M.

Bjergning i Behrings- strædet

Russerne bjergner et Skib, som derefter maa sættes paa Land ved Zakhrebetno paa Kysten af Behringsstrædet til foreløbig Reparation. Rusland søger for Tiden at forøge sin Handelsflaade paa alle Maader. Man skulde ellers ikke tro, at en Bjergning som ovenstaaende kunde betale sig.



Nyt farligt Vaaben

Det engelske Admiralitet har efter to Aars Eksperimenter gjort et nyt farligt Søvaaben fuldkomment. Det er en lille Motorbaad uden Mandskab, men med komplet Radiostyring, som kan opnaa en Hastighed af 40 Knob i Timen. Den er ladet med Sprængstoffer og kan dirigeres til at paasejle fjendtlige Krigsskibe og sprænge disse i Luften. Fjenden er for-

svarsløs, idet det er muligt at dirigere de smaa Motorbaade i uafbrudt Zigzagkurs, saaledes at de ikke let kan rammes.

Østerbros Tøjcentral, Viborggade 11
Prima Holmens Bukser
10 Kr. Parret Opgiv Maal, og Bukserne sendes overalt pr. Efterkrav

Kolding Sejlskibe

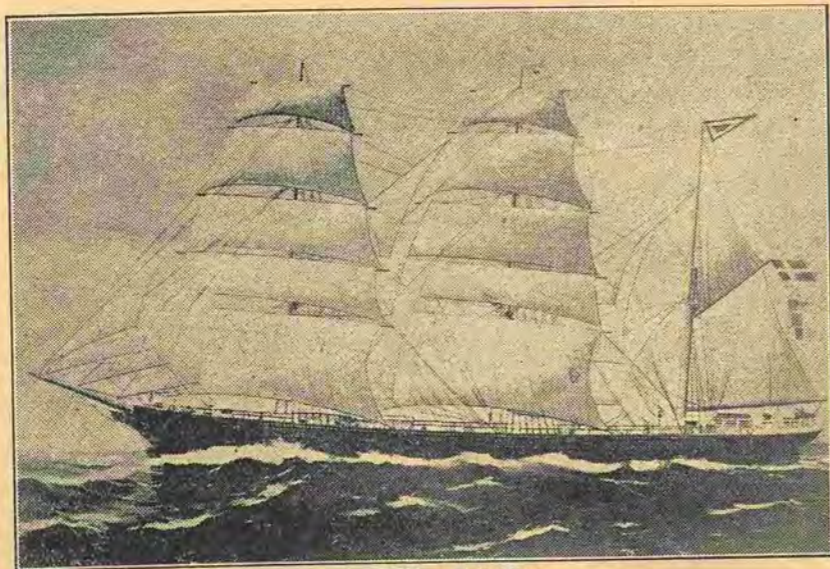
V. Schæffers Forlag i Kolding har udsendt Bogen „Kolding Sejlskibe“ af Ludvig Thomsen.

De Mennesker, hvem Tidens Teknik endnu ikke helt har besat, aabner altid en Bog som „Kolding Sejlskibe“ med en særegen Forventning, i hvilken de som oftest skuffes, fordi de langt fra faar alt det at vide, som de ønsker.

Der er skrevet og udgivet Værker om alle mulige Erhverv, men de gamle danske Sejlskibes Historie er endnu ikke udgivet, hvilket ene skyldes, at Forfatterne mangler Penge, en Mangel, som stærkt præger alt, hvad der indtil Dato i Smaastykker er trykt og udgivet om de gamle Skibe.

Der er al mulig Grund til at bringe de Mænd, som ofrer Tid og Arbejde paa at granske de gamle Logbøger, vor oprigtigste Tak, fordi de ved deres Arbejde bidrager til i Befolkningen at sætte det Minde, som de gamle Sejlskibe og deres Besætninger saa fuldt ud fortjener. Det var fra Gafflen paa de gamle Sejlskibe, at Dannebrog blev vist derude i Verden, og det var de gamle Søfolk, som sejlede Skibene derud. Alle vi de „gamle“s Efterfølgere bør støtte Arbejdet ved at købe de faa autentiske Smaaskrifter, som foreligger vedrørende de gamle Skibe. Hvis Forlæggerne ser, at der Gang paa Gang bliver udsolgt, vil en af dem vel faa Mod til at udgive de gamle Skibes Historie.

„Kolding Sejlskibe“ er en Bog paa 71 Sider med 29 Illu-



Bark „Cimbria“ af Kolding.

strationer og 37 Portrætter. At „de Koldings Sejlskibes Historie“ ikke kan skrives paa fyldestgørende Maade paa et saa ringe Antal Sider, siger sig selv, men for dem af os, som har Tid til at lade Tanken vandre lidt tilbage, har Bogen stor Interesse, og vi bør købe den i hvert Fald i Bevidstheden om, at vi derved bidrager til, at de gamle Sejlskibes Historie kan komme i et Værk, som er de gamle Skibe og deres Besætninger værdig.

Vi skal i næste Nummer af „Vikingsen“ bringe flere Billeder af Kolding Sejlskibe. Off.

Motorskibe faar Dampdrift

Royal Mail Line vil nu ombygge de to store og moderne Motorskibe „Asturias“ og „Alcantara“, hver paa 22.000 Tons, og fra Motordrift atter indføre Dampmaskinen. De blev bygget i 1926 hos Harland and Wolff i Belfast med en Fart af 17

Sømil, og ved en Forlængelse af Skroget og med en langt større Maskinkraft skal Farten blive saa stor, at man paa Ruten til Syd-Amerika kan slaa Hamburg-Süds Damper „Cap Arcona“, der løber 21,7 Knob og for Tiden er det hurtigste Skib paa denne Rute.

Den nuværende Maskine bestaar af to Motorer paa 15.000 HK., bygget efter Licens af Burmeister & Wain. Man vil overgaa til Dampdrift, fordi man i England gaar ud fra, at Dieseldrift ikke egner sig for en Forøgelse til 36.000 HK., og Overgangen til Dampdrift skal ikke tages som Bevis paa, at man ikke er tilfreds med den nuværende Motordrift.

Ombygningen skal foretages hurtigst muligt, og i Begyndelsen af næste Aar faar Sydatlanten to hurtige Passagerdampere.

STATS-SKOLESKIBET „DANMARK“

Til Togtet 1934/35 antages unge Sømand, der vil uddanne sig til Stymænd. Togtet paabegyndes ca. 15. Juni og varer i 9—10 Maaneder. Ansøgning indsendes inden Udgangen af Marts. Henvendelse skriftligt eller mundtligt om nærmere Oplysninger og om Ansøgningsblanket: Kristiansgade 12 C., København K., Kl. 11—16.

Bestyrelsesraadet.



Rosenborg Brøndanstalt



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplag for Danmark.

Sejl - Flag Presenninger og Tovværk

købes fordelagtigst hos

I. L. HAMRE

Prima Varer
Billigste Priser

Slotsgade 31
Telefon 381 **AALBORG**

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bø.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

21 Wilton Street, Holdernes Road.
Telef. 31397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Gommesen-Pedersen.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street.
Telef. Royal 1879.
Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

90, Boulevard de Paris.
Telef. Colbert 50-85.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Alf. Tollefsen.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef. 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amalie-
gade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3.
Telf. 6804.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade
16, Kbhvn. Telf. Byen 4251.

Dansk Styrmandsförening, Havnegade 55,
Kbhvn. Telf. 5990.

Dansk Sø-Restauranters Forening, Ny
Toldbodgade 5. Telef. 10270.

Den alm. danske Skibsførerforening, Hav-
negade 55. Telf. 14187. Postgirokonto
Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Master“,
København. Afdelingskontor: Torden-

Kjøbenhavns Skipperforening, Holmens
Kanal 18. Telf. Byen 7200.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbod-
gade 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, Told-
bodgade 10. Telf. 8436.

Sømandenes Forbund, Herluf Trolles-
gade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

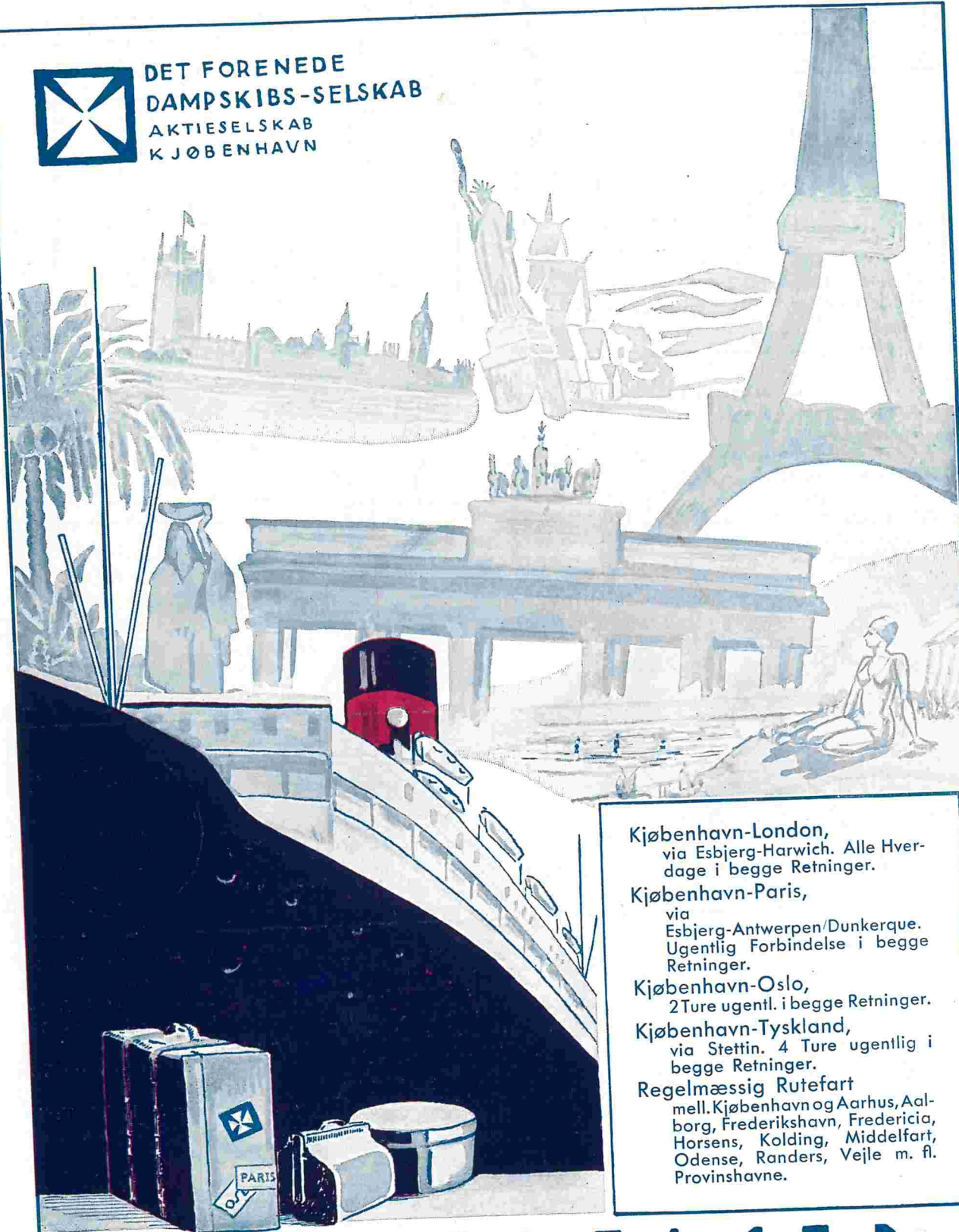
Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

C.L.O.C. LIQUEUR.
BLAA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Paris,
via
Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Steffin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rutefart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
borg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .



VIKINGEN

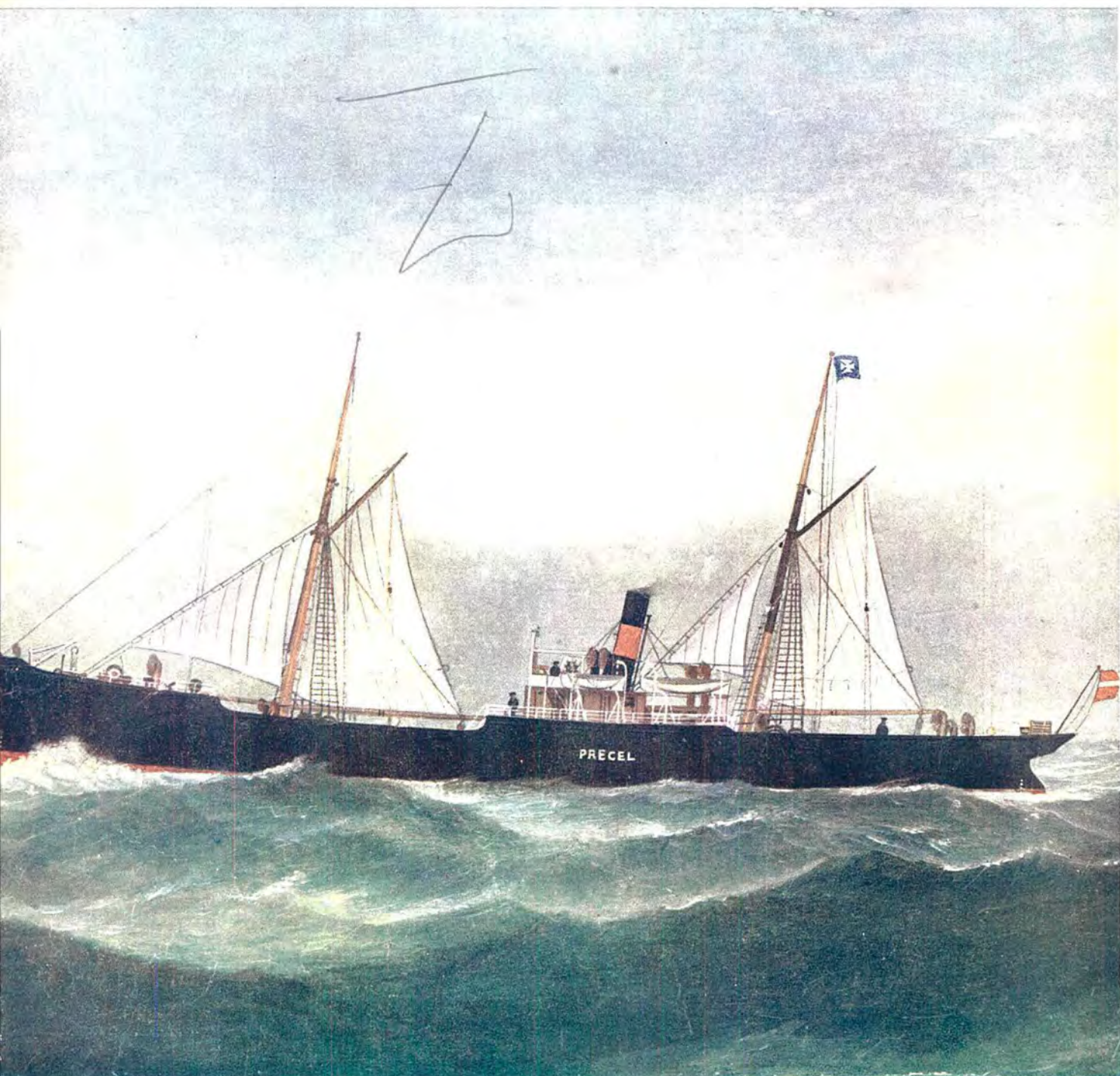
50 Øre

Dampskibet „Pregel“ af København

Les Skibets Historie Side 25.

1934 - Nr. 3

11. Aargang



Dragør-Lodsernes Jubilæum
Den Hvalfangst i Sydishavet

*Hvorledes
bygger man
Flaskeskibe?*



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

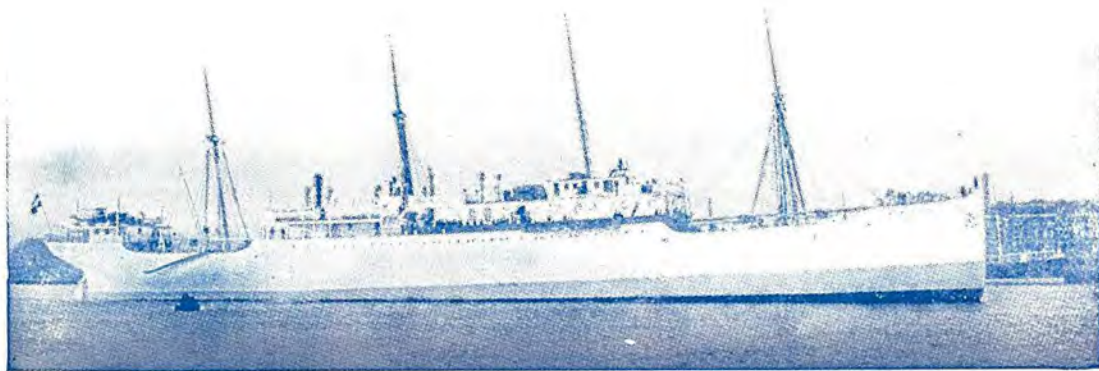
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle,
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer



Dansk Skibsfart gennem Tiderne

Et Foredrag, holdt af Skibsreder R. A. Robbert



Fot. Høverslev

Etatsraad H. N. ANDERSEN, hvis Fremsynethed det skyldes, at Dannebrog nu, Verden over, vajer fra Agterenden af de største og mest moderne Motorskibe.

nytte Dampen til Fremdrivning af Skibe, forbavsede Robert Fulton Verden med i 1897 at besejle Hudsonfloden med Hjul-dampskibet „Clermont“, og fra den Tid maa man regne Dampskibsperiodens Begyndelse, men det gik kun langsomt med Indførelsen af dette nye Befordringsmiddel her i Europa, medens der i 1812 allerede var et halvt Hundrede Dampskibe i Fart paa Floderne i Amerika. Først saa sent som i 1838 foretog et engelsk Dampskib Rejsen fra Europa til Amerika udelukkende ved Dampkraft, men mindre Fartøjer med kombineret Sejlskraft havde allerede Aar i Forvejen været i Anvendelse ogsaa i de kortere Farter. For Danmarks Vedkommende er det første Dampskib, vi faar, „Caledonia“, som ankom hertil i 1819, og det vakte ved sin Ankomst uhyre Opsigt. Folk strømmede i Massevis ned til Havnen, og mange rystede vantre paa Hovedet og havde slet ikke Forstaaelsen af, at Dampskibets Tilsynkomst indvarslede en ny Tid. Skibe: sattes i regelmæssig Fart mellem København og Kiel, anløbende Møen, Falster og Lolland. Under normale Forhold varede Turen ca. 30 Timer, altsaa ingenlunde nogen helt ringe Præstation, og Billetter kostede paa første Kabin 16, paa anden Kabin 8 Rigsdaler. Der gaar Aar, inden Danmark faar flere Dampskibe, da der, og mærkværdigvis navnlig fra Regeringsside, er en vis Animositet mod at benytte dem i indenrigs Post- og Passagerfart.

Omkring Aaret 1845 begynder en fuldkommen Revolution at manifestere sig ved Dampskibets Fremkomst i større Antal paa Havene. Omeneskørt mange ancre paa tidligere Stadier havde eksperimenteret med at be-



Direktør A. O. ANDERSEN, som i vor vanskelige Tid med fremvægende Dygtighed leder D. F. D. S., det Selskab, som er en af Grundpillerne for dansk Skibsfart.

I 1828 var man kun naaet til at have 4 Dampskibe med fast Trafik paa København, og disse Ruter var til Jylland, Gøteborg, Kristiania, Kiel og Lübeck, men Sejlskibsflaaden forøges med mange værdifulde Skibe, og jeg skal fra den anden Fjerdedel af forrige Aarhundrede nævne Firmaer som Brobergs, Heerings, Jacob Holms, Melchior's og Puggaard's, om hvis Navne der staar Glans og Hæder. Det var blandede Handels- og Rederi-Firmaer, mange herlige Skibe havde de, og de befør Alverdens Have. Glemmes maa heller ikke de prægtige Fregatter og andre store Skibe, som sejlede fra de sønderjydske Byer, navnlig Sønderborg og Flensborg, ej heller Dragør, Helsingør og Fanøskibene, Marstallerne og Thurinerne, af hvilke de sidste nok er mindre af Størrelse end de førstnævnte, men de er nu omtrent ene tilbage om at repræsentere den danske Sejlskibsfart og fører en drøj Kamp for Eksistensen, skønt de drives meget økonomisk og sejles af Sømænd, der ikke staar tilbage for nogen Nations. I en lang Aarrække var Dampskibene ikke i Stand til at fortrænge disse stolte Sejlere, men Udviklingen gaar jo sin Gang, og i Løbet af den sidste Fjerdedel af forrige Aarhundrede bukkede langt de fleste under i Kampen mod den sejrrie Maskinkraft. Saa sent

som i 1855 var der kun 12 Dampskibe hjemmehørende i København, 25 i hele Kongeriget paa tilsammen godt 1000 Læsters Drægtighed, 1668 Hestekræfter, men i de efterfølgende Aar kommer der Fart i Tingene. Skibsdrift gaar efterhaanden over til

Aktieselskabsformen, idet de store Kapitaler, som kræves til Anskaffelse af Dampere, kun rent undtagelsesvis kan



Konsul J. LAURITZEN, en af de Redere, som trods Krise og Tødmure har formaaget at udvide sin Flaade, i hvilken nu findes de mest moderne Skibe.



overkommes af det enkelte Firma eller Enkeltperson. Vort betydeligste Dampskibsselskab, som nu er kendt over hele Europa og i Nord- og Sydamerika, blev stiftet i 1866 med en Aktiekapital paa 800.000 Rigsdaler ved en Sammensmeltning af tre ældre Rederier, nemlig Koch & Henderson med 4 Dampere i Drift og 4 under Bygning i England, H. P. Priors Rederi med 9 Dampere og det af C. P. A. Koch ledede Aktieselskab „Det almindelige Danske Dampskibsselskab“ med 3 Dampere. D. F. D. S. begyndte sin Virksomhed den 1. Januar 1867 med 20 Dampere. Største Delen af disse Skibe var Hjulbaade, og jeg skal her oplyse, at det første Skruedampskib anskaffedes her til Landet i Midten af Halvtredserne af C. P. A. Koch. Saavel denne Mands som H. P. Priors og C. A. Brobergs Navne skal særlig nævnes i Forbindelse med Danneisen af D. F. D. S. og desuden naturligvis C. F. Tietgen, den geniale og fremragende dygtige Leder af Privatbanken. Disse og andre gode danske Mænd saa klart, at Tidens Løsen var Sammenslutning og Styrke i Stedet for spredt Kappelstrid, og Selskabet voksede sig gennem de skiftende Tider op til at blive af Verdensformat. Allerede efter 25 Aars Forløb var Selskabets Flaade vokset fra 20 Skibe med en Tonnage af ca. 6500 Tons til 104 Skibe maalede over 67,000 Brutto Register Tons, og dets Ruter spændte over hele Europa. — Senere udvikledes Ruterne til Nordamerika, Argentina og Brasilien, og ved Udgangen af 1932 talte Selskabets samlede Flaade 121

Skibe (heri indbefattet 9 Bugserfartøjer og 14 Dieselmotorskibe). Desuden ejer Selskabet 14 søgaaende Lægttere, 43 dækkede Pramme og 1 Kulelevator. Selskabets samlede Brutto Register-Tonnage er ca. 242.500 Tons. I Tredserne og Halvfjerdserne startedes flere andre Dampskibsselskaber, bl. a. de Kørboske og L. H. Carls Rederier og Selskabet „Danmark“ her i København, desuden Selskabet „Norden“ i Helsingør, startet af den kendte og dygtige Mads Holm. Fra 1890 og fremefter til vore Dage har det heller ikke skortet paa Initiativ, men blandt de mange velkendte Selskaber skal jeg ikke nævne noget specielt udover Østasiatisk Kompagni, der som bekendt er et kombineret Handels- og Rederi-Aktieselskab, og jeg skal indskrænke mig til at omtale dets Rederivirksomhed. Fra en beskeden Begyndelse i 1897 med en enkelt Dampar arbejdede Selskabet sig efterhaanden ved enestaaende Fremsynethed, Energi og Klogskab frem til sin nuværende fine Verdensposition. Sjøen i det gigantiske Foretagende, som Ø. K. har udviklet sig til, er Etatsraad H. N. Andersen, hvis Dygtighed er saa kendt, at jeg ikke behøver at dvæle ved hans Fortjeneste, men hans Navn vil til sene Tider blive særlig erindret derved, at det var ham, der indførte Dieselmotorskibet i Langfarten.

Modig og resolut betroede han et dansk Værft at bygge 3 saadanne Skibe, af hvilke „Selandia“ paa 2500 HK var det første. Mange stillede sig meget skeptisk overfor denne nye Type for Fremdrivning, men Skibet bestod med Glans sin Prøve, og dets første Tur i 1912 ud til Østen og tilbage vakte enorme Opsigt overalt i Søartskredse og fulgtes med

levende Interesse. — Danmark er saaledes Foregangslandet med Hensyn til de store søgaaende Motorskibe her stod disses Vugge, og i Løbet af de efterfølgende Aar byggede Ø. K. igen en anselig Række Motorskibe, alle ved danske Værfter, og disse Motorskibe gik deres Sejrsgang paa Verdenshavene, førende det danske Splitflag ligesom det gamle Ostindiske Kompagnis stolte Sejlere. Ved Begyndelsen af 1933 bestod Ø. K.s Flaade under dansk Flag af 25 Motorskibe med en samlet Bæreevne af ca. 250.000 Tons.

Det vil være i frisk Minde, at Kompagniet ogsaa ejede Verdens største og skønneste Sejler, nemlig Femmasteren „København“, som netop i disse Dage for 4 Aar siden gik ud paa sin sidste Rejse fra Argentina til Australien, hvorefter det forsvandt sporløst. Over 60 Menneskeliv gik tabt, for Størstedelen raske, unge vordende danske Sømand, og man kan godt sige, der ligefrem var Landesorg, da Skibets Navn maatte stryges af Registeret. Tiden staar imidlertid ikke stille, og Ø. K. udvider stadig sin Flaade; dets sidste særlige Nyhvervelse er Motorskibene „Amerika“ og „Europa“, færdigbygget i 1930—31 hos Burmeister & Wain, nogle af de fineste Skibe, som overlovedet befærer Verdenshavene.



Konsul Lauritzens nyeste Skib „Jonna“. Esmærk Maier-Stønnen.

Foruden disse vore to største Rederier skal jeg blot nævne endnu nogle ganske enkelte. Det første og iøvrigt Landets tredje største Rederi er A. P. Møllers. — Denne Mand begyndte sin Virksomhed or knapt 30 Aar siden med 1, senere 2 mindre Baade paa ca. 2000 Tons hver;

i Dag besaar hans Flaade af 43 Skibe med en samlet Bæreevne af ca. 230.000 Tons. Af disse 43 Skibe er de 15 store Motorskibe, og heraf igen 7 Motor-Tankskibe, hvoraf et Par Stykker er paa over 13.000 Tons Dødvægt hver. Desuden har han Fiskerskomerter paa Grønland og et stort Hvalkogereri med tilhørende 5 Hvalfangerbaade, som opererer i Sydishavet. Det er altsammen et enkelt Mands maelbevidste og energiske Værk. — Efter A. P. Møllers Flaade kommer Dampskibsselskaberne „Dannebrog“ og „Norden“ med henholdsvis 28 Skibe (ca. 110.000 Tons Dødvægt), hvorefter 2 store Motorskibe, og 14 Skibe, hvoraf 6 store Motorskibe, som gaar i oversøisk Fart. I Lauritzers store Rederi, over 40 Dampere, maa heller ikke glemmes. Herudover er der en lang Række Rederier med lige ned til 1 Skib, som hver for sig gør sin Indsats i Samkvæmmet over Havene.

For Øjeblikket er Tiderne for Skibsfarten, som De sikkert alle ved, daarlige, men ligesom Havet er i evig Bevægelse, saaledes ogsaa med Fragtmarkedet. I en Aarrække har vi været nede i Bølgedalen, men en skønne Dag maa det gaa opover igen, og saa gælder det om at staa vel rustet til at møde Konkurrencen. Intet Erhverv er mere internationalt end Skibsfarten, og vi Danskere har saa sandelig en skarp Konkurrence fra alle ældre søfarende Nationer, ikke mindst fra de Nationer, som meget udstrakt Grad yder deres Skibsfart forskellige Subventioner af Statskassen, saasom Amerika, Italien, Frankrig, Spanien o. s. v., hvorimod Statsstøtte til Skibsfarten er ukendt herhjemme undtagen i Smaafarten, som har Adgang til billige Laan etc., men det er for absolut intet at regne. Nej, stort



set maa den danske Skibsfart klare sig selv, og vi betaler dog nogle af de højeste Lønninger blandt de søfarende Nationer i Europa, men vi har en fortrinlig og moderne Handelsflaade, bemannet med dygtige Søfolk fra Førere og nedefter, og danske Skibe staar i god Kurs hos Tonnagebefragtere Verden over.

Hvad et Lands Søfart betyder i Statshusholdningen er ikke Smaating. Først er der naturligvis de direkte Lønninger til Skibsbesætningerne, men Fragtfortjenesten ved at erhverve udefra paa det store internationale Transportmarked betyder meget for en Nations Finanser, naturligvis navnlig naar Tonnagen tjener Penge. 1929 var et jævnt godt Fragtaar, og da var den danske Handelsflaades Brutto Indsejlinger i Fart mellem Lande uden for Danmark ikke mindre end 202 Millioner Kroner! De efterfølgende Aar var ikke slet saa gode,



„Eria“, O. K.s sidste Nyrbygning, som sejler paa Bangkok-Ruten.

Losning etc. men selv med disse Fradrag bliver der dog ikke saa faa Millioner Kroner tilovers, som direkte kommer et betydeligt Antal danske Borgere og vor Handelsstand til gode.

Skibsfarten burde være mere populær ude blandt Befolkningen. I Norge er der f. Eks. langt større Interesse for denne Næringsvej end her i Landet, men jeg vil nu slutte denne Oversigt om vor Skibsfart med Haabet om, at der til alle Tider maa findes Mænd her i Landet af den Støbning som jeg har nævnt, Mænd, som kan bære vor Skibsfart frem til Gavn for vor Nation og til Ære for vort kære gamle Flag.

idet de tilsvarende Tal henholdsvis kun var 171, 154 og 147 Millioner Kroner, altsaa stadig nedadgaende. Størstedelen af disse margo rare Millioner fortliver i Udlandet til Betaling af Havneudgifter, Brændsel til Fremdrivning, Arbejdspenge for Lastning og

DET HAR JEG OPLEVET

11 Døgn uden Ror paa Atlanterhavet

Kaptajn O. Egense, der nylig fyldte halvfjerds, har været Skibsfører i D. F. D. S. i over 40 Aar og har i de mange Aar paa Søen oplevet mere, end man kan læse sig til i adskillige Romaner.

— Min Far var ansat i det slesvigske Gendarmeri, fortæller Kaptajn Egense, men senere kom han til Svendborg som Politibetjent. Det var lige efter 64. Far havde gjort begge Krigene med, og selv er jeg født i 64. Jeg voksede op i Svendborg, ved Søj og Strand, og det laa En i Blødet, at man skulde til Søs. Jeg var kun 14 Aar, da jeg drøg ud.

Vi Svendborg-Drenge fra de Aar skulde næsten være Sømand; langt de fleste af os stak før eller senere ud med en Svendborg-Skude, og der blev vi, til vi af en eller anden Grund maatte lægge op. Min første Rejse var med Brig „Prinsesse Caroline Amale“, Skipperen hed Jens Mathiesen, det er den bedste Sømand, jeg nogen Sinde har mødt.

Det var i Oktober 1887, jeg kom ind i Det forerede, og der blev jeg saa i godt 40 Aar, til Januar 1928. Jeg gik af lidt før end nødvendigt, fordi mine Øjne ikke var helt gode. Men i den Tid har jeg ogsaa sejlet paa de fleste af Selskabets Ruter, paa Nord- og Sydamerika, Middelhavet o. s. v. En Tid sejlede jeg ogsaa i den hjemlige Fart, jeg førte „C. P. A. Koeh“ paa Københavns—Aarhus-Ruten, men da der var gaaet 5½ Aar med det, bad jeg om at blive fri, jeg vidde ud paa „det dybe Vand“, og der sejlede jeg saa med de forskellige Baade, til jeg lægde op. Jeg har før de fleste af Selskabets Baade, og jeg er bl. a. den, der har gjort de fleste Amerika-Ture, for medens jeg sejlede paa de andre Ruter, maatte jeg ogsaa ind imellem vikariere paa Amerika-Faaoene.

— De har oplevet meget?

— Aa, ja, en Del har jeg oplevet, naturligvis, mer for en

Sømand bliver den Slags jo en Del af det daglige Liv. Man tænker ikke saa meget paa Farer og Strabadser, naar man er derude. Men Turen med „Hekla“ i Marts 1905 var nu en Elle Strule ud over det normale. Da vi befandt os midt i Atlanterhavet, i en Brandstorm, knækkede Rorstammen, og vi var ude af Stand til at manøvrere Skibet. Vi havde 150 Passagerer, foruden Frægten, og Bord, saa der hviler jo et Ansvar paa Mandskabet ved en saadan Lejlighed. Vejret var saa haardt, at vi maatte fornyde Passagererne at komme paa Dækket. De forskellige Skibe, vi prajede, søgte at bugser os, men maatte opgive det, fordi alle Slæbetrosser og Wirer sprang som Sygarn.

I 11 Døgn, hvor Mandskabet næsten ingen Søvn fik, drev vi rundt, men det lykkedes os efter mange forgæves Forsøg at konstruere et „Nødror“, og med det fik vi efterhaanden Skibet manøvreret ned til Azorerne. Det Nødror, som vi her konstruerede, er for Resten senere blevet brugt af mange andre Skibe.

Under Krigen førte jeg „Arkansas“, men paa en enkelt Tur førte jeg Damperen „Fjord“ til England, og der fik jeg at føle, at en Verdenskrig er Alvor. Efter at have ligget i England i nogen Tid, skulde vi føre „Fjord“ hjem med Stykgods og Kul til Odense. Det var i Paasken 1917, lige efter, at den uindskrænkede Undervandsbaadskrig var begyndt, og vi vidste, at Risikoen var stor, men hjem skulde vi jo. Skærtorsdag Aften sejlede vi og havde ikke andet at gøre end at haabe det bedste.

Vi tænkte egentlig ikke paa noget videre, andet end at vi maatte se at slippe over. En Sømand ved jo som sagt, at paa Søen er der altid en Risiko. Naa, helt let blev det jo heller ikke. Da vi om Natten — det var bølgeomrøkt — befandt os 14 Kvartmil fra den engelske Kyst, blev vi pludselig beskudt

(Fortsættes Side 23).



STYREHUSET

Det er vanskeligt at vænne sig til Synet af et stort klodse Styrehus paa et af de danske Sejlskibe med de evigt unge, rene, slanke Linier; og selv en ung, rask Sømand faar et underligt modvilligt og forfrossent Stæopræg, naar han kort før Havnebesejlingen klemmer Skydedøren til Side og kante sig ud paa Dækket for at være klar med Fortøjningsgrejere.

Men hvor er det godt i de haarde Byger at kunne presse sig ind i det trygge Styrehus og faa luften det forblæste Fjæs: det er næsten som at komme hjem, ind i et Hus paa Landjorden, ind i selve Køkkenet, hvor Kedlen snurrer paa Komfuret, og Katten spinder paa Gulvet.

Og hvor er det godt for en Kap Horner Sømand at faa sig et Styrehus, naar han og Mutter paa deres gamle Dage sejler rundt med den gamle Sejlpakat langs de gammelkendte, hjemlige Kyster fra Havn til Havn for at bjerge Føder og saa for Resten faa Tiden til at gaa, nu Drengene er blevet store og gifte og har faaet egne Hjem.

Man har jo alligevel prøvet noget i de unge Aar, Manded paa Søen og Konen i Hjemmet. Det var Slid og Slæb og barske Vilkaar begge Steder. Derfor er det heller ikke saa galt nu at ligge i en dansk Havn under en lille Sommerstorm og vente paa Lejlighed.

Hvor kan Styrehuset være hyggeligt en saadan solbeskinnet Eftermiddag. Der lugter næsten ikke af Petroleum, og mere og mere trænger den lifflige Kaffe duft igennem. Men der er god Tid, lad Kaffen bare blive ordentligt tragtet. Det kan jo ogsaa være, dem paa „Eline“ kan blive færdige med at sove til Middag og vil have en Taar med.

En Paset kan vel gaa for en Slags Kolonihave for en gammel Arbejder i Langfarten og hans Kone, og Styrehuset bliver saaledes deres Lysthus.


Kløveren dufter i Land for Bonden paa Aftægt, der han sidder med Lægpiben under den blomstrende Hyld. Gammelt Oleløj og tjæret Tovværk dufter om Bord for Skipperfolkene, der de staar i Styrehuset og lurer paa Vind og Vejr.

Nu mærkes imidlertid Kaffe duften stærkt begge Steder. Bonden gaar ind i sin Stue, men Skipperfolkene holder den gaaende lidt endnu i Styrehuset; Kaffen render jo ikke fra dem.

Smilet kommer frem; det er godt at have det lidt godt, naar man bliver gammel.

Det er godt for en gammel Skipper og hans Makker, at de har Styrehuset.

Boe Jørgensen.



Dansk Søkrigsmagt i Troperne i gamle Dage

Af Kay Larsen

I det sidst forløbne Aarhundrede er det — i Mødsæring til tidligere — sjældent sket, at danske Kanoner har dundret i Lag med Fjender ude paa de store Have *under Tropesolen*. Utvivlsomt er det ogsaa adskilligt bedre, at Skibe som „*Selandie*“ har krydset mangt en „stor Balle“, fejret fredelige Triumfer for dansk Dygtighed og vist dansk Flag Kløden over paa en smukkeste Maade.

Blandt de mest kendte Orlogsogter til de varme Have er „*Valkyrien*“s i 1900 vel nok det vigtigste, og det er sikkert det eneste, der huskes af det *store* Publikum. Ogsaa det Togt havde nyttige Formaal samtidig med, at Orlogsmanden kom viden om i Verden som en smuk Repræsentant for et frit, djævt Land. Næstefter kendes Orlogskorvetten „*Gala-thea*“s Jordomsejling omkring Midten af forrige Aarhundrede; der er i hvert Fald skrevet og trykt tilstrækkeligt om *det*.

Derimod er det Østasiensogt, som Orlogsfregatten „*Torden-skjold*“ foretog 1870—82, lidet paaagtet, skønt det var saare gavnligt. Vi skal i nær Fremtid fortælle om dets aarelange, smukt gennemførte Rejse, hvis Resultater der nydes godt af den Dag i Dag.

Paa det Togt havde vi forresten Marinere i Land paa Kinas Kyst til Bevogning af en nyanlagt Telegraflinie, og nogle Kinesere fik Lejlighed til at lugte det danske Krudt, (men heldigvis ikke til at smage Blyet).

I Løbe af 18-Hundrederne gik det Gang paa Gang løs med skarpe Skud fra vore Orlogsmænd i Vestindien, særlig i Kamp med Kapere og Sørøvere. Der findes endnu paa Marinens Museum og paa Tøjhuset pragtfulde Trofæer fra saadanne Kampe: Et Par store, kostbare Messingkanoner af meget smukt Arbejde. Begge bærer prunkende spanske Konge-



Danskerne kommer!

Kendt engelsk Maler af Herbert Boue, der viser Englænderne spejdende i Frygt og Rædsel efter de danske Vikingskibe, der nærmer sig den engelske Kyst.



cifre, men samtidig har hver Kanon sit Navn indgraveret med Kruseduller og Indfatning, — og disse Navne svarer kun lidt til Kanonerens Kostbarhed og Arbejdets Skønhed. Oversat fra Spansk betyder de nemlig blot: „Hm“-Potten og Skrubtudsen.

Blandt disse gode danske Skibe maa særlig nævnes Briggen „Lougen“ og Skonnerterne „Iresire“ og „Vigilant“. Briggen „Ørnen“ var med til at bekæmpe Oprøret paa St. Croix 1848 og det meget farlige Angreb paa Fortet Prinsenstein. Dansk-Guinea 1849.

I endnu ældre Tid var det væsentligst de store oktrojerede Handelskompagnier, hvis godt udrustede og stærkt armerede Skibe repræsenterede den danske Stridsmagt indenfor Tropeernes vældige Omraade. Og der er blevet kæmpet fra danske Skibe viden om i Verden.

Allerede da Admiral Ove Gedde drog til Ostindien, kom det til Kamp undervejs, ved Kap Veroe 1619. Vore Skibe erobrede to fremmede, „Lion d'or“ og „Prisens Jagt“, og førte dem med sig.

Omkring 1645 kæmpede dansk-ostindisk Kompagnis Skibe „Christianshavn“ og „Valby“ drabelige Kampe mod Storrøglens Guvernør i Bengalen og tog flere af hans Skibe, hvoraf et var ladet med — Elefanter. I Løbet af det syttende Aarhundrede er mindst en Snes Skibe af fjendtlig Nationalitet blevet taget af vore i den bergalske Havbugt. Stormogulens Undersaatters Skibsfart Syd om Forindien blev gennem et Aarrække standset af dansk Søkrigsmagt.

En Prise, „Fatromany“, som blev taget i Bengalen 1715 og fik Navnet „Frederikshaab“, fik sit Kanonantal forøget til 32 og kom til at spille en vis Rolle for Kolonien Trankebars Søfart.

Ved Aarhusredets Midte, da dansk Skibsfart bredte sig Vest paa til den persiske Havbugt, kom vi i Konflikt med Maharatterne, og disse tapre Sørovere optraadte paa deres Togter i saadanne Mængder, at de ikke kunne overvindes af et enkelt Skib. Gang paa Gang maatte vore gæve Søgutter kæmpe sig fr. af Sørovernes Favntag, men vi havde dog den Tort 1763, at vi mistede det smukke Skib „Trankebar“, som Maharatterne regulært erobrede og plyndrede. Mandskabet lykkedes det at faa frigivet.

Vi skal slutte med nogle Linier om Søkrigsmagtens gavnlige Optraaden i Indien under Perumalkrigen 1756. Trankebars Garnison havde længe kæmpet mod Perumalnaiken, Rajaen af Tanjores Grænsegubernør, en dansk Styrke var blevet massakreret i Tilla, og Trankebar havde døjet en ret langvarig Bæring. Mindst 4000 af Tanjores Ryttere og 5000 af Rajaens Fodfolk havde været imod den danske Magt, men langt om længe var Tanjorerne blevet drevet bort fra Byens nærmeste Omraade. Vår Krigsmagt var for lille til et Felttog ind i Landet, — og den utaalelige Krigstilstand trak ud.

Da kom det svært armerede Kompagniskib „København“ fra Danmark ud til Trankebars Rhed, og sjældent har en Salut lyd saa skønt i fredelige Borgeres Øren. Skydemaaden blev ganske vist nogle Dage efter forandret derhen, at der kom Kugler i Kanonerne, og disse blev rettet ind paa Rajaens Kystbyer. En dansk Sejlads op langs Kysten, et livligt Bombardement. — og saa kom Freden ret let i Stand.

— Disse spredte og løst gengivne Træk er saare langt fra at være det eneste, der kan fortælles om „Dansk Søkrigs- magt i Tropen“, men blot „et Lidet Udpluk for gunstige Hr. Læser.“

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Redigeret af Kaptajn C. G. Saltøft

Spørgsmaal og Svar er aabent for alle

„Vikingen“s Abonnenter og læsere

Spørgsmaal: Kan „Vikingen“ ikke opgive mig Maalene paa den gamle Clipper „Thermopylae“s Rigning. Jeg er netop ved at lave en Model af Skibe.

En af de gamle i Bombebøssen.

Svar: Det har ikke været mig muligt at finde en samlet Plan med alle Maalene, men her er, hvad jeg kan opgive Dem:

Skrogets Længde 212 Fod, Bredde 36 Fod, Dybde 20 Fod 9 Tommer. Netto Reg. 948 Tons. Fokkeraa 77 Fod, Storaa 85 Fod, For U. Mærseraa 65 Fod, Store U. Mærseraa 70 Fod, Fore O. Mærseraa 60 Fod, Store Ov. Mærseraa 55 Fod, Store Bram-
raa 45 Fod, Store Røjlraa 30 Fod, Berginerraa 53 oFd, Kryds U. Mærseraa 55 Fod, Kryds O. Mærseraa 48 Fod, Stortoppen 143 Fod over Dæk + 25 Fod under Dæk = 168 Fod.

1) Som Læser af „Vikingen“ tilader jeg mig at spørge om, hvor meget det koster at komme med Skoleskibet „Danmark“, og hvor gammel man skal være.

2) Er det sandt, at „Vikingen“ nu snart skal udkomme som Ugeblad? Jeg er glad for alle de smukke Skibsbilleder, som findes i „Vikingen“.

Mogens Jacobsen.

3) For at blive Elev paa Skoleskibet „Danmark“ skal man være mellem 15 og 18 Aar og have sejlet 4 Maaneder til Søs. Henvend Dem iøvrigt til Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib „Danmark“, Kristiansgade 12 C, København.

4) Ja, hvis alle vore Abonnenter hver især skaffer os en ny Abonnement, kommer vi hver fjortende Dag, og naar saa alle de igen hver især skaffer os en Abonnement til, saa bliver „Vikingen“ til et Ugeblad. Skaf os en Abonnement, saa har De gjort Deres Del af Arbejdet.

Nakskov Skibsværft Nr. 12

I det forløbne Aar producerede kun 15 Værfter over 10,000 Tons og fem over 20,000 Tons. Blandt de 12 bedste Værfter i hele Verden findes Nakskov Skibsværft.

Af disse Værfter søsatte Götaverken 47,192 Tons, Mitsubishi i Japan 43,567 Tons, Nederlandsche i Amsterdam 26,322 Tons, Lithgows Værft 23,036 Tons, D'Adriatico i Italien 20,865 Tons, Espaniola 15,032 Tons, Newport News 14,260 Tons,

Workman Clark i Belfast 14,000 Tons, Eriksberg 13,540 Tons, La Gofet Værft 13,495 Tons, Blohm og Voss i Hamborg 13,236 Tons og Nakskov Værftet 12,857 Tons.

Blandt de syv største Skibe, der er sat i Vandet i Fjor, findes Motortankskibet „Solheim“ fra Nakskov Værftet paa 8070 Tons.

Blandt danske Værfter saar Nakskov Skibsværft som Nr. 1 med 5 Skibe paa tilsammen 12,867 Brutto Tons.



DRAGØR LODSERI

1684

8. MARTS

1934

Den 8. Marts 1684 tilskrev Kong Christian d. V. sin Overrentemester som følger:

Wor Naade tilførn, wiede maa du at vi allernaadigst hafver bevilget og forundt eenhver af efterskrevne sex Mænd paa Dragør paa vort Land Amager, nemlig Svend Jensen, Pejtter Pejtersen, Anøers Olsen Johan Moenssen, Jeppe O.sen og Pejter Hansen for deris Tienister med Voris Floede og Orlog Skibe at leasage igiennem Renden imellem Amager Land og Saltholmen, at maae nyoe aarligen saa meget til Løn, som een af Woris Styr mænd paa voris Orlogs Skibe maanedligen nyder, som dennem af Voris Zanlkammer rigtigen skal betalís og begynde fra Nyt Aars Dag sidst foaleden og saaledes continueere indtil Vi anderledes derom tilsigendis vorøer; Thi er Voris allernaadigste Villie og Befaling, at Du dennem derfor i vort Cammer Reglement rigtigen indfører og ellers dend Anordning giøre, at samme Penge dennem rigtigen betalt vorde, dermed skee Vor Villie, Befalende Dig Gud.

Skrevet paa vort Slot Kiøbenhavn dend 3 Martij Anno 1684.

CHRISTIAN

/ C. Schiøtler.

Til os elskelige Overrentemester P. Brandt.

Med denne Skrivelse fik Dragør Lodseri som det første i Danmark Kronens Anerkendelse, og de i Skrivelsen nævnte 6 Lodser havde derved opnaaet Kongens Privilegium paa at drive Lodsnaering i Sundets sydlige Del op til Københavns og fra Københavns sydpaa, Sundet ud.

I to og et halvt Aarhundrede har Dragør Lodserne nu røgtet deres Hverv. I Storm og Stille har vagtsomme Øjne vaaget over de Skibe, der passerede Sundet, og bragt dem sikkert gennem det varselige Farvand, klar af de farlige Landgrunde. Med Ængstelse har mangen Skipper spejdet efter Lodskaaden, naar han nærmede sig Sundet og først følt sig tryk, naar Lodsens stoure Skikkelse stod ved hans Side paa Skansen.

Der er ingen Tvivl om, at Lodsnaeringen har været drevet fra meget gammel Tid, sa vel lige fra Hansetiden for ca. 500 Aar siden, idet Fiskere som „Kendt Mænd“ har paaet sig at føre fremmede Skibe gennem Renden og herfor erhølet et akkorderet Vederlag, men først ovennævnte Skrivelse giver dem det Privilegium, der sikkert længe har været ønsket. Kronens Vederlag for Lodsning af Orlogsskibere var ikke stort, idet hver Lods oprindelig fik udbetalt 1½ Rdl. hver „Nyt

Aars Dag“, oer dog fra 1691 blev forøget til 24 Rdl., men ved Siden af denne Gage som kongelige Løser havde de deres efter Datidens Forhold ret gode Indtægter ved den private Lodsning.

Det vides ikke, naar Lodsernes Antal blev forøget, men i Aaret 1740 var der 12 privilegerede Lodser, og i dette Aar fandt der en yderligere Udvidelse Sted, idet Kongen gav Stiftammanden, under hvem Lodseriet scrterede. Ordre til at lade incrullere endnu 12 unge Mænd paa Dragør til Indøvelse i Lodstjenesten — til større Trykthed for de Søfarende, saaledes at de til sin Tid kunne succedere de 12 i Kongens Sold staaende Dragør Lodser. Aar 1744

avancerede de 6 af disse til Fastlodser, som skulde nyde hver 63 Rdl., medens de andre 6 skulde blive staaende som Reservelodser med deres hidtil hafte Sold. Paa samme Tid blev der truffet en Ordning med Hensyn til Lodseriets og Lodstjenestens fremtidige Organisation. Ved kgl. Reskript af 9. Maj 1744 bestemtes det, at Dragør Lodserne skulde beholde deres Privilegier, nemlig at lodse gennem Sundet sydfra og fra Københavns sydpaa Sundet ud, hvorimod det senere tilkomne Helsingør Lodseri sydpaa kun maatte gaa til „Nordre Tønde“, der var udlagt i Nærheden af Middelgrunden. Lodserne fra Dragør skulde her holde sig krydsende for at modtage Skibe til Østersøen, og de skulde holde en Mand til Disposition for Københavns for at modtage Skib, som ønskede Lods sydpaa. Det blev tillige bestemt, at alle Tvistigheder Skippere og Lodser imellem af Stiftammanden skulde indbringes til Afgørelse i Admiralitetet. Til Privilegierne hørte endvidere, at Lodserne havde Ret til at yde Hjælp til Skibe, som løb paa Grund i Sundet, f. Eks. ved at udføre Ankere og Varp, samt at „forcere Sejl“ for at bringe dem flot uden at losse mod en forud akkorderet Godtgørelse. Denne Bestemmelse vakte dog megen Fortrydelse melleri Fiskerbefolkningen, der havde en ikke uvæsentlig Indtægt ved Bjergningssjou, og i Slutningen af det attende Aarhundrede blev der da ogsaa truffet en Ordning med Byens Foged, hvorved Lodserne afstod denne Ret til Førdel for Byens Beboere mod en passende Ducør, hver Gang en „god Bjergning“ havde fundet Sted.

Aar 1741 fik Lodsernes Hustruere i Lighed med indrullede Søfolks Ret til at væve for Folk i Byen, men maatte ikke understaa sig i at væve for fremmede under Straf af Privilegiets Fortabelse.

Forretningsgangen ved Lodseriet var den: Naar et Skib i Københavns Havn ønskede Lods gennem Sundet, sendte man Bud til Ledskaptajner paa Dragør efter den Lods, der



Lod-formand JOHN SVANE,
Dragør. 1885 - 1925.



Forhv. Lodsoldermand MØLLER,
Dragør.

stod for Tur, og Lodspengene omfattede foruden Gebyret for selve Lodsningsen tillige Udgifterne til Bud og Lodsens Rejse derind. Man havde god Tid, for ofte maatte Lodsene gaa derind, og det tog jo sin Tid. Denne Ordning bestod til omkring 1820. I Dragør holdt man Udflugt fra Land og havde tillige Fartøjerne krydsende i Farvandet for at afsætte og aftage Lodserne, og ofte maatte Baaden følge Skibet til Sø for at aftage Lodsene, naar han igen gik fra Borde.

Indgreb i Lodsernes Rettigheder fandt selvfølgelig Sted. I 1785 tiltalte 5 Fiskere for ulovlig Lodsnings. De blev af Retten idømt Bod og skulde til Oldermændene indbetale den indtjente Lodshyre. For Fremtiden blev det bestemt, at foruden Konfiskering af den ulovlige Fortjeneste skulde første Gang betales en Bøde paa 2 Rdl. og i Gentagelsessilfælde dobbelt op. Paa den anden Side havde Lodserne Pligt: til at yde alle Skibe, der ønskede det, Hjælp saa hurtigt som muligt. Omkring Aar 1800 nægtede en Dragør Lods at gaa ombord i den svenske Fregat „Thetis“, der var løbet paa Grund i Sundet. Derfor maatte han sidde een Maaned i „Holmens Laage“. Familien fik dog Lov til at bringe Mad ind til ham. Straffebestemmelserne var i det hele taget haarde. Forsyndelser under Udøvelse af Lodstjenesten straffedes med Eder, Fortabelse af Lodspatentet og kunde stige til Arbejde i Jern paa Bremerholm indtil Livstid.

Hvormange Lodsringer der udførtes i den ældste Tid, vides ikke, men i det 18. Aarhundrede passerede der en Mængde Skibe igennem Sundet, mindst 5000 aærlig, og omkring Aar 1800 viser Sundtoldregnskaberne, at ca. 10.000 Skibe klarerede i Helsingør for Passage af Sundet. Aar 1870 passerede 32.000 Skibe, saa Lodseriet var i stadig Udvikling og har utvivlsomt tjent gode Penge. I 1877 kulminerede Lodsningsernes Antal, idet der i dette Aar udførtes 5597 Lodsringer. Derefter begyndte der en stærk Tilbagegang. I 1886 var der 2049 Lodsringer og 1895 havde 1250 Lodsringer. Det var Dampskibene, der begyndte at gøre sig gældende i Forbindelse med en rære gennemført og effektiv Afmærkning af Farvandet. Det var nu muligt for Skibsførerne at klare sig selv og derved spare Udgifterne til Lodsnings, en hos Rederne ikke altid lige velset Regning, og Dragør var ved at blive en Indtægtskilde fattigere.

De 18 Fastlodser skulde besørge Lodstjenesten og dele de Indkomster, der flød deraf. Der faste Løn fra Kronens Kasse synes at være ophørt, da en reglementeret Delingsmaade indførtes. Endnu i 1802 var der stadig 18 Lodser, men i 1830 var Tallet steget til 24, foruden nogle Aspiranter, og omkring 1870 var der ca. 50 Lodser til Tjeneste ved Dragør Lodseri. I 1880 begyndte Nedgangen i Lodsernes Antal. 1890 var der 47, 1894 ca. 30, hvoraf Staten saa overtog Pensioneringen af de 8



Lodsmotorbaad „Neptun“, Dragør.



Dragør Lodsbaad

Aar 1906 var der 17 Lodser tilbage, og igen blev 10 Statspensionister. Dampskibene gjorde det af med Lodserne, der i Sejlskibstiden var en Nødvendighed under Kryds i det smalle Farvand, og Dampskibene var endnu ikke saa store, at de havde nogen overdreven Risiko under Passagen. Lodseriets Administration forestodes i den ældste Tid af en Oldermænd, og det ses, at Peder Esbensen var Lodsoldermænd i 1759. Han efterfulgtes af Poul Schmidt i 1785. Fra 1802 var Rasmus Sørensen-Præst Lodsoldermænd indtil 1823, da Kaptajn Meinertz overtog Embedet. Denne udnævntes i 1832 til Lodsinspektør. Han efterfulgtes i 1848 af Kaptajn P. E. Sletting, der igen efterfulgtes af Generalkrigskommissær F. A. Gandil i 1862. De næste Oldermænd i Rækken var: Kommandør N. C. R. Møller 1885

og Kaptajn Th. Messerschmidt i 1909. Fastlods, Oldermænd Fr. V. Møller blev i 1912 Lodsinspektør og besad denne Stilling til hans Afgang fra Lodseriet i 1925 efter 50 Aars uafbrudt Tjeneste i Dragør. Derefter bestyredes Lodseriet af en Formand, nemlig ældste tjenstgørende Lods. Den første af disse var Fastlods John Svane, der i 1928 efterfulgtes af den nuværende Formand, Einer Schmidt.

I 1820 ansattes tillige en Lodsogholder. Denne Stilling blev i 1828 overtaget af Kaptajn P. Jepsen, der i mange Aar havde været Skibsfører i Islandsfarten. Han omorganiserede Lodseriet og udnævntes herfor til Søkrigskommissær. Hans Efterfølger blev i 1858 Kaptajn N. M. Rander, og 1885 var Lods D. J. Jans Lodsogholder. Stillingen blev herefter ophævet og varetages nu af Formanden.

En Kommission havde i nogle Aar under Kontreadmiral de Løvenørns Formandskab arbejdet med Lovvæsenets Organisation, og Resultatet heraf blev Reglementet for Lodsindretningen i Danmark, der fik Kongens Approbation den 27. Marts 1831. Dette Reglement danner Grundlaget for Organisationen, selvfølgelig suppleret med de nødvendige Love og Anordninger, som Tiden har nødvendiggjort.

Ifølge dette Reglement blev Lodsdelingen ordnet i fire Lønningsklasser, nemlig fuld Part, $\frac{3}{4}$ Part, samt Ekstralodsning paa $\frac{1}{2}$ Part og Reservelodsning paa $\frac{1}{4}$ Part. Lodsinspektøren tildeltes to fulde Parter, og Bogholderen fik $1\frac{1}{2}$ Part. Forlods

fragik 4 pCt. til Fartøjerne — Jollekassen — og 6 pCt. til Enkekassen. Pensionisterne indtraadte i en af de foranævnte lavere Lønningsklasser, beregnet efter deres Gennemsnitsindtægt over et vist Tidsrum. Fuld Delingspart var i 1877 4523 Kr., i 1882 3649 Kr., 1885 1980 Kr. og 1905 13—1400 Kr. Lodseriets samlede Indtægter var i 1870erne langt over 700.000 Kr. men faldt herefter gradvis i de følgende Aar. I 1890 udgjorde Indtægten ca. 110.000 Kr.

Aar 1800 disponerede Dragør Lodseri over 4 Fartøjer. I



1822 6 Fartøjer, 1849 9 og 1860 10 Fartøjer. 1834 disponerer Lodseriet over 4 Fartøjer, nemlig: „Prøver“, Dæssbaad, bygget 1859 i Snekkersten, men st. II going strong, Dæksbaaden „Nep-tun“, bygget i 1927 i Dragør, samt en mindre Motorbaad „Ve-nus“ og en Isbaad.

Indtil 1823 holdt Lodserne Vagt under et Halvtag paa Gavlen af det gamle Raadhus paa Havnepladsen, men derefter blev den Bygning opført, der anvendes i Dag. Efter Udlægning af Drogdens Fyrskib blev der indrettet Lodsstation om bord i dette, og denne Ordning anvendes stadig. K. L. i daarligt Vejr forlægges Vægten til den gamle Vagstue.

I Krigsaarene 1914—18 overgik Lodseriet midlertidigt til Staten, idet Minespærringerne i Sundet nødvendiggjorde Lods-tvang gennem Minefelterne. Det var en haard Tjeneste, der krævede den største Agtpaaagivenhed fra Minelodsens Side, men alt forløb uden Uheld. Ved Krigens Slutning blev Lod-seriet igen selvstændigt, en Oplevelse rigere.

Tiderne har skiftet. Fra at have været Landets største Lodseri med 50 tjenestegørende Lodser er der nu fire. Den Tid, hvor man en tidlig Sommermorgen kunde finde op til 150 store og smaa Sejlere til Ankers paa Dragør Rhed er for-længst forbi. Og dog er det ikke saa længe siden. Endnu lever de gamle Lodser, der kan fortælle derom. Den sidste Lodsinspektør paa Dragør, „Oldermanden“, søx han med en vis Veneration kaldes, den gamle Kejslerlods, lever stadig og vaager som i de unge Aar fra Taarnet paa sit Hus over, hvad der sker paa Søen. Han ved nøje, hvad der er passeret i Døgnets Løb. Før nogen tænker paa at staa op, retter han sin lange Kikkert mod Bugten og afsøger Horizonen. Det ligger i Blodet, og saaledes vil han blive ved, til Frivagten kalder. Kejslerlodsens er den sidste, der kommer ingen efter. Fyrstebesøgenes Tid er forbi. Romanowernes og Hohenzollern-

nes Kejserstander vil ikke ses mere i disse Farvande. I 50 Aar røgtede han sit Hærv, og den lange Række af Hæderstegn vidner om, at det er en Mand, der har oplevet noget, der ikke har levet forgæves. Det var store Dage, naar „Hohen-zollern“ og „Polarstjernen“ eller „Standard“ stævnedes op gen-nem Sundet med Oldermanden i stiveste Puds paa Broen.

Jubilæumsdagen finder Lodserne i det samme Hus, hvori Fædrene virkede, ja endog et af de gamle Fartøjer gør Ju-bilæet med. Som Sejlbaad var den en fin Sejler, der med Lethed holdt Trit med de store Sejlere. Saa fik den Maskine; det har sikkert ikke passet den gamle Hugaf. Prustende ryster den Søerne af sig og tager sin Tørn hvertandet Døgn paa Fyr-skibsstationen. Den har været med til lidt af hvert, baade Sommersejladis i Magsvejr og i Vintertidens Storme og Søl. Spen er den samme, de samme Bølger ruller nu som dengang, men de store Tider er forbi og kommer næppe mere igen. Livet var haardt, og det levedes farligt, men det skabte sin Mand helt og holdent, og en herligere Type findes ikke.

Fire Lodser varetager nu Lodsningen. Store er Skibene, der nu om Dage søger Lods, og mange er der ikke, vel hen-ved en 400 om Aaret. Men de rige Traditioner føres videre fra Slægt til Slægt, og gennemblader man Lodseriets Stam-rulle vil man se, at Besiddingen ofte er gaaet i Arv fra Fader til Søn i flere Led. De samme Navne gaar stadig igen, og seadan vil det forhaabentligt blive ved.

Som nævnt forestaas Lodseriet af Lodsformand Ejner Schmidt samt Lodserne P. Taarnby, J. Christensen og H. Bak Jepsen.

Lad os da paa Højtidsdage sende dem en venlig Tanke med Ønske om alt godt for Dem og deres Gerning, der virker til Øgelse af Sikkerheden til Søes, til Bedste for Skibsfarten og til Ære for Danmark.

A. O.

Sømandsforeningen af 1856 Generalforsamling

Paa sin 78-Aars Fødselsdag afholdt Foreningen sin ordi-nære Generalforsamling under Ledelse af Retspræsident Hvidt.

Formanden, Kommandør J. H. Schultz, aflægte Beretning om Virksomheden. Han udtalte Mindeord om de Medlemmer, der i Aarets Løb var afgaaet ved Døden, og meddelte, at Medlemsantallet var saa at sige uforandret fra sidste Aar, og udtalte Haabet om, at der nu efter flere Aars Tilbage-gang maatte komme en Opgang i Antallet af saavel over-ordentlige som ordentlige Medlemmer, hvortil alle, der vilde Foreningens Vel, opfordredes til at medvirke.

Af de 103 Friboliger i Prinsesse Mariæ Hjem var 45 beboet af gamle Sømænd og 56 af Sømandsenker, det samlede Antal Beboere var 171. I Aarets Løb var bortgivet 5 Friboliger.

I Ejendommen Sect. Annæ Plads 16 var atter i Aar ind-draget en Lejlighed til Fribolig. Der fandtes nu 4 saadanne med 8 Beboere.

Hjem for Styrmands-Elever havde været fuldt besat hele Aaret af 17 Elever fra Skolen. I Frokoststuen for Styrmands-Elever havde ca. 70 Elever daglig spist deres Frokost.

I 1933 er bortgivet 33.980 Kr. i Understøttelser. Regnskabet

foreligger i samme Form som sidste Aar, der er tilkommet et nyt Legat, Skibsfører E. W. Wrisbergs Legat paa 6000 Kr. I Anledning af Foreningens Præsident, Prins Valdemars 75 Aars Fødselsdag var der foretaget en Indsamling, hvorved en Frøgelser paa 6000 Kr. af det Legat, som bærer Prinsens Navn, blev mulig. I Thostrups Legat havde Foreningen ved er. Fundatslegetars Død faaet Raadighed over Renterne af ca. 15.000 Kr. De øvrige Poster paa Regnskabet gav ikke Anledning til nærmere Omtale.

Takket være de i Aarets Løb modtagne Gaver var den økonomiske Status nogenlunde tilfredsstillende, men der var ingenlunde Grund til at se for lyst paa Fremtiden, da de faste Indtægter (faste Bidrag, Minebøsser, Skibsbøsser) desværre stadig var daende, og den forestaaende Rentenedsættelse vilde betyde en væsentlig Indtægtsnedgang. Formanden udtalte Haabet om en Strømkæntning, saaledes at disse Grundpiller for Foreningens Virksomhed maatte vokse sig stærkere. For Regn-skabet gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genværgtes Kommandør Schultz, og Skibsfører V. J. Weichardt valgtes i Stedet for Skibsfører A. R. Løkke, der havde ønsket at udtræde af Bestyrelsen. Off.



OBSERVATIONER I MARTS MAANED

Ny Søslange.

Fra London meddeles, at den store Passagerdamper „Mauretania“ paa sin sidste Rejse gennem det karaimiske Hav har mødt en skinnende sort Søslange paa 22 Meters Længde.

Uhyret er blevet observeret af to af Skibets mest erfarne Officerer, 1ste og 3die Styrmand, der med deres Navn under i Skibets Logbog har givet en nøje Beskrivelse af, hvad de saa. To Meter af Sø-Uhyrets Hoved saas over Vandet, og under Vandoverfladen kunde ses 14 Meter af Kroppen.

Admiral Jöhnke.

Den 10. Februar er Kontreadmiral Vilh. Jöhnke afgaaet ved Døden. Med Admiral Jöhnke forsvinder en af den danske Marines mest betydende Mænd. Som Søn af Søofficerer, senere Marineminister og Viceadmiral F. H. Jöhnke, fulgte han den sømilitære Løbebane og blev i 1882 Officer i Marinen og senere Chef for Søminekorpsets Torpedoafdeling. Bedst kendt vil Admiral Jöhnke være fra sin Stilling som Direktør i Marineministeriet, som han overtog i 1911, og som han varetog, til han i 1923 tog sin Afsked, da han naaede Aldersgrænsen for Kontreadmiraler. Betydeligst blev hans Virke som Direktør i Marineministeriet i Verdenskrigsaaene 1914 til 1918.

Den Kærlighed, som Admiral Jöhnke nærede til Søens Mænd, bevarede han, efter at han havde forladt Tjenesten i Marinen, idet han overtog Stillingen som Formand i Foreningen til Søfartens Fremme, hvor han virkede, indtil Sygdora for et Aar siden tvang ham til at nedlægge dette Hverv.

Verdens oplagte Tonnage.

Efter amerikanske Oplysninger beløb Verdens uvirksomme Tonnage sig den 30. Juni 1933 til 11,5 Millioner Brutto Tons imod 14,1 Millioner Tons et Aar før eller en Nedgang paa 19 pCt. Endvidere forklares, at Reduktionen skyldes snarere Ophugning end bedre Betingelser for Drift, og særlig i Tyskland, Italien og Japan har man ved Statshjælp reduceret den oplagte Tonnage, i Tyskland saaledes med 749,000 Tons eller 51 pCt., i Italien med 335,000 Tons eller 40 pCt. og i Japan med 79,000 Tons eller 35 pCt.

Ogsaa i andre Lande har man dog uden Statens Hjælp reduceret den overflødige Tonnage, særlig i Holland, hvor Nedgangen er 394,000 Tons eller 52 pCt., som Følge af, at Rusland har fragtet hollandsk Tonnage til Transport af Træ. I nogle Lande er Reduktionen ikke stor, saaledes i Storbritannien 7,5 pCt. og i De forenede Stater 5,5 pCt.

Rotterdam, Hamborg, Antwerpen.

Konkurrencen mellem de tre store nordeuropæiske Havne: Hamborg, Rotterdam og Antwerpen har eksisteret i lange Tider og fortsættes stadig under mægtig Udfoldelse af den enorme Tonnage, der aarlig besøger disse Havne, hvorfra Verdensskibsfarten spænder Nettet ud til de fjerneste Steder paa Jorden.

Hamborg er den eneste af disse Havne, der har et udstrakt nationalt Bagland, hvilket er en udpræget Fordel. Antwerpen og Rotterdam har ogsaa et stort Opland, men der største Del er ikke-nationalt Territorium. Hamborg har tillige den Fordel, at Baglandet er stærkt industrialiseret, meders de to

andre Havne foruden deres lille nationale Opland støtter sig til Westfalen og Rhinlandet, og disse Provinser Trafik vil Havnen ved Elben gerne trække til sig. Heldigvis for Rotterdam og Antwerpen er den økonomiske Faktor paa deres Side; der spares Tid, og det er billigere at transportere Varer ad Rhin Ruter end via Elben.

Fra danske Værfter.

Fra Odense Staalskibsværft er søsat Motorskibet „Tarango“, bygget til et Federi i Oslo paa 10,500 Dødvægt Tons, og Maskineret skal bestaa af en dobbeltvirkende To-Takts B. og W. Motor paa ca. 8000 HK., beregnet til at give Skibet en Fart af ca. 16½ Knob. Det er det første store Skib bygget ved dansk Værft med Maier Stævn, og det er Værftets Nybygning Nr. 50. Værftet har endvidere for Tiden fire store Skibe under Bygning.

Verdens ældste Skibsværfter.

Maaske er Udtrykket Værft ikke helt korrekt, da de Fartøjer der bygges, staar paa den flade Strand ved Aden. Her bygges stadig de arabiske Dhow, en Type, der særlig egner sig for Rødefarv og nærliggende Farvande. Denne Type primitive Fartøjer har i umindelige Tider vist sig udmærket egnet til lange Rejser. Langs Afrikas Kyst har de været kendt fra Historiens Begyndelse, og de har krydset det indiske Ocean længe før de europæiske Skibe kom. Deres Bygning kendes kun af bestemte Familier, de bygger uden Tegninger, men efter mundtlig Overlevering fra Fader til Søn, og som de nu bygges blev de bygget paa Dronningen af Sabas Tid. Der sejler en Del Dhow, der er mere end 100 Aar og ældre.

Det store engelske Skibsforslis 1811.

Paa Sdr. Nissum Kirkegaard findes en Grav, der rummer Ligene af 80 ilanddrevne engelske Sømand fra de forliste Linieskibe „St. Georg“ og „Defence“, som Julenat 1811 strandede ud for Thorsrindetangen. Ialt ca. 1800 Meneskeliiv skal være gaaet tabt ved denne Katastrofe, og de fleste af Ligene menes at være begravede i det saakaldte „Dødemandsbjerg“ i Fjand og andre Steder i Klitterne, efterhaanden som de irddrev.

Kirkegaardsgraven har i mange Aar henligget i en utiltalende Forfatning, idet der paa et uoplejet Jordstykke kun fandtes en rusten Jerntavle forsynet med en næsten ulæselig Inskription paa Engelsk.

I Efteraare 1931 lod det engelske Vicekonsulat i Lemvig Graven restaurere, idet den blev forsynet med en smuk Granitsten og en stilfuld Plantning, der stadig tilses og passes, saa nu tager Graven sig hyggelig, smuk og værdig ud.

Det ser ud til, at dette store Sømandsdrama vil yderligere blive mindet. I Eftersommeren har Kysten dersteds haft gentagne Besøg af ledende Mænd fra Marineministeriet og Redningsvæseret, og der menes at blive rejst et større Monument i Klitten, eventuelt ved „Dødemandsbjerg“. Til Strandfogederne er der sket Henvendelse om muligt at opspore, hvad der paa Egnet findes af Genstande fra Forliset, hvilket saa eventuelt skal anbringes paa det nye Monument.

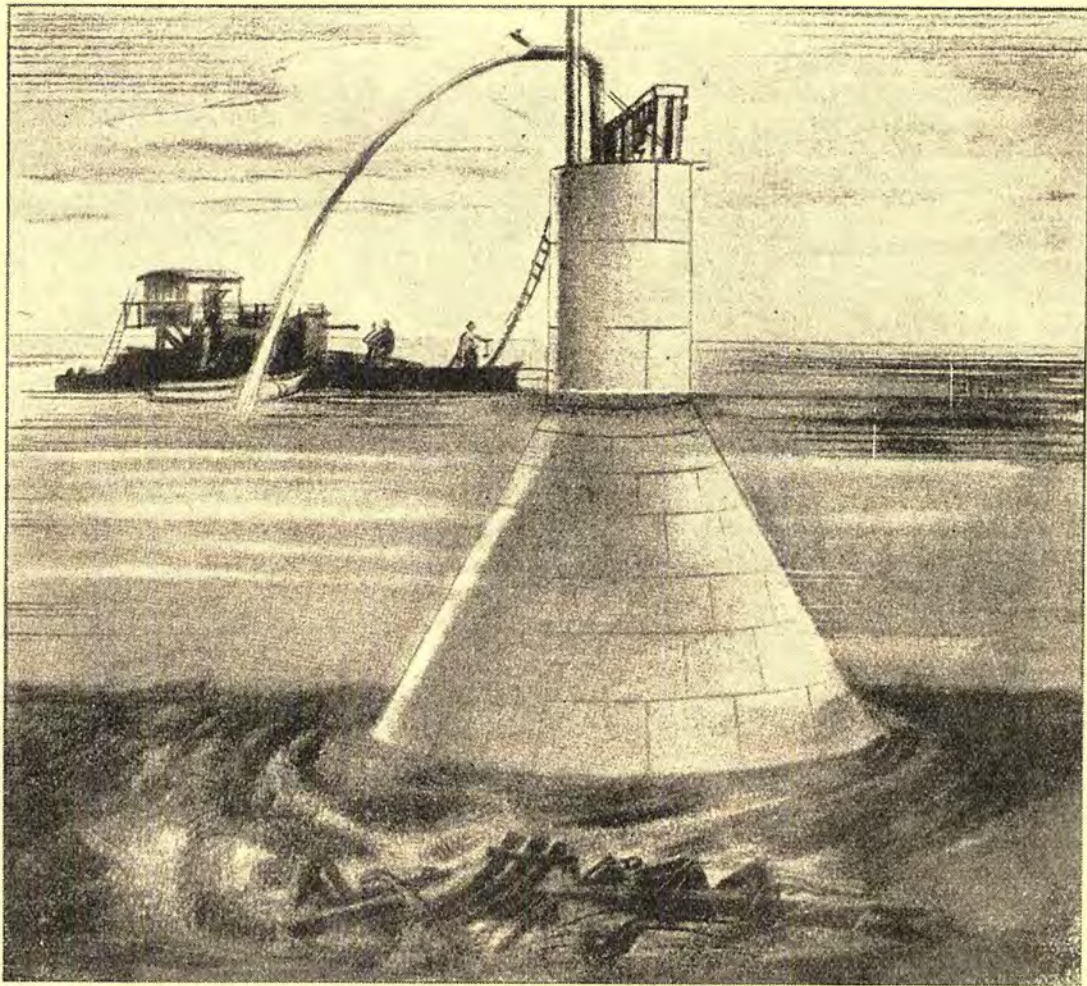


En Guldskat paa Havets Bund



Den engelske Krigsfregat »Lutine«, der sank med 30 Millioner i Aaret 1799 ved den hollandske Kyst

Beboerne af den lille hollandske By Terschelling har længe levet i Guldfeber. Ude i Nordsøen rager et fantastisk Taarn op, omgivet af høje Bølger, der skummer hvidt. Dette Taarn er ikke andet end en Kæmpetragt, i hvis Indre der arbejder et Sugeapparat, som stadig graver sig dybere ned i Havbunden for at komme ned under en 12 Meter tyk Sandmasse, hvorunder Terschellingens Hemmelighed ligger gemt: en Guldskat, der gik til Bunds i Aaret 1799 med den engelske Krigsfregat »Lutine«, og som dristige Dykkere utallige Gange har kæmpet forgæves for at finde. Omregnet i danske Penge menes Skatten at være 30 Millioner Kroner værd.



Den kæmpemæssige Tragt, som suger Sande væk over »Lutine's Frag, og som ved sin Egenægt stadig synker dybere ned i Grunden, saa Dykkere til Slut kan stige ned til Skatten.

Husk at forny Deres Abonnement paa „Vikingen“!

UTORSK

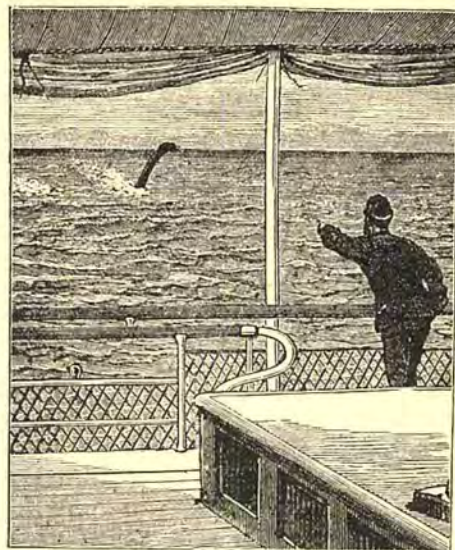
Efter den sandfærdige Beretning om Søslangen i Loch Ness maa man tage lidt alvorligere paa den Slags Anliggender. Tilstedeværelsen af Søslangen er ikke et Spørgsmaal længer, men en Kendsgerning.

Naar en Hval dukker op i vore Farvande, er det et Individ paa Afveje. Den har ikke noget her at gøre; den hører til paa dybt Vand. Nogle lignende gælder Søslinger. De Individuer af Aften — eller Arterne, som søger op til vor Overfladetilværelse, har sikkert ikke haft det godt, hvor de kom fra. Man kan gætte paa Ernæringsvanskeligheder, daarlige Familieforhold (Svigermoder) eller en Skrue løs i det forholdsvis lille Hoved. Maaske er en ildelugtende Benzindamper sunket lige ned i Slangereden og har voldt Panik.

Ogsaa i ældre Tid har der vist sig Søslinger, og gamle Skribenter (bl. a. Gesner og Pontoppidan) fortæller om forfærdelige Søuhyre, f. Eks. ved den norske Kyst. Helt op til vor Tid findes Beretninger fra vederhæftige Mænd om *Utorsk*, og særlig i 1870'erne synes der at have været Røre i Sølangekredse. Vi skal her gengive et Par paaidelige Meddelelser og begynde med en særlig troværdig Historie fra 1848.

Paa Rejse hjem fra Ostindien, i Farvandet mellem Kap det gode Haab og St. Helena, saas fra den engelske Orlogsmænd „Dædalus“ et vældig Søuhyre. Kaptajn McQuhae og hans Officerer omtaler det i fuld Overensstemmelse. Det holdt Hovedet 4 Fod over Vandfladen, og der saas ca. 60 Fod af Kroppen. Utorsken, der havde Form og Bevægelser som en Slange og Kæmpeaal, passerede Skibet paa et Par Hundrede Fods Afstand.

I et Nummer af „The Graphic“ for 1872 findes en Rapport fra Kaptajn A. Hassel paa Barken „St. Ola“. Han saa den 13. Maj ikke langt fra Galveston i Texas en mægtig, flachhovedet Havsnog af en gul-grøn Farve, med



En Soslange set fra Skibet „City of Baltimore“ 1879.

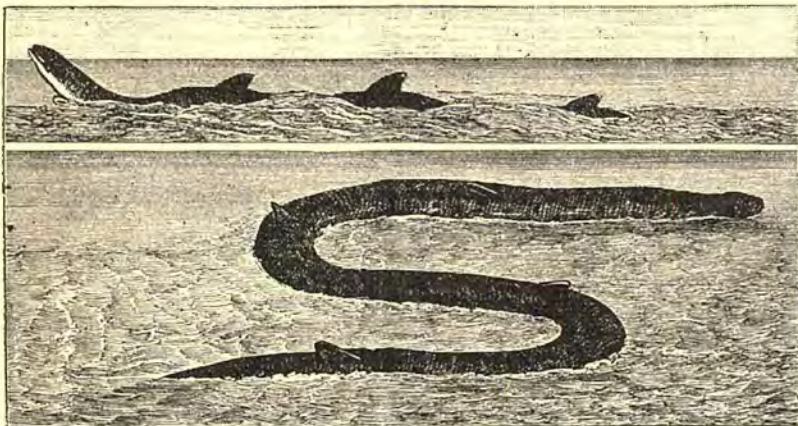
brune Pletter paa Overkroppen og hvid Bug. En af Styrmandene tog en Skizze af den, og hele Mandskabet havde den tydeligt for Øje i over 10 Minutter.

Fra Barken „Pauline“ af London blev der i 1875 set en Sølange, som agerede Kvælslange overfor en lille Hval. Skipperen til Lød ved Ankomsten til Liverpool at aflægge Ed paa sin Beretning overfor Politretten.

Ved Sicilien observeredes i Juni 1377 et Søuhyre fra den engelske Orlogsmænd „Osborne“, og der foreligger Rapport derom fra en Løjtnant Haynes. Det var en bredhovedet, korthalsat Utorsk, hvis Krop var 15—20 Fod bred over Skuldrene. Ogsaa den løftede med Mellemrum Hovedet op over Vandet.

Den, som skriver disse Linier, har altid troet paa Søslinger, og kommer jeg op ad Loch Ness til i Aar, skal jeg have et Stykke Sukker med i Lommen til det interessante Individ, som har bekræftet min Tro.

Kav L.



Søslangen, der blev set nær Galveston i 1872.

D.F.D.S. Begravelseskasse

Kasseregnskabet

Tirsdag den 27. Marts Kl. 8 afholder Begravelseskassen sin ordinære Generalforsamling i Parkteatrets Selskabslokaler, Østerbrogade. Af den udsendte Beretning og Regnskab for Aaret 1933 fremgaar det, at Medlemsantallet pr. 31. December 1933 var det samme som pr. 1. Januar 1933, idet der i Aarets Løb er udtraadt 15 Medlemmer og døde 18, medens 33 nye Medlemmer er indmeldt. Medlemsantallet var 31. December 1933 ialt 1166, deraf 238 kontingentfri.

Den samlede Formue, som den 1. Januar 1933 udgjorde 142.991,55 Kr., er i Aarets Løb vokset med 6777,90 Kr. til 149.769,45 Kr. Størstedelen af Formuen staar i Obligationer.

I Aarets Løb er der indbetalt 33.657,75 Kr. og udbetalt 38.411,34 Kr. I det indbetalte Beløb indeholdes 11.118,90 Kr. Kontingent og Iadskud samt 19.691,97 Kr. hævet i Sparekassen. I det udbetalte Beløb indeholdes 9000 Kr. i Begravelseshjælp, 10.470,00 Kr. til Køb af Obligationer og 15.956,12 Kr., som er indsat i Sparekassen. 413,00 Kr. er indgaaet af Restancerne, som ved Aarets Slutning beløb sig til 429,00 Kr., og Kassebeholdningen var pr. 31. December 1933 211,41 Kr.

Paa et Bestyrelsesmøde den 17. Januar blev det vedtaget at fastsætte Begravelseshjælpen pr. Dødsfald i Aaret April 1934 til April 1935 til 500 Kr.

Off.



Jordklodens vældigste Magt:

BØLGE OG BRÆNDING

Til Naturens interessanteste Fremtninger hører Havets Bølger, der tillige udgør Jordens vældigste Magt. Bølgeslaget udøver en uimodstaaelig Tiltrækning, som hverken overgaar eller naas af Bjerglandes berømteste Udsigtspunkter eller Vandfalds brusende Hvirvler. Ganske vist er Havoverfladen undertiden rolig og glat, dog ikke saa ofte som almindelig antaget; thi selv ved Vindstille vedbliver Havet i længere Tid at vugge sig i lange Svingninger efter forudgaaende Elæst. Disse Svingninger i fuldstændig stille Vejr, naar ikke et Vindpust udspiler Skibets Sejl, er noget af det smukkeste, Havet kan vise os. Høje, blaa, skumfri Vandmasser løber efter hinanden med 200—300 m Mellemlum, glider lyst bort under Skibet og taber sig, fulgt af andre Bølger, i det ubestemte Fjerne.

Men hvor høje kan Bølgerne blive? Jo nøjagtigere Maalinger man har foretaget af Bølgehøjder, jo mindre bliver der tilbage af de gamle overdrevne Forestillinger om „taarnhøje“ og „hushøje“ Bølger. Der gives kun meget faa Mennesker, der har set dem højere end 12 m og paa der Del af

Havene, som i Almindelighed befares, raar Bølgerne forholdsvis sjælden Højder paa over 6 m, og Bølger paa 10 m hører til Undtagelserne.

Bølgehøjden er ikke ens i alle Have; den er størst, jo dybere Havbækkenet er, og jo mere uhindret Havfladen kan bestryges af Vinden, endvidere jo mindre saltholdigt Vandet er, idet det mindre vægtfyldige Vand lettere giver efter for Strømninger i Atmosfæren. Saaledes er Bølgerne i de kanadiske Søer højere end i Havbugter af tilsvarende Størrelse, for Eksempel Kattegat.

Hvad Bølgebredden, Afstanden fra Bølgetop til Bølgetop, angaar, saa har de forskellige Iagttagere ikke naaet samme Resultat. Dog synes de forskellige Iagttagelser at vise, at Bølgens Bredde er 25—50 Gange dens Højde, og de allerflest maalte Bølger har været 30—40 Gange saa brede som høje. Til en Bølgehøjde paa 6 m vil altsaa svare en Bredde paa ca. 200 m; og for at faa Bølgehøjder paa 10 m maatte man have Bredder paa henved 400 m. —

Bølgenes Hastighed er naturligvis ikke ens, men man kan



Vandmasserne skyllede hen over Pølebygningerne. Menneskene flygtede rædselslagne, og der blev Hav, hvor der før havde været Land.



Sejlernes flotte Parade.

Et af de smukkeste Præmie-Fotos fra de sidste Kapsejladser, taget under Forberedelserne til Cowes Regattaen.

nogenlunde sikkert regne med en Gennemsnitshastighed af 11—12 m i Sekundet, hvilket svarer til 40—50 km i Timen. Dette er ca. Halvdelen af god Eksprestogs fart. Ved at sammenligne Bølgens Hastighed med Vindens, mener man at have fundet, at dennes Hastighed er $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{3}$ Gange saa stor, som de af den frembragte Bølgers. Men dette trænger til yderligere Bekræftelse ved Maalinger og Studier. — Af Vigtighed er det ogsaa at vide, til hvilke Dybder Bølgebevægelsen breder sig. Dette Problem interesserer ikke blot for de undersøiske Telegrafkablers Skyld, men dets Løsning vilde opklare en Mængde teoretiske og praktiske Spøgsmaal. De hidtidige Undersøgelser har givet til Resultat, at Bevægelsen kan mærkes i en Dybde af 350 Gange Bølgehøjden, d. v. s., at en Bølge af 6 Meters Højde kan paavises godt 2 km under Overfladen og en 10 Meters Bølge $3\frac{1}{2}$ km. Om Vandets Bevægelser virkelig naar ned i saa store Dybder er maaske tvivlsomt, sikkert paavist er den kun til en Dybde af 200 m.

Hidtil er kun omtalt Bølger, der skyldes Vindens Indflydelse. Ganske andre Dimensioner har de Bølger, der skyldes Jordskælv eller vulkanske Udbrud i Havbunden. Mange af de store, pludselig optrædende Bølger ved Sydamerikas Vestkyst, der har foraarsaget store Ødelæggelser og Tab af Menneskeliv, skyldes sikkert denne Aarsag. I Almindelighed har man manglet tilstrækkelige Iagttagelser til sikkert at kunne slutte sig til Stedet for disse Bølgers Opstaaen, men sandsynligvis har de høje Bølgers Udgangspunkt ikke været ret langt borte. I eet Tilfælde finder det omvendte Sted. Udgangspunktet var bekendt, og den Afstand, de frembragte Bølger tilbagelagde, kunde følges temmelig nøjagtig. Det var det store Udbrud i Sundastrædet i 1883, hvorved straks den største Del af Øen Krakatau forsvandt, og paa Javas og Sumatras Kyster store Strækninger lagdes øde af den uhyre Bølge, der samtidig berøvede ca. 40.000 Mennesker Livet. Optegnelser af selvvirkende Vandstandsmaalere tillige med enkelte Iagttagelser gjorde det muligt at følge de fra Udbruddet stammende Bølger meget langt. — Bølgebredden var uhyre, Bølgetoppen indtraf med et Mellemrum af ca. 1 Time og bevægede sig med en Hastighed af 350 Sømil, hvilket

altsaa ogsaa er Afstanden mellem Bølgerne. Helst til Kap Horn, som ligger 7500 Sømil fra Udgangspunktet, kunde de spores, men der var deres Højde kun 13 cm, medens de ved Sydafrikas Spids (5000 Sømil) naaede en Højde af 40—60 cm. Det er det første Tilfælde, ved hvilket man har haft Lejlighed til at undersøge, hvor langt store Bølger kan forplante sig; og da en Naturbegivenhed, der skulde give Anledning til nye Iagttagelser, let kan blive skæbnesvanger for en Mængde Mennesker, maa vi haabe, at næste Lejlighed til at gøre disse Studier lader vente længe paa sig.

De mest gigantiske og frygteligste Bølger, Menneskeheden nogen Sted har været Vidne til, har sandsynligvis været den Syndflod, der fandt Sted, da det ægærske Hav opstod — mellem Lilleasien og det nuværende Grækenland, om ikke det var selve den bibelske Syndflod. En Række af Vulkaner maa have været i Udbrud i Forbindelse med Jordskælv. Resultatet Elev at et heft Lard forsvandt i Dybet, Vandmasserne skyllede hen over det, og der blev Hav, hvor der før havde været Lænd. Vor Tegning giver et svagt Indtryk af den voldsomme Naturbegivenhed, der her fandt Sted for flere Aartusinder siden, da Menneskene levede i Pælebygninger.

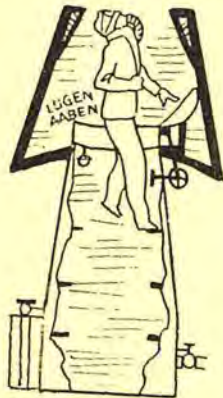
Nu maa man ikke antage, at Bølgebevægelsen udelukkende gør Fortræd. Saa mærkeligt det end lyder, kan denne ødelæggende Natarkraft virke som Velgører. Her skal nævnes et enkelt Eksempel. Ved Dannelsen af Bølger og Brænding bliver Fersningsfladen mellem Luften og Vandet betydeligt forstørret, saa at Havvandet erved faar en gunstige Lejlighed til at optage Luftens Ilt. Men jo større Vandets Ilt-holdighed er, jo bedre er Betingelserne for Dyrelivet i Haven. De er gunstigst der, hvor Absorberingen af Ilt fremmes ved Vandets og Luftens, mest intensive Blanding, altsaa i Brændinger. Et Eksempel derpaa ser vi i de revbyggende Koraller, som netop i Brændingen naar deres yppigste Udvikling, medens de i det rolige Vand, som findes mellem det Voldrev, der omgiver de fleste Koraller, og selv Kysten, fører en hensynsnærværende Tilværelse eller dør, fordi de mangler en af deres vigtigste Livsforødenheder: Bølger og Brænding!



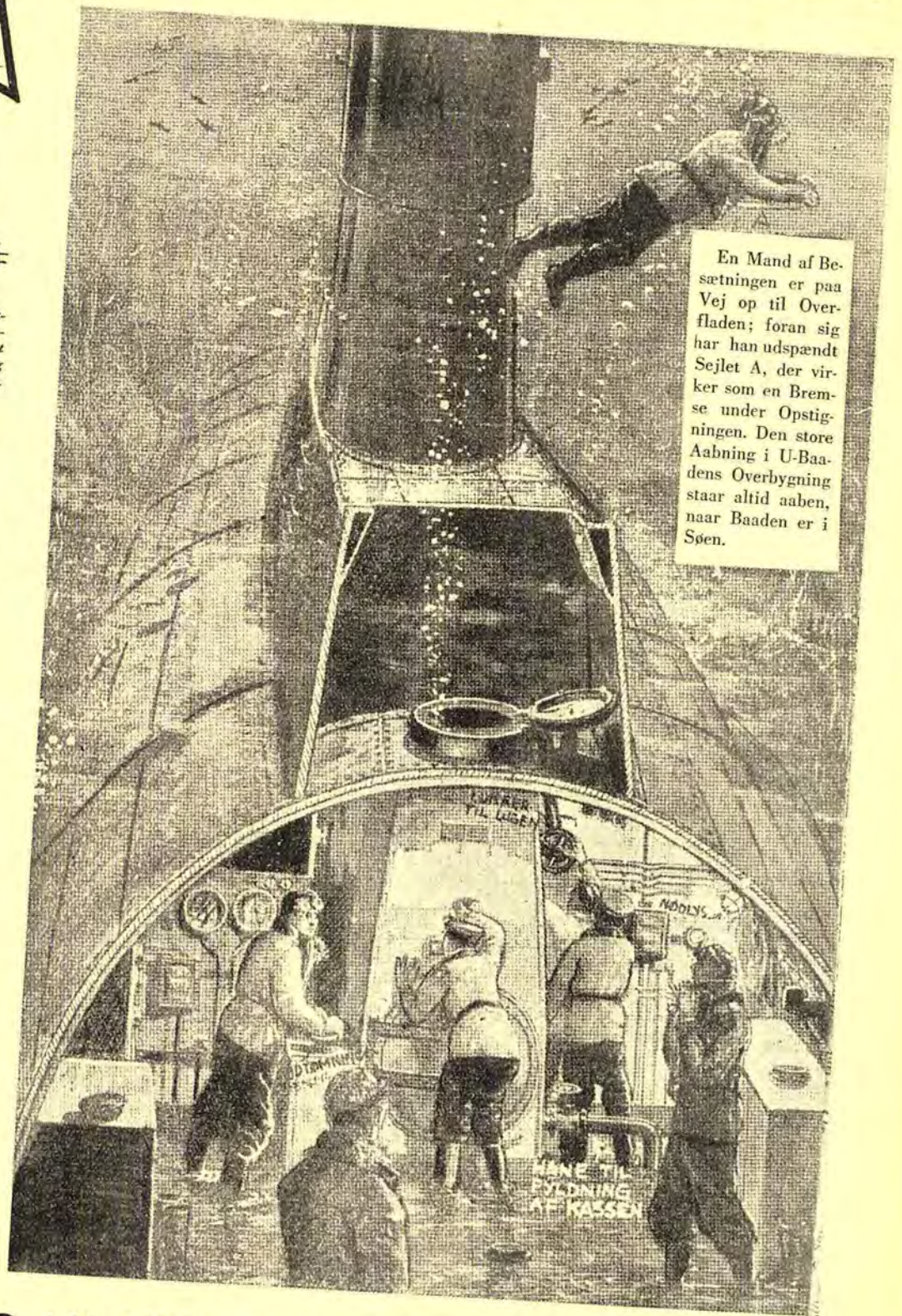
Naar en Mand er fri, lukkes Lugen, og Kassen tømmes for Vand; dernæst aabnes den indre Dor, og næste Mand kan stige ind.



Den indre Dor lukkes, og Kassen fyldes langsomt med Vand. Efter at have lukket Luften ud skubber han Lugen for oven op.



Efter at have fyldt Redningsapparatet med Luft klatter Manden nu forsigtigt ud og er klar til at stige op.



En Mand af Besætningen er paa Vej op til Overfladen; foran sig har han udspændt Sejlet A, der virker som en Bremse under Opstigningen. Den store Aabning i U-Baadens Overbygning staar altid aaben, naar Baaden er i Søen.

U-BAADS-ULYKKER KAN AFVÆRGES

De talrige U-Baads-Ulykker, som er sket i de senere Aar, har faaet Engländerne til at konstruere det Redningsapparat, som er vist her. Mandskabet kravler een for een ind i en Kasse, Vandet lukkes ind, Lugen for oven aabnes, og Manden stiger op til Overfladen, iført en Davids-Redningsdragt,

hvertil er knyttet et Sejl, der sikrer en langsom Opstignen til Overfladen. Paa den Maade kan hele Besætningen reddes paa faa Minutter, mens det tidligere var umuligt at komme ud af en sunket Undervandsbaad, da den straks vilde fyldes, hvis man lukkede op for en Luge.

Hvalfangst i de an

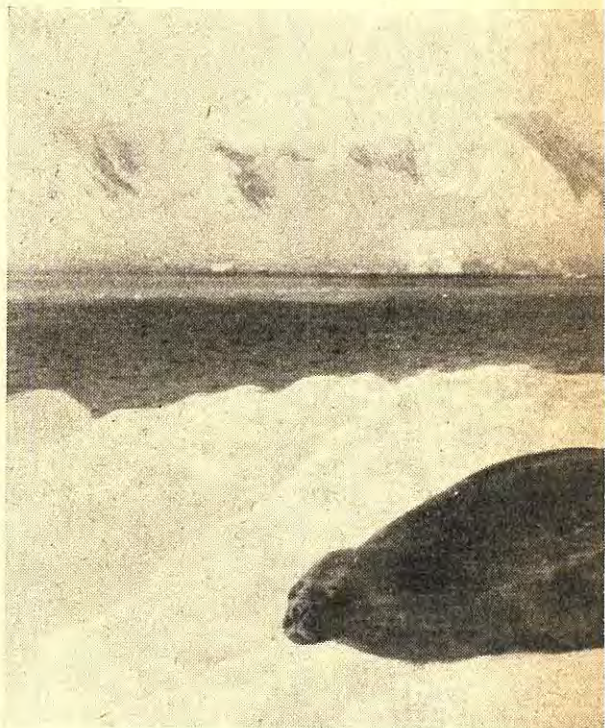
Nede i det sydlige Ishav — Opdagernes Klondyke — findes endnu Masser af Steder, hvor ingen Menneskefødd har traadt, og mangfoldige Ting vil i de kommende Tider herfra komme for Dagens Lys.

Skønt et Utal af Ekspeditioner har haft Sydpolen eller i hvert Fald Landet ved Sydpolen som Mål, ved man endnu uhyre lidt om det store „Antarktis“, Landet ved Sydpolen. Fremtiden vil sikkert bringe Opdagelser, der vil gøre Antarktis til et stort Industricenter, skønt allerede i Øjeblikket staar en Industri paa Højdepunktet der, en gammel og kendt Industri nærliggende Hvalfangsten.

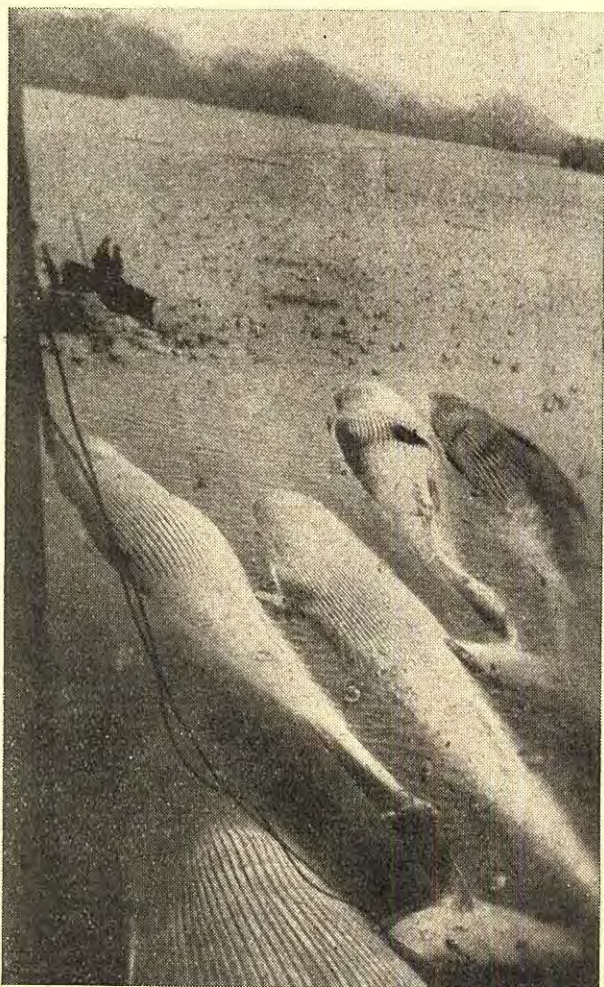
Ved Efteraarstide lægger en Masse Hvalfangere ud Verden over, de fleste kommer dog fra Norge, og de har alle det sydlige Ishav som Mål.

De, som kommer fra Europa, anløber almindeligvis først de karariske Øer, hvor de supplerer deres Bunkerkulbeholdning, saa gaar Rejsen videre til Argentina, hvor de igen tager Bunkers, og saa endelig mod Ishavet.

Hele denne Rejse, som er fuld af Oplevelser, er et helt Kapitel for sig. Indtil Skibene kommer ned paa ca. 45 Graders sydlig Bredde, gaar Rejsen godt, men saa begynder de at møde de første Isbjerge. Til at begynde med er det nogle smaa uskyldige Isklumper. Af Farve er de nærmest blaalige paa Grund af Vandets Slikken op ad dem, men det er ogsaa kun tilsyneladende, de er uskyldige, for selv om de kun er et Par Meter høje, er de dog 18—20 Meter under Vandet, og det er disse Isbjerge, der er saa farlige for Sejladsen, og det er, fordi de er saa ubetydelige, at man om Natten selv i Maaneskin ikke kan se dem, før det ofte er for sent, og det paa Trods af, at alle Skibene bruger dobbelt eller snarere tredobbelt



Sælhund paa Iskanten.



Blauhvaller langs Siden af D/S „Thoraa“, Deception Island.

Udkig herved. Naar Skibene kommer længere syd over, er Isbjergene, der møder, meget større; man kan nu føle Kalden fra dem i $\frac{1}{2}$ Sømil Afstand, og naar man stadig grader Vandet, vil man observere, at Vandet Temperatur i en Afstand af 1 Sømil fra Isbjerget hurtigt falder ca. 5 Grader.

Isbjergene cannes paa Bræer, d. v. s. spejlglatte Skraaninger, hvor Sneen samles og glider i store Masser mod Havet, som saa hjælper til med at overise Sneen, og til sidst kælver Bræen, d. v. s. det nydannede Isbjerg, brækker fra og flyder til Sø. Paa Landet rundt om Sydpolen findes flere Tusinde Bræer; saa det er jo en enorm Mængde Isbjerge, Skibene kan være udsat for at møde.

Den første Endestation er gerne paa Syd Georgia.

Syd Georgia er en engelsk Klippeø i det sydlige Atlanterhav, og alle, som bor her, er direkte beskæftiget med Hvalfangst. Paa Øen ligger nogle store Hvalfangerlandstationer, hvor Hvalbaadene gaar ind med de fangne Hvaler, som saa bliver halet i Land, parteret og puttet i store Gryder og kogt til Tran. Det mest bekendte Sted paa Syd Georgia er en naturlig Havn ved Navn Grytevik — den ligner ogsaa en Gryde, som den ligger her med høje, nøgne Klipper ved Siderne — her ligger en stor Hvalfangerlandstation, og her boede i 1929 Øens eneste Kvinde, en tysk Forsker Hustru. Grytevikens store Attraktion er den berømte Forsker Shackletons Gravsted og der udenfor liggende store Nordenskjold Bræ. 600 Mil sønder for Syd Georgia ligger Syd Shetlandsøerne; men Rejsen hertil er meget besværlig grundet paa de mange Isbjerge og den meget Snetykning, der findes paa dette Strøg.

Den bedst kendte af alle Øerne herved er Deception Island.

Deception er bedst kendt som Wilkins Udgangsdepot paa hans Forsøg paa at flyve til Sydpolen. — Wilkins, som i 1932 prøvede paa at sejle med Undervandsbaad til Nordpolen, er Australier. Hans første Forsøg som arktisk Forsker var før Krigen, da han deltog i Stefansons Alaskaekspedition Under Krigen, var han Flyver, og efter Krigen deltog han i England—Australieflyvningen. Wilkins prøvede sammen med Mr. Cope i 1921, ved Hjælp af Slæder og Hunde, at kortlægge Gralandsland, det store Fastland

arktiske Farvande



Land i Baggrunden.

til Sydpolen, men Ekspeditionen gav ikke noget finere Resultat end hans første Aar senere gjorde Forsøg paa at flyve til Sydpolen. Syd Shetlands første indte Opdager var Kaptajn W. Smith, som førte Briggen „Williams“

I Februar 1819, da han paa en Rejse fra Buenos Aires til Valparaiso opdagede paa at gaa rundt Cape Horn sønden om Vestervindsbælte, opdagede han Land, som endnu ikke var kortlagt. Han rapporterede dette i Gland og fik paa sin næste Rejse nogle engelske Officierer med som vilde kortlægge Landet. Man fik ogsaa kortlagt en Del, men maatte afvæde Kortlægninger grundet paa den sene Aarstid med den meger Is og Sne. I Aaret 1829 udrustede England Fregatten „Chanticleer“, som Fører nævnte man Kaptajn H. Foster, der blev Øen Deceptions officielle Opdager. Senere har en Masse Ekspeditioner haft Syd Shetland som Maal de fleste kendte er den franske Admiral d'Urville i 1838 og Nordenskjöld-ekspeditionen i 1893 samt Belgicaekspeditionen i 1898, som ogsaa var en polsekspedition. Belgicaekspeditionen bestod af den belgiske Leder Løjtnant Gerlack, Nordpolens „Opfinder“ Dr. Cook og Roald Amundsen. De opdagede og navngav Belgicastrædet, og som Tak for den Hjælp, der blev ydet dem i Danmark før Starten, kaldte de en Øgruppe syd for Belgicastrædet Dannebrogøerne. I 1904 og 1905 havde Franskmanden Charcot en Ekspedition til samme Sted.

Det bedst kendte Ekspeditionsforsøg er vel Shackletons i 1914—1917, da han vilde køre i Slæde fra Grahamsland over Polen til Roshavet, men på Grund af hans Stædighed blev Ekspeditionsskibet skræmt ned af Isen for Elefantøen, og Shackleton sejlede i aaben Baad den 500 Mil lange Rejse til Syd Georgia efter Hjælp. Nu ligger Shackleton begravet i Graven efter hans tragiske Død i Januar 1922.

Trods alle Forsøgene er Landene og Farvandene endnu ikke ordentligt kortlagt, og da Farvandene er fulde af Skær, som kun de færreste kender, er det endnu usyret farligt at sejle henede.

At Syd Shetland dog har været kendt for flere hundrede Aar siden er vist ved de store Fund af primitive Sæl- og Hvalkøerier paa Syd Shetlandsøerne.

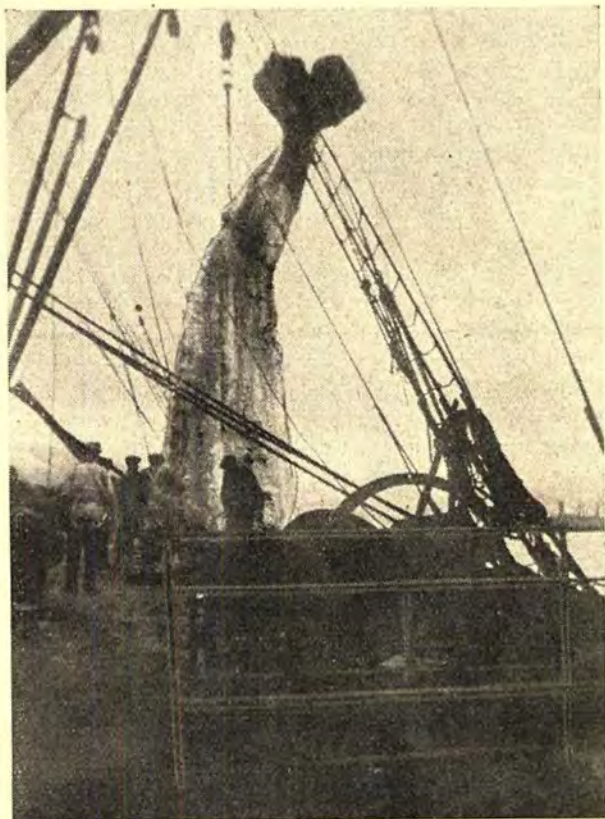
Deception Island betyder Skuffelsens eller Bedragerets Ø. Hvorfor Kap-

tajn Foster har kaldt den Deception vides ikke, for en bedre Havn har han ikke kunnet finde. Deception er Toppen af en Vulkan, der er sunket i Havet, og Vandet er derpaa brødt igennem og har lavet et Indløb. Øen minder om en Hestesko med Vanc udenom og indeni. Den bestaar af høje, nøgne Klipper, hvor end ikke et Græsstraa kan vokse. At der endnu er lidt Kraft i den, beviser de mange varme Kilder og de smaa Vulkaner, der findes paa Øen; og naar man graver et Par Foc ned i den fine Lavaaske, som en stor Del af Øen er dækket af, føles Grunden allerede varm. Der forekommer ofte underjordiske Rystelser, hvilket foraarsager, at Folk i Land maa flytte om Bord i Skibene, og Jorder slaar mindre Revner; men bliver den gamle Vulkan engang rigtig vred og spyer sin Galde op over hele Deception, da Gud naade de mange Hvalfangere, som ligger til Ankers der.

Men ikke alene her, men rundt hele Polområdet ligger en Masse Hvalfangermoderskibe, og de gaar hjert ved Sæsonens Slutning med Tankene fulde af Tran. Ved Iskanten er Fængsten størst, men Faremomentet ogsaa mere ruende. Pakisen kan let skræmme et Skib ned, og baade Snetykning og Skærførverrer Forholdene.

Der ligger aarlig ca. 150 Moderskibe i Sydishavet, og over en Trediedel heraf er Nordmænd. Der er aarlig beskæftiget over 10.000 Nordmænd henede, men Nordmændene er som bekendt ogsaa Verdens bedste Hvalfangere. Hvalfangermoderskibene er Dampere paa mellem 6000 og 20.000 Tons, hver med godt 100 Mands Besætning. De er udstyrede med svære Lastegrejter til at hive Hvalstykkerne op med og Dampsave etc. til Partering samt en Snes store Kogeapparater. Naar Hvalbaadene kommer langs Siden med Fangst, gaar Flænserne straks i smaa Baade ned og og begynder at flænse Hvalen. Først bliver Spækket flænset fra, det giver den fineste Olie,

hevet om Bord og parteret yderligere og puttet i et af Kogeapparaterne; saa kommer Turen til Kødet, som kommer i et andet Kogeapparat, o. s. v. Det eneste, der bliver til Rest, er Barden, som kastes over Bord. I nogle af de mest moderne



En Hvalkale ombord i D/S „Thorod“, Deception Island 1929.



Moderskibe kan hele Hvalen hales om Bord i Skibet op ad en Sliske, som er indbygget i Skibet, dette benyttes dog kun i rum Sø, saaledes at man i Ro og Fæd kan flænse Hvalen paa Dækket. Naar Kogeapparaterne er fulde, bliver de lukkede og det hele kogt til Tran, som derpaa tappes over i Skibets Tanke. Moderskibene er endvidere forsynet med saavel Lang- som Kortbølgesender og Modtager, de staa derved i Forbindelse med de andre Moderskibe og deres Hjemland og kan altid holdes i jour med Dagsprisen paa Tran etc. Desuden er de gennem traadløs Telefon stadig i Forbindelse med deres Hvalbaade og med et Radiotelefonapparat kan de lede disse ind til sig gennem Snetykningen. Til hvert Moderskib hører 2 à 3 Hvalbaade — det er smaa Dampere paa ca. 100 Tons (d. v. s. paa Størrelse med vore store Slæbedampere), de er udstyret med en 1200 til 1600 H.K. Maskine, der giver Baaden en Fart paa 12 til 16 Sømil, samt en Radiotelegraf og Telefonstation. Paa Mastetoppen sidder en Udkigstønde, hvor Udkigsmændene sidder, naar der ledes efter Hval. Paa Stævnen sidder en Harpunanen, der skydes af med Krudt. Denne Kanon, som blev opfundet af den norske Hvalfanger Svend Foyn i 1860, er et stort Fremskridt fra Fortidens Haandharpuner. I Harpunen sidder der en Patron, der eksploderer ca. 3 Sekunder efter, at Harpunen er afskudt, og denne Patron skal dræbe Hvalen, men ofte maa Hvalen have 3—4 Harpuner i sig, før den er død, og ofte løber Hvalen med Harpunen i sig, og det eneste, der saa er at gøre, er at lade Hvalen løbe sig træt ved at slæbe Hvalbaaden, men det kan ofte vare et Par Timer. Den sidste Opfindelse paa dette Omraade er at lede en elektrisk Strøm fra Hvalbaaden gennem Harpunelinien ud til Hvalen og derved dræbe Hvalen.

Naar Hvalen er dræbt, hales den hen langs Siden af Hvalbaaden, og et hult Spyd stikkes i Maven paa den, og gennem Spydet pumpes Hvalen op med Luft, da den ellers vil synke. Er der mange Hvaler i Nærheden, sættes et Flag paa den fangne Hval, saa man kan finde den igen, og man forsøger derpaa at fange nogle flere. Ved Mørkets Frembrud gaar Hvalbaadene ind til Moderskibene med Dagens Fangst, eller der benyttes en speciel Baad til at opsamle de dræbte Hvaler.

En fuldvoksen Blaa-hval vejer op til 150.000 kg eller 1½ Tons pr. Fod Hval i Længden, hvilket igen vil sige, at en saadan Hval vejer 25—30 Elefanter op, saa man kan med en vis Ret kalde det Fangst af Størvildt. En Blaa-hval er ofte en Snes Tusind Kroner værd, og da hver Hvalbaad i Sæsonens Løb fanger ca. et Par Hundrede Hvaler, saa forstaa man, selv om det ikke allesammen er Blaa-hvaler, at Hvalfangst er en rentabel Geschäft og en meget vigtig Post paa det norske Budget, men ogsaa England tjener store Penge paa Hvalfangst, idet de, foruden Hval de tjener paa deres egen Hvalfangst, tjener Penge paa en Afgift, de tager af alle Hvaler, som fanges i engelsk Farvand, og da næsten hele Landet rundt Sydpolen er engelsk, faar de Afgift af saa godt som alle Hvaler, som fanges i Sydishavet.

Produktionen af Tran steg fra 471.600 Fade i 1921 til 3½ Million Fade i 1931, og i samme Tidsrum er de nedlagte Hvalers Antal steget fra 12.000 til 55.000, saa Folk mener, at det kun er et Tidsspørgsmaal, hvornaar Hvalerne er udryddede eller i hvert Fald saa faatallige, at Hvalfangst om ikke bliver urentabel saa i hvert Fald bliver drevet i mindre Stil, men saadan som det — trods den store aarlige Fangst, stadig vrin-

ler med Hvaler i Sydishavet og særlig i selve Ros- og Wedelhavet, viser jo ikke nogen Tilbagegang i Hvalernes Antal; men betyder et Par Hundrede Hvalfangere egentlig noget i det sydlige Shavs 24 Millioner Kvadratkilometer.

Det er jo ikke alle Hvaler, der kommer Produktionen til gode. Alle de som dør en naturlig Død, faar man jo ikke fat paa: men desuden dør ca. 15 pCt. af alle Hvaler af Blodforgiftning. De Harpuner, der blev brugt, før Svend Foyn opfandt Harpunanen, trængte man ind i Hvalens Spæk og kunde sidde der i mange Aar uden at gøre Skade. De moderne Harpuner derimod trænger helt ind i Hvalens Kød, og naar et Hval saa sprænger en Harpuneline og løber med Harpuner i sig, sidder den og rufter og beforder derved en langsomt dræbende Blodforgiftning.

Før at hindre Udryddelsen af disse værdifulde Dyr har Engelskmændene forbudt Fangsten af Hvaler under en vis Alder og Fangsten af Hunhvaler, der gaar med Unger under en vis Alder, men jeg tror alligevel, at Engelskmændene og de andre Nationer vil miste den store Indtægt, de har af Hvalfangst, og det fordi Hvalolie er saa dyrt, at en hvilken som helst brugbar billigere Erstatning for Hvalolie vil kunne betale sig at producere, saa Alverdens Specialister spekulerer hver Dag paa at finde den bedste Erstatning, og den, der finder den, vil hurtigt tjene sig en Formue, medens hele Hvalfangsten med alle dens Farer og Oplevelser vil gaa over i Historien.

Mange Menesker spekulerer over, hvorfor Nordmændene er bedre Hvalfangere end andre Nationer, flænser den hurtigere c. s. v. og derfor giver et større Aktieudbytte. En Del af Grunden ligger sikkert i, at de gennem Aarhundreder har Erfaring i at fange Hvaler; men hvorfor de i det hele taget arbejder hurtigere og i de fleste Tilfælde slider mere i det end andre Nationer, skyldes sikkert deres Betalingsmaade.

Den Iver og Interesse, Nordmændene arbejder med; har forstandige norske Hvalskibsredere gennem Tider opelsket til Gavn for dem selv, deres Underordnede, ja for hele det norske Samfund.

Paa Hvalbaade og Moderskibe er nemlig hele Besætningen lønnet med den overenskomstsmæssige Lønning, men grundet paa at det var nødvendigt at betale noget mere for dette haarde Arbejde, og da man vilste, at Interessen nu engang ikke stiger proportionalt med Arbejdslønnen, fandt Hvalskibsrederne paa at give hele Besætningen Del i Udbyttet.

Denne Del udregnes efter Bruttoudbyttet af Sæsonens Fangst, og alle, lige fra Kaptajn til Messedreng, faar Del i Udbyttet, men efter forskellig Skala. Det er bevisagt, at de ved denne Ordning, som enkelte Steder er brugt i mange Lande, særlig i England og Amerika, har forøget Arbejdernes Interesse for Arbejdet og gjort deres Iver og Paapasselighe-
de meget større og har hjulpet til at undgaa de store økonomiske Stridigheder, som desværre saa ofte opstaa mellem Arbejder og Arbejdsgiver.

En hun gammel norsk Hvalskibsreder sagde altid, at denne Udbyttedeling havde kostet ham mange Penge; men engang spurgte en smaa Journalist ham, hvorfor han saa stadig holdt paa den, og til stor Forundring for Journalisten svarede han, at til Gengæld havde han tjent endnu mere paa den, men det var der jo aldrig nogen, der spurgte ham om.

Mc. Cormick,

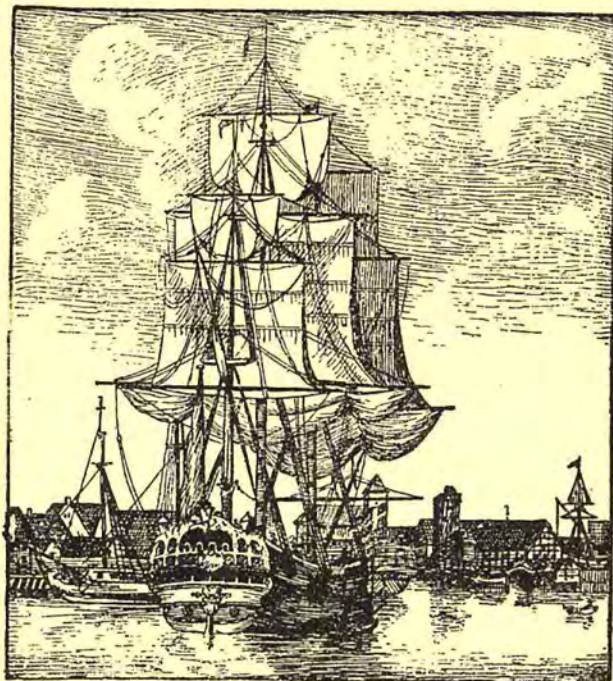
Vognmandsmarken 74.

Kammerjunkeren A. v. Lindholm.

Kammerjunkeren A. v. Lindholm er død. Ingen københavnsk Sejler og næppe mange af Provinserne vil erfare om dette Dødsfald uden at bemærkkes af Verden. Junkerens elegante

Skikkelse, der helt op i den høje Alder bevarede Officerens og Sømandens Elegance, var kendt i alle danske Havne, hvor Sejlerne dyrkede den Sport, til hvis tidligste, dygtigste og utrættelige Følkampere han hørte.

Fra forrige Aarhundredes Søfart



Fra den bekendte Skibshandler Sophus E. Johnsen, Ejer af Drakenberg Musæet i Aarhus, har vi modtaget følgende udrørkede Indtækt i Handelslivet i Aarhus i Midten af det forrige Aarhundrede.

Det er en Instruks, som den bekendte Skibsreder Chr. Christensen tilstillede en af sine Kaptajner Instruktionen vidner om stor Forretningssans og Indsigt.

Aarhus, den 24. Marts 1845.

INSTRUX

for

Hr. Captain C. O. Løsgren, førende Briggen *Eleonore Sophie* for en Rejse til Kyster af Africa efter en Ladning Guano.

1) Saa hurtigt som Elben er fri for Iis, saaledes at De kan komme ud, da afsejler De fra Altona med Skib og sammes Besætning, der skal bestaa af 14 Mand incl Dem selv, direkte til Capstadt paa Cap der gøres Hoffnung, udlosser Deres dertil destinerede Ladning og indkasserer Fragten.

De søger i Capstadt alle mulige Oplysninger om Guano eller Guano-Øerne, faar hos Toldembedsmændene førstes en Plan over Saldanha Bugten samt Hodges Bugt og Øen Malaggas Beliggenhed, faar en Prøve af Guanoen derfra, nemlig den, Gouverneuren af nævnte Plads sælger mod et Pund Sterling pr. Ton, og lægger Mærke til om mange Skibe benytter denne Maade at erholde Guano paa, og om mange Skibe der ere under Ladning. Dette blot for paa-kommende Tilfælde, som jeg senere nævner.

De kan ikke fæste Liid til alt, hvad der paa Cap fortælles Dem, og De maa erindre Dem, at maa der er interesserede i Guano-Eksport, ikke alene Regjeringen, men ogsaa Private.

2) Hvad man endog i Capstadt vil fortælle Dem, saa har De fra denne Plads at afgaa til en eller anden af efter-nævnte Øer og at undersøge disse for at finde en god og ægte Guano, der kan sammenlignes med de Dem leverede 3 Stk. Prøver.

De afsejler nemlig fra Capstadt.

Paa hvilken som helst af disse Øer, der alle ere ved Africas Kyst (Vestkyst), De ved Undersøgelse finder et tilstrækkeligt Forraad af ægte Guano, der stopper De og indtager en complet Ladning af samme og afgaar dermed directe her til Aarhus.

De før nævnte Øer er alle omstændelig beskrevne i Nautical Magazine, som De har, og paa disse Øer koster Guano intet, uden Ulejligheden at tage samme.

Det er mig naturligvis ligemeget, om De paa Vejen hører eller træffer paa en anden Ø og der lader, naar der ikke skal betales derfor, og De kuns medbringer en Ladning ægte Guano, lignede med de Dem givne Prøver.

3) Med en complet Ladning forstaaer jeg Alt, hvad Skibet af Guano kan bære og rumme, godt sammenstuvet.

Efter al Rimelighed vil De erholde Guano paa en af de forannævnte Øer, og især mener jeg, det tør anses som vist, om ikke før, saa naar De kommer til Penguin Øerne; men da man altid ikke alene maa haabe det bedste Udfald, men tilige bør være forberedt paa det værste, saa;

4) For det Tilfælde De ej erholder Guano paa ovennævnte Vej og Maade, da maa De gaa tilbage igen og paa Cap indløse et Bevis for, at De har Tilladelse til at lade paa Øen Malagata i Saldanha Bugten og betale nemlig 1 Pd. Sterling pr. Ton, og for endog at være forberedt paa et saadant Tilfælde er Hr. J. C. Donner i Altona saa god, efter min Anmodning, at meddele Dem et Accreditiv til et Firma i Capstadt, for hvilken De da kan erholde den fornødne Sum til nævnte Bevis.

Jeg behøver næppe at bemærke Dem, at det jo vilde blive en betydelig og meget ubehagelig Udgift, om De saaledes skulde se Dem nødsaget til at betale Guanoen, og jeg holder mig forvisset om, at det i al Fald blev uden Deres Skyld.

Dernæst vil jeg ikke undlade, ihvorvel jeg anser det overflødigt, og som et Tilfælde De efter foranførte ikke vil komme i, at gøre Dem der Bemærkning, at:

5) For det Tilfælde De hverken paa de nævnte Øer eller andre Øer, som De paa den beskrevne Tour kommer i Nærheden af og finder Anledning til at undersøge, ingen Guano maatte erholde uden Betaling, ej heller ved Saldanha Bugten etc. mod at betale, og Guano Expeditionen saaledes aldeles mislykkedes, da afgaar De uophødelig til en Plads paa Syd Americas Østkyst, og dersom De ellers ikke har Lejlighed til i Forvejen at erfare noget paalideligt i Henseende til Fragterne, hvor disse staaer best, som De vist næppe vil have, saa afgaar De til Rio Janeiro. Fragterne fra Brasilien kan nu ventes højere som Følge af en Forandring i England af Sukkertolden, og De tager da den mueligst fordelagtige Fragt til en europæisk Havn.

6) Skib, Inventarie og Proviant etc. er assureret, og skulde Uheld møde, som Gud forbyde, da maa De gaa lovførmelig tilværks. I Havari-Tilfælde faar man efter de nuværende Assurancelove kurs lidet eller saa godt som Intet godtgjort, naar Skibet ikke har stødt, eller man ikke har set sig nødt til at læppe.



Herr J. C. Donner vil paa Deres Anfordring meddele Dem en Copie af Ass.-Policen.

7) I alle uforudseelige paa Rejsen mødende Tilfælde maa jeg naturligvis overlade til Dem at handle efter bedste Conduite i min og Skibets Interesse.

8) Jeg anbefaler Dem at gøre al mulig Fortgang paa Rejsen, og jeg beder Dem at tilskrive mig saa ofte, De finder Lejlighed at hemsende Breve. Fra Guano-Øerne muligvis pr. andre derværende seilfærdige Skibe, og i Deres Breve omstændelig meddele Alt, hvad De ved, der kan interessere mig.

9) Collegiets Brev, samt Nautical Magazine, maa følge Skibet, og De maa for Alt ikke glemme disse i Altona.

Skulde De, mod Forventning, blive nødsaget til at betale Guanoen, om De Intet maatte erholde paa de af mig opgivne Øer, men skulde tilbage til Saldanha Bugt og betale 1 Pd. Sterling pr. Ton og saaledes benytte Accredativet fra J. C. Donner, da skal jeg endnu selv i dette ubehagelige Tilfælde ved Deres Ankomst hertil med en complet Lading Guano af ægte Qualitet, give Dem dels som Gratiale og dels som Æquivalent for Deres Andel af Kahyts- og Passagerfrakterne paa sædvanlige Rejser, en Sum af 700.00, siger Syv Hundrede Rigsbankdaler Sedler eller Sølv, men bringer De mig

her til Aarhus en complet Lading ægte Guano (Fuglemø) uden at have maattet betale samme, og uden at have benyttet Accredativet, faar De 300 Rigsbankdaler mere end ovennævnte Sum, eller da i Sedler eller Sølv Eet Tusinde Rigsbankdaler. Foruden Deres maanedlige Gage, og i øvrige Henseender henholder jeg mig til mine Breve til Dem, nemlig betræffende vores Arrangement med Provianten etc. etc.

Jeg ønsker Dem, Skib og Besætning al mulig Held og Lykke paa Rejsen!

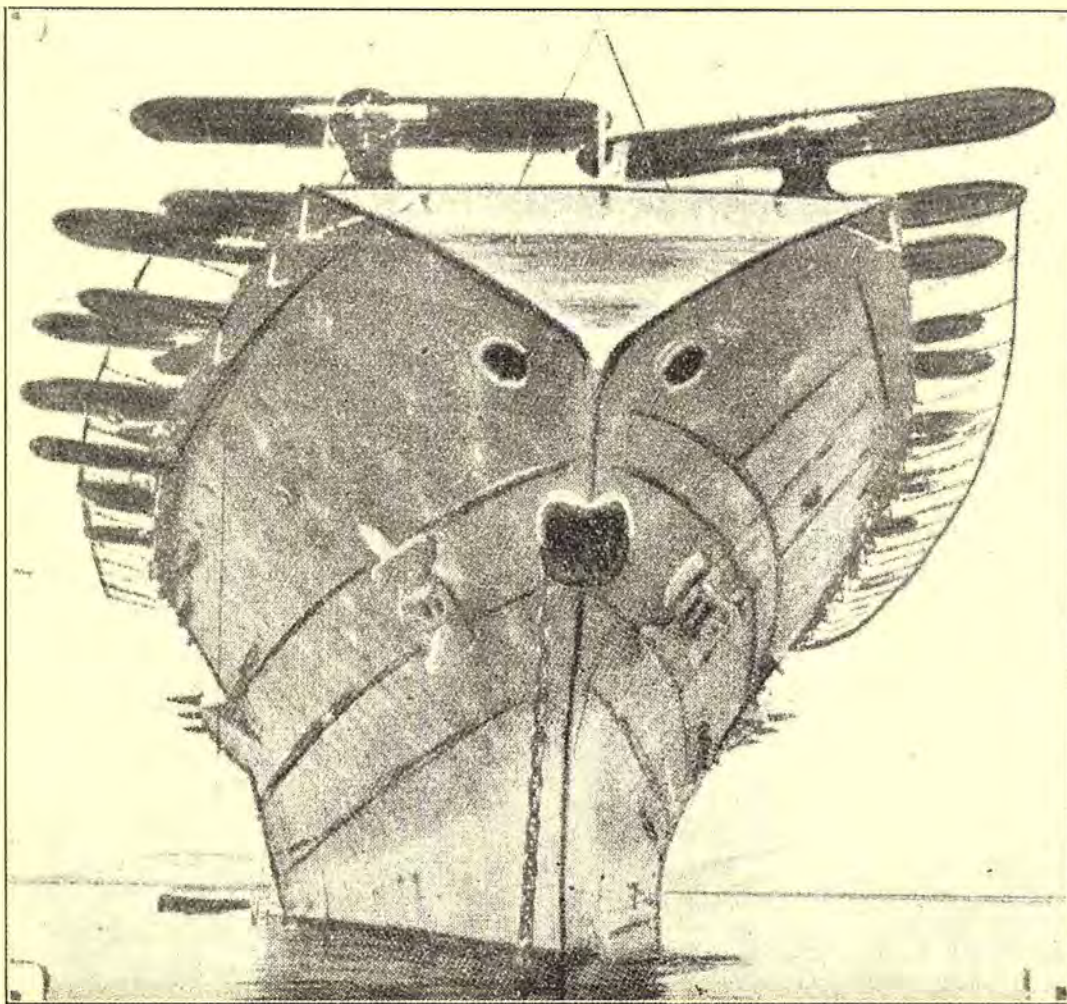
At jeg har modtaget en ligegyldig Genpart tilstaa:

sign. C. O. W. Løfgren.

Veaskabeligst sign. Chr. Christensen.



Avertér i „Vikingen“, Skandinaviens mest udbredte Søfartsblad



Moderne
amerikansk
Moderskib
for
Flyve-
maskiner

Det har jeg oplevet.

(Fortsat fra Side 5.)

af to tyske Undervandsbaade. Vi fik hurtigt tændt Lanterne, som havde været slukket for ikke at røbe os, og vi fik travlt med at faa Baadene ud.

Den første aBad blev knust, inden den naaede Vandet, men den anden naaede velbeholden ned med 1. Styrmand og 15 Mand. Mens det foregik, blev Tyskerne ved at beeskyde Skibet, og det var et Mirakel, at ingen blev ramt. Senere fik vi opklaret, at de to Undervandsbaade ikke naede observeret hinanden, og da der blev skudt, troede de begge, at det var os, der skød — derfor fik vi det glatte Lag. Da vi var kommet i Baadene, blev 1. Styrmands Baad bordet af Tyskerne. De tog et Par af Folkene med om Bord paa „Fjord“, og efter at have fjernet alt, hvad de fik Øje paa, Madvarer, Whisky, Service o. s. v., lagde de godt med Bomber rundt i Skibet og sprængte det i Lufften.

Naa, i Land kom vi da. Efter at have drevet rundt i Baadene et Døgn, blev vi taget op af en engelsk Trawler og sat i Land. Serere



Ex Crewn of Dænræk. Ex Saga Vibena af København.

kom vi saa — i smaa Portioner — velbeholdne hjem. Den største Sorg, jeg havde, var paa Hjemturen. Da vi naaede Kronborg, mødte vi mit gamle Skib „Arkansas“ paa Vej til Amerika. Der naaede jeg altsaa ikke at komme med. Senere blev jeg saa Fører paa „Nevada“, og i de sidste 6 Aar i Det Forenede sejlede jeg med Dampskibet „Minsk“ paa Middelhavsarten.

Naar man har levet et Liv paa Søen, bliver man aldrig rigtig hjemme paa Landjorden, siger den gamle Kaptajn stilfærdigt — man savner altid Søen, og selv om Natten, naar man drømmer, er man til Søs. Hver Gang et eller andet gør mig bedrøvet, tænker jeg altid: Gid du var til Søs — der har man ikke saa meget Tid til at sørge. Søen har ogsaa sine Farer, for mig var Taagen altid det værste, men man spekulerer ikke saa meget paa den Slags, naar man er derude. Man tager det med, fordi det ikke kan være anderledes. Nu har jeg kun det tilbage, at jeg er Medlem af Sø- og Handelsretten, det giver mig altid lidt Tilknytning til Livet paa Søen, og jeg er glad for det Arbejde.

Vi mindes

*En af Havets vilde Svaner,
en af Fortids strenge Ahner,
Stillehavet, Puget-Sound,
Nordatlanten, easting down,
Finisterre tværs om Bagbord,
outward-bound for Sidney-harbour,
Dage under Tropesol,
homeward-bound for Liverpooi,
Natten ved Cap Horn og Cap,
Saltvandsbylde, andet Skab.*

*Land i Læ og klar til at vende, ned med Roret,
det er alle Mands Job — den „gamle“ har Ordet,
det var dagligdags Liv, det var hele vor Verden,
det er nu kun et Minde fra Ungdoms Færd,
vi lever det om og om igen,
hver Gang vi møder en gammel Ven,
som Fuldskibet „Vibena“ paa Billedet her,
og alle de andre, vi i „Vikingen“ ser.*

C. G. Saltoft.



Hvorledes bygger man Flaskeskibe?

*Flaskeskipperen
fortæller:*

Hvorledes bygger man Flaskeskibe? er et Spørgsmaal, der atter og atter stilles „Vikingen“.

Vi har ladet Spørgsmaalet gaa videre til Baadebygger Alfred Sørensen, Torvegade 5, der er en af Landets dygtigste Flaskeskibsbyggere og mellem Aftagerne af sine Skibe tæller saa fornemme Kunder som Hds. Majestæt Dronningen og Direktør A. O. Andersen.

— For den, der som jeg er opvokset i et Skipperhjem, svarer „Flaskeskipperen“, som Baadebygger Sørensen populært kaldes, falder det ganske naturligt at bygge Skibe. Allerede som lille Dreng ønsker man at gøre det og da man i den Alder jo ikke er i Stand til at bygge „voksne“ Skibe, slaar man sig selvfølgelig paa Model- og Flaskeskibe. At man saa ogsaa som Voksen holder sig til denne Form for Skibsbygning er en Sag for sig.

Naa, de første Skuder var jo meget primitive og ikke videre levedygtige, men efterhaanden som man lærte af andre eller selv fandt paa noget og samtidig fik mere Øvelse og bedre Materialer, syntes man, Skibene fortjente at blive opbevaret.

Men hvordan forhindre dem i at blive støvede og paa anden Maade ødelagte? Jo, kunde man faa dem ind i en Flaske, saa maatte de da være i sikker Havn.

De første Forsøg herpaa var ikke videre lovende, men og-



M/S „Venus“.



Fremstøtteren „København“.



Faderens gamle Zacht „Zusa“.



H. M. S. „Dannebrog“.

saa paa dette Omraade fik man efterhaanden mere Erfaring og lærte, hvorledes man paa en sindrig Maade kunde rejse hele Rigningen inde i Flasken blot ved at hale i Stagene.

Men naturligvis maatte hele dette Arrangement være i Orden og prøvet udenfor Flasken først.

Arbejdet kræver megen Taaemodighed og maa naturligvis udføres med den største Omhu, for at der ikke skal komme Kludder i det, saa Skibet ødelægges, og Arbejdet maa begyndes forfra.

„Herluf Trolle“s sidste Rejse.

Der var nogen Besværighed med at faa solgt det gamle Orlogsskib „Herluf Trolle“ til Ophugning. Der maatte nemlig hele to Auktioner til. Budene paa den første var saa lave, at Marinen ikke mente det forsvarligt at slaa til, og der blev saa lavet en ny Auktion, hvor Petersen & Albeck vistnok var

Saa staar man da endelig en Dag overfor sit første Flaskeskib.

Indtil dette Øjeblik er Vanskelighederne kommet af sig selv, men nu begynder man selv at opsoge dem.

Først ved at gaa mere i Detailler med Fremstillingen og dernæst ved at skaffe sig Flasker med stadig snævrere Hals.

Nu kan end ikke selve Skroget komme gennem Flasken, men maa deles paa langs i to eller tre Dele (det øverste lavest for at der kan blive Plads til Gelændere og lignende vanskelige Ting), medens Dækshuse, Skorstene, Baade o. s. v. bag efter nok kan anbringes.

Alt maa dog være tilpasset udenfor Flasken og nøje prøvet og gennemtænkt. Saa limes den underste Del af Skroget paa Plads i Flasken, Overdelene med den liggende Rigning føres ind, og de to Skrogdele limes sammen. Rigningen rejses, Stagene gøres fast, og nu kan man i Ro og Mag med dertil indrettet

Værktøj lime Dækshuse, Skorstene, Baade etc. paa Plads, hvorefter man med Kit og Farver søger at danne „Søb“ omkring Skuden. Der skal en vis Behændighed til for at undgaa Berøring af Glasset med Kit, Lim og Farver. Pletter paa Glasset er nemlig meget vanskelige at fjerne. Ønsker man saa — efter at Skibet er vel anbragt i Flasken — at gaa videre endnu kan man f. Eks. af en Stump sort Egetræ fra et for

Aarhundredreder siden sunket Skib eller af en sjælden tropisk Træsart lave et Stativ, hvori Flasken kan ligge.

Saadanne Flaskeskibe rummer for mange Mennesker et dyreligt Minder, siger „Flaskeskipperen“ langsomt og tilføjer med lav Stemme: — Mor har paa sin Kommode en hel Del af den Slags Minder, som hver især bærer Præg af hendes Dreng. Nogle har Havet taget, ja endog beholdt, men deres Sjæle bor i Skibet i Flasken. Og hvem kan vel ønske sig et bedre Sted at være

B. M.

den eneste bydende, men til Gengæld gav et saa godt Bud, at de fik Hammerslaget.

Saa gik „Herluf Trolle“ ud paa sin sidste Rejse fra Flaadens Leje til Værftet i Sydhavnen, hvor det nu vil blive opbrugt. Det er bygget omkring Aarhundredskiftet og fik saaledes en for Orlogsskibe usædvanlig lang Levetid.



Dampskibet »Pregel« af København

Billedet paa „Vikings“ Forside denne Garg er efter et Maleri, som ejes af Det forenede Dampskibsselskab.

Skibet blev bygget 1839 hos Burmeister & Wain i København. Ved Stabelafleebnirgen døbttes det „Pregel“, efter den lille Flod af samme Navn, som nær ved Königsberg løber ud i det „Frische Haff“. Ved Afleveringen var Pregel skønnertrigget, man havde den Gang endnu ikke gjort sig helt fortroig med at sence Skibe over Havet uden anden Drivkraft end en Skrue, uagtet det dog var 70 Aar siden, at Dampskibet „Savannah“ gik over Atlanten fra „Colears Hook“ ved New York til Liverpool paa 25 Dage.

„Pregel“ var forsynet med en Tregangs Expansionsmaskine, som udviklede 550 IHK., Længden var 170 Fod, Bredden 28 Fod og Dybden i Bundtanktoppen 14,8 Fed. Brutto Tonnagen var 697 Reg. Tons og Netto Tonnagen 427 Reg. Tons. Som Fører var Capt. L. C. Egidiusen ansat, og 1ste Mester var Maskinmester Ludvig Anger.

I Aaret 1897 blev „Pregel“ ombygget i Gøteborg og forlænget til 220 Fod, hvorved Brutto Tonnagen forøgedes til 977 Reg. Ton og Netto Tonnagen til 607 Reg. Ton, samtidig nedsattes Kedeltrykket, hvorefter Maskinen blev paa 490 IHK.

1906 blev Pregel omrigget, hvorefter den ikke mere førte Raasejl.

I sine 31 Leveaar førtes „Pregel“ af flere forskellige Førere, og dens Maskine betjentes af flere forskellige Maskinmestre. Medens Skibet gjorde Tjeneste paa mange af D.F. D.S.' europæiske Ruter. Snart træffer vi „Pregel“ i Atlanterhavet, snart i Østersøen og snart i Nordsoen.

Det gaar med Skibe som med Mennesker. Nogle følges af et aldrig svigtende Held, andre forfølges et Liv igennem af et ligesaa usvigeligt Uheld. Der findes Skibe, som et langt Liv igennem færdes paa alle Have, som under alle Forhold gør hurtige Rejser, uden saa meget som at sprænge et Kabelgarn. Det er de heldige. Der findes andre, som Rejse efter Rejse kun under store Vanskeligheder naar fra Havn til Havn. Det er de uheldige. De sidste repræsenterer „Pregel“ til Fuldkommenhed. Indtil Aaret 1907 gik det endda saa nogenlunde, men fra det Aar ramtes Pregel Gang paa Gang af Uheld.

I December Maaned 1907, da Pregel efter en Rejse fra Libau til Hull skulde fortøje ved Kajen paa sidstnævnte Plads, der var Lods om Bord og Slæber for Bougen, forsøgte en mindre Damp „Seagull“ at gaa imellem Pregel og Kajen, men Eksperimentet mislykkedes, og „Seagull“ blev af Strømmen sat ned paa „Pregel“, som af „Seagull“ blev ramt midtskibs med det Resultat, at „Pregel“ fik knust en Baad og det „opstaaende“ stærkt havareret.

Lille Juleaften 1908 afgik „Pregel“ fra Dunkerque til København. Da Skibet med lige netop Styrefart passerede en Pontonbro, blev der fra en Damp „Apollo“ af Bremen, som tillige med en Del andre Skibe ikke langt fra Broen afventede en Sluses Aabning, afgivet 3 korte Toner, Signal for, at Maskinen bakkede med fuld Kraft. Signalet gentoges. „Pregel“ kunde intet foretage sig medens den var midt i Brohullet, men saa snart Skibet var klar af Broen, blev Maskinen skiftet af fuld Kraft Bak. Men det var for sent, saa inden Farten var ophørt, tørnede „Pregel“'s Bov mod



Transportmidlerne for 150 Aar siden



„Apollo“s Laaring, det var Held i Uheld, idet ingen af Skibene tog større Skade, end at Rejsen kunde fortsættes.

Aaret efter, ligeledes i December Maaned, da „Pregel“ med Lods om Bord var paa Vej op ad Floden til Antwerpen, gik det atter galt. „Pregel“ røddede netop en af de mange Lystønder, som viser Vejen paa Floden, og var i Drej til Styrbord, da en modgaaende Damper „Werdenfeldt“ af Bremen saas forude lidt om Bagbord. „Pregel“ gav en kort Tone med Dampfløjten som Signal for, at den drejede til Styrbord, men „Werdenfeldt“ svarede med 2 Toner og drejede til Bagbord. „Pregel“ gav endnu en Gang een Tone, men stoppede kort efter Maskinen og slog umiddelbart efter fuld Bak og gav 3 Toner, men Skibene var for tæt paa hinanden, Tyskeren tønnede mod „Pregel“ agter for Bakken om Bagbord, hvor et stort Hul fremkom. Før ikke at synke, maatte „Pregel“ sættes paa Grund, en Del af Ladningen maatte losses, og ved Dykkerhjælp blev Skibet tætnet saa meget, at det kunde bugseres til Antwerpen for fuldstændig Reparation.

En smuk Majdag 1911 sejlede „Pregel“ ned ad Themsen, intet anende spadserede Lodsene frem og tilbage paa Broen, da en modgaaende Damper „Sardinia“ af Glasgow indhalede „Pregel“ og vilde passere paa dennes Styrbords Side, for at give lidt bedre Plads, gav „Pregel“ lidt Ror til Bagbord, men pludselig drejede Hørender Styrbord over; der blev nu yderligere givet Ror, Maskiner blev skiftet til Bak, men Skotten sugede den lille Damper til sig. Danskeren blev slem ramponeret, medens Skotten slap uskadt.

En Dag i Aaret 1912, da „Pregel“, som sædvanlig under Uheld, med Lods om Bord, skulde bakke ud af en Dok i Bordeaux, blev den paasejlet af en Damper „Solidio“ af Genua. Skibene ramte hinanden Stævn mod Stævn. „Pregel“ blev skubbet agter over og Agterskibet tønnede mod Kajer, hvorved Rorstammen blev bøjet, og „Pregel“ maatte returnere til Dokken for at reparere.

En Maaned senere træffer vi „Pregel“ i Aalesund, hvor Maskinen pludselig under Manøvre til Kaj nægtede at bakke, og „Pregel“ løb ind i en anden Damper „Storfjord“ af Aalesund, hvis Bøv blev stærkt beskadiget, medens „Pregel“ selv, paa trods af, hvad der ellers var Skik og Brug, slap uskadt.

Aaret efter, medens „Pregel“ sammen med 2 andre Skibe fulgte Isbryderen over Reval Bugt, kom det uheldige Skib atter for nær til et andet; da „Pregel“ havde svært ved at følge med, var den paa det Tidspunkt kommen for langt bort fra det forangaende Skib „Taygeta“ af Flensborg; da man saa kom til en Strækning, hvor Isen var mindre haard, gik „Pregel“s Maskine med forceret Kraft for at naa op i „Taygeta“s Køl vand, men pludselig stoppede „Taygeta“ uden at give Signal, kort efter gav den Signal for, at Maskinen bakkede. „Pregel“ gav samme Signal og gjordes amme Manøvre, men nu, da den helst skulde stoppe sin Fart, løb den som bare Pokker og ramte „Taygeta“s Agterende, som tiligemed Roret blev stærkt beskadiget. „Pregel“ slap med en Bule i Boven, og begge Skibe kunde klare sig ind til Reval.

Samme Aar, da „Pregel“ laa fortøjet ved Brunsbüttekoog, sejlede en norsk Damper „Star“ ind i dens Bagbords Side uden dog at forårsage større Skade.

I 1915, da „Pregel“ efter en Dokring i Frederikshavn var kommet ud af Dokken og satte Maskinen i Gang, mærkedes pludselig et stærkt Stød; da man saa efter, viste det sig, at 2 Skrueblade var knækket, en af Afstivningsklodserne fra Doksen var ført med ud, og da Skruen blev sat i Gang, sugede den Klodsen agterover, naturligvis paa en saadan Maade, at Kloksen kom i Skruen, — det var jo „Pregel“, som gik af Dokken — Aaret efter mistede „Pregel“, i Atlanterhavet, sin Dækslast, paa Rejse fra Lissabon til København med Kork. 1916, da „Pregel“ laa fortøjet i Newcastle on Tyne, blev den under Ferhaling paasejlet af en London Damper „Tapton“, hvilket som sædvanlig ramte „Pregel“ haardt.

Under Krigen var „Pregel“ nogen Tid oplagt i England, da Engelskændene havde Brug for Skibe og iøvrigt syntes godt om „Pregel“, — havde de kendt dens Historie, havde de maaske ladet den ligge — fik man en god Dag Besked her i København om, at Engelskmanden havde laant „Pregel“ — det var i Juni 1917 — og den blev først tilbageleveret Januar 1919.

Den 29. Februar 1920 afsluttedes paa Graadyb Barré det uheldige Skæps omtumlede Tilværelse under følgende Omstændigheder: Da Pregel paa Rejse fra Newcastle on Tyne til Esbjerg med en Last Kul den 27. Februar beford sig midt i Nordsøen med meget daarlig Væjr og høj Sø af vestlig tog Skibet Kl. 7 en svær Overnaling, hvorved Lasten forskød sig, hvilket forårsagede svær Bagbords Slagside; da der samtidig opstod en svær Lækage i Dækket, trængte meget Vand ned i Lastrummet. Man holdt da gaaende med langsom Fart mod Vind og Sø, medens man forsøgte at stoppe Lækagen. Den 28. Kl. 5 fløvede det noget og Skibet blev atter lagt paa Kurs østover. Den 29. var Væjret meget usigtbart med haard Kuling af VSV Kl. 9 lodedes 4,5 Fv. Vand; Roret blev straks lagt haardt til Bagbord, men samtidig stødte Skibet haardt 5—6 Gange, og kom saa kar. Man holdt nu udefter med langsom Fart indtil Kl. 13,30, da en Lods fra Inspektionsskibet „Absalon“ kom om Bord. Da „Pregel“s Dybgaende var for størt til at gaa over Barren, og Vandet stadig sreg i Lasten, saa Skibet var synkefærdigt, blev det besluttet at sætte det paa Grund noget Syd for Barren. Da Besætningen Kl. 17,30 var klar over, at Skibet ikke kunde bjeriges, forlod den det i egne Baade; senere blev de optaget af „Absalon“, og den gamle „Pregel“ blev Vrag, et naadigt Forsyn forskaanede saaledes Skibet for at lide den Tort, efter et langt Liv paa Søen, i Kamp og Strid for sine Førsere, da at blive slæbt til et Ophugningsværft for det ved Hjælp af en Autogenflamme at faa sin Bug sprættet op og Resterne af sine jordiske Levninger spredt hid og did til Fæls for den højstbydende Jernkræmmer.

C. G. Saltoft.

Hastigheds-Rekorderne.

Ikke saa snart bliver der sat en Verdensrekord, før den bliver slaet. Gamle „Mauretania“, som fornylig fejrede sin 27-aarige Fødselsdag, holdt sin Rekord i over 20 Aar, indtil den tyske Liner „Bremen“ snappede Rekorden for Turen over Atlanten fra den. Og nu indehaves Rekorder af den italienske Damper „Rex“.

Hvor længe „Rex“ vil beholde sin fine Plads, som den

tog fra „Bremen“, hvis bedste Tid fra New York til Cherbourg opnaedes Juni 1933 og var 4 Døgn 15 Timer og 56 Minutter, er der ingen, der ved. Maaske kommer der i Aar allerede eller næste Aar en ny Rival ind paa Kamppladsen eller rettere Oceanet, naar den franske Liner „Normandie“ vil prøve paa at vinde Atlanterhavets „Blå Baand“.



I Kamp med Sørøvere

(Fortsat)

SJETTE KAPITEL

Chin-Chin-Joss! (Tak, Gud).

Hedigvis fulgte et kortvarigt Stille ovenpaa Sternens første heilige Anfald, der tillod Fartøjet igen langsomt at rejse sig, medens det ligesom skælvede i sin hele Sammenføjning og girede stærkt først til Bagbord og derpaa til Styrbord. Disse Giringer befriede det for den Masse Vand, der havde oversvømmet dets Dæk; thi Spygatterne var naturligvis ude af Stand til at udføre deres Gerning, og egentlig var det et Guds Under, at vi ikke sank med det samme efter den Maade, hvorpaa Vind og Søl kom bag paa os.

Kaptajnen benyttede nu dette Øjeblik forholdsvis Re til at tage sine Forholdsregler. „Nu rask, Leechline!“ raabte han, saa snart alt var saa roligt, at hans Røst kunde høres over Bølgenes Brølen; „vi maa have Stormsejlene paa hende; men hal først Fokkeskødsbarm: en Kende ud, saa vi kan faa hende til at falde rundt.“

„Ay, ay, Sir!“ kom det fra Styrmanden; „men tror De ikke, at en Stump Presenning i Vantet vilde være bedre?“

„Ja, gør som De synes,“ svarede Skipperen og gik hen og løste Baadsmanden af ved Roret, idet han med det samme befalede mig at gaa hen og hjælpe at faa Presenningen op. Jeg lod mig det ikke sige to Gange, men ilede hurtigt forud, idet jeg passede at holde mig fast ved de Ender, der var spændt hen langs Rælingen indenbords.

Presenningen var halet ud af Storbaaden, og Folkene stod netop Begreb med, ved Hjælp af en Tallie at hejse den op i det Luv Vant. Saa snart den var kommet et Stykke op, og Vinder tog fat i den, lagde Kaptajnen og hans Hjælpere Roret ned, og Skibet laa nu og red op imod Søen som en And; men før Bougen var kommet rigtig rundt, fik vi alligevel en svær Sø over, der gav os alle et uventet Styrtebad.

„Å, Pokker med det, Guter, det gaar alt sammen over, naar vi først er tørre!“ raabte Mr. Leechline leende, skønt han havde faaet sin Part af Skyllen; „nu fat i Stænge-Stagssejls Fald og hejs Sejlet, før Forenden falder af igen!“

Sejlet blev hejst og ligeledes Mesanstagsej, og vi laa nu godt op mod Søen med Bagbords Halse og afventede det næste Angreb af vor ubarmhertige Fjende, der vistnok „fyrede op“ for et nyt alvorligt Pust. Vore Lugers Skalkning blev efterset og enhver Forsigtighedsregel taget, som menræskelig Orntanke kunde indgive os, for at møde Orkanen. Skibet laa altsaa for Øjeblikket forholdsvis i god Behold, og Styrbords Vagt fik nu Lov at gaa ned og faa en Bid koldt Kød og en Beskøjt tillige med en Snaps Rom til Mancs. Jeg greb Lejligheden til at skifte Klæder, men steg igen op paa Dækket, da jeg under de nuværende Forhold inger Lyst havde til at blive nede. Men som jeg vilde træde hen til Kappen, blev jeg tilkalt af Teddy Bolter, Kahytsdrengen, hvis Ansigt var et bredt Grin.

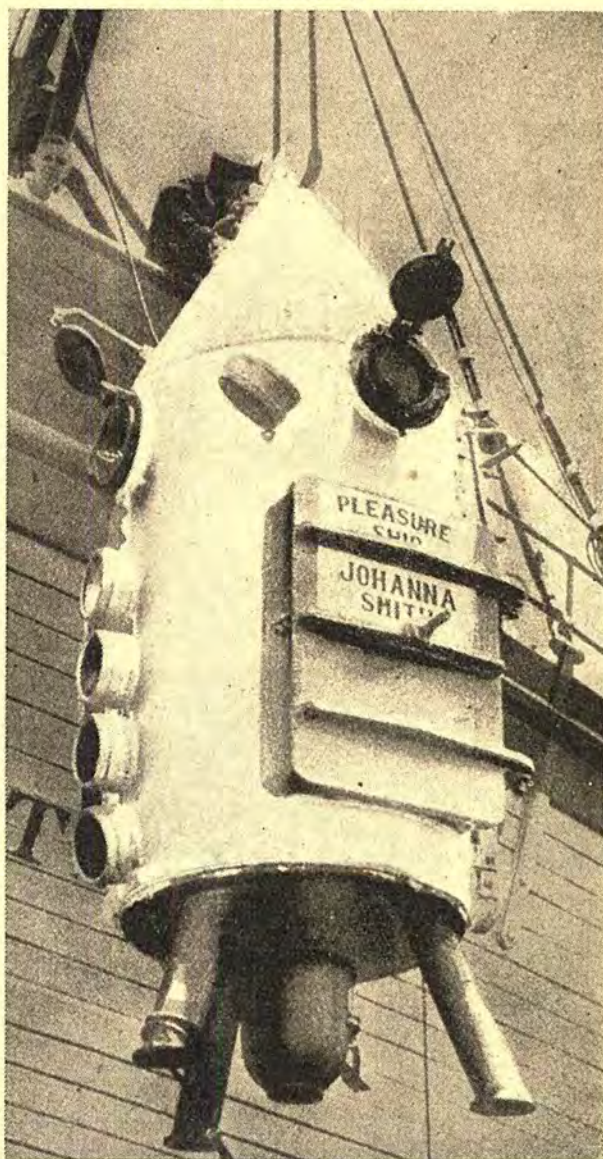
„Hør engang, Mister, her er Sjev!“ raabte han og blinkede forstaaende til mig, idet han pegede med sine sorte Fingre hen imod Stewardens Pantri: „De skal blot se, hvad den kinesiske Snegl bedriver derinde!“

„Hvad bedriver Lin Sin de, Dreng?“ sagde jeg; „op med det!“

„Du hellige Moses, se blot ind ad det Vindue der i Døren, Master, da skal De faa Øjnene op; det er saamænd nok til at faa en Død til at le sig ihjel for anden Gang!“ svarede Master Bolter og vrec sig af undertrykt Latter.

Denne unge Herre var et Stykke af en Spøgefugl paa sin Vis og sad inde med et betydeligt Kvantum medfødt Humor; men ved Siden heraf besad han tillige en god Portion Uforkammethed, og mangt et godt Livfuld Stryg havde endnu

En fantastisk Ide.



I Kalifornien har man en Dykkerklokke til Fornøjelse for Sorejsende. Den kan tage indtil 4 Personer ad Gangen.



ikke kunnet lære ham den Sømmelighed, som alle flinke Kahytsdrenge burde eje.

„Ja, se blot,“ vedblev han; „den dejlige gamle gulskindede Fyr sidder paa Hug derinde med to nederdrægtige Afgudsbilleder foran sig, som han tærsker løs paa værre end Fanden, medens han plaprer en hel Portion Sludder op i sit eget Sprog! Se blot derind, Mister! Jeg vil være en Skurk, hvis jeg nogen Sinde har set en saadan Nær!“

„Bolter,“ sagde jeg alvorlig, hvad der faldt mig lidt vanskeligt, thi den lille Slyngel grinte hele Tuden af fuld Hals, idet han viste en Rad hvide Tænder, som en Hertuginde vilde have misundt ham, „jeg skulde nok ønske, at du vilde tiltale mig lidt mere høfligt; mit Navn er Mr. Hærding og ikke Mister.“

„Der har De sandt for Dyden Ret igen, Herre,“ svarede Slyngelen og kneb det ene Øje til, „jeg beder om Forladelse, gør jeg — Mister — slaa dog ikke en stakkels skikkelig lille Fyr — jeg mener Mister Hærding.“

Han var uforbederlig. Men da jeg alligevel var nysgerrig efter at se, hvad Lin Sin tog sig for, gik jeg hen til Pantriet og kikkede ind ad det lille Vindue øverst i Døren. Pantriet var et temmelig stort Lukaf med Hylder og Tallerkenrækker, der var slaaet fast i det Skot, der skilte det fra den store Kahyt, medens et bredt Sæde under Køøjet i Skibssiden tjente Lin Sin til Leje om Natten. Paa det bare Gulv sad Kineseren paa Hug med en Skibslanterne tæt ved sig, i hvis Lys hans gule mongolske Træk traadte særkt frem mod de mørke Skygger omkring ham.

Foran ham stod to Figurer, som jeg genkendte som to Billeder af Buddha; det ene var af Bronze og rigt forgyldt, det andet af Ler; begge var af samme Størrelse. Medens jeg betragtede ham, saa jeg Kineseren begynde at slaa løs paa den fornemste af Figurerne med en Fambusstok, som han tidligere havde fortalt mig var en „Joss Stok“, som han brugte, naar han fremsagde sine Børner. Nu syntes han imidlertid at bruge Stokken til dermed at hævne et eller andet gammelt Nag, han bar til den ulykkelige Bronzefigur; thi efter at have pryglet den, til han blev træt, begyndte han til en Forandring foran Billedet at afbrænde smaa Stykker forgyldt Papir, der efterlod en fin Røgelseduft, og paa samme Tid bøjede han Hovedet ned mod Dækket foran Billedet med alle Tegn paa den dybeste Ærbødighed.

Turistdamperen ved Nattetid



Et Billede, som vi ogsaa har kunnet se ved Langelinie om Sommeren.

Kineseren vedblev endnu en Stund med disse forskellige Fagter, der dels tydede paa Raseri, dels paa Ærbødighed, og jeg var nærop i Begreb med at banke paa Døren for at udspørge ham, da den Slyngel Bolter paa en Gang sjolerede det hele i sin Iver for rigtig at faa at se, hvad Lin Sin foretog sig, havde han stillet sig op paa en af de Brandspænde, der hang paa Skottet, for at kunne se over man Skulder ind i Pantriet. I et af de interessanteste Momenter af Kineserens ivrige Tugtelse af sin Buddha, brast Teddy Bolter pludselig i en høj Latter; dette fik ham til at tabe sit Fodfæste, og han faldt, idet Skibet i det samme tillige girede stærkt, over mod Ruden i Døren og knuste den fuldstændig!

Lin Sin for rasende op fra Gulvet, idet hans Øjne skød Ild; han saa ikke mig, thi jeg var øjeblikkelig sprunget til Side, men han saa sin gamle Fjende Teddy tydeligt nok, thi dennes Hoved stak endnu ind gennem den sønderslaaede Rude.

„He-eh. Fanqui pidgin!“ skreg Lin, idet han greb en stor Pøs Opvadskevand; „mig meget travlt chin chin Joss, og du blot gøre Nær! Du forstaa bedre en anden Gang, naar du nu faa dette!“ Hermed kastede han hele Pøsen med Indhold lige efter sin Modstanders Hoved. Men ved at sigte efter Drengen var Lin Sin dog saa uheldig at træffe, som man siger, en Fugl af en ganske anden Slags; thi da Teddy Bolter hurtigt tog Hovedet til sig og faldt ned paa Gulvet foran Døren, gik Skulde: lige gennem det ituslaaede Vindue og ud i Gangen tæt forbi mit Hoved. Her traadte stakkels Mr. Vandersturm nætop ud ad sin Kammerdør lige over for, og han fik nu hele den vellugtende Lædning lige i Ansigtet.

„Gott for Dammering!“ brølte han; „hvad er doch det?“

Stakkels Meinheer — jeg havde ganske ondt af ham! Hans smukke hvide Skjortebryst var helt ødelagt, og det snævsede Vand strømmede ned ad ham; jeg løb her for at hjælpe ham, men Teddy kom mig i Forkøbet og viste sig uhyre ivrig for at hjælpe Mr. Vandersturm til Rette igen. Denne tænste kun lidt paa, at den lille Slyngel var Ophavsmand til al denne Ubehagelighed.

„Skammeligt, at Skibet skulde rulle saa forfærdeligt,“ sagde Drengen med den mest uskyldige Mine af Verden; „Jeg vilde nærop ud ræd denne Pøs for at hive den i Spygatterne forude, da jeg ved Skibets Gir faldt over mod Dem, Sir. Ja, jeg vilde ikke have haft det for 50 Gulddollars — nej jeg vilde sandelig ikke!“

„Aa, det ikke gøre meget, min gode Dreng,“ svarede den godmodige Herre, idet han tog Drengens Passiar for gode Verer; „mig blot tage andet Tøj paa, det være det hele.“

„Jeg takker Dem, Sir, takker Dem ret meget,“ vedblev Master Teddy, stadig frygtelig alvorlig; „men jeg beder Dem ikke fortælle Kaptajnen det; han vil klø mig, hvis han faar at vide, at jeg saaledes har dasket Dem, Sir!“

Den godmodige lille Herre lovede det og lo saa hjerteligt, at jeg ikke nænnede at fortælle den virkelige Sammenhang, især da Teddy Bolter tilkastede mig et bønfallende Blik. Lin Sin, der ogsaa mærkede, at der ikke blev gjort videre af Sagen, lod nu Buddha være Buddha og gav sig til at rumstere med Fæde og Tallerkener inde i sit Pantri. Ved denne Lyd spidsede Mr. Vandersturm Øren, og et glædestraalende Udtryk bredte sig over hans runde gemytlige Ansigt. „Ach Himmel, det lyde meget got!“ udbrød han og slog sig paa Maven; „mich snart være færdig; min Mave føle Traug zum kleinen Ladung — ha, ha, ha!“

Men i dette Øjeblik hørtes Baadsmændens hæse, gennemtrængende Røst oppe paa Dækket: „Alle Mand paa Dæk!“

(Fortsættes i næste Nummer.)

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

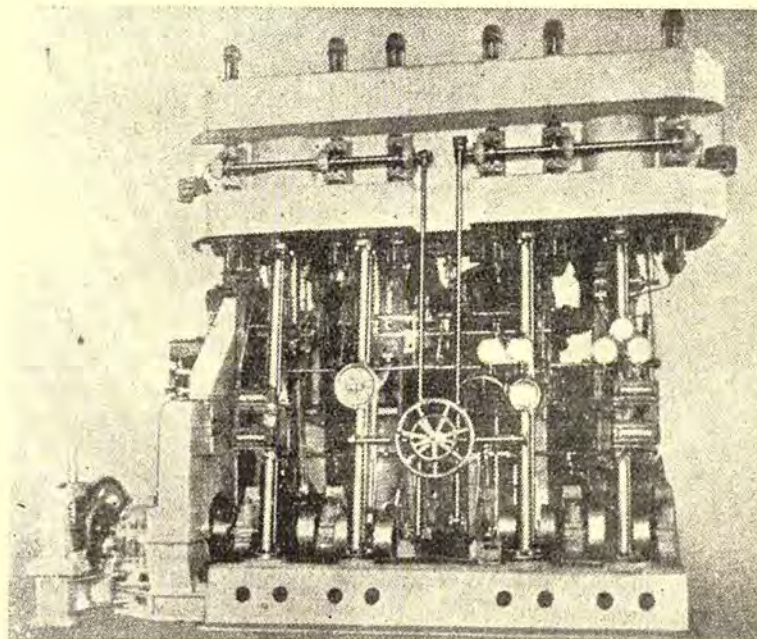
1. Marts 1934



Medlemmer pr. Januar 1934.

Det Forenede Damp-	D/S Jutlandia
skibs-Selskab, A/S	D/S paa Bornholm
D/S af 1912	af 1366, Rønne
D/S Svendborg	D/S Nordania
A. P. Møller-Tank-	D/S A.s
beade	D/S Nautic
D/S af 1929	Det Dansk-Norske
D/S Dannebrog	D/S
D/S Orient	A/S De danske
D/S Nørken	Sukkerfabrikker
D/S Progress	A/S det store Nor-
J. Lauritzen	diske Telegraf-
D/S Myren	selskab
D/S Torm	D/S Jyden, Esbjerg
D/S Vendila	D/S Øresund
Det Dansk-Franske	J. Saabye & O. Ler-
D/S	che
D/S Dania	D/S af 1925, Es-
Det danske Petro-	bjerg
leums A/S	D/S Phoenix, Es-
D/S Hafria	bjerg
Andreas Christen-	Rhederi M. Jebsen,
sen	A/S, Aabenraa
A/S Det danske	D/S Activ, Korsør
Kulkorvpagni	A/S Dampskibet
D/S Heimdal	England
De forenede Kulim-	A/S Dampskibet
portører A/S	Finland
D/S Pacific	A/S Vestjysk
A/S Em. Z. Svitzers	Dampskibssel-
Bjergnings-Entre-	skab, Esbjerg
prise	Rederi-Aktieselska-
Svitzers Bugseraf-	bet Transporter,
deling	Olense
D/S Ursus	De forenede Bugser-
D/S Baltic	selskaber

Spildedamppturbiner



Lenz Kompound-Maskine med Spildedamppturbine.

Som et Led i Anstrengelserne for at gøre Dampmaskineriet mere økonomisk har man ogsaa prøvet Anvendelse af Spildedamppturbiner med udmærkede Resultater. Bekendt vil Bauer-Wach-Systemet være vore Læsere, derimod sikkert ikke „Helsingør-Systemet“, som er fremstillet af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, og som har vakt megen Opmærksomhed i Søfartskredse.

Spildedamppturbinen tager saa at sige ingen Plads op, idet den anbringes oven paa Kondensatoren paa Bagsiden af Dampmaskinen. Den af Turbinen ydede Kraft overføres direkte til Skruen gennem et Reduktionsgear og et Kædetræk til et elastisk Kædehjul paa Hovedaksel. En Udløsningsanordning er anbragt paa en Mellemaksel mellem Turbinen og Skruetaklen. Under Manøvrer er Turbi-

VERITAS
SOLAR- & SMØREOLIE
 LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S
 STOCKHOLM - GÖTEBURG - KØBENHAVN





Lodseriets Historie i Danmark

er et meget interessant Emne for Søfartsinteresserede, og de, der maatte ønske at stifte nærmere Bekendtskab med Lodseriets Historie, anbefales det at læse den af Lods ved Københavns Lodseri, I. A. Hansen, udgivne Bog herom. Den faas ved direkte Henvendelse til Udgeveren,

Strandboulevard 9 • Telf.: Øbro 7016x



Damperen „Estrid“, bygget i Helsingør og forsynet med Spildedampsturbiner

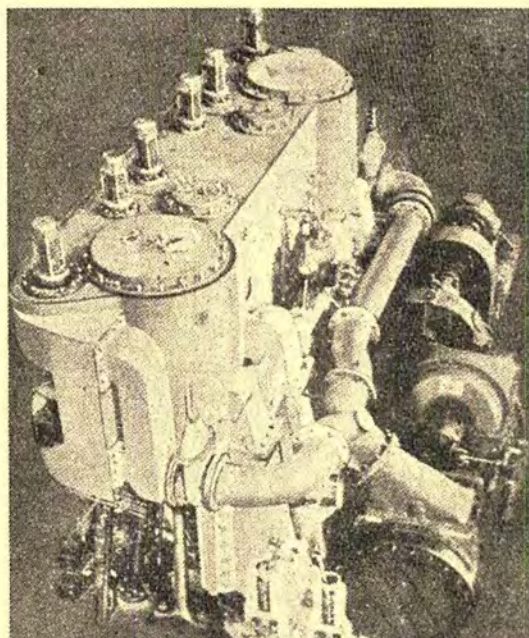
fastslaaet til at være 20 à 25 pCt. som Gennemsnit af 1 Aars Forbrug. Desuden virker Turbinen som et Svinghjul for Stempelmaskinen, hvilket har vist sig meget fordelagtigt til Sø.

De nyeste Anlæg, som er under Bygning er paa 1700 IHK, hvoraf Turbinen giver 375 IHK. og den 3-cylindrede Compoundmaskine af Helsingørs egen Konstruktion ca. 1325 IHK. For disse Maskiner garanteres et Kulforbrug paa 0,44 kg pr. IHK/T.me.

nen automatisk sat ud af Funktion ved Hjælp af en særlig Bevægelse, og Dæmpen føres direkte fra Hovedmaskinen til Kondensatoren.

Helsingør-Systemet har en god Virkningsgrad paa Grund af Kædetrækkets høje Virkningsgrad. Spildedampsturbiner er normalt konstrueret til at forøge Kræften med 25 pCt., hvorved Kulforbruget reduceres med 20 pCt. I de udførte eller ombyggede Anlæg arbejder Turbinen i Forbindelse med enten en almindelig Tregangsmaskine eller en Lentz Maskine, der udvikler fra 800 til 1200 IHK, medens Turbinen yder 200 à 300 IHK.

Den Økonomi, der ved dette Arrangement er opnået i Sammenligning med Søsterskibe uden Spildedampsturbiner, er



Maskinens Bagside, hvor man ser Spildedampsturbinen med sit Gear.

CORNELIUS KNUDSEN

Kgl. Hof Instrumentmager

Tlf. Centr. 11538 **Købmagergade 15 - København** Tlgr.-Adr.: Celsias

Nautiske Specialiteter:

- Org. Clausen Loddemaskiner
- - Kontrollybdemaalere
- - Deflektorer

**C. K. Sekstanter - „Skagen-Type“ Spritkompasser
Kikkerter - Barometre - Kompasretninger m. m.**

Hovedkontor:
Bredgade 42
København K.

BALTICA

Dansk Forsikring

Telf. Centr. 4058

Telegr.-Adr.:

„Baltassu“

Statstelefon 231

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner

Skibsskrogets Konservering

Fra man i 1758 begyndte at give Skibene Kopperforædning, d. v. s. at spigre 2 à 3 mm tykke Kopperplader uden paa Træklædningen, havde man ikke haft meget Besvær med den udvendige Del af Skroget. Kopper har nemlig den Egenskab, at det langsomt opløses i Saltvand og skyller bort, hvorved Begroning af Dyr eller Planter føres bort, saa Bunden altid er ren.

Da det første Jernfartøj byggedes i 1821, fik man den første Prøve paa de Varskeligheder, som man har den Dag i Dag, med at holde Jern- og Staa skibe fri for Rust og Begroning udenbords.

Alt Jern er nemlig under Paavirkning af Luft og Vand udsat for at ruste i højere eller mindre Grad, hvilket vil sige, at den rene metaliske Overflade ødelægges og dækkes af et brunt Lag af porøs Beskaffenhed, som man i daglig Tale kalder Rust, men som af Kemikeren kaldes Jernhydroxyd.

Tilstedeværelse af Kulsyre eller Klor, som findes i Havvand, fremskynder yderligere Rustdannelsen, ligesom Rusten selv, der indeholder Vand. Desuden angribes Skibsbunden udenbords paa Grund af lokal elektriske Virkninger, der opstaar,

hvor Jern er i Forbindelse med et andet Metal, f. Eks. Kopper, Bronze eller endog de Glødeskaller, der dannes paa Overfladen af Pladerne under Vaskningen. Der er ogsaa nogle, der mener, at Jern og Rust i Forbindelse med hinanden danner et galvanisk Element, og man heri har Forklaringen paa, at Rustdannelsens Vækst stiger i et forøget Tempo, hvis Rusten ikke fjernes, og den metalliske Overflade beskyttes.

En anden og ikke mindre Ulempe volder mange Vanskeligheder og store Udgifter, nemlig Skibsbundens Begroning med Muslinger, Langhalse og forskellige Havplanter. Paa Grund af Kobbers skadelige Indvirkning paa Jern er man afskaaret fra at anvende samme Fremgangsmaade som ved Træskibe og maa derfor søge nye Veje.

Den først Gang, man hører om Behandling af en Jernskibsbund, er i 1829, da et lille Fartøj paa 90 ts. D. W. før Afløbningen bliver behandlet med en „kemisk Cement“, som skal forhindre Begroning. Det blev en Fiasko.

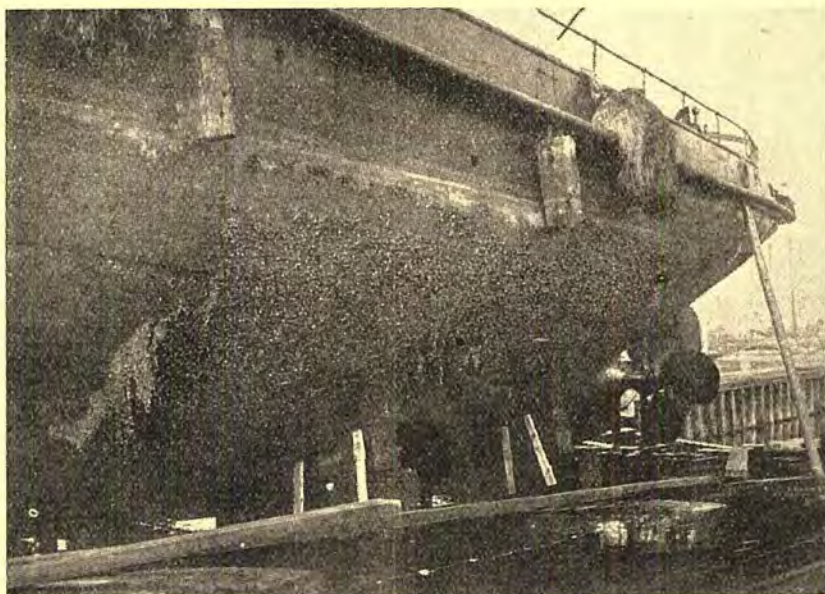
I de følgende Aar gik man mere og mere over til at bygge Jernskibe paa Grund af de store Fordele, der var ved disse. Da man imidlertid stadig ikke kunde finde noget Midde til at holde Skibsbunden ren, var Rederne en Fortvivlelse nær. Man prøvede med Tjære, men dette gjorde det ikke bedre.

Man prøvede med Blyrvidt og Talg, som blandedes og paasmurtes varmt. Dette var noget bedre, idet Talgen gradvis vaskedes af og derved tog Begroningen med sig. Farten paa Indien og Kina var i de Tider den mest dominerende, men en saadan Bundbehandling kunde ikke holde til én Rundrejse, og Skibene kom hjem uldstændig tilgroede. Det gik saa vidt, at Træskibsbygningen fik Liv igen, og man ogsaa begyndte at bygge komposite Skibe, d. v. s. Jernskibe med Træklædning, som man saa kunde kopperforløde.

I 1853 opfandt en Englænder McInnes den første brugelige „Patentfarve“. Tyskerne fulgte med, idet Rathjen i Bremerhafen daterer sit Patent fra 1860. Nu fulgte Opfindelserne Slag i Slag, og i Løbet af en halv Snes Aar blev der udtaget over 200 Patenter paa Bundfarve.

Enhver, der har med Skibe at gøre, kender Betegnelserne Patent Nr. 1 — 2 eller 3 samt Boottopping.

Af disse er Nr. 1 rustbeskyttende og paastryges derfor først. Af de mange forskellige, der anvendes, kan vel ingen siges at være alle andre overlegen i den Grad, at den finder almindelig Anvendelse, men vi kan dog nævne, at mellem de her i Landet fabrikerede indtager Sadolin og



Stærkt begroet Skib paa Bedding.

Hømlands en fremtrædende Plads og anvendes i mange Skibe. Den bedste Behandling mod Rust af Skibsbunden har man ikke kunnet blive enige om blandt de Lærde. Tjære — Kultjære eller „black-varnish“ — anvendes en Del. Kultjære kun i ringere Grad, da den fordrer en længere Tørretid og sjældent er saa kemisk ren for frie Syrer, som der skal være for ikke at angribe Jernet. Black-varnish er fri for Syrer og danner ligesom Kultjæren et haardt og for Vand uigennemtrængeligt Lag og egner sig derfor godt til den første Behandling. Som den første Strykning ser man ogsaa Blymørnie anvendt, men den skal saa i alle Tilfælde dækkes med en Strykning med Nr. 1.

Nr. 2 og 3 er grødehindrende Farver. De bestaar af tjæreagtige Stoffer, hvori der er blandet giftige Metalsalte, f. Eks. Kopper-, Kviksølv- eller Cyanforbindelser. Heraf er i omtrent Halvdelen af Kompositionerne Kobber det fremherskende. Ved Sættningen af disse Farver tilstræber man at danne et Overtræk paa Skibsbunden, der er svagt opløseligt, saa det nærmeste Vandlag virker giftigt. Har Muslinger eller Langhalse først sat sig fast paa Bunden, kan Farven ikke fordrive dem, da de ikke søger deres Næring fra Skibet, men fra det omgivende Vand. Da Farven opløser sig, er det nødvendigt, (Fortsættes Side 34).

Brdr. Rosendahl

Vodroffsvej 59

Central
8246
8346
14535

Spedition
Møbeltransport
Opbevaring

ADAM

besørger
alt

Flytning

Indpakning

Opbevaring

Vareforsendelse

Klarering

Adams
Transport Co.

Aktieselskab
KØBENHAVN
Danasvej 30
Telgr.-Adr.: „Adam“
Telefon Central 7400

John. A.
Henrichsen

Vestergade 17
Telefon Palæ 4370

Klarering og
Godstransport

International
Spedition og
Assurance

Speditøren og hans Virksomhed

Af

Speditørforeningens Næstformand
Axel Petersen.

Det kan ikke nægtes, at mange Mennesker staar ret uforstaaende overfor Spørgsmaalet: „Hvad er en Speditør?“, og naar man saa giver dem den juridisk korrekte, stærkt sammentrængte Forklaring, saa er Begrebet „Speditør“ som Regel ikke kommet til at staa klarere for dem. Det sker endog, at Grossister, som daglig arbejder sammen med baade Skibsagenter og Speditører, er ude af Stand til at angive Forskellen paa disse to Klasser af Erhvervsdrivende.

Paa følgende Maade forklarer man vel bedst, hvad en Speditør er:

Dersom en Sending paa Vej fra A-gangssted til Modtagelsessted skal skifte om fra det ene Transportmiddel til det andet, f. Eks. fra een Dampskibslinie til en anden eller fra Damp til Jernbane eller fra søgaaende Damp til Fødfartøj, skal der en Mand til at besørge denne Omekspedition. Den Mand kaldes en Speditør.

Her har man den første Oprindelse til Speditørnæringen, og det maa vel stadig betegnes som det karaktergivende, men efterhaanden har Forholdene udviklet sig paa en højst uensartet Maade paa de forskellige Havnepladser.

Som Eksempel paa Pladser, som byder Speditørens Omladningsforretning gode Kaar, kan nævnes de store nordtyske og hollandske Havnebyer. Det færtrinlige Flod- og Kanalsystem sætter dem i Forbindelse med det folkerige Mellemeuropa, som man maa betegne som et glimrende Bagland for en Havneby.

Som et andet Eksempel, om end i mindre Maalestok, kan nævnes Göteborg med den betydelige Omladnings- trafik ad Göta Kanal.

København ligger ikke særlig godt for Speditørens Omladningsforretning.

Før en flygtig Betragtning skulde det synes mærkeligt, beliggende som Byen er ved Indsejlingen til Østersøen, men selv de Idealister, som under Verdenskrigen mente, at København var udset til at blive Østersøens Stabelstad, har sikkert indset, at det hele var en skøn Drøm.

Det er ikke vanskeligt at finde en Forklaring.

Medens de store tyske Floder ikke er altfor dybe, saa at enhver Baad af blot nogenlunde Størrelse maa omlade sit Gods i Havnestaden ved Flodens Udløb, er det kun de aller største Oceandampere, som ikke kan gaa ind i Østersøen. Følgen er, at de fleste af dette Indhavs betydeligere Havnepladser staar i fast idirekte Forbindelse med Pladser rundt om i Verden, og dermed svinder de store Chancer for København.

Erik Malling

Havnegade
35

Telefon
Central
11086

SPEDITION OG
TOLDKLARERING

NIELS
SEERUP

BLAA PAKHUS

Ny Toldbodgade 12

Telefon: Central 12 334

Spedition
Toldklarering
Opmagasineri

Chr. Ellermann
& H. P. Lund

Speditions-
forretning

KORSØR
Telefon:
Korsør 103


C. M. FROST
Speditionsforretning

Dampfærgevej

29

Telf. Palæ
3829—1325

Intern. Spedition
Eget Lager
i Frihavnen havet



Jens Olsen

Amaliegade 34B

Telefon: Central 11,679

**Klarering,
Spedition og
Transport**

Eget Lager i Frihavnen

Schenker & Co. A/S

Internationale Transporter

Niels Juelsgade 3

Telf.: Central 3120 - 3140

Telegr.-Adr.: Schenkero

Specialitet:

Transport af Kreaturer og levende Dyr. Forsendelse af Landbrugsprodukter over hele Jorden.

Gennemgangsfragter og samlet Vogntrafik.

A/S NORDISK EXPRESS

Vendersgade 28

Telefon: Central 6780

**Godsekspedition
til alle oversøiske
Pladser.**

St. St. Blicher

**Klarering
Spedition og
Transport**

Amaliegade 34

Telefon:

Central

6710

Naa, trods alt bliver der altid i en saa betydelig Havne- og Handelsby som København en ikke ringe Omladnings- trafik tilbage, men Udviklingen har ført med sig, at denne Trafik er blevet overfløjet af alle de nye Grene af Speditionsvirksomheden, som efterhaanden er kommet til. Jeg skal i det følgende nævne nogle af disse.

Dampskibsselskaberne noterer som Regel kun gennem- gaende Fragter, naar der er Tale om udelukkende Befordring pr. Skib. Dersom der foreligger en kombineret Befordring pr. Skib og Bane, træder Speditøren derfor i Virksomhed, baade naar det drejer sig om Import og Eks- port. Der er som Regel adskillige Ruter at vælge imellem, og han ved, hvilken der er den billigste og kan derfor notere en lav gennemgaaende Fragt. Købmanden resp. Fabrikanten opnår ikke alene en billig Fragtnotering, men kan paa Forhaand faa at vide, med hvilken Fragt han skal regne.

Det samme gælder Sendinger til og fra oversøiske Plad- ser, med hvilke der ikke er direkte Dampskibsforbindelse. Her er der Ligesledes næsten altid flere Ruter at vælge imellem, og atter kan Speditøren være til Gavn.

Særlig paa oversøiske Ruter er der som Regel en meget høj Minimalfragt. Speditøren samler saa flere Minimal- sendinger paa 1 Konnossement og kan selvfølgelig notere en lavere Minimalfragt end Dampskibsselskabet.

Skal man sende Gods til oversøiske Lande, er der ofte meget at iagttage, f. Eks. Udfærdigelse af Konsulatsak- turaer o. l. Atter her er det en Forlejl at benytte Speditør.

Mindre Importører vil gerne have et Lager af de uden- landske Varer, de forhandler, men det bliver for dyrt, naar de skal leje et Lagerlokale og holde Lagerpersonale til en forholdsvis ringe Omsætning. Saa træder Importøren i For- bindelse med en Speditør. Denne har i Forvejen Toldkla- rerere til at fortolde de ankomne Varer, han har Læs- tiler til at køre dem først til Lager og senere ud til Kun- derne, han har Lagerlokale og Lagerpersonale og kan følge- lig byde Importøren langt billigere Vilkaar, end denne kan opnaa ved selv at holde Lagerpersonale.

Speditøren besørger Incasso ved Udlevering af Gods saa- vel paa sin egen som paa fremmede Pladser og har som Regel gode Forsikringsforbindelser, saa at han kan dække Forsikringer paa gode Vilkaar.

En Eksportør skal levere en Sending franco fortolcet paa en udenlandsk Plads, men staar ikke selv i Forbindelse med en derværende Speditør. Følgelig lader han en Spe- ditør paa sin egen Plads besørge det fornødne. Speditøren har jo de rigtige Forbindelser.

Det største af de tilknyttede Hverv er selvfølgelig den lokale Toldklarering. Efterhaanden som den ene Lov- bestemmelse efter den anden gør det hele mere og mere indviklet, bliver det vanskeligere for Godsmotagere selv at fortolde deres Varer, naar de ikke færdes daglig paa Toldbod og i Frihavn.

Følgelig er der flere og flere, der foretrækker at lade en Speditør besørge Toldklareringen af deres Sendinger.

Axel Petersen.

Wilh. Stave

Bornholmegade 3

Telefon Central

2345 • 11,645

Spedition:

KØBENHAVN

WARNEMÜNDE

FLENSBORG

Continental & Oversøisk Shipping & Transport Co.

Tordenskjoldgade 15

Telefon Central 13,824

Transport af Gods til og fra alle continentale og oversøiske Pladser. Bagagetransporter. Billigste Fragtrater.

N. A. Nielsen & Søn

*International
Spedition*

**Agent and
correspondents
throughout
the world.**

Ved at avertere i
„VIKINGEN“
sikrer De Dem, at Deres
Annonce bliver læst over-
alt i Skibsfartskredse i
Skandinavien



at den fornyes med visse Mellemrum. Skibe, der sejler paa Troperne og derfor stryges med Nr. 3, der er den mest giftige, dokkes som Regel mellem hver Rejse. Ved Fart paa de mere nordlige Have kan man nøjes med en Dokning om Aaret.

Da der er mange forskellige Forhold, som gør sig gældende ved Begroning, maa ogsaa de forskellige Kompositioner rette sig herefter. Hvad der er godt i det ene Tilfælde, er maaske ikke for et andet. Da Rederne er dem, der bedst kan følge Skibene, og da Forbindelsen mellem dem og Skibsfarvefabrikkerne er en Tillidssag, saa har der ogsaa udviklet sig den Praksis, at Rederen, i Modsætning til alle andre For-

hold, selv leverer Bundfarven til Skibene. Derved sikrer begge Parter sig, at der hver Gang stryges med den rigtige Farve. Vi kan atter her nævne det tidligere omtalt Firma Sadolin og Holmblad som en Skibsfarvefabrik, der nyder en saadan Tillid fra mange danske Rederiers Side.

Da Bundfarven ikke taaer Luftens og Solens Paavirkninger, men revner og skaller af, stryges Skibe, der gaar meget i Ballast, med Boottopping, der har en mere lakagtig Karakter og derved bedre Holdbarhed oven over Vandet.

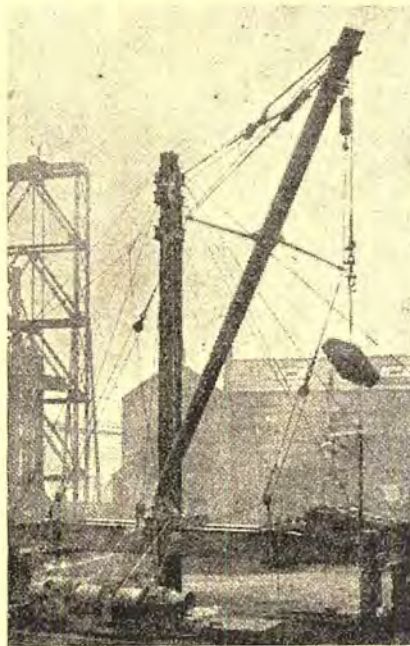
Ogsaa ved Skibets Bevaring ovenbords og indenbords er der mange Problemer, som vi skal komme tilbage til i et senere Aartikel

Nyt Ladebomsarrangement

Naar man, tvunget af Forholdene, maa have Lade- og Losseborde i et Skib, fordi der ikke findes Krænarangement i de Havne, Skibet skal anløbe, saa gælder det selvfølgelig om at gøre Installationen saa praktisk som mulig.

I et Motorskib „British Coast“, som for nogen Tid siden er sat i Drift, er der installeret et Bomarrangement af det bekendte Firma Clarke, Chapman-Mærfarlanes Patent. Som det fremgaar af Billedet, ser hele Konstruktionen meget tiltalende ud og bestaar i Opstilling af 3 Spil, saaledes at man kan hejse (eller fire), svinge og toppe Bommen, alle 3 Bevægelser samtidig eller dog næsten samtidig. Billedet viser Prøveopstillingen paa Firmaets Plads.

Bommens normale Arbejdsbelastning er 3 ts, men en tilfældig Belastning paa op til 7,5 ts gør ingen Skade. Systemet simplificerer Lastning og Losning i høj Grad, idet der til Betjening af det hele kun fordres en Mand, Winchmanden, som har en fuldstændig og momentan Kontrol over de tre Bevægelser af Bommen. Det hele sker ved Hjælp af en elek-



Prøveopstilling paa Fabrikken.

trisk Hovedkontroller og tre vertikale Haandtag, der alle er inden for en Mands Rækkevidde. Det er muligt at fire Krogen af, hale hjem paa Toprebet og svinge Bommen paa samme Tid eller de omvendte Bevægelser. Desuden er intet slækt. Enten Skibet ligger roligt eller er ude i oprørt Sø, saa har det ingen Indvirkning paa Eomnen. Man opnaar alle Fordelene ved dobbelte Spil og Bomme uden Mænglerne, f. Eks. at Lasten plumper, eller at det hele skal rigges om, naar man skal til at losse til den modsatte Side.

Spillet er konstrueret til at løfte 3 ts med en Hastighed af 30 m/Min., 1,5 ts med 60 m/Min. og lette Byrder med 120 m/Min. Hejsemotoren er paa 25 AHK., Motoren til Topning 20 AHK. og Motoren til Svingning 12,5 AHK. Der er magnetiske Bremsere paa alle Bevægelserne og paa Hejsebevægelserne er der desuden en Fødremsse. Med dette Spil kan en Byrde paa 7,5 ts. hejses ved

Hjælp af en treskaaret Talje, medens 3 ts kan tages i enkelt Part. Under Prøverne var største Radius af Bommens Top 9 m.

Kina ønsker Skibe.

Den kinesiske Regering har forskellige Steder bedt om Tilbud paa Bygning af 4 Skibe til Brug for Kystfarten. I England er man ængstelig for, at denne Ordning skal gaa

de britiske Værfter forbi, saa meget mere som Betalingen skal udredes af de Betalinger, som England yder Kina.

Skibsbygningindustrien og Oplægningerne.

De Lyssyn, som mange i Skibsartskredse gav Udtryk for ved Aarskiftet, holder sig stadig. Skibsoplægningerne tager en Lile Smule af, og Værfterne kan atter notere Ordre. Selv om der gaar smaat, saa gaar det dog fremad.

Naaskov Skibsværft har i de sidste Dage faaet Ordre paa et 3000 ts. Tankskib til Argentina. Der skal installeres et B. og W. Dieselmotor som Fremdrivningsmaskine.

„Are you a windjammer?“

Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?
Skriv til Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

Opgiv Navn, Navn og Hjemsted. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografer af Windjammers og daarligtve Fotos fra Sejlskibenes Glansperiode. Fra en Pris af 5 Kr. pr. Stk. kan De faa et originalt Fotografi fra min Kollektion af engelske, amerikanske franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuldrigere 5m og 4m Barker - 7m og 2m Skonnerter. Forskellige Fuldrigere og Barker i Træ og Jeru.





Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 19,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.

Gl. Numre af Vikingen købes

Numrene 1-1927 og 5-1929 købes til Overpris. — Henvendelse til Vikingens Redaktion, Gammel Mønt 39. Tlf. C. 9822

Østerbros Tøjcentral, Viborggade 11 Prima Holmens Bukser

10 Kr. Parret *Opgiv Maal, og Bukserne sendes overalt pr. Efterkrav*

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

21 Wilton Street, Holdernes Road.
Telef. 31397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kap. Gommesen-Petersen.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street.
Telef. Foyal 1879.
Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

90, Boulevard de Paris.
Telef. Colbert 50-85.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Alf. Tollefsen.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef. 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Norenberg.

ROLEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

AXEL MORTENSEN'S BAADEBYGGERI SUNDKROGSGADE — KØBENHAVN Ø — TELF. RYVANG 91 KAPRONINGSBAADE OG KAJAKKER

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3. Telf. 6804.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn. Telf. Byen 4251.

Dansk Sjørmandsforening, Havnegade 55, Kbhvn. Telf. 5990.

Dansk Sø-Restauranters Forening, Ny Toldbodgade 5. Telef. 10270.

Den a.m. danske Skibsførerforening, Havnegade 55. Telf. 14187. Postgirokonto Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Master“, København. Afdelingskontor: Tordenskjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.

Kjøbenhavn's Skæpperforening, Holmens Kanal 18. Telf. Byen 7209.

Maskinerforeningen i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Annaplad 16, Kbhvn. Telf. 2480.

Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adelersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Søfjrbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. 8436.

Sømandenes Forbund, Herluf Trollesgade 5. Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen. Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

C.L.O.C. LIQUEUR.
BLAA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Marwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Paris,
via
Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Stettin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rutefart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
borg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .



VIKINGEN

50 Øre

Fregatskibet „Dorothea Melchior“ af København

Læs Skibets Historie Side 22.

1934 - Nr. 4
11. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle,
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

DANSK FISKERI

Af H. BLEGVAD

Dr. phil., Dansk Biologisk Station, København

Ved sin Beliggenhed mellem to fiskerige Have, Nordsøen og Østersøen, og med Kattegat og Vesterhavet og Bælthavet omgivende dets talrige, dybt indskaarne Øer, har Danmark fra Tidernes Morgen haft glimrende Betingelser for Saltvandsfiskeri. Intet Under derfor, at vi i „Køkkenmøddingerne“ fra den ældre Stenalder, der ligger umiddelbart ved Stranden ved mange af vore indre Kyster, finder Skaldyr og Bløddyr, især Østers, opsamlede paa grundt Vand, men desuden talrige Knogler af Fisk, især Torsk, Aal, Flynder og Sild, ligeledes forskellige Former af Lyster, Kroge af Ben, Horn eller Flint, og Net af Baststrimler. Formen af Krogene er i det væsentlige den samme, som benyttes den Dag idag.

Fra Middelalderen har vi sikre Beretninger om at der flere Steder i Danmark fandtes et blomstrende Fiskeri, især af Sild. I det 12. og 13. Aarhundrede voksede de store tyske Handelsbyer frem ved Østersøen, og derved skabtes større og bedre Afsætningsmuligheder for Nordens Produkter. De saltede Sild fra Øresund, Østersøen og Limfjorden var indtil ca. 1500 en af Danmarks vigtigste Eksportvarer, søgt over store Dele af Europa. Omkring Aar 1400 synes Udbyttet af Sildefiskeriet i Sundet, ifølge de efterladte Regnskaber, at have ligget snarere over end under 100,000 Tdr. (10 Mill. kg) i et godt Aar, og Munken Saxo Grammaticus, der skrev Danmarks Krønike, beretter at Sildene dér kunde forekomme saa talrigt, at man kunde øse dem op med Hænderne. Udbyttet af Sildefiskeriet var dog stærkt svingende; Perioder med godt Fiskeri vekslede med forholdsvis daarligt Fiskeri i en Række Aar. Fra Egnen omkring Ribe dreves i Middelalderen et ret betydeligt Fiskeri efter Fladfisk, Kuller og Torsk.

Imidlertid gælder det om alle de nævnte Fiskerier, at de var „Sæsonfiskerier“, d. v. s. de dreves kun paa bestemte Tider af Aaret, og paa disse Tider strømmede Bønder og Tjenestefolk fra Omegnen sammen for at deltage i Fiskeriet; om nogen egentlig fast bosiddende Fiskerbefolkning var her ikke, eller dog kun i ringe Grad, Tale. En saadan, bosat i „Lejerne“, dels i Nærheden af de større Byer, hvor Afsætningen af Fangsten var forholdsvis let, dels — som i Nord- og Vestjylland — i Egne, hvor Fiskeriet ofte var den eneste Basis for Eksistensen, opstod først ind i det 16. Aarhundrede.

I Løbet af det 17. og 18. Aarhundrede kom en Nedgangsperiode for Fiskeriet; den flamske og norske Sild var allerede tidligere optraadt som svære Konkurrenter for det

europæiske Marked, og Smagen og Moden ændredes langsomt, især i Byerne, den daglige Levevis, saa at Forbruget af Salt- og Tørfisk gradvis aftog. Først efterhaanden som bedre Samferdselsmidler muliggjorde Omsætningen af al Fangsten i fersk Tilstand, begyndte en langsom Udvikling af Driftsformerne.

Medens Fiskeriet til Aarene omkring 1850 stadig var et *Sæsonfiskeri*, for en væsentlig Del kun drevet som *Bibeskæftigelse*, og i alle sine Driftsformer var udviklet alene som et *Kystfiskeri*, uden nogen *Fiske-Udførsel* af Betydning, ændredes alle disse Forhold i Perioden 1850—1900. Medens der tidligere til Fiskeri kun benyttedes smaa, aabne Baade, udviklede der sig i denne Periode et *søgaende Fiskeri* fra større *Dæksbaade*, de saakaldte „Kuttere“. Denne Udvikling var i høj Grad betinget af, at det specielt danske Redskab, „Snurrevaaddet“, efterhaanden vandt almindelig Udbredelse. Det opfandtes af en Fisker i Limfjorden, Jens Væver, omkring 1870, og dets Hovedfortrin er følgende: 1) det overfisker et meget stort Areal, langt større end det, Vaaddet overskraber, idet de to lange Liner, der er fæstet til Vaaddets Arme, ved at trækkes hen over Havbunden ind til det for-



Dr. phil. H. Blegvad

ankrede Fartøj, „fisker“ lige saa vel som Vaaddet, idet de skræmmer Fiskene ind mod Midten, hvor de efterhaanden tages af Vaaddet. 2) Paa Grund af den ringe Fart, hvormed Vaaddet trækkes henover Havbunden, beskadiges de fangede Fisk ikke, men er levende ved Fangsten, og de dertil egnede Fiskesorter kan holdes levende i Kutterens „Dam“, indtil Skibet naar Havn. Ved Hjælp af dette Redskab blev det muligt at udnytte Farvandenens Rødspættebestande. Først blev *Frederikshavn* Støttestedet for en stor Flaade af Kuttere, der fiskede i Kattegat, Skagerak og Nordsøen; snart efter blev *Esbjerg* Hjemsted for en stadig voksende Flaade af Fartøjer, fiskende i Nordsøen; senere fik *Grenaa* og *Ska-gen* deres udmærkede Fiskerihavne, der blev Basis for store Fiske-Flaader.

Rødspættefiskeriet var Hovedfiskeriet, men ved Siden af tog Snurrevaaddet ogsaa andre værdifulde Fiskearter, som Tunger, Pig- og Slethvarrer, Torsk o. lign. Vaaddet brugtes i de første Aar paa den Maade, at Fartøjets Jolle førte Vaaddet med Draglinerne ud i en stor Bue, medens Kutteren selv laa opankret. Med Haandspil halede Redskabet derpaa ind til Fartøjet og affiskede derved Bunden. Ved efterhaanden at sætte Vaaddet ud i forskellige Retninger fra Kutteren, fiskedes hele Kompasset rundt, deraf Navnet „Snurre“-Vaad.



Tekniken ændredes lidt efter lidt, idet Maskinkraften toges i Brug. Først installeredes smaa Dampspil til Indhivning af Linerne, men fra 1890—91 afløstes disse gradvis af Petroleummotoren. I 1900 begyndte man at sætte Motorer paa faa HK. ogsaa i Kutterjollerne, der føre Vaad og Liner ud; omtrent samtidig begyndte Anbringelsen af en Hjalpeskrue, drevet af Fartøjets Spilmaskine, i de fleste nye Kuttere.

Ogsaa Fiskehandelen kom, efterhaanden som Fiskeriets Intensitet steg og Samfærdelsesmidlerne forbedredes, ind i et mere rationelt Spor. Tyskland var Hovedaftageren. I 70'erne begyndtes Fiskeudførsel ogsaa til England over Frederikshavn, senere via Esbjerg; fra 1884—85 blev denne Havn efterhaanden Centrum for Fiskeudførselen vestpaa — ca. 2 Mill. kg. blev eksporteret i Aaret 1900.

Ved Begyndelsen af det 20. Aarhundrede var Stillingen for det danske Fiskeri følgende:

Der er opstaaet et Storfiskeri — et søgaaende Fiskeri, hovedsagelig baseret paa Rødspøttefiskeri med Snurrevaad. Kutterflaaden omfatter 250 Fartøjer paa 15—60 Brutto-Tons foruden et større Antal Dæksfartøjer paa 5—15 Tons. Driftens Mekanisering er begyndt. Statslaan til Anskaffelse af Fartøjer ydes aarligt fra 1898. En Række Fiskerihavne er bygget eller under Anlæg. Der er opstaaet en virkelig Fiskerbefolkning, levende udelukkende af Fiskeri. Ogsaa Kystfiskeriet er i Udvikling. Baadene er nu sødygtige Dæksfartøjer med Sejl, Redskaberne er forbedrede, nye er indført, f. Eks. Aale-Drivvaad fra Tyskland. Udførselen af Fisk er stigende, især til England og Tyskland.

1900—1930.

I de 30 Aar, der er forløbet siden Aarhundredskiftet, er Udviklingen ført rask videre efter de ovenfor angivne Linier, navnlig som en fortsat Mekanisering af Driften og tiltagende Intensitet af denne. Arbejdsfeltet er desuden stadig bleven udvidet, saaledes at Nordsøfiskeriet spiller en stadig større Rolle, og Esbjerg Havn har faaet en ganske dominerende Stilling blandt vore Fiskerihavne.

De første svage Motorer afløstes snart af kraftigere Maskiner, Fartøjerne blev hurtigere, mere manøvredygtige og i Stand til ved egen Maskinkraft at sætte Vaad og Liner ud, saa at Motorjollen blev overflødig. I 1903—04 opstod en ny Type af mindre Kuttere med Maskiner paa 15—25 HK., de saakaldte „Hajer“, der viste sig særlig praktiske, og i de følgende Aar voksede denne Gruppe stærkt. Iøvrigt steg Antallet ogsaa af baade de større og de mindre Motorfartøjer hurtigt, og allerede før 1910 anvendtes overalt, bortset fra Smaabaadene, Petroleums-motorer til Fremdrift og til Redskabernes Behandling. I de seneste Aar er Maskinkraften i de større Fartøjer yderligere forøget; nu er mange Maskiner paa 40—80 HK. i Brug.

Snurrevaadet er fremdeles Hovedredskabet for det søgaaende Fiskeri og har siden 1915 faaet yderligere Værdi

for dette ved at benyttes ogsaa til Fangst af Rundfisk, navnlig Kuller og Torsk.

Medens Fiskeriet i Nordsøen før 1900 i det væsentlige var indskrænket til et smalt Bælte langs Jyllands Vestkyst, er Arbejdsfeltet siden stadig udvidet vestpaa, og fra 1920 fisker nu en Mængde Kuttere hver Sommer fra fremmede, især engelske Havne; disse Kuttere har som Regel ikke Dam som de øvrige danske Fiskekuttere, men et Lastrum, indrettet til Optagelse af den isede Fangst; Nordsøfiskeriet spiller i det hele en stadig større Rolle.

I den egentlige Østersø begyndte Kuttere fra Kattegat og Bælthavet i 1922 Rødspøttefiskeri paa dybere Vand, og dette fortsattes i de følgende Aar under livlig Deltagelse ogsaa af bornholmske større Fartøjer.

Ogsaa i fjernere Havne (Island og Grønland) er der forskellige Gange forsøgt Fiskeri fra danske Kuttere, som oftest dog uden at Udbyttet hidtil ganske har svaret til Forventningerne, men yderligere Forsøg vil utvivlsomt blive gjort i

Fremtiden. Derimod har færøske Linefiskere i de senere Aar arbejdet med Held begge Steder.

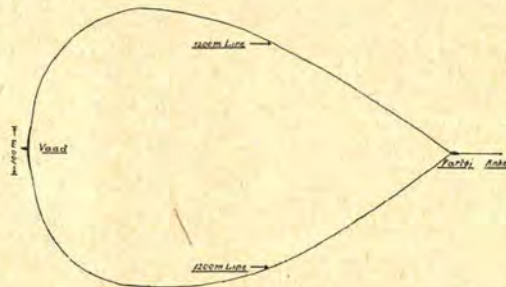
Fiskerihavnene er udvidede og nye Havne anlagt, helt eller delvis for Statens Midler. Særlig kan fremhæves de nye Vestkyst-Havneanlæg Thyborøn og Hirtshals; den store Fiskerihavn i Skagen byggedes i 1907. Offentlige Fiskeriauktioner afholdes daglig siden 1922 ved de større Havne; størst er Omsetningen i Esbjerg.

Indtil Krigsaarene gik Udviklingen roligt fremad. Antallet af Erhvervsfiskere var i jævn Stigning (11,400 i 1914). Fangstværdien steg i 1900—1914 fra 8 til 17 Mill. Kr., Udførselen fra 14 til ca. 30 Mill. kg. Krigstiden forstyrrede Forholdene, og endnu er dens Eftervirkninger følelige i Form af vanskelige Afsætningsforhold, svingende Priser og høje Driftsomkostninger. Fangstmængden og deens Værdi har derfor været stærkt svingende i 1915—28, hvorfor det er vanskeligt at give tal-mæssige Udtryk for Fremgangen i dette Tidsrum. Naar Vægtudbyttet i 1927 og 28 trods al Modgang dog er bleven henholdsvis 84 og 94 Mill. kg., tør Fiskeriets Ydeevne anses for at være mindst fordoblet siden 1900.

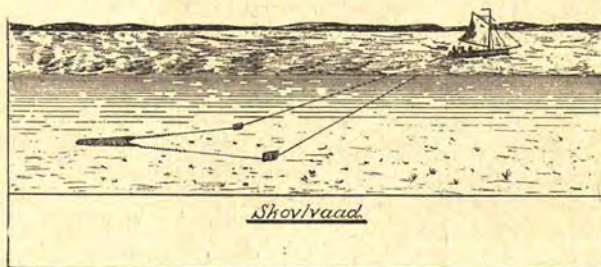
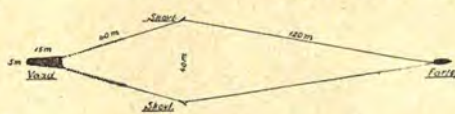
To Forhold maa fremhæves, der er særlig karakteristiske for dansk Fiskeri: 1) I Modsætning til Udlandet, hvor det oftest er kapitalstærke Selskaber, der driver det søgaaende Fiskeri ved Hjælp af store Dampere med fastlønnet Arbejds-kraft, ejer de danske Fiskere i Almindelighed selv deres Baade og Redskaber; hvor Talen er

om større Kuttere med flere Mands Besætning, fiskes der „paa Part“, saa at alle er økonomisk interesseret i Udbyttet. 2) Da Fiskeri med Trawl ikke drives, og Fangst-pladserne ikke ligger langt fra Afsætningscenterne, bringes Fiskeriet altid frisk, eventuelt levende, paa Markedet, saa at en høj Kvalitetsstandard kan opretholdes.

Om Fremtidsudsigterne for det danske Fiskeri skal her



Snurrevaad.
Stilling af Vaad og Liner for Indhøvelsøen begyndelse.



Shovvaad.

blot nævnes, at da Fiskeriet indenfor Skagen i de senere Aar er gaaet stærkt tilbage, vil det være nødvendigt i stedse stigende Grad at udstrække Virkefeltet til længere bortliggende Fangstfelter. At Begyndelsen allerede er gjort med den til Englands Kyster grænsende Del af Nordsøen, er ligeledes nævnt ovenfor; men der er næppe Tvivl om, at ogsaa Farvandene ved Island og Grønland efterhaanden vil blive regelmæssigt befisket af danske Fiskere. Der har nylig herhjemme været ført en ivrig Diskussion om, hvorvidt denne Udvikling med et Storfiskeri paa fjerne Kyster skal ske ved Dannelsen af nye, store Trawler-Selskaber, eventuelt med Statsstøtte, eller ved en gradvis Udvikling og Forbedring af det forhaandenværende søgaaende Materiel. Hvorledes nu denne Udvikling end vil forme sig, maa det haabes, at en Ting vil blive uforandret: *den danske Fiskers økonomiske Selvstændighed.*

H. Blegvad.



Skibsreder H. A. Hansen

Skibsreder H. A. Hansen, der i det sidste Aars Tid har været Dansk Dampskibsrederiforenings Næstformand, er endnu ikke nogen meget kendt Mand af den store Offentlighed; men indenfor Redernes egen Kreds er han saa meget mere kendt og værdsat. Der forstaar man at vurdere hans Klogskab og rolige Besindighed, der gør, at han aldrig gaar med til overilede Skridt. Og det Firma, Holm og Wonsild, hvis Medindehaver han gennem en Aarrække har været, har han formaat at føre solidt og uskadt gennem alle Krigsaarenes Vanskeligheder.

Som saa mange andre af Skibsfartens fremtrædende Mænd er Skibsreder H. A. Hansen selv Skibsfører-Søn, født i

Søfartsbyen Marstal. Her begyndte han sin Skibsmægler-Uddannelse, der siden førte ham til Antwerpen; og hjemvendt herfra knyttedes han til det Firma, hvis Leder han siden skulde blive.

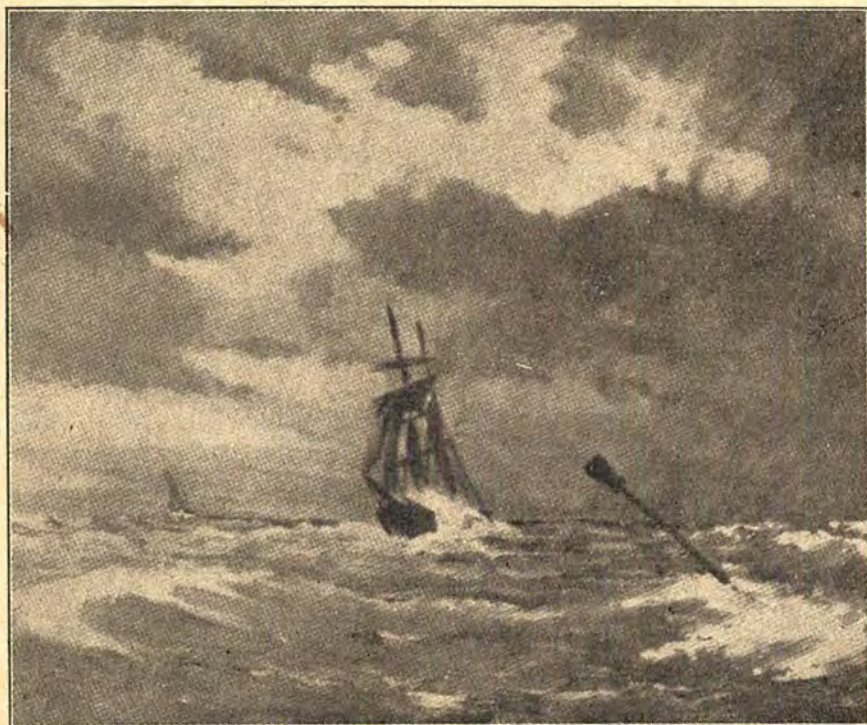
Hans Kyndighed og solide Dygtighed, parret med hans store Elskværdighed maatte efterhaanden føre en Del Tilidshverv over paa hans Skuldre; og han er da ogsaa Medlem af Bestyrelsen for saa forskellige Forretninger som „The Baltic and International Maritime Conference“, „Danske Rederes Retsværn“, Forsikringsselskabet „National“, Fondsbørsbestyrelsen og Mægler-Kommissionen; og hertil kom altsaa i Fjor Næstformandsposten i Dampskibsrederiforeningen, som under Formanden, Direktør A. O. Andersens Sygdom har stillet betydelige Krav til sin Indehaver, ikke mindst i Forbindelse med 50 Aars Jubilæet for nylig.

Marinemaler- Kaptajnen

„Hvornaar begyndte De at male?“

„Samtidig med, at jeg blev forlovet“ svarer Kunstner-Kaptajnen, forhen Middelgrundens Fortchef, Kpt. Fritz Schrøder. „Jeg var paa Præsentation hos mine Svigerforældre i Tisvilde. En Dag fik jeg fat i en Stump Lærred og andre Rekvisitter — min Forlovede agerede Stafeli — hun er helt igennem et godt Rygstød —, og med Lærredet paa Ryggen af hende malede jeg en Sommerdag for første Gang. Naa ja — tegne var jeg vel flink til i Skolen — — men male — — det skulde jeg nu til at lære — og jeg er stadig i Lære.“

Der hales et næsten vaadt Lærred frem fra en beskeden Krog: Hav — Skibene paa det og Blæst, Himmel og Regn og Sol hen over det — — de tusinde Farver og Belysninger.



Et af Kaptajn Fritz Schrøders mange smukke Søstykker fra Middelgrunden.



Kaperbedriften ved Assens

Af Kay Larsen

(Efter utrykte Kilder)

Der er en lille Søkrigbegivenhed, som godt kunde fortjene en Minderune, men endnu *aldrig* har faaet den. Det er to dristige danske Kaperes raske og heldige Kamp med tre svenske Krigsfartøjer.

Affæren fandt Sted i det paa Begivenheder saa rige Aar 1659, medens Svenskehæren endnu holdt København indsluttet. Danskerne havde efter Stormen paa København — i Februar det Aar — rettet den krummede Ryg. Krigsvant og sejersvant havde Fjenden oversvømmet Landet og slaaet al Modstand ned, men ved Københavns Volde var han blevet standset og havde faaet brodden Pande. Det havde vist sig, at sejg Udholdenhed, Mod og god Vilje endnu battede noget: Selveste Carl X Gustav var ikke uovervindelig.

Endnu mens Svenskehæren belejrede København fra den store Lejr „Carlstad“ ved Brønshøj, blev der med de danske Forbundsfællers Hjælp gjort Landgang paa Fyn. Ved Overførselen af Hans Schacks og Ebersteins Korps assisterede ikke alene de disponible Orlogsskibe, men ogsaa de flest mulige Handelsskuder toges i Brug — samt de bedste Kaperfartøjer.

I Begyndelsen af November laa flere svenske Orlogsmænd i Bælterne, men de formaaede ikke at standse Overførslerne. I Lillebælt blev de holdt Stangen af Markvor Rodsten paa det store, danske Krigsskib „Spes“, det hollandske Hjælpe-skib „Rathhuys van Haarlem“ og fire Kapere. Inde ved Assens laa tre svenske Krigsskibe, den lille Tremaster (Fløjte) paa 28 Kanoner, „Hoppet“ (Haabet) og Galioterne „Sorte Hund“ og „Vægteren“, hver paa 12 Kanoner.

Rodstens Kampskibe havde nok at tage vare ude paa Strømmen. Han kunde ikke komme ind til Assens efter de svenske Skibe, og disse var ham en stadig Torn i Øjet. To af Kaperkaptajnerne fik Lyst til at falde over de 3 Svenskere, der roligt havde lagt sig for Anker saa nær inde ved Byen som muligt. Kaptajnerne var Cornelius Kruse (den yngre) paa „Kors“ og Niels Andersen paa det velkendte Skib „Højehald“. Hver af dem havde 30—40 Mands Besætning og bar 14—16 Kanoner. Gasterne var imidlertid prøvede Folk med Hjertet og Næven paa rette Sted.

De svenske Skibe havde en hel Del Plyndringsgods inde og skulde, naar Farvandet blev frit, gaa til Landskrona med det. At de to Kaperkaptajner havde et godt Øje til denne Side af Sagen, lader sig ikke betvivle. De fik Tilladelse til at vove „Hazarden“, og da Vinden var gunstig, begav de sig straks om Bord i deres Skibe, efter at have aftalt Kampmaaden — og ogsaa det eventuelle Byttes Deling.

Saa stod de ind i det vanskelige Farvand. Fjendens Overmagt var betydelig, og Assens var besat af Svenskerne!

Det var den 6. November 1659. Inde paa de svenske Skibe var man ved højt Mod og klar til at fægte. Svenskerne tog tidlig fat paa at kanonere under Raab og Lystighed, men de danske Skibe svarede ikke, manøvrerede blot gennem det vanskelige Løb, ind paa Livet af Fjenden. Saa vendte „Højehald“ Bredsidens til, dundrede sit velrettede glatte Lag af paa nært Hold og fortsatte med Hurtigild. „Kors“ brasede lige paa „Hoppet“, hvor Besætningen var brudt sammen ved „Højehald“'s Skraaild, og entrede den. „Højehald“ lagde sig paa Fløjstens anden Side, og „Hoppet“ blev taget efter en

kort Kamp, under hvilken Besætningen flygtede til Baadene eller sprang i Søen.

Det gik nu i en Ruf. Baade blev sat ud, og dansk Mandskab bordede Galioterne, der fik samme Skæbne som Fløjten. Der blev angrebet med en saadan Energi og Fasthed at de svenske Gaster blev løbet over Ende og hellere jumpede i Søen end fik Hovedet slaaet i Stykker af de danske Huggerter og Morgenstjærner.

Da man ombord mente, at Svenskerne i Assens havde Kanoner, maatte de kujoneres med det samme, for Udfarten vilde blive lige saa vanskelig som Indfarten, — mindst, — for nu var der 5 Skibe i Stedet for 2, og „Højehald“ og „Kors“ maatte jo afse en Del Folk til Priseskibene. Det gjaldt om ikke at komme paa Grund; et længere Stræk kunde Skibene kun komme igennem, naar „Porten og Kirken“ holdtes over et“.

Nu blev „Højehald“, der havde de sværeste Kanoner, svajet ud, saa den fik Bredsidens mod Byen, og saa fyrede den danske Kaper mod den danske By Assens, ikke Lag paa Lag, men Skud paa Skud, omhyggeligt rettede. Bygninger skaanedes saavidt muligt; Skydningen gjaldt „Ansamlingen“ af Fjender. Med en vis Tilfredsstillelse saas ude paa Skibene, at en Rytter blev skudt af Hesten ved Byporten. Ligeledes søgte man med Kugler at feje Assens Skibsbro ren for svenske Folk.

Imens blev der ryddet paa Skibene, hejst Anker og sat Sejl. „Kors“ stod igen ud, Priseskibene fulgte i Kølvand, og endelig hørte „Højehald“ op med Kanonaden og sluttede sig til de øvrige Skibe, der velholdent naaede ud til „Spes“ og „Rathhuys van Haarlem“.

Ogsaa til København kom de velholdent en halv Snes Dage efter, men da var just Efterretningen om Landhærens Sejr over Stenbocks Svenskerhær naaet til Hovedstaden. Folk jublede over den store Begivenhed og oversaa den lille. De kække Kaperkaptajner fik endda Ærgrelser i Topmaal.

Kaperne var fragtet af Kongen, og derfor var det „disputeret“, om de skulde have noget af Byttet i det hele taget. Sagen kom for Overadmiralitetstretten, og Tiden gik. Først Udbytte fik to Søofficerer, som slet ikke havde været med: Markvor Rodsten, som havde været Chef for *Eskadren*, fik 18. Februar 1660 kgl. Brev paa sin fulde Part af de Prisepege for Assensskibene, der rettelig tilkom ham efter Søkrigsartiklerne, og saa fik Admiral Niels Juel 1000 Rdlr. udbetalt netop af de Prisepege som en Del af sin Besoldning. Under de kedsommelige Forhold kom Kaperkaptajnerne selv noget op at nappes om Æren og Andelen, men det er kun „Nachspillet“. Hovedsagen er den:

At Kaperkaptajnerne Niels Andersen og Cornelius Kruse paa en særdeles dristig og dygtig Maade med deres Kapere „Højehald“ og „Kors“ i en kritisk Tid bankede en overlegen Fjende, tog røvet Plyndringsgods tilbage og erobrede tre Krigsfartøjer, den lille Fregat „Hoppet“ og Galioterne „Vægteren“ og „Den sorte Hund“. Lidt sent faar de deres Minderune, men bedre sent end aldrig.

Kay Larsen

Om jeg kan huske en Juleaften, der ikke var helt almindelig, siger Hansen. — Det kan De lige tro. Det var den Gang, jeg sejlede paa Varmen, da jeg var ung og mere ivrig end altsaa nu. Jeg husker tydeligt en Dag, den 24. December, da vi laa for Vindstille i Sydhavet, et Par Sømil ud for en af disse Koraløer. Det var dejligt Vejr, og en anden kunde jo'nte lade være med at sende en Tanke hjem til Overgaden, der nu laa i vintergraa Sne og med lyse Butikker pyntet med Gran.

Saadan sidder jeg paa Bakken og lirker sindigt med Harmonikaen og ser et Par Hajer bevæge sig om Skibssiden. De Asener véd paa en Prik, naar det er Juleaften, og benytter sig af, at Søfolk tager fejl af Kahytslugen og Lønningen. Som jeg sidder der, kommer Skipper op.

— Dette her er et skidt Sted at holde Juleaften paa, Hansen, siger han. Havde vi hat lidt Vind i forrige Uge, kunde vi ha' naaet et mere kristent Sted, hvor man kunde ha' gaet i Kirke.

— Jeg har det ligedan, Skipper, si'er saa jeg. Jeg vilde gi' en hel Maanedes Hyre bare for at høre en Julesalme. Hvad nu angaar Drengen, den Kanalje, som man dog skulde synes, at Vorherre havde anbragt en lys Røst i til festlige Lejligheder, saa lyder det gudhjælpemig, som om man skoldede en Gris, naar han lukker Munden op!

— Prøv at stik ham en paa Kassen! sagde Skipper, idet han pegede paa Universalmidlet for Ungdommens Daarlighed.

— Han har baade faaet en og to, Skipper, sagde jeg, og jeg har næsten slidt højre Haand op for at lære ham „Julen har bragt velsignet Bud,“ men der er ikke saa mange Øretæver her i Sydhavet, at han kan lære hele Salmen. Der er kun til de to første Linier!

Vi sad og grublede over dette, og lidt efter rejser Skipper sig pludselig, idet han skygger med Haanden ind mod Land. Inde paa Øen laa Palmetræerne kølige og grønne langs Strandkanten.

— Er den Ø beboet? siger han.

— Jeg har inte set nogen af d'Herrer Beboere til Formiddag! svarer jeg. De er i hvert Fald ikke slemme til at promenerer ad Strandvejen!

— Sorte? sagde Skipper og tog sin Kikkert frem.

— Brune, gule eller blaa. Det er ikke Kuløren, det er Sindelaget, det kommer an paa, Skipper. Jeg kunde godt tænke mig, at de' laa og ventede derinde i Vandskorpen med Stegepanden i den ene Haand og en Gaffel i den anden, saa mit Besøg faar de vente med til efter Juledagene, naar de er mætte.

— Det er ikke udelukket, sagde Skipper, at der paa den Ø der lever en Missionær!

N Næ!, sagde jeg.

— Disse Missionærer, fortsatte Skipper, er udmærkede Salmesangere. Jeg husker tydeligt en, som jeg hørte i Liver-



Da Kaptajnen aad Missionæren



pool forgangen Aar. Pludselig som han stod og sang, væltede en Flaske ned og ramte ham i Hovedet, men han blev ved at synge, alle 45 Vers til Ende, og da han var færdig, stak han Manden, der havde væltet Flasken i Hovedet paa ham, saadan en paa Kasketten, at Fyren sank om. Se, det kalder jeg nu Salmesang.

„Der er mange Slags Salmer,“ sagde jeg saa. „Der er dem, der ikke holder op før Lukketid, og saa er der de smaa paa 20 Vers!“

„Se, nu havde jeg tænkt mig, at vi maaske kunde faa denne Missionær derinde, hvis der er nogen, til at deltage i vores Julemaaltid i Aften og saa synge alle Julesalmerne for os!“

„Det siger De ikke, Skipper. Det vil blive ligesom hjemme,“ sagde jeg.

„Han er vel nok Englænder eller Hollænder,“ sagde Skipper, „men Hovedsagen er, at han kan synge!“

„Spørgsmaalet er, hvordan faar vi ham herud?“ sagde jeg.

„Vi maa hente ham!“ sagde Skipper. „De og jeg, Hansen, er to meget tillidvækkende Personer, og vi gaar i Baaden i Eftermiddag og lader Drengen sejle os ind. Skal det være et Ord?“

„Lad gaa!“ sagde jeg.

Saadan hen ved 5-Tiden gik vi om Bord i Baaden. Skipper havde barberet sig til Julekvælden og taget ren Flip med sit røde Silkeslips paa og sad forsigtig paa Jollekanten for ikke at svine sin hvide Drejls til. Hvad mig angaar, havde jeg mit Kistetøj paa med de blanke Knapper i Vesten og min nye Kasket. Det var med andre Ord et Par Herrer, som en hvilken som helst Missionær kunde være bekendt at vise sig med paa Jorden.

„Hold Julegrøden og Flæskestegen varm, til vi kommer med Missionæren!“ raabte Skipper som sin sidste Befaling. „Og hold Vandet parat til Grog'en.“

Baaden gled over det stille Vand, og nu saa vi, at de første sorte Herrer havde forsamlet sig inde paa Strandkanten. Det var formodentlig Honoratiores. De stod alle, som om de var i Færd med at synge den omdelte Sang, og da vores Baad stødte mod Sandet, kom en af dem springende, uden Tvivl Stedets Reporter, i den Hensigt at underkaste os det første Interview.

Da vi havde sat Foden paa Land og sendt Drengen af Sted med Baaden med den Besked, at han skulde være tilbage om en Time, tog Skipper Ordet. Han henvendte sig til Reporteren.

„Formoder, at De møder her som Repræsentant for Øens ophøjede Presse. Mit Navn er Hannibal Andersen, født i Store Regnegade i Aaret 1845!“

„Gua, gua!“ raabte Fyren, og de andre begyndte at steppe.

„Denne Herre ved min Side,“ fortsatte Skipper, „er min første Styrmænd, Theobald Hansen, en Ekvilibrist paa Harmo-



nika, en Kunstner, der, hvis han kunde have dæmpet sin sørgelige Hang til Rom, vilde have drevet det vidt!“

„Gua!“ skreg den Sorte begejstret, og de andre stppede, saa Sandet røg om dem.

„Men,“ fortsatte Skipper, „Grunden til, at vi har den Ære at besøge Deres skønne Ø, ærede Herskaber, er den, at vi søger en Missionær og helst en, der kan synge!“

Den Vilde gloede et Øjeblik paa Skipper, saa fo'r han op med et vildt, begejstret Hyl og raabte noget til de andre. Saa, tænkte jeg, nu er vi leverede, og jeg begyndte allerede at se mig selv som en sort Pølse paa den hellige Aften. Men lidt efter traadte Høvdingen frem i al sin Pragt. De kender nok den Slags, der fremstilles for 25 Øre paa Vorbasse Marked, meget skikkelige Mennesker, naar man forstaar at tage dem. Han traadte helt hen til Skipper og mig og pegede paa sin Mund, idet han sagde:

„Missionær. Maj fo'sto!“

„Han véd, hvor der er en Missionær,“ sagde Skipper.

Vi fulgte efter de Sorte op gennem Skoven, til vi kom til Landsbyen. Midt i Lysningen brændte et Bål, hvorover var hængt en mægtig Gryde, der kogte, saa det var en Fryd.

„De laver Julemad!“ sagde jeg.

„Ja,“ sagde Skipper, „selv Hedninger glemmer ikke den store Julefest. Det dufter skam helt godt!“

Vi blev nu anbragt rundt om Baalet, og Høvdingen begyndte at hale store Stykker Steg op af Gryden og række dem rundt, blandt andet til Skipper og mig.

„Det er brave, gæstfrie Mennesker!“ sagde Skipper. „Vi kan ikke nænne at skuffe dem. Vi maa spise med, det er jo Juleaften!“

„For mig ingen Alarm!“ sagde jeg.

„Maden er ikke daarlig!“ sagde han lidt efter. „Jeg har faaet den værre i min Tid. Det er nærmest velsmagende!“

„Det er, som man tager det,“ sagde jeg.

„Det er ikke Fugl,“ sagde han og slog med et Ben mod Palmen ved hans Side. „Og det er heller ikke Fisk, men godt er det!“

„Skulde vi ikke spørge dem om denne Missionær?“ spurgte jeg. „Det er derfor, vi er kommet.“

„Det er rigtigt!“ sagde Skipper, og saa vendte han sig til Høvdingen, der straks svarede med et stort Grin:

„Maj fo'sto. Dajli' Missionær!“

Pludselig mærker jeg en Ting støde haardt mod mine Tænder, og jeg holdt op med at spise. Tingesten, som jeg fik ud, viste sig at være en af de Knapper, som var meget brugt blandt Missionærer i de Tider, og saa gik der en Praas op for mig.

„Lad os se at komme af Sted!“ sagde jeg til Skipper.

„Hvorfor det?“ sagde han med Munden fuld. „Vil De fornærme disse hjertensgode Mennesker, oven i Købet en Juleaften?“

„Ved De, hvad det er, De spiser?“ spurgte jeg.

„Ja,“ sagde han. „Det er jeg lige kommen i Tanker om.“

Det er Lam. Jeg tager aldrig fejl af lidt ældre Lam, hvor man ligesom kan smage Ulden. Jeg vil bare sige Dem, at jeg elsker den Spise.“

Der var ikke noget at gøre ved Skipper. Jeg rejste mig og gøs og trak mig tilbage bag nogle Træer, hvorefter jeg tændte min Pibe. Det hjalp. En halv Time efter rejser Skipper sig, glinsende over hele Hovedet af Mæthed, og tørrer sig i Ansigtet med Ærmet, alt mens han trykker Høvdingen og hele Hoffet i Hænderne:

„Naa,“ siger han, da han ser mig. „Staar De der, Hansen. Skal vi saa se at komme om Bord?“

„Vel!“ sagde jeg.

Paa Stranden sad Drengen med Baaden og ventede. Han fik et Puf og vaagnede op, og saa gik vi om Bord. Skipper sad og halvsov, og da vi kom om Bord i Skuden, gik han straks til Køjs.

Næste Morgen tørnede han ud. Jeg sad paa Bakken og var lidt tør i Halsen, for Julegrog'en havde været, som den burde være en Helligaften. Saa stod Skipper der.

„Maa'ren!“ siger han. „Sig mig en Gang, Hansen. Hvordan var det. Vi fik jo ikke den Missionær med om Bord i Aftes!“

„Jo!“ siger jeg.

„Jo? — Jeg saa ham i alle Fald ikke!“

„Næ, det er ikke saa underligt!“

„Lad nu være med at snakke i Gaader!“ sagde Skipper. „Hvad mener De med Deres „jo“, Hansen?“

„Jeg mener bare, at det var Skipper selv, der havde Missionæren med!“

„Hva'be'har?“

„Ja, men han kunde jo'nte synge!“

„Naa ???“

„Næ, for De havde jo siddet og ædt ham derinde paa Øen!“

Da Skipper hørte det, gik der ligesom et grønt Skær hen over hans Ansigt, og saa vaklede han ind i Kahytten. Saa blæste det op, og vi kom afsted, og to Dage senere kommer Skipper hen til mig.

„Hansen. Det er jo ikke nødvendigt at gaa og fortælle, at jeg har ædt en Missionær Juleaften, vel?“

„Det kommer ingen ved,“ sagde jeg.

„Tak for det! Han er nu sendt i Land. Det sidste gynger der i Køl vandet, og han skal jo nok selv la' være med at synge noget om det!“

„Han kunde ikke synge!“ sagde jeg. „Det var jo det, der var i Vejen med ham!“



En af de sidste fra Sejlskibstiden.

»Vikingen«s Forside

Ofte stiller en eller anden af vore Læsere os det Spørgsmaal, hvorfor vi paa „Vikingen“s Forside viser det finske Flag sammen med de gamle Vikinge Nationers Flag, og under Henviſning til, at der saa godt som slet intet Vikingeblod rinder i det finske Folks Aarer, hvorimod Befolkningen i selve England for Størstedelen nedstammer direkte fra Vikingerne, har man ofte henstillet til os at lade det finske Flag afløse af det engelske.

Paastanden er jo ganske rigtig, men alligevel har vi vaklet, og hidindtil ikke villet forandre Forholdet; dels er det jo saadan en egen Sag at ændre Bladets Ansigt, og dels har vi ment, at den ganske lille Brøkdæl Finner, de svenskfinske Søfolk, giver den finske Søfart det skandinaviske Anstrøg, som berettigede det finske Flag en Plads blandt de gamle Vikinge-Nationer; forleden Dag modtog vi et Brev, som vi nedenfor gengiver. Brevet blev Draaben, som bragte Bægeret til at flyde over, og vi har nu besluttet at lade vore Læsere selv bestemme det. Vil De være med til at afgøre det, saa overstreg paa medfølgende Kupon det, De ikke stemmer for og send Kuponen til os..

Bagefter trækker vi saa Lod om 3 Præmier blandt det sejrende Flags Tilhængere; hver Præmie er: „Vikingen“ gratis i et Aar.

Brasschaet near Antwerp, 5—3—34.

Hr. Redaktør!

Paa „Vikingen“s Forside vises fem Nationers Flag, nemlig Danmark, Island, Norge, Sverrig og Finland. Befolkningen i de første fire Lande er alle Skandinaver og af skandinavisk Afstamning, hvorimod næppe mere end en ganske lille Procent af det finske Folk er af skandinavisk Oprindelse.

Derimod er der ingen Tvivl om, at mindst 85 pCt. af selve Englands Befolkning er af skandinavisk Oprindelse, og i Skotland og Irland findes vel ogsaa en lille Del af skandinavisk Oprindelse (men dem vil jeg nu se bort fra), det vilde vel derfor kun være ret og rimeligt, om ogsaa det engelske Flag, det vil sige, St. Georges røde Kors, blev overladt en Plads imellem de gamle Vikinge-Nationer, med hvilke England er saa nær beslægtet.

Til yderligere Forklaring skal jeg tillade mig at fremføre følgende:

For ca. 1500 Aar siden blev England erobret af Anglere, Jyder og Saxere, og Befolkningen i England (Britterne) blev fordrevet til Wales, og Erobrerne blandede sig ikke med Brit-

terne, hvilket kan bevises ved, at der i det engelske Sprog ingen Welsh-Ord findes.

Anglerne, Saxerne og Jyderne kom fra Danmark og Slesvig. Anglerne boede paa det Tidspunkt i hele Midtjylland og en Del af Sønderjylland, Jyderne i hele det nordlige Jylland og i en Del af Sydsverrig, Saxerne i Slesvig, og endelig beboedes Øerne og det sydligste Sverrig af Danskerne.

Anglerne og Jyderne var sikkert Skandinaver, muligvis saa Saxerne, det var i hvert Fald Aarhundreder efter, at de flyttede til Westphalen, men vi skal lade dem ude af Betragtning, da det jo kan diskuteres, om de ikke blev kaldt Nord-Germaner.

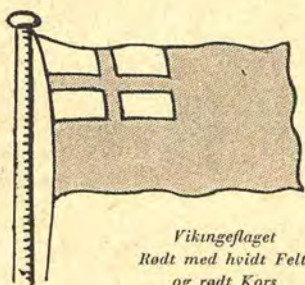
England har faaet sit Navn, fordi Størstedelen af Befolkningen var Anglere, som sammen med Jyderne, der havde bosat sig i Sydøst-England, udgjorde 75 pCt. af hele Befolkningen paa det Tidspunkt. Den næste Invasion af Norske og Danske omkring Aar 1016 bragte endnu en stor Del skandinavisk Blod til England, og paa den Tid Kong Knud regerede over begge Landene, maa ca. 85 pCt. af Befolkningen have været Anglere, Jyder, Danske og Norske, medens kun 15 pCt. var Saxere.

Tilslidst omkring Aar 1066 kom saa Normannerne, der uagtet de kun talte Fransk, var af skandinavisk Oprindelse, i hvert Fald kunde William af Normandiet's egen Bedstefader, Rolf Ganger, kun tale Norsk; med Normannerne blev paa Bekostning af Saxerne endnu ca. 5 pCt. skandinavisk Blod indført til England.

Vi ser saaledes, at ca. 90 pCt. af det engelske Folk er af skandinavisk Oprindelse, og hvad vilde vel være rimeligere, end at deres Flag fik sin Plads imellem de beslægtede Nationers Flag, en Plads imellem de gamle Vikingers Flag.

Yours faithfully

G. R. Pinewood.



Vikingeflaget
Rødt med hvidt Felt
og rødt Kors

Flaget, som skulde afløse det finske Flag paa Forsiden. Det gamle engelske Flag med St. Georges røde Kors. Flaget har ikke været brugt siden Aar 1701, da England blev forenet med Scotland.

Stemmeseddel

Jeg stemmer for

Finsk Flag — Engelsk Flag

(overstreg det, De ikke stemmer for)

Navn.....

Adresse.....

SEJLSPORTEN

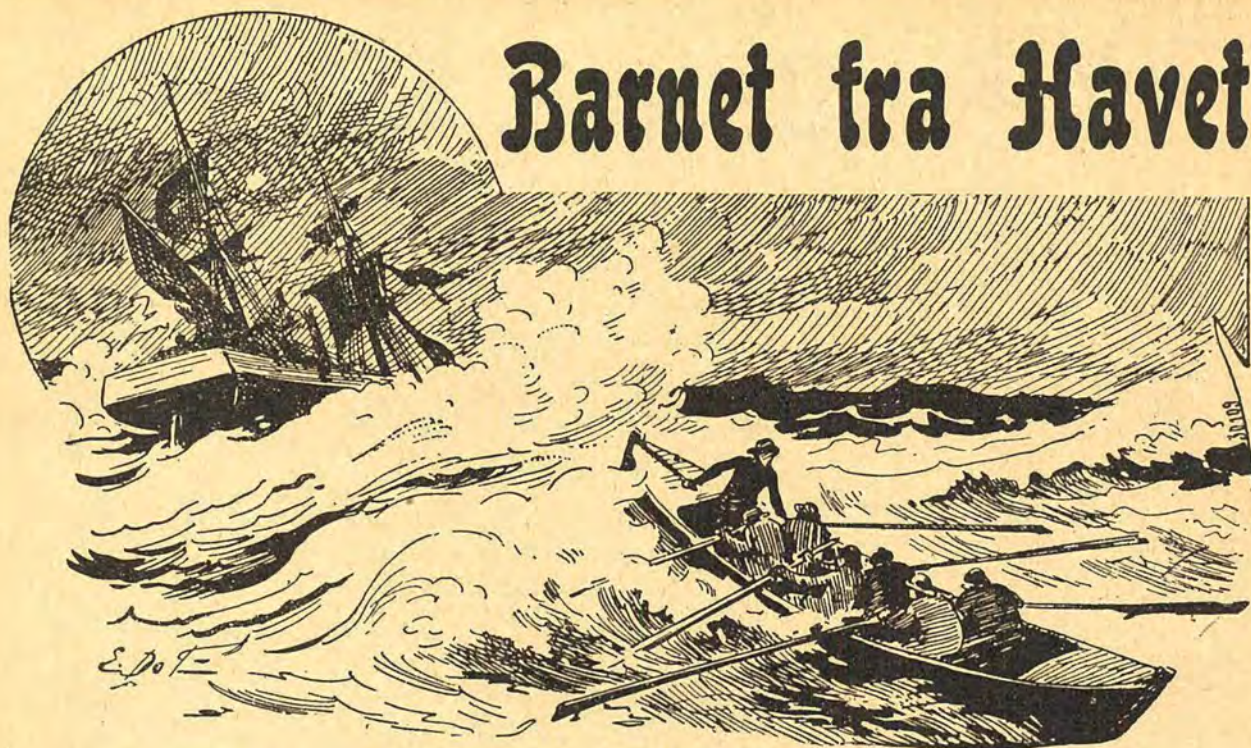
I Juni-Nummeret bringer vi paa Forsiden et Billede af den gamle Brig »Tjalfe«, og inde i Bladet vil De kunne læse gen gamle Brigs Historie.

Præmietageren til 4. Præmie

i „Vikingen“s Foto-Konkurrence, Styrmand P. Rasmussen, Gylling Mark pr. Gylling, bedes henvende sig til „Vikingen“s Redaktion inden 1. Maj, da et Brev ikke har kunnet naa ham.



Barnet fra Havet



Et 40-Aars Minde fra Bovbjerg

Det nærmer sig nu mod 40 Aar siden, da en mærkelig Stranding fandt Sted udfør den sydlige Bovbjergskrænt. Julen var overstaet, forbi, og det gamle Aar sunket i Graven, et Aar, der havde været fredelig herude, da ingen Strandingsdrama var forefaldet. Men ind i det nye Aar kom saa Barnet fra Havet, et Strandingsminde der ikke er blegnet omend 40 Aar snart er gaaet. En sen Vinternat, da Strandvagten gik sin Vagt ved Kysten, observerede han et stort Skib, der kom drivende ind mod Land. Det var ikke Uvej, hvorfor Strandvagten mente, at Skibet vilde forandre Kurs, naar det opdagede Revlen forude; men nej, Skibet drev med et Bum ind paa Revlen og stod fast. I den sene Nat blev Redningsvæsenet alarmeret, og da Redningsbaaden ankom til Strandingsstedet, var vel Hundrede af Mennesker mødt frem. Strandlys blev tændt paa Stranden, og ved Skæret fra disse kunde man se den stolte Bark staa derude med alle sine hvide Sejl paa Master og Ræer. Barken saa ud som en stolt Svane, der flød paa Vandet. At den var Havarist kunde ikke ses, og der var flere, der mente, at den med Forsæt var sat ind paa Revlen, maaske med Pest ombord eller andet forfærdeligt. Med en vis Betænkelighed gik Mandskabet i Redningsbaaden og stod ud mod Barken, hvis Besætning staaende paa Dækket modtog de jyske Redningsmænd. De var alle raske og i bedste Velgaaende, kun saa Kaptajnen og hans Hustru, der var med, noget modfaldne ud. De blev alle reddet i Land og bragt ned til Strandfogden i Hovgaarden.

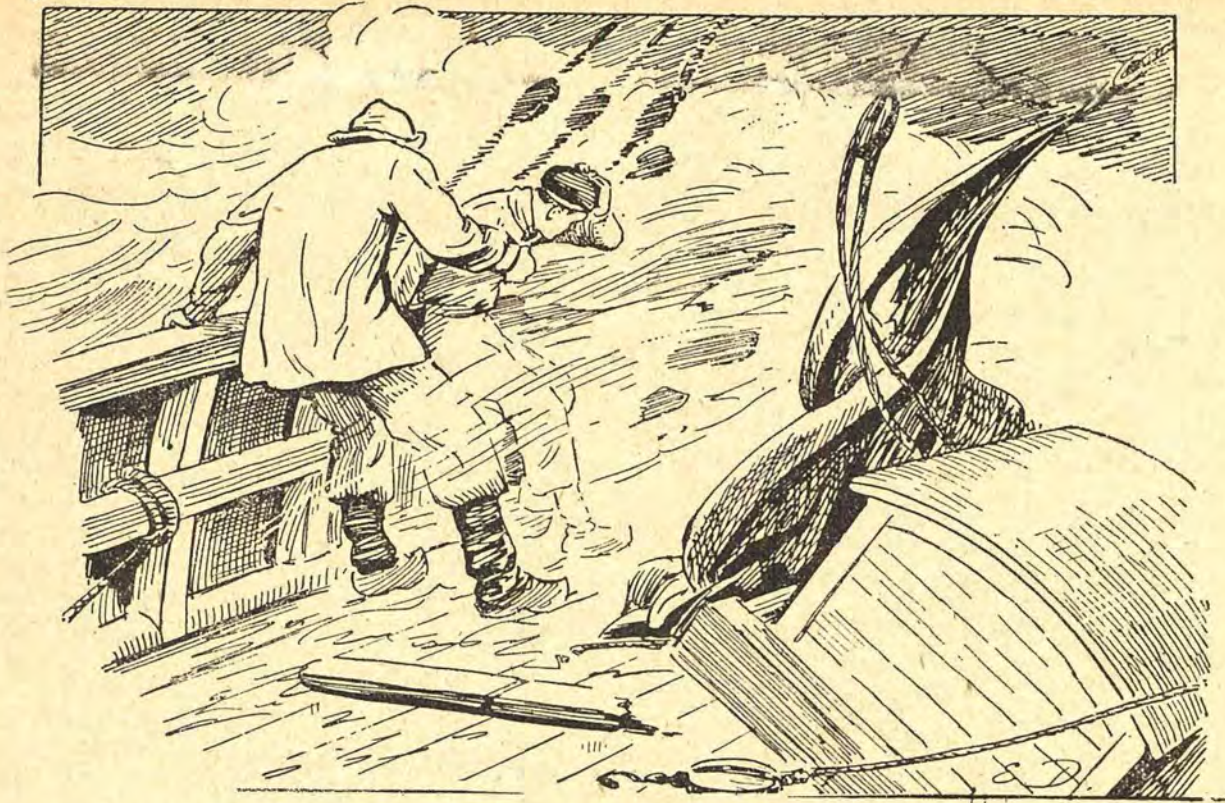
Kaptajnens Hustru var yderst fortunlet og hun fortalte Strandfogdens Hustru, at hendes Barn var blevet borte ude paa Havet. „Vi mangler en af vort Mandskab,“ sagde hun og Taarerne stod i hendes Øjne.

Den stolte Bark, der stod fuldrigget paa Revlen, og Barnet, der var blevet borte, indhyllede denne Stranding i Mystik, indtil Kaptajnen forklarede, hvorfor han havde sat Barken mod Land.

Ude i rum Sø, flere Mil mod Vest, var de om Natten blevet paasejlet af en Damper, der med Stævnen skar en Flænge i Barkens ene Side saa Vandet strømmede ind i Skibet. Vi troede, at vort Skib vilde synke, og for at redde mit Barn fra Døden i Havet tog jeg det og kastede det over paa Damperens Dæk. Jeg vilde ogsaa have kastet min Hustru derover, men Damperen var da sakket saa langt fra os, at hun vilde være faldet i Havet. Damperens Navn saa vi ikke, saa vi aner ikke, hvem det var eller hvor den gik hen. For at holde mit Skib flydende saalænge som muligt kastede jeg det om paa Siden, saa den dybe Flænge kom oven Vandet, og saaledes drev vi de mange Mil og naede Kysten her. Saalædes reddede vi os fra Døden i Havet, men hvor er vort Barn. Vilde Søfolkene paa Damperen agere Barnepige, passe Barnet, der kun var et Aar gammelt, indtil de kunde sætte det af i nærmeste Havn. Eller har Barnet slaaet sig halvt ihjel ved Faldet paa Dækket. Intet ved vi.“

Der gik Dage, tunge Dage, for disse to fremmede Forældre, hvis Barn blev borte paa Havet. Men saa kom der en Dag Telegram til Strandgaarden, at Barnet var sat i Land i Bremerhafen. Straks rejste Kaptajnen og Hustru til den tyske Havneby, og fandt dér deres Barn, hvor det hos et Par Folk var plejet paa det bedste. Det blev en Glædesdag i Hovgaarden, da de ankom hertil med Barnet. Sløret var nu løftet for Mystiken om denne Stranding.

I Hovgaardens lave Stuer hørtes nu Barneskrig og den gamle Strandfoged forsikrede, at dette havde han ofte hørt uden at han kunde forstaa, hvor-



fra det kom. I Hovgaarden havde der ikke været smaa Børn de sidste tyve Aar. Men nu forstaar jeg det. Det var Barnet fra Havet der skulde komme. Jo Havets Gaader er mangfoldige og Varslerne for dem er det ikke givet enhver at kunne høre og se, paastod han.

Den stolte Bark kom aldrig fra den jyske Revle.

Den blev hugget op og bragt i Land Stykke for Stykke. Den dækkede en Tønde Land, da den var udlagt i Numrene til Strandingsauktionen.

Gennem de 40 Aar, der nu snart er gaet, er denne Plads, dette Jord slugt af Havet, men endnu kan findes herude Barkens Navnebrædt hvorpaa der staar „Berthie“.

A. N.

Modig Redningsmand

Under „Stegelborg“s Ophold i Ayr blæste det den 18. Januar op til en orkanagtig Storm. Kl. ca. 14, da Stormen var paa sit højeste og høj Søgang stod ind gennem Hovedløbet, kæntrrede Strømmen, Skibets Fortøjninger sprængtes, og Skibet gik i Drift tværs over Floden. Da Skibet naaede den modsatte Flodbreds Kaj, vilde Matros John Don, der er fra Glasgow, 61 Aar gammel og med Tilladelse havde været i Land for at sende nogle Penge til sin Hustru, springe om Bord for at deltage i Travlheden, der herskede for at faa Skibet fortøjet. Don forfejlede Springet og faldt ned mellem Skibssiden og Kajen. Ungmand Aage Jensen, der er 19 Aar og hjemmehørende Jydegængø Nexø, sprang uden et Øjeblik Betænkning fuldt paaklædt i Vandet, skønt han kun er en daarlig Svømmer. Det lykkedes ham at faa Tag i Don og holde ham oppe, til de ombordværende kom til Hjælp og fik dem begge halet om Bord.

Aage Jensen udførte her en ualmindelig heltemodig Redningsdaad, idet den ældre Don ikke var i Stand til at holde sig selv oppe, og det var et stort

Under, at de ikke begge blev knust mellem Skibssiden og Kajen.

Saaledes lyder Rapporten fra Kaptajnen, og Begebenheden er ogsaa omtalt med anerkendende Ord i „Daily Record and Mail“, Ayr, for Torsdag den 18. Januar d. A. Fra Havnedirektøren i Ayr er der til Rederiet C. K. Hansen brevligt sendt anerkendende Udtalelser om Ungmand Jensens raske og modige Redningsdaad, og Havnebestyrelsen i Ayr har tilstaaet ham en Belønning paa 5 Gs., som nu af Rederiet er overgivet til Ungmand Jensen, idet der samtidig blev bragt ham en Tak og Lykønskning fra Havnebestyrelsen i Ayr samt fra Rederiet.

Aage Jensen er en beskeden ung Mand, der føler det helt naturligt, at han satte sit eget Liv ind paa at redde en Kammerats, men alligevel er det vedblivende det største af alt at vove Livet for at redde andre. Nu har han i de første 14 Dages Tid Fødderne paa sin Fødeøes Klippegrund, og saa gaar han tilbage til Søen igen. Han bliver sikkert Erhvervet en god Mand.

Husk at forny Deres Abonnement paa „Vikingen“!



DET HAR JEG OPLEVET

S/S „Robert“ lastede Koks i Port-Bryl, en Udskeibningshavn i Nærheden af Bryssel. Den 29. December 1952 afsejlede vi fra Lasteplassen. Rejsens Maal var Norkøping (Sverrig) via Seebrygge, som skulde anløbes for at indtage Bunkers. Den 1. Januar 1953 fortsattes Rejsen fra Seebrygge. Over Nordsoen havde vi godt Vejr, men da vi var naaet rundt Skagen, fik vi tæt Taage. Med Maskinen paa halv Kraft naaede vi dog København, her blev der ankrede, da Kaptajnen ikke vilde sejle længere i det stærkt trafikerede Farvand. Efter seks Timers Ankring fortsattes Rejsen, men vi havde kun godt og vel passeret Falsterbo Fyrskib, før Taagen var lige tyk igen. Rejsen gik kun langsomt, da Telegrafstod stod paa langsom og halv Kraft hele Tiden. Men fremad gik det, og den 5. Januar om Aftenen var vi naaet frem til Sydspidsen af Øland. Den Dag havde vi ikke hørt mange Dampskibe, men Kl. 8 Aften efter dansk Tid hørte vi Sirenen fra et Mo-

torskib, og kort efter dukkede den igennem Taagen, med Kurs ned imod os, og en Kollision syntes uundgaaelig. Farten var dog taget af Skibene, da de 5 korte Stød i Fløjten var givet, inden Skibene tordede sammen, men S/S „Robert“ led megen Skade paa Boven alligevel. Forpeaken løb fuld af Vand, da der blev trykket nogle Plader ind i Boven, men da der var vandtæt Skodt mellem Forpeaken og eet Lasten, kunde den holdes flydende. Skibet vi havde kollideret med, viste sig at være et russisk Motorskib „Smalny“ af Leningrad, paa Rejse fra Leningrad til London med Passagerer og Stykgods. Dette Skib havde ogsaa faaet megen Skade og maatte telegrafisk tilkalde et Skib af samme Rederi, som var i Nærheden af Bornholm, for at tage det paa Slæb til nærmeste Havn. S/S „Robert“ kunde fortsætte Rejsen til Norkøping indenskærs. Der gik ingen Mennesker tabt ved Kollisionen.

Matros K. Jensen, Avnbøl.

Ø. K.s Regnskab for 1933

Ø. K. har nu udsendt sit Regnskab for 1933, hvilket er det 37te Driftsaar. Af Beretningen fremgaar det, at Kompagniets mange forskellige Ruter har været regelmæssigt betjent. Den forrige Aar etablerede Rute mellem Nord-Pacific og Kina er udvidet og omfatter nu ogsaa Filipinerne. Det samlede indsejlede Overskud har i det forløbne Aar været noget større end forrige Aar, nemlig 4.877.866,25 imod 5.505.052,72 i 1952.

Til Siamruten er paa Naxskov Skibsværft bestilt et Dieselmotorskib med tilsvarende Hastighed og Passagerindretning, som i de senest byggede Skibe til denne Rute.

Ingen af Kompagniets Skibe har i Aarets Løb haft større Havarier.

Da Verdensomsætningen i de Artikler og Produkter, som udgør den væsentligste Bestanddel af Kompagniets Import til Europa, har været hæmmet af Handelsrestriktioner og Valutahensyn i fremmede Lande, har Priserne været i fortsat Dalen og viser en Afsvækkelse paa 10 til 20 % udover hvad der i forrige Aarsberetning var anført. Ikke desto mindre har Kompagniet formaaet at opretholde Omsætningen, der andrager 1.017.000 Tons, mod 1.019.000 Tons forrige Aar. Af hele Omsætningen er 290.000 Tons befordret med egne Skibe.

Lignende Forhold har gjort sig gældende for Kompagniets Eksport, men ogsaa der har Kompagniet opnaaet et tilfredsstillende Resultat, hvilket skyldes Kompagniets vekselvirkende Organisation og

nye Eksportmuligheder, som er udviklet.

Hovedkontorets Forsyningskilder og Fordelingscentre, de oversøiske Afdelinger, har under de herskende Vilkaar naturligvis været paavirket af de lokale Forhold, men udviser, trods Vanskeligheder af forskellig Art, en Avance paa godt 2 Millioner Kroner.

Da Verdensforbruget af Gummi er steget med 145.000 Tons til 820.000 Tons, hvilket var sidste Aars Forbrug, og Planen om en international Regulering af Produktionen forventes gennemført, er Prisen steget stærkt, hvilket har indvirket paa Værdien af Kompagniets Gummiinteresser.

Antal og Tonnagen af Flaaden er ved Udgangen af Aaret uforandret, og der er afskrevet 5 % af Skibenes bogførte Værdi den 1. Januar 1952. Flaaden bestaar af 27 Motorskibe med en samlet Lastevne af 259.910 Tons, og staar derefter pr. 1. Januar 1954 bogført til en Værdi af 45.582.904,71 Kr. eller 175,58 pr. Ton Lastevne og en Gennemsnitsalder af 11¼ Aar.

Den samlede Avance bliver 9.736.526,66 Kr., hvoraf Skibene har indsejlet 4.877.866,25 Kr. med Overførelser fra forrige Aar, og fra Dispositionsfondet bliver det ialt 11.491.843,32 Kr. Administrationsudgifter, Renter, Skatter og Afskrivninger beløber sig til 8.435.151,45 Kr., Resten 3.056.691,77 Kr. foreslaas fordelt i Overensstemmelse med Regnskabet med 4 % til Aktionærerne, og 1.056.691,77 overføres til næste Aar. off.

Amerikanske Sejlskibe

Der findes endnu paa Amerikas Vestkyst en Del gamle og nye Sejlskibe. Af Skonnerter findes en Seksmaster paa 2240 Tons, to Femmastere, hvoraf en paa 2240 Tons, tretten

Firemastere, hvoraf en paa 2780 Tons, fire Tremastere samt tre Barker og en Fuldrigger paa 1700 Tons.

Den ene firemastede Bark „Moshulu“ er paa 3116 Tons, bygget i 1904, sejler i Trælastfart paa Australien og er det fineste amerikanske Sejlskib.

Skæbner, jeg mødte derude

»Svenske Konsulen«

Sømand, der har været i Buenos Ayres omkring 1907—08, vil sikkert have kendt »Svenske Konsulen«, da der vel ikke har været et Skib i Havnen i disse Aar, uden at han har aflagt et Besøg ombord.

Han blev fødtovre i Sverrig, i det skønne Værmland. I Daaben fik han Navnet Johan Cederstrøm. Faderen var Landmand og temmelig velstaaende, saa Johan, som var eneste Barn, skulde holdes til Bogen. Barndommen gik uden store Oplevelser. Skolegang vekslede med Leg i den skønne og herlige Natur. Præstens Datter, Marie, var hans trofaste Ledsagerske, baade naar det drejede sig om en Tur i Skoven eller det gjaldt en Sejlur ned ad Elven. Tidlig knyttedes der et Venskabsbaand mellem de to Børn, og hver for sig saa de med forventningsfuld Glæde frem til den Tid, da de ikke længere var Børn, men voksne, og da kunde det i Barndommen spirende Kærlighedsfrø komme til at bære sin rige Frugt. Efter sin Konfirmation kom Johan til Stockholm for der at gaa i en højere Skole. Senere studerede han i Upsala, hvor han tog en smuk Eksamen. Faderen vilde, at han skulde være Præst, men Johan vilde nu være Ingeniør, og han satte sin Vilje igennem. Saa fik han da sit Eksamensbevis, og det var endda med allerbedste Karakterer. Nu var det blot om at finde et Virkefelt, hvor Evnerne ret kunde udnyttes. En af hans Studenterkammerater havde faaet Ansættelse ved det svenske Generalkonsulat i Buenos Ayres, og han skrev hjem til Johan, at der var glimrende Fremtidsudsigter for Ingeniører i Argentina, hvor der netop for Tiden blev udført en Del Jernbaneanlæg. „Betænk dig ikke paa at rejse herved, thi her vil du hurtigt kunne bryde dig en Bane,“ skrev han. Og Johan, der havde hele Ungdommens Eventyrlængsel og lyse Fremtidssyn gemt i sit Bryst, han tog, i Samraad med Forældrene, sin Beslutning og forberedte sig paa Afrejse snarest muligt. Saa kom Dagen, da han tog Afsked med Hjemmet, med Forældrene og med hende, som engang skulde være hans Hustru. Naar han havde fanget Lykken derude i det fremmede Land og havde skabt sig en Eksistens, saa skulde hun rejse ud til ham, og da skulde deres Barndomsdrømme gaa i Opfyldelse. Disse lyse Fremtidsudsigter mildnede en Del paa Sorgen ved Adskillelsen. Dog, tung var hendes Graad, da hun rakte ham sin Haand til Afsked, og med taareblændede Øjne saa hun Skibet med hendes Barndomsven ombord stævne ud fra Gøteborg. Længe efter at Skibet var ude af Sigte blev hun staaende paa samme Plads og stirrede ud over Vandet. Det var, som om hun anede, at han aldrig mere vilde vende tilbage, og at de skønne Fremtidsdrømme aldrig vilde blive virkeliggjort.

Johan nærede lykkelig og vel til Argentina. Han fik straks Ansættelse ved et Jernbaneanlæg langt inde i Landet. Her kom hans Dygtighed til sin Ret. Ja, der sagdes om han, at han var en af de bedste, praktisk og teknisk uddannede Ingeniører, som paa dette Tidspunkt var i Argentina, trods det, at han kun var otte og tyve Aar. Brevene til Hjemmet strømmede over af Glæde over Arbejdet, Forholdene og det alt sammen. Forældrene var med Rette stolte af deres Søn, og Faderen forsonede sig hurtigt med det, at han ikke var bleven Præst. Ogsaa til Marie indløb der Breve fyldte med Ord, der tolkede Livsglæde og lyse Fremtidsforhaabninger. En kort Stund glemte hun sine mørke Aelser, dog varede det ikke længe, før hendes Indre igen fyldtes med en uforklarlig, knugende Angst. Imidlertid gik Livet sin jævne Gang dernede i det smaat bebyggede og kun halvt civiliserede Argentina. Arbejdet med Anlæg af en Jernbane tværs over Landet skred godt fremad. Man var nu ikke saa langt fra Hovedstaden Buenos Ayres, og om Søndagen tog de forskellige Ingeniører, deriblandt Johan, ind til Byen, for dog en Gang imellem at smage Civilisationens Goder. Deres Besøg gjaldt da de store Restaurationer paa og ved „Placa Mayo“, Byens Centrum. Vin og andre Drikkevarer flød i Strømme. Det var noget andet end de simple Værtshuse derinde i Landet, som de hidtil havde maattet nøjes med. Hele Natten blev gerne tilbragt herinde i Byen, og først Mandag Morgen, naar Pligten kaldte, maatte de forlade disse herlige, men for Legeme og Sjæl saa usunde Forlyssessteder. For Johan havde disse stadige Besøg i Hovedstaden en nedbrydende Virkning. Hans Arbejdsevne og Virkelyst sløvedes under Udskejelserne. Fra hans overordnede, der saa, hvor det bar hen, kom der en Advarsel baade en og to Gange, sidste Gang med Trusel om Afskedigelse, hvis det ikke



Hans Schmidt, Bramminge.

Flv. Sejlmager H. Schmidt, Bramminge, er nu 46 Aar og har sejlet til Søs siden sit 16 Aar, først med Smaaskibe herhjemme, og fra 1907 til 1917 med store Sejlskibe paa Langfart. Sejlmagerhaandværket lærte han ombord paa en af disse Langfarere. I 1917 blev det Skib, han var med, torpederet. Det var hans tredie Forlis. Nu bor han fast i Bramminge. I „Vikingen“ skildrer han sine Oplevelser paa Søen og er en kærkommen Medarbejder.

blev anderledes. Men Johan var som forhekset. Han droges med uimodstaaelig Magt, lig Møllet mod det tændte Lys, ind mod disse Steder, hvor Nat blev gjort til Dag, og hvor Timerne fløj af Sted som en dejlig Drøm, mens han stadig blev mer og mere indviklet i det sansberusende Edderkoppe-spind, hvis fine, men stærke Traade af skønne Kvinder blev knyttet til Masker og Garn, hvorudaf det letsindige Menneske ikke formaaede at slippe løs. Saa kom Afskedigelsen, som dog ikke havde nogen særlig Indvirkning paa Johan. Med sine sammensparede Penge drog han nu ind til Byen for der rigtig at nyde Livet i nogle Dage; senere hen kunde han jo altid se sig om efter en ny Beskæftigelse. Og saa gik Dagene og Nætterne med Fornøjelser og Udskejelser af enhver Slags, mens Viljen sløvedes for hver Dag, og efterhaanden som Pengene blev mindre, saa svandt ogsaa Vennekredsen ind. Den Dag kom saa, da Johan stod paa bar Bund, og nu var han alene, der var ingen, som vilde kendes



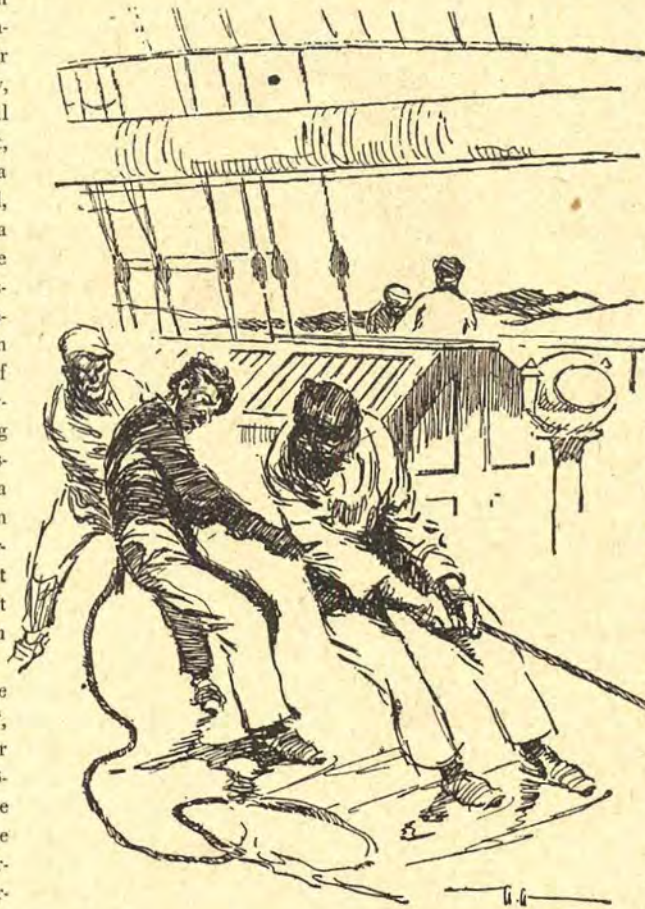
ved den forhen saa agtede Ingeniør. Dog, Giften, som han havde indsuget, krævede ny Næring. Han skulde og maatte have Spiritus, det var bleven ham en Nødvendighed. Saa solgte han sit Tøj, og da han nu ikke var saa velklædt som tidligere, saa kunde han ikke faa Adgang til de Steder, hvor han forhen havde færdedes. Han søgte nu ned til Havnekvarteret „Bokka“, og her var man ikke saa kræsen med sit Publikum. Snart var Johan en stadig Gæst paa de mange Sømandsknejper, og var end Vinen ikke saa god som paa „Placa Mayo“'s Restaurationer, saa kunde den dog nok stimulere og skabe Glemsel for en Stund. Vennen fra Konsulatet gjorde, hvad der stod i hans Magt, for at vække Johans Ærgerrighed og igen hjælpe ham paa ret Køl; men alt strandede paa Johans slappede Vilje, og saa fik han da Lov til at gaa den Vej, som han inderst inde vel ikke ønskede, men som en Magt, der var stærkere end ham selv, tvang ham ind paa. Brevene til Hjemmet var forlængst ophørt, og da Forældrene, urolige, paa Grund af den lange Tavshed, skrev til Konsulatet for at faa nærmere Oplysninger, saa vilde Vennen, som Brevet var adresseret til, ikke skrive den sørgelige Sandhed, men fortalte om en Del Arbejde i det Indre af Landet, hvor der ingen Brevforbindelse var. Forældrene slog sig til Ro med disse Oplysninger og ventede paa Brev fra Johan; men der kom ingen Breve, og Marie følte, efterhaanden som Tiden gik, at hendes bange Anelser var gaet i Opfyldelse, og at Johan kom aldrig mere hjem.

Paa Hjørnet af „Almirante Brown“ og „Pedro Mendosa“, to Gader i „Bokka“, boede der en Skibshandler og andre Søens Mænd. Her paa dette Hjørne havde Johan sit faste Stade, og han forstod at fortælle en Krønike, der dog gerne sluttede med følgende Ord:

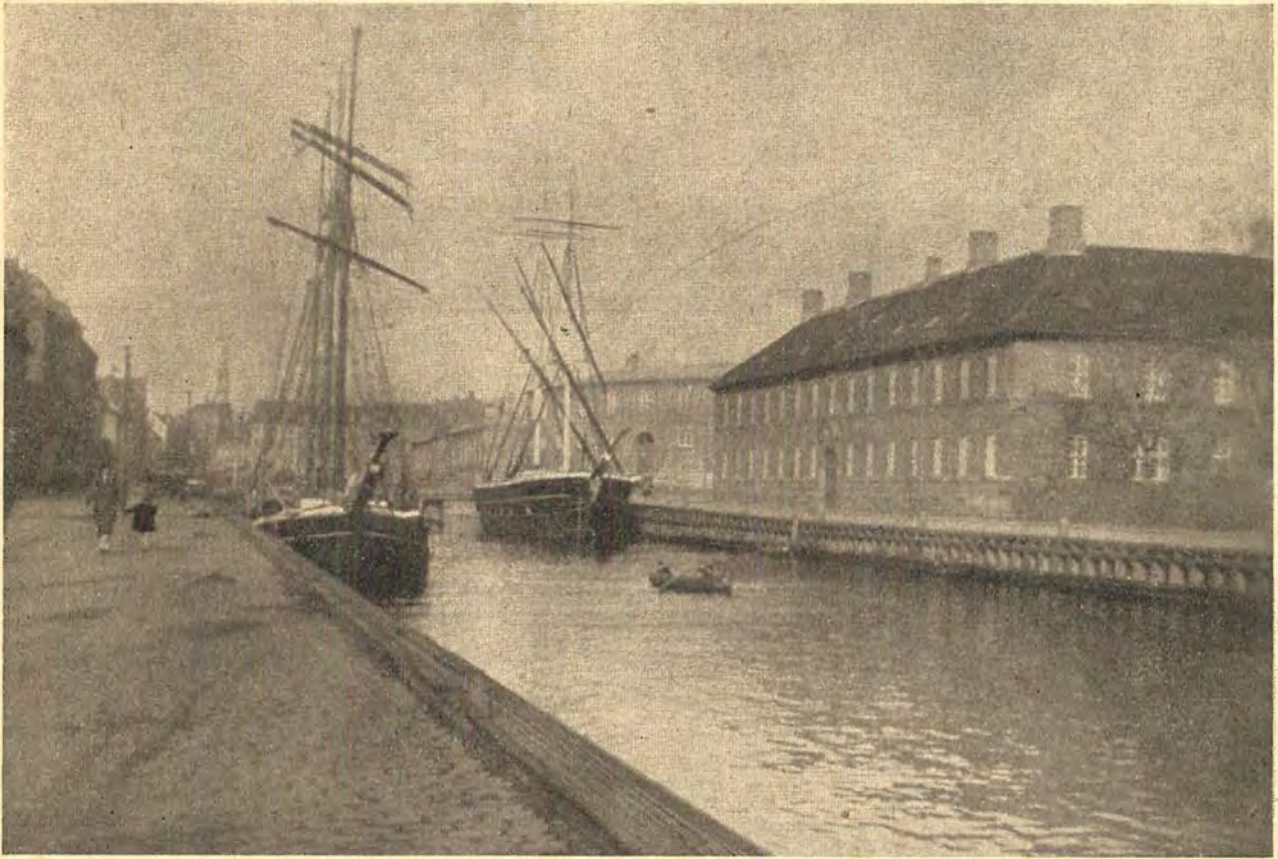
„Ja, synes Kaptajnen nu ikke, den Historie var god? Det var vel ikke muligt, at Kaptajnen kunde hjælpe en Landsmand, som er kommen lidt paa Knæene.“ For det meste fik han saa en Skilling, der hurtig blev omsat i vaade Varer paa det nærliggende Værtshus „Tre Kroner“. Skete det nu, at der blev sløje Tider, enten nu det var af den Grund, at der var faa Skibe i Havnen, og Johans Krøniker blev for kendte, eller der var for mange Konkurrenter paa Skibshandlerhjørnet, saa aflagde Johan et Besøg paa det svenske Konsulat. Her søgte man først af faa ham overtalt til at rejse hjem paa Konsulatets Bekostning eller ogsaa rejse bort fra Byen, ud paa Landet, hvor man vilde skaffe ham Arbejde. Alle havde de Medlidenhed med den lurvede Skikkelse, som stod der, nu kun et Vrag af den forhen saa ranke Mand, og saa var han jo da Svensker. Men al deres gode Vilje var spildt paa Johan. Han kunde ikke mere tage sig sammen. Saa fik han da lidt Penge samt en Del aflagt Tøj, og med det Ud-

bytte vendte han tilbage til „Bokka“, hvor han delte Tøjet mellem sine Kammerater. Pengene blev soldet op i Fællesskab med de mange andre løse Eksistenser. Fra den Tid af fik Johan Navnet „Svenske Konsulen“. Regelmæssig et Par Gange om Aaret aflagde han sit Besøg paa Konsulatet, og hver Gang var han paavirket af Spiritus, maaske var Grunden hertil den, at han i ædru Tilstand skammede sig overfor sine Landsmænd. Naar han derimod var beruset, saa var han ligeglad med det hele. Hver Lørdag Aften var Johan en fast Stamgæst paa „Tre Kroner“, hvor Værten var Svensker, og her samledes saa mange Landsmænd fra de forskellige Skibe. Bølgerne gik højt ved en saadan Lejlighed. Johan fortalte Historier, og Tilhørerne spenderede, mens Værten skovlede Penge ind. Det skete saa ofte, at naar Johan blev

fuld, saa blev han vemodig stemt, og da forlod han Selskabet, satte sig hen ved et Bord for sig selv og gav sig til at græde. Kom nu en af Gæsterne hen til ham med et fyldt Glas Vin eller Øl, saa kunde han blive helt rasende, slaa til Glasset og forbande alt, hvad der hed Spiritus. Derpaa listede han ud og ned paa Kajen, hvor han tilbragte Natterne blandt opstabled Gods eller i en tom Jernbanevogn. I den varme Aarstid kunde det sagtens gaa med dette Natteherberge; men naar Vintertiden i Juni og Juli indtraf, selv om det ikke var saa forfærdelig koldt, saa kunde det dog være ubehageligt at ligge ude, naar Temperaturen var i Nærheden af Frysepunktet. Vaagnede Johan nu saadan en Morgen og rystende af Kulde rejste sig fra sit haarde Leje, ja, da gjaldt hans første Besøg det nærmeste Skib, hvor han tiggede om en Skaal varm Kaffe. Naar han saa havde nydt denne oplivende og varmegivende Drik, og Solen var naaet saa højt op, at den kunde begynde at varme, da gik



han igen i Land for at indtage sin vante Plads paa „Hjørnet“, rede til at tage imod den første Kaptajn, som viste sig i Farvandet. At „Johan“ ikke i Længden kunde udholde et saadant Liv var jo klart, og en Morgen fandt man ham liggende i en stor tom Kasse — ude af Stand til at rejse sig. Havnebetjenten, der fandt ham, tilkaldte Ambulancen, og nu gik Turen til Hospitalet. Her konstaterede man, at der var gaet Koldbrand i begge Ben, og det ene, som var værst angrebet, blev straks amputeret. Da hans Modstandskraft var meget ringe som Følge af den overdrevne Spiritusnydelse, saa var der ikke meget Haab om, at han vilde komme sig. Efter faa Dages Forløb tog man ogsaa det andet Ben. Trods sin Svagthed kom han dog godt over Operationen, men meget syg var han, og som han laa der paa Enestuen, kom Tankerne myldrende til ham. Særlig i de lange ensomme Nattestunder, hvor han laa og stirrede op mod det hvidkalkede Loft lyttende til den elektriske Viftes snurrende Lyd, da tænkte han paa



Oplagte Skibe i Frederiksholms Kanal.

Hjemmet og paa hende, hvis Fremtid han havde ødelagt sammen med sin egen. Bittert angrende, men nu for sent, saa han sit forspildte Liv. Kun fire og tredive Aar og saa at skulle dø; thi det følte han forvist, at snart var det forbi, skønt ingen havde sagt noget desangaaende. Lægerne sagde jo intet til ham, og Søstrene, ja de plagede ham daglig med deres katolske Lære. Hvis han ikke omvendte sig, saa gik han fortabt, sagde de. Men Johan smilte blot af deres Anstrengelser for at faa ham gjort til Katolik. Kom de med et Krusifiks og vilde have ham til at kysse det, saa vendte han blot Hovedet den anden Vej og lod, som om han sov. Saa kunde Søsteren gaa igen med uforrettet Sag, ærgerlig over Patientens Stædighed.

Det var en Lørdag Formiddag, at den i „Bokka“ residerende norske Sømmandspræst fandt Vej ind paa det katolske Hospital. Det kneb for ham at faa Adgang til Johans Sygeværelse. „Han er for svag til at modtage Besøg,“ sagde den vagthavende Søster. Det var dog ikke Grunden; men man vilde ikke have den protestantiske Præst til at forkynde sin Vranglære og paa den Maade indvirke paa Patienten. Dog Præsten trængte paa, og til sidst fik han Lov til at slippe ind for et kort Besøg. Han tog saa en Stol og satte sig ved den syges Leje med et „God Dag, hvordan gaar det, Johan?“ Det var jo ikke første Gang, de mødtes, disse to. Ofte havde den syge besøgt Præsten paa Læseværelset dernede paa „Pedro Mendosa“. Som Regel gjaldt hans Besøg kun de mange Sømænd, som her opholdt sig, for af disse at faa en Skærv til det daglige fornødne. Præsten havde flere Gange talt til ham om at forbedre sig og vist ham hen til Gud, der alene var mægtig til at bryde de Lænker itu, som nu holdt ham i Drikkedjævelens Fangenskab. Men den Gang var Johan rask, og da betragtede han Præstens Formaninger som et uund-

gaaeligt Onde, naar han kom indenfor Missionens Omraade. Nu var Forholdet helt anderledes, for nu var han syg til Døden, og maaske var der virkelig noget i al den Religionssnak. Det korte Ophold her paa Hospitalet havde givet ham Tid til at tænke alvorligt over Livets og Dødens store uudgrundelige Problemer. Derfor lyttede han ogsaa nu med Interesse til Præsten, da denne sagde: „Ja, som du selv føler og tror, saa er det altsaa nu slut. Nu kan du ikke knibe uden om længere. Du skal nu møde din Gud, hvadenten du vil eller ej. Dog skal du ikke frygte for dette Møde; thi om end du forspildte alle de Evner, han gav dig, saa er han dog ikke vred paa dig af den Grund, snarere bedrøvet, fordi du gik bort fra Vejen. Dog, du var dig selv værst. Saadan er nu en Gang de evige, ukrænelige Love. Hvad vi saar, maa vi høste. Gud straffer os ikke; men Synden straffer sig selv, og fra denne Regel er der ingen Undtagelser. Nu maa du lide for din Synd. Gud kan og vil ikke fri dig herfor; thi ellers var han jo ikke Retfærdighed; men han baade vil og kan hjælpe dig at bære dine selvforskyldte Lidelser, og med udbredte Arme staar han rede til at tage imod dig histovre paa den anden Side det, som vi kalder Døden.“ — „Kan jeg være vis paa det,“ hviskede den syge med træt Stemme, idet han saa paa Præsten med et forventningsfuldt Blik. I Stedet for Svar aabnede denne sin medbragte Bibel og begyndte at læse Lignelsen om den fortabte Søns Hjemkomst. Johan laa med lukkede Øjne og hørte efter. Da saa Præsten sluttede med Ordene: „Tag frem den bedste Klædning. Giv ham Ring paa hans Haand og Sko paa hans Fødder. Slagt Fedekalven, lad os æde og være glade; thi denne min Søn var død og er blevet levende, var tabt og er genfundet,“ da gled der ligesom et Smil henover hans hærgede Ansigtstræk. Der blev et Øjeblik Tavshed, da



Læsningen var forbi. Man hørte kun Vifternes monotone Brummen, og Samtalen paa de andre Stuer hørtes som en svag Mumlen i det fjerne. Saa tog Præsten igen Ordet. „Denne Lignelse, som jeg her læste for dig, er et smukt Billede paa Gud Faders Kærlighed. Lig denne Mand har ogsaa du ødelagt dit Gods i det fremmede. Gud gav dig rige Betingelser, og han udrustede dig med Sundhed og Dygtighed; men du ødte det altsammen. Dog, kommer du som hin Mand — angrende og bedende om Forladelse, følede din Ringhed og Uværdighed, da vil ogsaa du finde den aabne Faderfavn og faa en lignende Modtagelse, som blev den fortabte Søn til Del. Lad os nu bede en Bøn tilsammen.“ Saa bøjede han sine Knæ, og den syge foldede Hænderne under Tæppet, mens Præsten bad til den barmhjertige Gud for denne stakkels vildfarne Sjæl, der nu laa her alene i det fremmede Land, langt borte fra alle sine Kære. Han bad for dem derhjemme, at de maatte faa Trøst i denne bitre Sorgens Stund, naar Dødsbudskabet naaede dem. Saa sluttede han med Fadervor og rejste sig derpaa op.

Nu blev Døren aabnet af en Søster, der sagde i en vred Tone, at Patienten trængte til Ro. Der saas et lille Smil paa Johans Ansigt, idet han bemærkede: „Jeg tror, de bliver omhyggelige for mig.“ — „Ja, saa maa jeg vist hellere gaa,“ sagde Præsten. „Er der noget, jeg kan gøre for dig, før jeg gaar?“ spurgte han. „Ja, der er,“ svarede Johan, hvorpaa han tav lidt. Endelig kom det i afbrudte Sætninger: „Jeg vilde gerne have Præsten til at skrive hjem og fortælle dem, ikke hvordan jeg har levet, men at jeg døde i Troen paa Guds tilgivende Kærlighed, at jeg fik Fred med Gud, før jeg døde.“ Der var Graad i Johans Stemme, da han sagde disse Ord. „Det skal jeg med Glæde gøre,“ svarede Præsten, idet han tog sin Lommebog frem og nedskrev den Adresse, som Johan opgav. Saa gav Præsten ham Haanden til Farvel, idet han sagde: „Jeg ser herind i Morgen igen.“ Johan rystede paa Hovedet og svarede: „De faar ikke Lov, og maaske er det for sent.“ I Døren stod Præsten stille et Øjeblik og betragtede den syge, der laa med feberhede Kinder, og hvis taarefyldte Øjne fulgte den bortgaende. Det anede Præsten, at Dødsengelen alt var til Stede. En inderlig Medlidenhed fyldte hans Hjerter, ak, hvor gerne var han ikke blevet derinde, til alt var forbi; men han vidste, at det var ingen Nytte til at spørge. Et Blik paa den strenge Søster, der stod udenfor Døren, var nok til at overtale ham om, at nu var det paa Tide, han gik. Saa nikkede han da til Johan og sagde: „Husk den fortabte Søns Hjemkomst.“ Et svagt Smil var det Svar, han fik, og saa forsvandt han ud gennem Døren.

Det var samme Nat. Stilheden rugede over det store Hospital. Johan laa og stirrede op mod det øverste Vindue, hvor en Stjerne saas at skinne med en straalende Glans. Og Tankerne fløj mod Nord, saadan tindrede ogsaa Stjernerne derhjemme ved Vintertid. Han vaandede sig; hvor gjorde det dog ondt, og det brændte som Ild i hans Indre. Vandglasset stod tæt ved ham; han tog det og drak alt Vandet. Det var slet ikke koldt, og det slukkede ikke den brændende Tørst. Puh, hvor var det dog varmt herinde. Stod de Vifter stille? Han lyttede. Nej, de gik for fuld Fart. Over hans Seng hang et Billede af „Jomfru Maria“. Han saa op paa det. I den dæmpede Belys-

ning syntes han, det lignede „Maria“ derhjemme fra, og saa tog hans Tanker en ny Retning. „Aah, Maria, tilgiv mig,“ bad han. „Du troede, jeg havde glemt dig. Det var dog ikke saa. Nej, du skulde blot vide, hvor ofte jeg tænkte paa dig, naar jeg lagde mig til Hvile dernede paa Kajen i Bokka. Ja, selv naar jeg var beruset, gjaldt mine Tanker dig. Hvor var jeg glad, at du ikke kunde se mig, som jeg laa der, klædt i Pjalter og stinkende af Spiritus. Vaagnede jeg saa om Natten og saa Stjernelhvelvet over mig, da tænkte jeg paa dine Øjnes straalende Glans. Da foragtede jeg mig selv, forbandede min Skæbne, lovede Bod og Bedring. Men ak, der var en Magt, som var stærkere end min Vilje. Jeg skulde drikke, og nu — ja nu er jeg ved Enden. Godt at det snart er forbi. Dog dø,“ han gyste uvilkaarlig. „Hvordan var det nu, han sagde, Præsten? — Og saa fik han en Guldring paa og en ny Klædning. Ingen kunde nu se, hvorledes han saa ud, den Gang han var Svinehyrde der borte i det fremmede Land. Saa giv da ogsaa mig, o Gud, en ren Klædning paa, og saa kan heller ingen se, hvordan jeg saa ud, da jeg levede hernede i Usselhed.“

Det blev saa underlig mørkt for hans Øjne, og som i et Syn saa han Værmlands skønne og prægtige Natur for sit indre Blik. Det var Sommer, og alting var klædt i grønt. Blomsterne duftede, og Fuglene jublede. Han saa sig selv som Dreng vandre ind gennem Skoven, og der kom jo Maria ham i Møde. Alting var saa fredfyldt og stille. Han rejste sig halvt op i Sengen og udbrød: „Mit skønne Værmland!“ Saa sank han tilbage og var død.

Sit Løfte tro kom Præsten næste Dag igen til Hospitalet. Da han erfarede, at Johan var død, begav han sig til det svenske Konsulat, hvor han fortalte, hvad der var hændt. Nu tog Konsulatet Affære og ordnede det hele med Begravelsen. Der var kun faa til at følge Johan til hans sidste Hvilested. Saa stedtes han da til Hvile dernede i det fremmede Land, og den en Gang saa lovende Ingeniør endte som et legemligt Vrag. Et forfejlet Liv havde nu fundet sin Afslutning.

Præsten skrev, som han havde lovet, et Brev hjem til Forældrene. Han omtalte dog ikke hvorledes og af hvilken Sygdom Johan var død, men kun at han var død paa Hospitalet, og at han var sovet ind i Troen paa Gud. Saa føjede han en Del Trøstens Ord til, og særlig dvælede han ved den Stund, den sidste Aften paa Hospitalet, „og jeg er sikker paa, at Johan fandt Fred og er gaaet ind til den evige Hvile,“ sluttede han Brevet. Til Maria skrev Præsten et Brev af lignende Indhold.

Der blev stor Sorg derhjemme i Værmland, da dette Budskab naaede dem. Baade Faderen og Moderen gik over til Maria, for at de med hinanden kunde drøfte den tunge Meddelelse. Marias Fader, den gamle Præst, talte trøstende Ord til dem alle. „Ja, det er tungt at miste den, man har kær,“ sagde han; „men Johan naaede jo dog sit Maal, trods alt, vedblev han. Det er jo saa, at det, der er det vigtigste her i Livet, det er jo ikke det høje sociale Trin, vi kan naa. Nej, Maalet med det hele det er jo at finde Gud, faa Fred med ham. Lad saa kun Døden komme, naar den vil, sker det end i de unge Aar; thi,“ sluttede den gamle, „fandt ved Kvæld kun Sjælen Fred — gik det, som det skulde.“ H. S.

Mod bedre Tider.

Betyder selve dens Kendsgerning, at Det Østasiatiske Kompagni igen betaler Udbytte — i Aar 4 Procent — at vi gaar mod bedre Tider?

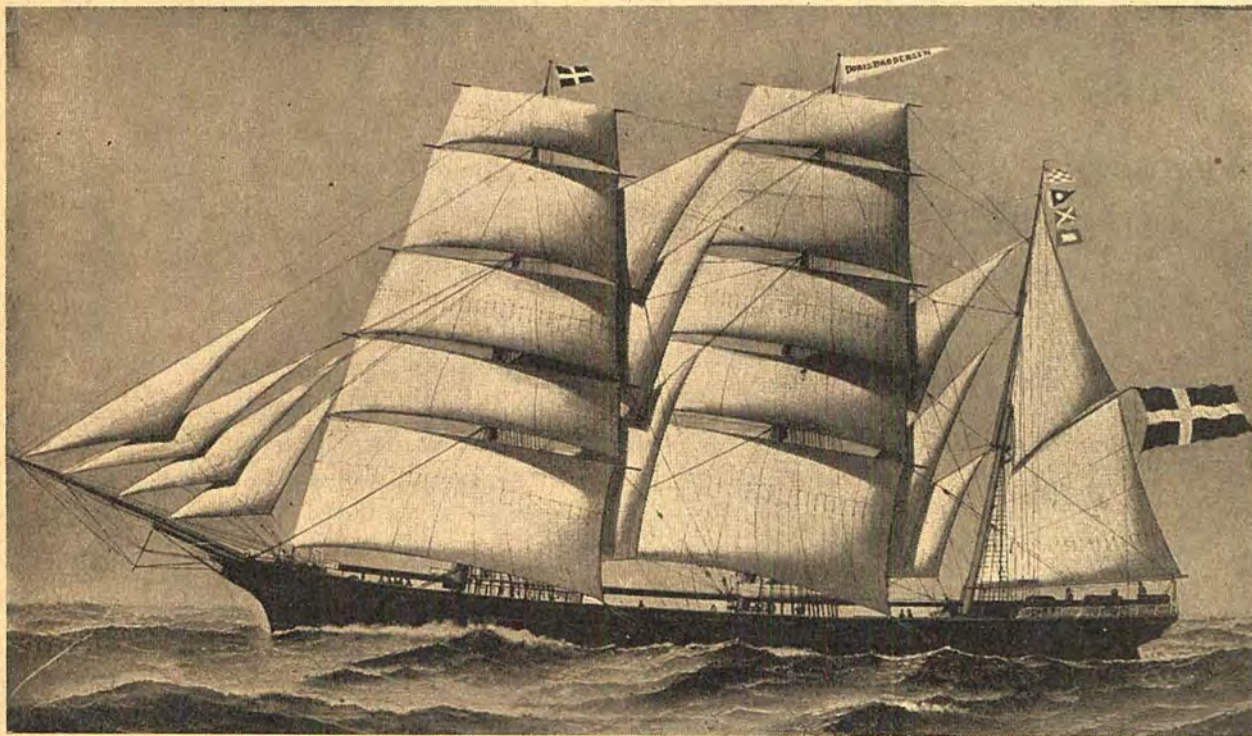
I Selskabets Aarsberetning siger Etatsraad H. N.

Andersen selv, at det Østasiatiske Kompagni's Erhvervsresultater afhænger af Tilstanden paa Verdensmarkedet, saa dette er i sig selv et Slags Svar.

Det Østasiatiske Kompagni har i Løbet af 1955 indsejlet et betydeligt større Overskud end forrige Aar, nemlig Kl. 4,877,866 imod Kr. 3,505,052 i 1952.



Kaptajnens Drøm —



Jeg tror ikke paa overnaturlige Hændelser og uforklarlige Drømme, men hver Gang Talen falder paa den Slags Ting, kan jeg alligevel ikke lade være med at tænke tilbage paa en Begivenhed, der skete for 32 Aar siden midt ude paa Atlanterhavet.

Jeg sejlede dengang med Fanø-Barken „Doris Brodersen“. Vi var startet fra Hamburg i Efteraaret 1901 til Port Natal i Sydafrika, hvor vi holdt Jul og Nytaar.

Fra Port Natal gik vi med Kullast til East London — en Tur, der nær var blevet skæbnsvanger for os, da der i rum Sø gik Ild i Lasten.

Med stort Besvær lykkedes det os imidlertid at kvæle Ilden og føre Skibet frelst i Havn, og efter at Skaden paa Skibet var blevet udbedret i East London, blev vi sendt i Ballast til Manzanillo, Kuba.

I Manzanillo fik vi en Ladning Træ om Bord, bestemt for Rotterdam.

Det tog os lang Tid at blive færdige med den Ladning, og vi var derfor allesammen glade, da vi stod Havnen ud med det lange Løb over Atlanten for os.

Saa skete det en tidlig Morgen omtrent midt ude paa

Atlanterhavet, at Kaptajnen let forstyrret kom op paa Dækket og fortalte om en underlig Drøm, han havde haft: Han havde drømt, vi skulde bjerge nogle Folk fra et Skib i Havsnød, og han berettede temmelig udførligt, hvordan Skibet saa ud, og hvor mange Mand der var ombord.

Uvilkaarligt gled vore Blikke Kimingen rundt, men da der intet var at se, slog vi det hen som — en Drøm.

Lidt længere op ad Dagen kom vi imidlertid til at mindes denne Drøm, da der blev meldt, at et Skib som det, Kaptajnen havde beskrevet, var i Sigte.

Drømmen stod helt klar for os, da der noget efter blev meldt, at det var i Havsnød. Og jeg skal ikke nægte, at alle vi, der havde hørt Kaptajnen fortælle sin Drøm, blev noget underligt tilmode, da vi ved 10-Tiden samme Dag løb op paa Siden af en fransk Bark og tog Besætningen, 16 Mand — ganske som i Drømmen — om Bord.

Ti Dage efter var vi i Rotterdam, hvor vi mønstrede af og atter stod over for Livets Realiteter.

Kaptajnens Drøm gled tilbage til Underbevidsthedens Verden, hvorfra den kun dukker op nu og da naar jeg hører Tale om en eller anden mærkelig Hændelse.

Dickens holdt ikke af Dampskibe

I et Brev, som Dickens skrev 1842, omtaler han Dampskibe som Dæmoner; efter at have gjort en Rejse over Atlanten med en Damper, skriver han, at han har lovet sig selv ikke at vende tilbage med en Damper, fordi han paa Overrejsen lagde Mærke til de mange Farer, som disse Dampere var udsat for; han kunde slet ikke forstaa, skriver han, at

de kunde klare sig i daarligt Vejr; i Stedet for at ride paa Søen som andre Skibe, gik de lige igennem og var under Vand hele Tiden. Jeg vilde ønske, skriver han, at du engang, kun en eneste Gang, kunde høre Bulderet af Søen paa Dækket og se, hvorledes Skibet standser og dirrer. Det er den mest afskyelige Opfindelse paa hele det vide Ocean...“

Skoleskibet „Dan

Kaptajn Ankersø fortæ



„Danmark“ staar Sundet ind.

„Danmark“ er vendt hjem fra sit første store Kryds, sin Jomfrurejse med 118 Gutter om Bord

„Danmark“, vort nye Skoleskib med den flotte Rigning, har gjort Turen helt til Virginiaøerne, de tidligere dansk-vestindiske Øer

gyngende Gulv og stridt sig hen over Atlanten i Orkan ... Gutterne har faaet Saltvandsdaaben i bogstavelig Forstæ et Par Gange, naar Bølgerne slog højt op over Skibet men uden Uheld, uden Skramme i den hvide Maling udover hyad selve Arbejdet fører med sig, vender „Danmark“ hjem efter ikke at have været ved Kaj, siden Skibet forlod Narskov Skibsværft i September Maaned

Rig paa Oplevelser har denne Tur været

De blev da ogsaa hilst velkommen med Kanonsalut fra det fordums danske Batteri i Frederikssten, da de ankrede op paa St. Thomas' Red.

Og gode Dage har Drengene da ogsaa haft om Bord — efter hvad de selv siger — og det med tindrende Øjre der ikke lader Tvivl tilbage om Ordenes Sandhed

Sø og Vind stod imod, da „Danmark“ duvede ind gennem Sundet

Det var et skønt Syn at se denne stolte Skude tegne sig som Silhouet mod den blygraa Morgenhimmel og det flaskgrønne Vand

Kaptajn Ankersø, en pragtfuld Skippertype, der ligefrem lyser af vejrbitd Sundhel og Saltvandshumør, staar paa Broen og leder Krydsningen ind gennem Sundet.

— Det har været en pragtfuld Tur helt igennem, siger han. Vi sejlede ud med en Flok raske Gutter, men vi kommer minsandten hjem med 118 Sømænd!

Vi har gjort en 13.500 Sømil.



Et Velkomst-Hurra.

Danmark's Jomfrutogt

Om den vellykkede Tur

— Saadan helt Stuegulv har det jo ikke været. Haardst fik det paa den 10. Februar — det var med et mildt Ord en orkanagtig Storm, det vi fik over os paa Vejen fra Charleston til Cherbourg. Men det manglede da ogsaa bare, at Gutterne skulde gøre hele denne lange Tur uden at faa at vide, hvad Atlanten er, naar det brager los.

— Hvem er yngste Mand om Bord — hvor gammel er han?

— Han er kun 16 Aar, siger Kaptajnen, og saa tilføjer han med et Forsøg paa at skjule Bedstefaderstoltheden:

— Han hedder Evinus Ankersø — det er saamænd min sønnesøn.

En Klynge glade Drengene kappes om at komme til at fortælle, hvor dejlig Turen har været — — — Og det bedste af det hele?

— De vestindiske Øer, raaber de i Kor —

— Det var noget saa dejligt derovre — — og som alle Folk var rare ved os, fordi vi var danske.

Vi blev straks, vi ankrede op paa St. Thomas, inviteret ud paa en Skovtur med medbragt Mad, som de Danske derovre havde lavet — — og sikken en Mad! Der var næsten ingen Paalæg og Smør og kun lidt Brød. Det var vel nok dejligt — alle Slags morsom Mad, som de spiser den derovre — men ogsaa Spegepølse og rigtig dansk Mad Men har de skam ikke glemt at lave derovre. Og saa var vi til den ene Fest efter den anden og dansede med baade hvide og sorte Piger —

— Hvad der nu ogsaa var godt, tilføjer en, der taler med umiskendelig jysk Sprogtone, det var den Storm, vi havde over Atlanten hjemover. For saa mærkede man da tydeligt, at man var til Søs — — og det er da Sømand, vi skal være, føjer han forklarende til —

— Saa I Hager ved St. Thomas?

— Det gjorde vi — men det var kun ude paa Strømmen, saa vi turde godt gaa i Vandet hver Dag, saa længe vi var i Havn. Vi fik forresten en Dag en Haj til at bide i Krogen, men desværre fik vi den ikke halet indenbords — den sprang af forinden.

Hvorledes Kaptajnen er tilfreds med selve Skibet?

— Hun er storartet, siger han, en pragtfuld Skude. Og der er jo det ved et Sejlskib, at det ligefrem føder Disciplinen ombord af sig selv — for hver Mand maa gøre sin pligt, hvis ikke det hele skal gaa i Skudderudder. Og jeg kan sige, at hvad Disciplinen angaar, saa har vi skam ikke noget at klage paa fra dette Togt.

Der er det rigtige Stof i de Gutter, vi har haft med paa Danmark's første Tur — —

— Vi sejlede ud med en Flok raske Drengene, men vi kommer minsandten hjem med 118 Sømand!



Kaptajn Ankersø.



Forberedelser til Aftensmaden.

De skandinaviske Frihavne

En Oversigt i Tal, Ord og Billeder af Erik Plaugmann

Saa langt Historien rækker tilbage, har Østersøen haft en magnetisk Tiltrækningskraft for den søværts Trafik, thi de baltiske Landes Ud- og Indførsel har altid betydet meget for danske og svenske Havne, og man har med alle Midler søgt at drage Transitexpeditionen til sig, bl. a. ved at anlægge Frihavnen, d. v. s. adskille en Del af Havnen saaledes, at Varer fra Udlandet kan behandles og genudføres, uden at have været Genstand for Toldbehandling.

En Frihavn byder dog Købmanden, Fabrikanten eller Speditøren mange andre Fordele; Toldafgifterne skal ikke betales, førend Varen skal indføres og benyttes, Oplagringen i Frihavnen, der toldmæssig set er Udland, kan ske paa ubestemt Tid, hvilket betyder en Besparing i Transportomkostningerne, da Varen kan henligge, til der er Brug for den, ligesom den kan aftages i Partier, alt som Behovet er.

Frihavne er aldeles ikke nogen ny Foreteelse indenfor Havneverdenen, thi allerede den navnkundige venezianske Opdagelsesrejsende Marco Polo fortæller i sin nu seks Aarhundreder gamle Beretning, at han i Kina, der jo altid har været mærkverdigt langt fremme i praktiske Anliggender, fandt et godt organiseret Toldvæsen og en Række udmærket udstyrede Frihavne, hvor Datidens silkeklædte Købmænd kunde oplagre deres Varer ufortoldede og i Sikkerhed.

I Danmark har Ønsket om en Frihavn ved København været ret tidligt fremme, vi er bl. a. vidende om, at Staden Københavns parykprydede Købmænd allerede i 1770 henvendte sig til den i vor Historie tragisk berømte, almægtige Statsminister Johann Friederick Struensee med et Andragende om og udarbejdede Planer til en Frihavn ved København, som allerede dengang spillede en stor Rolle, ikke alene som Rigets Krigshavn, men ogsaa som Handelshavn. Disse Planer strandede imidlertid paa Spørgsmaalet om den fornødne Kapital, thi Struensee forlangte, at Købmændene selv skulde bære Omkostningerne.

Der gik mange Aar, førend disse Ønsker og Planer blev realiserede, og først over et Sekel efter, i 1880, blev der iværksat saa energiske Bestræbelser for Etableringen af en Frihavn ved København, at der overhovedet var Haab om en Genneførsel, og da Tyskland i 1888 paabegyndte Arbejdet med Nord-Østersø-Kanalen, var Tanken modnet til at føres ud i Livet.

Vi erfarer, at den danske Købmandsstand var saare betænkelig ved at faa Frihavnen anlagt saa langt fra Københavns egentlige Centrum, som Strækningen fra Kastelspynten til de opfyldte Grunde ved Kalk-

brænderihavnen dengang var, og vi ser Datidens København, Smaabyer med Idyl og Hygge og Volde, træde lyslevende frem.

Københavns Frihavn er oprettet i Henhold til Lov af Marts 1891, hvori bestemmes at anlægge en Frihavn, dog saaledes, at den betragtes som en Del af Københavns Havn. Frihavnen, dens Bolværker, Kajer og Veje er anlagte af Københavns Havnevæsen, medens Driften blev overladt Københavns Frihavns-Aktieselskab i Henhold til en Koncession af 27. April 1892, og Frihavnselskabets Opgave var at anlægge og anskaffe de nødvendige Havneindretninger, Pakhuse, Kraner, Spor o. s. v., selv bekoste disse, vedligeholde dem og varetage de nødvendige Udvidelser og varetage Driften.

Den 9. November 1894 aabnedes Driften af Københavns Frihavn, og det viste sig hurtigt, at der var udmærket Brug for den, thi de forløbne snart fyrretyve Aar viser en Udvikling, man ikke mange Steder i Verden ser Mage til; med rivende Hast er mægtige Pakhuse, Kraner og Kornelevatorer vokset op langs Kajer og Moler, og et Par Gange har man været nødsaget til at udvide Arealet, man er vokset nordefter saaledes, at Hellerup, set fra Frihavns nordligste Spids, er ganske nær.

Tal fortæller ofte mere end Ord, og en Sammenligning mellem Aarene 1894 og 1934 viser:

	Aar 1894	1934
Bolværkslængde	3822 meter	5200 meter
Pakhusareal	46,800 □ —	200,000 □ —
Elektriske Kraner	7 Stk.	44 Stk.
Dampkraner	1 —	7 —
Fritkørende Kraner.....	0 —	1 —
Kornelevatorer	0 —	2 —
Kornsugelanlæg	0 —	3 —



KØBENHAVNS FRIHAVN i Fugleperspektiv. Vi faar et levende Indtryk af Frihavns Størrelse og ser hvorledes den gennem Aarene har vokset sig nordefter. Den er nu omtrent dobbelt saa stor som de øvrige tre skandinaviske Frihavne tilsammen.



MALMÖS FRIHAVN er Skandinaviens mindste, og det meste af dens bebyggede Areal ses paa dette Billede. Men hvad eventuelle Udvidelser angaar er dens Muligheder ubegrænsede.

Der skulde gaa mange Aar, førend de andre skandinaviske Lande fulgte efter med Anlæg af Frihavn; først i Aaret 1919 aabnedes den anden skandinaviske Frihavn i Stockholm, og senere fulgte Göteborg og Malmö med, begge i 1922, medens Norge — trods mange Planer og Ønsker herom, — endnu ingen Frihavn har.

Anlægget af en Frihavn i Stockholm blev bestemt allerede i Aaret 1907, men først i 1919 var man naaet saa vidt, at man under stor Højtidelighed kunde aabne Sveriges første Frihavn for Trafiken.

Sveriges mest kendte Søstad, Göteborg, vedtog i 1912 at anlægge en Frihavn, og den første Del af denne, den saakaldte Centralhavn, blev aabnet for Trafiken i 1922, og vor Nabo, Malmö, fulgte efter ved i 1915 at stifte Malmö Frihamns Aktiebolag, der i Aaret 1922 — samme Aar som Göteborg, kunde aabne for Trafiken.

En talmæssig Sammenligning af de skandinaviske Frihavne giver et Billede af deres Stilling, idet vi sammenholder deres Bolværkslængde, Pakhusanlæg og Kranudstyr med hinanden:

	Bolværkslængde i m	Vanddybde i m	Pakhusareal i m ²	Kraner Stk.
København	5200	10	200,000	52
Stockholm	1210	10	66,300	32
Göteborg	1165	9	29,600	28
Malmö	694	9,25	22,130	10



GÖTEBORGS FRIHAVN er Sveriges mest betydende og kendte, og de store svenske og udenlandske Linere præger Havnelivet og Transitteringen.

De vigtigste Betingelser for Anlæg af Frihavne er, at der er Muligheder for Transit og Muligheder for at skabe et Sted, hvor Industri og Handel uden Toldvæsenets Indgriben kan behandle Varer og Raastoffer, men for de skandinaviske Landes Frihavne spiller dog ogsaa Indførslen til selve Landet en væsentlig Rolle, ikke alene med Hensyn til Ladning udelukkende bestemt for Landet, men i næsten alle Tilfælde fordi Transitgodset som Regel kun udgør en Part af Skibets Ladning.

Skandinaviens fire Frihavne virker saaledes som en Indførsels- og Udførselsport, de er som Forretninger i samme Gade, hvad angaar Transitgods, men om nogen virkelig Konkurrence er dog næppe Tale, idet Besejlingsafstande, Valuta, Arbejds lønninger og — som nævnt — Godset til selve Landet udelukker en reel Konkurrence.



STOCKHOLMS FRIHAVN i Fugleperspektiv. Vi ser dens maleriske Beliggenhed og gode Indsejlsforhold. Dens Betydning for Sveriges skønne Hovedstad ved Mälaren er ikke ringe.

En Frihavn er en Stat i Staten og i alle Retninger en Verden for sig. Monumentale Pakhuse med kostbare Varebeholdninger hentede alle Steder fra, Skibe af alle Størrelser og alle Nationaliteter, Kranerne med deres staaelstærke, drejende Arme, durrende og summende Skibselevatorer og den stadig strømmende Trafik med alle Transportmidler giver Frihavnen et fremmedartet, rastløst Præg og gør den til en enestaaende Symfoni af pulserende Liv og straalende Teknik.

Maalte med en international Maalestok er de skandinaviske Frihavne smaa, men maalte efter Landenes Størrelse er de store og moderne indrettede, og naar det er lykkedes at bevare Nordens Ry som Lande med tidssvarende og praktisk

indrettede Havne, saa skyldes det i meget høj Grad de fire skandinaviske Frihavne og — ikke mindst — den største og den ældste af dem: Københavns Frihavn — „The key to the Baltic“.





Forsidebilledet

Fregatskibet „Dorothea Melchior“ af København. Billedet er efter et Maleri, som ejes af Firmaet Moses og Søn G. Melchior. Skibet blev bygget 1861 i Dordrecht (Holland), helt af Eg' og var kobberforhudet og maalte 662 Netto Reg. Tons.

Gennem Mæglerne Wright and Langridge købte Melchior Skibet i November 1867 i London, fra hvilken Plads det da var hjemskrevet under Navnet „Orissa“. Efter Overtagelsen gennemgik Skibet en mindre Ombygning af det indenbords Arrangement, da det foruden almindelig Last ogsaa skulde befordre Kulier og Mulæsler; efter Ombygningen stod Skibet Firmaet i 51,165 Daler. Under Dannebrog og det hvide Flag med det røde Kryds (Melchiors Kontorflag), kom Skibet til at sejle under Navnet „Dorothea Melchior“, Capt. F. Harboe fik overdraget Hvervet som Fører. Den 10. December 1867 fremstillede Capt. Harboe paa Mønstringskontoret sin Besætning, ialt 16 Mand, 1. Styrmand var ved Overtagelsen af Skibet afrejst til London, hvor Skibet stadig laa. Der mønstredes følgende: 1 2. Styrmand, 1 Sejlmager, 1 Bødker, 1 Tømmermand, 6 Matroser, 1 Kok, 1 Steward, 1 Letmatros, 2 Ungmænd og 1 Dæksdreng.

Hyren i de Dage laa imellem 36 Daler, som var 1. Styrmands Hyre, og 6 Daler, som tilkom Dæksdrengen pr. Md. Matroshyren var 20 Daler. Af Protokollerne fremgaar det, at Besætningen modtog 2 Maaneders Forskud, et Bevis for, at en længere Rejse var forestaaende; til en Nord- og Østersørejse udbetaltes kun en Maanedes Forskud; endvidere staaer der i Listen, at Besætningen straks efter Mønstringen indskibes som Passagerer til London for der at tiltræde Tjenesten om Bord i Fregatskibet „Dorothea Melchior“, hvor de foruden almindeligt Skibsarbejde forpligter sig til at passe Dyr og Mennesker, som Skibet maatte erholde som Last.

Ogsaa paa anden Maade afveg Kontrakten fra den almindelige, idet Folkene i Stedet for Rom eller Brændevin erholdt Kaffe og Te; det var nemlig den Gang almindeligt, at Folkene i Flok og Rad, om Morgenen, forinden de blev tørnet til, fra ældste Matros til yngste Dæksdreng, stillede indenfor Kahyttdøren eller ved Stormastens Naglebænk, hvor Stewarten eller anden Styrmand serverede Morgendrikken i Form af en stiv „Rommer“. Det var en haard een for en 13—14 Aars Dreng at gaa paa. Naa, men det var vel for Resten sjældent der overhovedet blev noget til ham, oftest havde en af de ældre tilranet sig den bitte Drengs Ration, og Drengen maatte saa begynde Dagens Arbejde paa en tom Mave.

Fra London sejlede „Dorothea Melchior“ til Cardiff i Ballast for at laste Kul til Cadiz, hvilken Plads Skibet forlod sidst i Februar 1868 med en Last Salt til Montevideo. Derfra tog Skibet saa en Last Mulæsler bestemt til Vestindien.

Paa de vestindiske Øer benyttedes den Gang ostindiske Kulier til Arbejdet ved Sukkeravlen. Kulierne hentedes ofte for Planternes Regning i Ostindien, hvor Kontrakten forinden Afrejsen blev underskrevet. Som oftest indeholdt den intet ud-aover, at Underskriveren paa Betingelse af at faa fri Ud- og Hjemrejse for en bestemt Sum og et bestemt Kvantum Ris pr. Dag forpligtede sig til at arbejde et bestemt Antal Aar paa en Plantage.

Fra St. Croix gik Skibet til Calcutta med en Last saadanne Kulier, som efter Kontraktens Udløb atter skulde tilbage. Den saakaldte Kulifart var en af de Farter, i hvilken et Skib kunde tjene gode Penge, forudsat at det var heldigt, gjorde hurtige

Rejser og afleverede Ladningen i samme Mængde som modtaget, hvilket sidste dog ikke altid lykkedes, idet ofte mange Kulier døde paa Rejsen, hvilket vel egentlig var ganske naturligt. Hygiejnen var jo den Gang ikke saa udbredt selv blandt hvide Folk og blandt Kulier et absolut ukendt Begreb, ligesom manglende Kendskab til Foranstaltninger, som nu til Dags synes ganske selvfølgelige, var Skyld i, at Ernæringsforholdene paa lange Sejlskibsrejser var meget mangelfulde. Cementerede Jerntanke til Opbevaring af fersk Vand kendtes f. Eks. ikke; det ferske Vand blev opbevaret paa Træfade, hvilke optog en urimelig stor Plads, og at medføre Vand til 400—500 Mennesker paa en 4—5 Maaneders Rejse lod sig slet ikke gøre. Man satte derfor ofte, maaske for ofte, sin Lid til de svære tropiske Regnskyl, som i heldige Tilfælde kunde give Tons af Vand, men slog det fejl, maatte man sætte Rationerne ned og finde sig i Savnet af fersk Vand, indtil en Havn kunde anløbes.

Mangen en gammel Sømand kan berette om daglige Vandrationer paa 1 Liter og mindre endda eller Vand saa tykt og slimet, at det kunde trækkes op af Fadene i lange Tjavsere. Et gammelt Ordsprog til Søes siger: „Flere Dage, flere Daler.“ Det benyttes baade af Reder og Matros, thi det passer for begge, der er blot den Forskel, at Matrosen mener flere Daler ned i Lommen, medens Rederen mener flere Daler ud af Lommen. I Kulifarten betød en lang Rejse for Rederen ikke alene flere Daler ud af Lommen, men ogsaa færre Daler ned i Lommen, idet Antallet af døde Kulier næsten stod i ligefremt Forhold til Dageantallet udover det normale, og man fik ingen Fragt for den Last, som blev begravet i Havet. Det gjaldt derfor om at sejle, og der blev sejlet. Under Storm og Kuling dred man paa, i fint Vejr blev hvert eneste Pust udnyttet. Gud hjælpe den Rorsmand, som under Bidevindsejls ikke passede paa netop at holde Luv Røjling „schivering“ og hverken mere eller mindre, et Par paa Kassen skulde snart vække hans Agtpaaagivenhed. Man fortæller, at mange af Skipperne i Kulifarten tilbragte hele Rejsen paa Dækket; om Natten blundende de i en Liggestol, men stadig vogtende over, at hver eneste „Chance“ for at drive Skibet fremad blev benyttet, og det er i hvert Fald sandt, at en af de gamle Skipperne har gjort Rejsen fra Calcutta til Vestindien uden at have været afført sit Tøj bortset fra den Tid, det tog ham at skifte Skjorte.

Paa Rejsen anløb „Dorothea Melchior“ Capetown, formentlig for Vand og Proviant, og ankom sidst paa Aaret 1868 til Calcutta. Hvor mange Kulier, der døde paa Rejsen, har jeg ikke kunnet faa Oplysning om, men „Kuliekspeditionen“, som Rejsen benævnes, gav et tilfredsstillende Resultat.

Fra Calcutta gik Skibet i Ballast til Akyab, en Plads paa Nordvestkysten af Birma, og lastede der 10.000 Sække Ris. Den 18. Marts 1869 forlod det Akyab bestemt til Falmouth for Ordre. Efter paa Rejsen at have været inde ved St. Helena ankom „Dorothea Melchior“ til København den 11. August 1869 og havde da siden Afsejlingen fra London sidst paa Aaret 1867 indsejlet 70.000 Daler.

Den 16. September var Skibet atter sejlklaart og afgik til Gøteborg for der at laste Træ og Bygningsmaterialer til Brasilien (Bahia og Rio). Paa den Rejse medførte Skibet kun 4 Matroser i Stedet for 6. Til Erstatning for de 2 manglende mønstredes saa en Baadsmand og en 2den Tømmermand. Sejlmageren var den i sin Tid saa bekendte Sejlmagermester Møllerup fra D. F. D. S., og den ene Ungmand var den fra



samme Selskab lige saa kendte Fuldmægtig i Skibsinspektionen Westrup.

Fra Brasilien fortsattes Rejsen til Montevideo for der at tage en Last af 200 Muldyr til Vestindien. Fragten pr. Dyr var 50 Daler. Rejsen var ret uheldig, idet 33 Dyr døde, og Resten havde man Vanskeligheder med at faa afsat. Størstedelen maatte sælges med den Klausul, at Dyret ikke skulde betales, hvis det døde inden et bestemt Antal Dage efter Landsætningen. Iøvrigt var Rejsen hurtig, idet Skibet atter er afgaaet fra København først i Marts 1870.

Denne Gang gik Rejsen direkte fra Montevideo, derfra til Martinique og St. Croix med Muler, ligeledes en meget hurtig Rejse, thi smaa fem Maaneder efter var Skibet atter i København. Fra 8. August 1870 til først i Juni 1871 gør „Dorothea Melchior“ en Rejse fra København til Danzig, derfra til Liver-

pool og videre til Philadelphia og St. Croix og derfra hjem. Den lange Rejse skyldtes for en stor Del lange Ophold ved Land som Følge af Vanskeligheder med at skaffe Last til Skibet.

Fra Juni 1871 til August 1872 gør Skibet ogsaa kun en Rejse København — Skotland — Buenos Aires — Montevideo — St. Lucia — St. Croix og hjem. I August 1872 sejler „Dorothea Melchior“ ud paa sin sidste Rejse under dansk Flag. I Østersøen laster Skibet Træ til Syd-Amerika, derfra Muler til Vestindien og der vestindiske Produkter til København.

Efter Ankomsten blev Skibet udbudt til Salg, og Aar 1873 købtes det af Rederi-Aktiebolaget „Ørnen“, i Gøteborg for 45.000 Daler. Under det svenske Flag bar skibet Navnet „Svanen“.

C. G. Saltoft.



Rekord-Sejlads Firemasteren „Padua“, Rederi F. Laeisz, Hamburg, har nylig gjort Turen fra Hamburg til Australien paa 66 Dage.



OBSERVATIONER I APRIL MAANED

Der skal bygges et nyt „Georg Stage“.

Folketingets Finansudvalg behandler for Tiden et Andragende fra „Foreningen til Georg Stages Minde“ om Statstilskud til Bygning af et nyt Skoleskib til Afløsning af „Georg Stage“. Tilskudet anslaaes til 120,000 Kr., og man kan regne med, at det vil blive bevilget. Det konservative Folkeparti har for sit Vedkommende allerede tiltraadt Forslaget.

„Georg Stage“ paa Togt for sidste Gang.

Foreningens Formand, Admiral Cold oplyser, at man, saa snart man har Sikkerhed for Tilskudet fra Staten, vil udbyde det nye Skib i Licitation. Det skal være af samme Type som „Georg Stage“ men, for at imødekomme Tidens Fordringer, noget større, saaledes 5—6 Meter længere. Tegningerne er ikke endeligt udarbejdede, men man vil søge Skibet færdigbygget, saa det kan erstatte „Georg Stage“ allerede fra næste Foraar. „Georg Stage“ er velholdt, men har nu over 50 Aar paa Bagen og trænger derfor til Afløsning. Denne Sommer bliver saaledes antagelig den sidste for det veltjente Skoleskib, hvortil der knytter sig saa mange Minder for en stor Del af vor Sømandsstand. Hvad der er nødvendigt til Skibets Bygning udover de 120,000 Kr., skaffer Foreningen selv.

Fata Morgana.

Den 12. November i Fjor saas fra en Damper i rum Sø, ca. 100 Sømil fra Californiens Kyst, et mærkeligt optisk Fænomen. En falsk Horisont viste sig mod Land, man saa Høje og Bjerge og forskellige Skibe passere Kysten. Det var Vindstille, og Synet holdt sig hele Dagen.

Fra en anden Damper saas samme Dag, men 40 Sømil fra Kysten, det dobbelte Billede af Mount Lazaro, og en Damper saas i omvendt Stilling ved det underste Billede af Bjerget. I Luften svævede Billedet af to Skibe, det ene i normal og det andet i omvendt Stilling ved det underste Billede af Bjergene. I Luften svævede Billedet af to Skibe, det ene i normal og det andet i omvendt Stilling, og Mastetoppene berørte hinanden. Efter Mørkets Frembrud saas de mødende Skibes Lanterner tredobbelt.

Fire danske Skibe i ny Verdensrute.

Den sydafrikanske Regering har afsluttet Kontrakt med Konsul J. Lauritzens Rederi, Dampskibsselskabet „Vesterhavet“, om Frugttransport fra Sydafrika til Kanada.

Naar Valget er faldet paa det danske Rederi, skyldes det, at Lauritzens Selskab har udviklet en betydelig Flaade, væsentligst beregnet paa Transport af Frugt.

Af Selskabets henved 40 Skibe er 15—16 specielt indrettet til Frugttransport — Rederiet har i de sidste Aar ladet bygge en Række hurtigtgaende Dampere forsynet med kostbare Køleanlæg, og ældre Skibe er blevet ombyggede og har faaet Køleindretning.

Den Rute, der er Tale om, er ganske ny. Hidtil har Kanada faaet Størsteparten af sin Frugt fra Florida og Kalifornien, men den er blevet transporteret pr. Jernbane, der slet ikke kan konkurrere med Skibsfarten, hvad Transportomkostningerne angaar. Desuden faar Frugten fra Imperielandet Sydafrika Toldlettelse i Kanada.

Kontrakten med den sydafrikanske Regering er opnaaet i Samarbejde med et Liverpool-Selskab, der hører under Blue Funnel Lines Gruppe. Det engelske Selskab faar Støtte fra den kanadiske Regering — hvad det danske Selskab selvfølgelig ikke gør — og de engelske Dampere skal sejle sammen med de danske.

Hvor mange Baade, Lauritzens Rederi kan sætte ind i den nye Fart, er ikke fastsat endnu, men det antages at blive 4 af Selskabets mest moderne Køleskibe.

Skibsbygningen vaagner sandsynligvis til nyt Liv

Ved en omhyggelig Undersøgelse af alle Kendsgerninger, synes der nu liden Tvivl om, skriver The Motor Ship, at en afgjort Bedring i Skibsbygningen vil komme tidligt i 1934. Medens der for et Aar siden var oplagt omtrent 15,000,000 Brutto Tons, er Tallet i Dag under 11,000,000 Tons, og det beregnes, at det om et Aar ikke vil være mere end 5,000,000 Tons, af hvilke det meste vil være Skibe over 25 Aar gamle og saaledes forældede. Rederne maa derfor kontrahere om ny Tonnage, hvis de ønsker at konkurrere i det kommende Kapløb, der vil forlange Brugen af de mest duelige Skibe.

Sandsynligvis vil de to Tredjedele af de nye Skibe blive Motorskibe, eftersom af de Handelsskibe, der nu er under Bygning i hele Verden, 64½ pCt. i Tonnage fremdrives ved Oliemaskiner, og af de Skibe, som er bestilt i de sidste 12 Maaneder, 64 pCt. er Motorskibe.

Generalkonsul Johan Hansen.

Generalkonsul Johan Hansen er dansk Skibsfarts „Grand old man“. Ikke alene har han selv arbejdet i Rederivirksomhed et godt Stykke mere end et halvt Aarhundrede; men faa er som han Bærere af en Slægts-Tradition indenfor vor Skibsfart. Fire Generationer i lige Linie har baaret Firmaet C. K. Hansen frem gennem Tiderne.

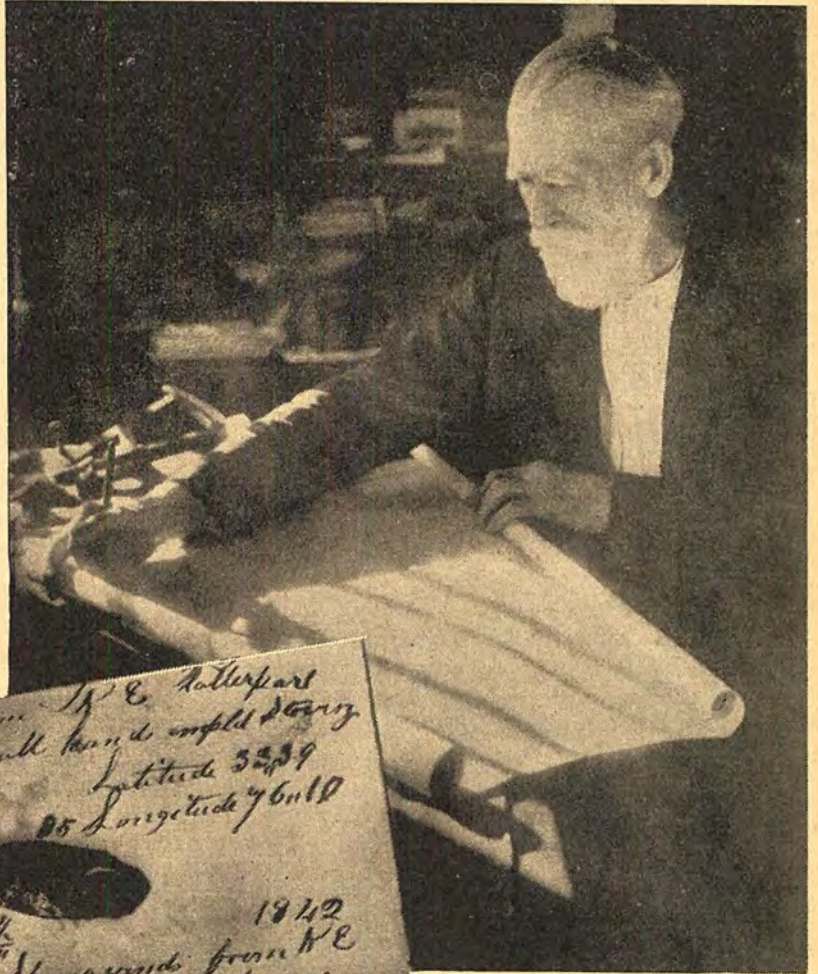
Johan Hansen er en Samfundsborger af den bedste Type. Hans Interesser spænder over næsten alle Samfundslivets og Kulturens Omraader, og han har i rigt Maal stillet sin Arbejdskraft og Indsigt til Raadighed for Fremme af offentlige Anliggender. Han var Danmarks første Handelsminister og sidder eller har siddet i Ledelsen af en lang Række Selskaber og Foreninger med økonomiske eller kulturelle Formaal. Selv med engelsk Blod i Aarene har han været en af Banebryderne for det øgede dansk-engelske Samkvem. Hans varme Interesse for Malerkunsten og Teatret er velkendt af enhver Kunstner og Ven af Kunsten.

Hvalfangernes gamle By

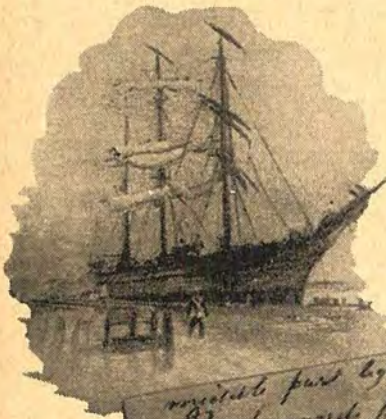
Billeder fra New Bedford, Mass., U. S. A., som fra gammel Tid er kendt som Hvalfangernes By.



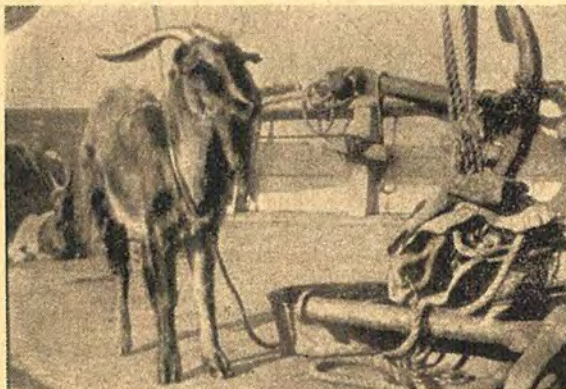
Et berømt gammelt Hvalfangerskib „Den gamle Sofarer“, som endnu gør Tjeneste i New Bedfords Havnetrafik.



Den ældste blandt de gamle Hvalfangere i New Bedford, Kaptajn James Henry Sherman, nu 87 Aar gammel. Han har i 40 Aar været paa Jagt efter Hvaler baade mod Nord og mod Syd



Nogle Linier fra en Hvalfangers Skibsjournal fra 1842.



Paa Hvalfangerskibe af den gamle Slags sørgede Ceder for Kod og frisk Mælk.



Efterkommere af de gamle Hvalfangere er nu mest Arbejdere paa Værftet i New Bedford.





SPØRGSMÅL OG SVAR

Redigeret af Kaptajn C. G. Saltoft

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“s Abonnenter og Læsere

Spørgsmaal: 1) Skal et Lystfartøj under 20 Tons være indregistreret for at faa Nationalitetsbevis, og er det overhovedet nødvendigt at indregistrere et saadant Fartøj.

2) Hvis Skibet benyttes i udenrigs Fart, altsaa uindskrænket Fart, skal Mandskabet da være paamønstreret.

3) Hvad er K. D. Y.s Adresse.

4) Skal Mandskabet holdes forsikret?

Mangeaarig Køber i Aalborg.

Svar: 1) Ethvert Fartøj over 4 Tons skal indregistreres og erholder da et Nationalitets-Certifikat.

2) Udenrigsfart og udenfor indskrænket Fart er ikke det samme. Førstnævnte er Fart paa fremmede Lande, sidstnævnte en Fart vest for Linien Texelen—Lindesnæs og i Østersøen norden for 58. Breddegrad. Ethvert Skib, som benytter Mandskab, skal have sit Mandskab mønstreret.

3) Sekretariat og Kassererkontor Langelinie, København.

4) Naar Mandskabet er mønstreret, kommer det ind under Sølovens Forordninger.

Spørgsmaal: Da jeg er ved at lave en Tegning af „København“, men ikke ved, hvilke Bogstaver Kendingssignalet bestod af, beder jeg „Vikings“ om muligt oplyse mig derom. Samtidig benytter jeg Lejligheden til at takke Dem, Hr. Redaktør, for „Vikings“, der jo stadig bliver bedre og bedre.

Stefan Ifversen, Taulow St., Jylland.

Svar: „København“s Kendingssignal var N. D. B. V. — Tak for Deres venlige Omtale af „Vikings“.

Spørgsmaal: Kunde „Vikings“ ikke bringe en Tavle med Billeder af alle danske Skorstensmærker og Kontorflag.

Haaber, at „Vikings“ snart vil komme hver 14. Dag.

Flere sønderjydske Sømand.

Svar: Vi modtager daglig Opfordringer til at bringe forskelligt Stof af særlig Art og Forespørgsler om ikke „Vikings“ bliver et Ugeblad eller 14-Dags Blad.

Vi vilde gerne opfylde alle de Ønsker, vore Læsere har, men vi kan ikke, ikke endnu; vi arbejder med smaa Midler, men vi arbejder paa at skaffe os dem større ved at forsøge vort Abonnementantal. Hjælp os i vort Arbejde med at skaffe Søens Folk det rigtige Blad for dem, skaf os flere Abonnenter. Vi vil nu alligevel forsøge at opfylde Deres Ønske og ved Lejlighed bringe en saadan Tavle med Skorstensmærker og Kontorflag.

Spørgsmaal: 1) Som Læser af Bladet beder jeg Dem opgive mig Takkelagen paa en 4-mastet Fuldrigger og et 5-mastet Barkskib.

2) Hvad hedder Danmarks største Kuldamper, hvornaar blev den bygget, og hvem har ført den.

3) Kan „Lommebog for Søfarende“ faas, og hvad koster den?

4) Kan De ikke ved Lejlighed bringe et Billede af Barkskibet „København“.

Kari R.

Svar: 1) Vi forstaar ikke, hvad De mener med at opgive Takkelagen, men formoder De vil vide Benævnelserne paa Rigningens forskellige Dele, og de er alt for omfattende til at

rummes her i Rubrikken. Laan paa Biblioteket Jens Kusk's Sømandsskabsbog.

2) De fleste Trampskibe sejler med Kul, og hvad den største Tramp hedder, kan De se i Flagbogen, som sikkert ogsaa kan laanes paa et Bibliotek.

3) Hos enhver Boghandler, som ogsaa kender Prisen.

4) Et saadant Billede har vi ofte bragt.

Spørgsmaal: Findes der i Sverige et Blad, der i Lighed med „Kritisk Ugerevu“ bringer en fuldstændig Positionsliste.

Svar: Vi ved ikke, om et saadant Blad findes, men Gøteborg Handels- og Søfartst. bringer sikkert en Positionsliste.

Spørgsmaal: Kunde „Vikings“ ikke lave nogle smukke farvelagte Billeder af de gamle Sejlskibe i Lighed med de engelske, man kan købe.

Styrmand, Gedser.

Svar: At fremstille en saadan Serie Billeder er kostbart, og Udsigten til et Salg, som staar i rimeligt Forhold til Udgifterne, er meget lille, men „Vikings“ paatænker at udgive et særligt Julenummer, maaske kan der saa medfølge et enkelt saadant Farvetryk, men alt afhænger af vore Abonnenter, jo flere vi faar af dem, desto bedre bliver Bladet.

Spørgsmaal: Har jeg nogen Chance for at komme med Skoleskibet Danmark. Jeg er 15 Aar og kraftigt bygget. Behøver man at have sejlet til Søns tidligere.

En Sejllysten.

Svar: For at blive Elev med Statsskoleskibet „Danmark“ skal De være mellem 15 og 18 Aar og have sejlet mindst 4 Maaneder til Søns. Henvend Dem iøvrigt til Bestyrelsen for Statsskoleskibet „Danmark“, Kristiansgade 12 C, København.

Spørgsmaal: 1) Findes der her fra Landet Damptrawlere.

2) Hvad betyder K. K. K. K.

3) Hvor meget kan man tjene paa en Tur.

4) Hvor længe varer en Tur.

5) Har A. P. Møller Hvalfangerskibe.

6) Hvornaar gaar de ud.

7) Hvor meget kan man tjene paa en Tur?

A. Andersen, Aarslev, Fyn.

Svar: 1) Der findes kun en dansk Damptrawler, og den er hjemskrevet fra Færøerne.

2) Københavns Kul- og Koks-Kompagni (Albert Jensens Dampskibsruiter).

3) Da man fisker paa Part, afhænger det af Priserne paa Fisk.

4) Indtil man har fuld Last, eller indtil Proviant- og Brændselsforsyningerne er ved at slippe op.

5) Ja, men de sejler med norsk Besætning.

6) Sidst paa Sommeren.

7) Det afhænger af, hvor mange Hvaler man fanger, forinden Aarstiden tvinger Skibet bort fra Fangstfeltet, og af Priserne paa Tran, idet man ogsaa der fanger paa Part.

Da „Vikings“ har modtaget talrige Opfordringer til at bringe en Tavle, som viser de ny Signalflag, skal vi i et af de første Numre bringe en saadan Tavle.



J Kamp med Sørøvere

(Fortsat)

SYVENDE KAPITEL

Midt i Orkanen.

Jeg styrtede straks op ad Kahytstrappen, da jeg frygtede, at der var hændet noget alvorligt; dog kunde jeg ikke opdage nogen umiddelbar Fare lige straks. Der var kun blevet varskoet alle Mand op, fordi Kaptajnen ønskede at faa Ræerne brast bedre an, saa at Skibet lettere kunde ride Stormen af. Det vilde nu, efter Skipperens Mening, være bedre i Stand til at udholde Kampen mod Elementerne, men i mine Øjne tog det sig langt fra godt ud, nøgent og blottet for enhver Stump Sejl.

Men jeg var den Gang ikke stort andet end en Dreng, og min Mening om Tingene havde vel ikke stort Værd; dog kunde jeg mærke, at hverken Mr. Leechline eller gamle Grummet syntes videre godt om Kaptajnens Maade at ride Stormen af paa.

„Det hele er noget dumt Tøj,“ brummede den sidste sagte; „skønt jeg nu har faret 30 Aar til Søs, har jeg aldrig set noget saa meningsløst. Skifter Vinden pludselig, saa faar vi den tværs, og saa kæntrer vi lige saa sikkert, som at et Æg er et Æg!“

Men en Kaptajns Befaling er Lov ombord i ethvert Skib og skal overholdes af alle hans Undergivne, med mindre han skulde være gal eller dødrukken og sætter *deres* Liv paa Spil, der staar under hans Kommando; men det var der jo slet ikke Tale om nu, det hele var kun et Spørgsmaal om Sømandsdygtighed, og det var dog muligt, at Kaptajnen alligevel havde Ret.

Efter altsaa at have hjulpet til at brase Ræerne op, gik jeg hen over Dækket og kastede Blikket ud over Siden. Havet frembød et storslaaet, men skrækindjagende Billede; de uhyre, bjerghøje Søer slog og stødte mod hinanden i deres vanvittige Fart, sendende Skyer af Skum og Fraade højt i Vejret, som Vinden da atter greb med sit haarde Tag og slyngede tilbage i vore Ansigter som Hagelbyger. Ovenover vore Hoveder var Himmelen bedækket med Masser af sorte, drivende Skyer, der i ustandset Rækkefølge jagede hverandre i Retning fra Nord til Syd.

Middagstimen nærmede sig nu, men skønt der ingen ordentlig Frokost var blevet holdt, var der dog ingen, der tænkte paa et nyt Maaltid nu midt i Farens Stund, og da der endelig blev slaaet otte Glas, var der ikke en Sjæl, der havde Lyst til at forlade Dækket og gaa ned. Vagten blev heller ikke kaldt op, thi de, hvis Tørn paa Dækket det var, var allerede for længe siden kommet op og stod forude ved Bakken med de andre eller søgte Læ ved Dækshuset midtskibs, ventende paa det Øjeblik, da man forlangte deres Tjeneste.

De skulde ikke vente længe.

„Klar der forude!“ lød Kaptajnens Røst kort efter; „der har vi en ny Byge!“

Vi, som stod her agter, kunde vel høre ham, men de forude kunde kun se de Tegn, han gjorde med Haanden — dog de forstod dem og begreb desuden selv, at der var Fare paa Færde; thi Vinden, der allerede var gaaet om fra Sydvest til Øst, gik nu pludselig om til Nord, ret ind paa vor Bagbords Laaring, og vi kunde tydelig se den i Afstand komme

ansættende, drivende en høj Vandbølge foran sig. Vandet var lige saa sort som Skyerne oven over det, med hvilke det syntes at smelte sammen, og de før saa hvide, skumklædte Bølgetoppe ligesom jævnedes og formørkedes under Stormens svære Tryk. Det var Legemliggørelsen af selve Mørkets Engel, der styrtede frem for at tilintetgøre os!

En pludselig Stilhed bredte sig i dette Øjeblik over hele den hidtil saa larmfyldte Scene omkring os, og Vinden, der længe havde opført en saa øredøvende Koncert gennem Rigningen, lagde sig saa fuldstændigt, at vi blot hørte Lyden af Bølgernes Plask mod Siden af Skibet og den klukkende Lyd under Gillingen, naar de rullede agter over.

Men denne Ro varede kun et Øjeblik.

Saa hørtes et vældigt Tordenskrald, fulgt af et blændende Lyn, der i Zigzagstraaler fo'r ud af den sorte Sky over vore Hoveder. Den saa længe truende Orkan var øjensynlig endelig kommet til Udbrud!

Med en vild Fremstormen, som baaret af mægtige Vinger, og et Brøl som en Tigers, der styrter over sit Bytte, faldt Orkanen, endnu mere rasende end tidligere, over Skibet og tvang det over igen, saa dets Læ Ræling laa lige med Vandet, og derpaa skyllede den uhyre Vandbølge, som vi havde set komme op mod os agterfra, ind over det opstaaende og fyldte Dækket fra for til agter, førende enhver bevægelig Genstand med sig ned i Læ — Hønehuse, Pøse, Vaespire, Ransonsfæde — slog Dækshuset og Kokkens Kabys i Stykker og løftede Storbaaden ud af sine Klamper.

„Ved Jingo! En saadan Overhaling til, og vi er færdige!“ raabte Skipperen til gamle Grummet, der var kommet agter ud og stod tæt ved Rattet; „vi maa prøve at halse rundt, hvis vi kan, og lænse væk fra den. Mr. Leechline, se at brase Ræerne firkant, og staa saa klar til at lægge Roret op, naar jeg kommanderer.“

„Ay, ay, Sir,“ sagde Baadsmanden og hviskede i det samme til mig: „jeg tænkte nok, at han snart vilde fortryde den Historie med de anbraste Ræer, naar det gav sig til at blæse igen.“

„Alle Mand klar der forude?“ brølede nu Kaptajnen gennem sir Raaber.

„Alt klar!“ kom det tilbage fra Mr. Leechline midtskibs; „læg kun Roret op, naar De vil!“

„Saa op med det da!“ skreg Skipperen og gjorde et bifaldende Tegn baade til Grummet og Overstyrmanden; „hal væk i Braserne!“

Den gamle Bark lystrede sit Ror lige saa villigt, som Lin Sin vilde have modtaget en Indbydelse til at drikke et Glas Samshoo! Næppe var Ræerne kommet rundt, før den rejste sig ud af Bølgedalen, og idet den arbejdede sig rundt for Vinden, begyndte den at glide af Sted som en Mynde og forøgede stadig sin Fart, indtil den omsider fløj af Sted, som Fanden var i Hælene paa den. Begge Stagejlene blev naturligvis revet i tusinde Stumper og bortførte af Stormen; dog Skibet syntes ikke at mærke Tabet af dem, med forcerede sin Vej gennem de oprørte Bølger med over 15 Knobs Fart for de bare Stumper.

Der var en saadan Kraft i Vinden, at ingen af os formaede at staa oprejst paa Hytten uden at holde os fast ved



en eller anden Genstand, medens Stormens Hvinen gennem Rigningen, blandet med Spirenes Knagen, Blokkenes Piben og de vrede Bølgers Brølen, idet vi pressede os gennem dem, gjorde en saa infernalsk Støj, at den næsten døde vore Øren! Med smaa Mellemrum blev der pludselig stille, og Vinden lagde sig ganske, men i disse Mellemrum lynede og tordnede det hele Horizonen rundt med en saa gennemtrængende Lyd, at det næsten var uudholdeligt. En Gang imellem kom der tillige en enkelt Regn- eller Hagelbyge, men efter hvert Stille syntes Vinden at tiltage i Kraft — „der er kommet friske Kræfter til Blæsebælgen,“ sagde da gamle Grummet.

Højere op paa Dagen trak Tyfonen sig, efter disse Hvirvelstormes Maade, rundt fra Øst til Nord indtil henad 4 Glas om Eftermiddagen. Paa den Tid, da den var naaet om til Nord-Nord-Vest, var Barometret sunket ned til dets laveste

Punkt, 28' 6", og Orkanen var da paa sit højeste. Det blæste med en saa forfærdelig Kraft, at Skibets Gig formelig blev blæst over Bord, skønt det var en stærk Baad, og den var pakke: fuld af alle Slags svære Genstande. Kokkens Kabys, som alt tidligere havde taget Skade, gik ned i Læ.

Heldigvis blev ingen af Folkene slaet eller kvæstede, med Undtagelse af Grummet, hvis Haand kom i Klemme ved Rattet. Ja, mærkværdigt var det, at ingen Ulykke skete, thi medens Orkanen var paa sit højeste, blæste baade de øverste Sejl og Storsejl og Fok, der alle før Stormen var gjort behørigt fast, bort med alle deres Beslagseisinger, Blokke og Tilbehør!

„Donner og Blitz!“ som stakkels Mr. Vandersturm udbrød, idet han blev slynget ned ad Kahytstrappen; „mig aldrig set et Spil som disse! Vinden blæse som aldrig bevor — ja, ja!“

Hvordan man bliver Elev.

Som Elever kan antages sunde, kraftige, godt anbefalede unge Mennesker, ordentligvis mellem 15 og 18 Aar, hvis Hensigt det er at uddanne sig til Styrmand. Fortrinsvis Adgang til Optagelse har saadanne, som har 4—12 Maaneders Søfart.

Endvidere kan som Elever optages et Antal befarne Sønmænd over 18 Aar, som Regel saadanne, som ikke har den enordnede Sejlskibsfart for at kunne indstilles til Styrmandseksamen.

Det samlede Togt er paa indtil 10 Maaneder, men deles i to Afsnit, nemlig et Sommerafsnit paa ca. 2½ Maaned i hjemlige Farvande fra ca. 15. Juni og et Vinterafsnit paa ca. 7½ Maaned i fremmede Farvande. Dette sidste Afsnit begynder ca. 1. September, og nye Elever kan optages ogsaa paa dette Tidspunkt.

Vederlaget for Undervisning og Ophold i Skoleskibet er 300 Kroner, og den ensartede Beklædning, som leveres til Eleverne, betales desuden med ca. 200 Kroner. Beløbene er lægges ordentligvis, forinden Eleven tiltræder Tjeneste i Skibet. Fratræder en Elev, forinden Togtet er afsluttet, har han ikke Krav paa Tilbagebetaling af nogen Del af Elevafgiften, medmindre Fratrædelsen sker som Følge af en ham uillegnelig Aarsag.

De Ansøgere, som ikke ser sig i Stand til at betale de 300 Kroner for Undervisning og Ophold, kan sammen med Ansøgningen om Optagelse indsende særlig Ansøgning om hel eller delvis Fritagelse for Elevafgift; det vil da være afhængigt af de forhaandenværende Midler og Forhold, hvorvidt Be-

styrelsesraadet ser sig i Stand til at imødekomme saadant Andragende. I Ansøgningen bedes udtrykkelig anført, hvorvidt Tiltaelse heraf er Betingelse for Ønsket om Optagelse.

Vel anbefalede Elever fra Skoleskibet „Georg Stage“ kan efter Afslutningen af dettes Togt overgaa til Statens Skoleskib, for saa vidt Plads haves. De kan da i Hovedsagen benytte deres Beklædning og øvrige Udrustning fra „Georg Stage“.

Blanket til Ansøgning om Optagelse udleveres paa Formandens Kontor, for Tiden Kristiansgade 12 C, København K., ved skriftlig eller mundlig Henvendelse og udfyldes efter de derpaa givne Anvisninger. Ved Afskrifter af Søfartsbeviser, Anbefalinger o. lign. tilføjes Ordet „Kopi“. Afskrifternes og de givne Oplysningers Rigtighed attesteres af 2 troværdige Mænd, for hvem Daabs- eller Fødselsattest og de øvrige originale Attester har været forelagt.

Den udfyldte Ansøgringsblanket indsendes til Bestyrelsesraadet inden Udgangen af Marts. Elever, der er i Stand dertil, bringer selv Ansøgningen. Samtlige Ansøgere vil mindst en Maaned forinden Tiltrædelsesdagen modtage Meddelelse om, hvorvidt Ansøgningen er bevilget eller ej, og i første Tilfælde tillige al fornøden Underretning om Mødetid og Mø-

Den antagne Elev forpligter sig til at deltage i Togtet til dettes Afslutning, men vil efter Omstændighederne blive hjemsendt, hvis han viser sig uegnet, eller hvis hans Opførsel er utilfredsstillende.

Naar Eleverne møder for at tiltræde Tjenesten om Bord, bliver de paa Bestyrelsesraadets Foranstaltning underkastet en fornyet Synsprøve; Elever, som ikke bestaar denne Prøve, vil straks blive hjemsendt.

Otto Lützens Død

„Vikings“ gamle Meedarbejder, Forfatteren *Otto Lütken*, er død paa Rigshospitalet af Malaria. Sidste Aar offentliggjorde han sit omtumlede Livs brogede Erindringer i vort Blad. Hvad havde han ikke prøvet i dette Liv? En Sømands Liv paa godt og ondt. Under Krigen var han endog et Øjeblik Skibsreder. Saa strandede han paa en forunderlig Maade i Rusland, oplevede en Del af Revolutionen og vendte hjem, opfyldt af bolsjevikiske Teorier. Men først og fremmest vedblev han jo at være den gamle Kongofarer. Da Livets Nødvendighed tvang ham Pennen i Haanden, var det som bekendt sine Erindringer fra Kongo, han tyede til. Negres naive Tankegang havde han sat sig ind i som faa andre Forfattere.

Oprikelig havde han ikke let ved at skrive, men han lærte sig det og udfoldede stor Flid. Til regelmæssigt Arbejde eg-

nede han sig ikke. Han talte meget om, at han nu igen vilde ud at sejle, og helst iger til Afrika, til hans kære Negre, men med de fyldte 53 Aar følte han vist selv, at der ingen Chancer mere var for ham paa Søen. Det var nu længe siden, han havde været ude sidst. Saa det blev heller ikke til noget. Livet laa saaledes ingenlunde lyst for ham, skønt han selv var yderst beskeden i sine Krav til Tilværelsen. Havde han Tobak til Snadden og en hyggelig Krog, hvor han kunde idde og diskutere, var han egentlig tilfreds.

Livet havde skuffet Otto Lütken. Det havde tumlet med ham, bragt ham vidt omkring paa Kloden og givet ham ualmindelige Gaver, som han dog aldrig rigtig formaaede at frugtbar gøre for sig selv. Og han døde som en fattig og ensom Mand.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. April 1934



Medlemmer pr. Januar 1934.

Det Forenede Damp-D/S Jutlandia	skibs-Selskab, A/S	D/S paa Bornholm
D/S af 1912		af 1866, Rønne
D/S Svendborg		D/S Nordania
A. P. Møller-Tank-	D/S Als	
baade	D/S Nautic	
D/S af 1929	Det Dansk-Norske	
D/S Dannebrog	D/S	
D/S Orient	A/S De danske	
D/S Norden	Sukkerfabrikker	
D/S Progress	A/S det store Nor-	
J. Lauritzen	diske Telegraf-	
D/S Myren	selskab	
D/S Torm	D/S Jyden, Esbjerg	
D/S Vendila	D/S Øresund	
Det Dansk-Franske	J. Saabye & O. Ler-	
D/S	che	
D/S Dania	D/S af 1925, Es-	
Det danske Petro-	bjerg	
leums A/S	D/S Phønix, Es-	
D/S Hafnia	bjerg	
Andreas Christen-	Rhederi M. Jebsen,	
sen	A/S, Aabenraa	
A/S Det danske	D/S Activ, Korsør	
Kulkompagni	A/S Dampskibet	
D/S Heimdal	England	
De forenede Kulim-	A/S Dampskibet	
portører A/S	Finland	
D/S Pacific	A/S Vestjydsk	
A/S Em. Z. Svitzers	Dampskibssel-	
Bjergnings-Entre-	skab, Esbjerg	
prise	Rederi-Aktieselska-	
Svitzers Bugseraf-	bet Transporter,	
deling	Odense	
D/S Ursus	De forenede Bugser-	
D/S Baltic	selskaber	

Inspektionsskibet „Ingolf“



Til Inspektion i grønlandske Farvande har Marinen i disse Dage modtaget Inspektionsskibet „Ingolf“ fra Orlogsværftet. „Ingolf“ er bygget særlig med denne Fart for Øje under Hensyn til de Erfaringer, man har haft med „Hvidbjørnen“.

Dets Hoveddata er følgende:

Længde overalt	68,3 m
Største Bredder paa Spant	10,8 m
Sidehøjde til Hoveddæk	5,8 m
Middeldybgang	4,3 m
Displacement	ca. 1400 ts
Fart	ca. 17 kn

„Ingolf“ er bygget som enkeltskruet Dampskib med 2 Master og 1 Skorsten. Det forsynes med 4 Kanoner og 2 Rekylgværer samt 2 Projektører. Desuden kan den paa den øverste Del af Baadedækket medføre en Vandflyvemaskine.

Skibet har en effektiv vandtæt Inddeling og er udenfor Højtankene forsynet med Underbund. Skroget er bygget med Isforstærkninger forude. Der er i højere Grad end sædvanlig benyttet elektrisk Svejsning ved Bygning af dette Skib. Saaleces ef f. Eks. Mellemdækkene foran for og agten for Maskin- og Kedelrum

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM – GØTEBORG – KØBENHAVN





svejste ligesom olietætte Skodder, der danner Væg mod beboede Rum. Man sparer herved Kofferdam, idet Skoddets Forbindelse til Klædningen ogsaa er svejst. Desuden er elektrisk Svejsning i udstrakt Grad brugt ved Montage af Luftrør o. m. a. samt til Beslag

Over Hoveddækket, der strækker sig fra for til agter, er der forude bygget en Bak, hvor Ankerspillet og den forreste 12 cm Kanon findes.

Bakkens Agterkant lukkes af Chefsbeboelsen, der bestaar af Salon, Soveværelse, Badeværelse og W. C. samt Stirrids. I den ene Ende findes Opgang til Styrehus og Bestikukaf.

Fra Chefsbeboelsen strækker Baadedækket sig næsten hen til Agterstævnen. Det danner Toppen af Kedel- og Maskincasing. Her findes Baadene: 2 Redningsbaade, 2 Motorbaade og 1 Hvalbaad. De er alle fem anbragt under Patentdaiver. Paa Baadedækkets Agterkant staar den agterste 12 cm Kanon.

Under Bakken findes forrest Mandskabets Vaske- og Baderum, hvori der er installeret et Maskinvaskeri med tilstødende Tørrestue. Agtenfor findes Hospitalet med eget Badeværelse. Derefter kommer Messe for værnepligtige Maskinister og Kantinen. Helt paa Agterkant af Bakken findes Mandskabets Opholdsrum med Bænke og Borde. Herfra er Nedgangen til Mandskabsbanjerne, der er et stort, lyst Rum. Desuden findes Nedgang til Kvartermestermessen og den forreste Kadetmesse.

Forrest i Casingen ligger Kabysrummet med oliefyret Kabys og Bagerovn. Agtenfor Maskintoppen ligger Nedgangen til Officersbeboelsen og Officersmessen, der er et festligt Rum med Ovenlys og Lys fra begge Sider. Skodderne er

foroven beklædt med poleret lys Birk og forneden med Nøddetræ. Møblerne er ogsaa Nøddetræ med Betræk af blaa Skind. Gulvet er belagt med Rubolinum i Mønster.

Officerskammerene er alle beliggende paa Banjerdækket agter og er store, venlige Rum i lyse Farver med Møbler af poleret Mahognitræ.

Maskineriet bestaar af en Tregangsmaskine, der udvikler 3000 IHK. Kedlerne er Vandrørskedler af Thornycroft-Typen med Overhedere. De leverer Damp af 18 kg/cm² og er oliefyrede. Hjælpemaskineriet bestaar af en Dampdynamo og 2 Motordynamoer, hvoraf den ene er Nøddynamo.

Dæksmaskineriet bestaar af Ankerspil, Baadespil, Varpespil agter og Styremaskine. De er alle dampdrevne.

Desuden findes installeret Ekkoloddeapparat, S. A. L-Log, Radiopejleapparat og Radiostation til korte og lange Bølger.

Hovedgyroskopkompasset findes nede i Skibet i et særligt Rum agter med Sladrekompasser forskellige Steder.

Saa vel Skrog og Udstyr som Maskine og Kedler er fremstillet paa Orlogsværftet, som efter alles Mening, der har haft Lejlighed til at se Skibet, har skilt sig overordentlig nydeligt fra sit Arbejde.

Efter Prøveturene kommer der en Udrustningsperiode, men om en Maanedes Tid gaar „Ingolf“ ud paa sit første Togt.

Turen gaar først til Setubal i Portugal, hvor „Ingolf“ skal vise Flaget ved Indvielsen af et Havneanlæg, der her er udført af det danske Firma Højgaard & Schultz. Derfra gaar Rejsen saa til grønlandske Farvande via St. Johns paa Newfoundland.

SPRINKLERSYSTEM OMBORD I SKIBE

De senere Aars mange Skibsbrande har vakt en større Interesse for Anbringelse af Brandalarmerings- og Brandslukningsmidler ombord i Skibe. Saaledes er et engelsk Passager- og Fragtskib for nylig blevet forsynet med et Sprinklersystem.

Der er ialt over hele Skibet anbragt ca. 400 Smeltepropper, der ved en bestemt Temperatur smelter og aabner for Vandet samtidig med, at der gives Allarmsignal. Disse Propper er ikke meget fremtrædende. Som man vil se af Billedet, lægger man næppe Mærke til dem.

Konstruktionen er den, at Vandledningen over hele Skibet er i Forbindelse med en Tank, der rummer ca. 5 m³, og er anbragt i Tunnellen. Denne Tank er halvfuld af fersk Vand, og Luften over dette har et Tryk paa 7 kg/cm². Hvis Trykket under Brugen falder ned til 5 kg/cm², træder en automatisk Centrifugalpumpe straks i Virksomhed og pumper Vand ind i Sprinkler-Hovedledningen.

Straks naar Sprinkleren træder i Virksomhed, lyder et højt Allarmsignal paa Broen, hvor Kontrollbordet er anbragt. Efter en Brand erstattes den smeltede Prop, og hele Systemet bringes hurtigt i daglig Orden.

Under Prøverne med Damperen „Princess Maud“ blev der



En første Klasses Salon med Sprinkler-Installation, som næppe bemærkes i Loftet.

foretaget Forsøg med Installationen i et 2 Sengs Passagerkammer. Det ene Skod var af Staal, de andre af Krydsfiner, og Kammeret var hvidlakeret og færdigt til Brug. I Underkøjen blev der anbragt noget Træaffald og Spaaner, der altsammen blev overhældt med Benzin, hvorefter man satte en Tændstik til, saa høje Flammer slog op. I Løbet af nogle Sekunder traadte Sprinkler-Systemet i Virksomhed, og paa 15 a 20 Sekunder var Ilden slukket. 4 Minutter senere var Systemet igen bragt i Orden.

Det ældste tjenestegørende Dampskib

Hvor gammel kan en Damper blive? Det Spørgsmaal er det ikke let at svare paa, da et Skibs Levetid er afhængig af mange forskellige Faktorer, som ikke lader sig matematisk beregne. „Mauretania“ regnes endnu for et godt Skib, sine 27 Aar til Trods, men det har ogsaa gennemgaaet en Foryngelsesproces. — Mangen „Tramp“, der ikke er saa gammel, er allerede forældet og vil næppe efter Oplægningen mere komme i Fart. Saa forskelligt handler Tid og Omstændigheder med Skibe.

87 Aar og endnu i regelmæssig Fart maa for Tiden vel nok regnes for Verdensrekord for en Damper.

Denne respektable Alder har Hjuldamperen „Premier“, der ejes af Firmaet Cosens & Co. Ltd. i Weymouth. Endnu gaar den i Fart mellem Weymouth og Portland paa Kanalkysten.

„Premier“ blev bygget af Denny i Dumbarton i 1846 som Hjuldamper af Jern. Den har en Tonnage paa 129 ts Gross, 54 ts Netto. Med sin Længde paa 39,3 m, Bredde 5,2 m og Dybde paa 2,1 m maa den synes lille i Forhold til andre Turistdampere, der i de senere Aar befarer Englands Kyster, men den er saa godt vedligeholdt, at dens Udseende gør dens Alder til Skamme.

Til en Begyndelse gik „Premier“ i Fart mellem Glasgow og Dumbarton og havde den Ære at være en af de Dampere, der eskorterede Kongeskibet „Victoria and Albert“, da Dronning Victoria besøgte Clyden i 1847. Det synes, som om den i 1852 har forladt Clyden og er kommet til Dorset-Kysten, hvor den i 1872 overgik til Cosens & Co., som har ejet den siden.

Oprindelig havde den en skraatstillet Maskine, som imidlertid i Midten af Halvfjerdserne blev ombyttet med en mere moderne 2-cyl. vuggende Maskine. Den blev bygget i Greenwich af J. Penn & Sons. Selv om dette Firma dengang var

stolt af sit udførte Arbejde, saa kan man vel tro, at ingen drømte om, at det endnu efter 50 Aars Tjeneste vilde være fuldt arbejdsdygtigt. Det er imidlertid den samme Maskine, som den Dag i Dag driver „Premier“. — Maskinen blev

vedligeholdt, som den var indtil 1910, da den blev „moderniseret“, særlig Gliderbevægelsen. Oprindelig var den af Enkeltexcentrik-Typen, saa Manøvreringen har fordret en dygtig og erfaren Maskinist, idet der var ikke mindre end 7 Haandtag at betjene. Nu har den dobbelte Excentrikker og er meget lettere at betjene, men det er dog interessant at bemærke, at den ældre Gliderbevægelse havde den For-

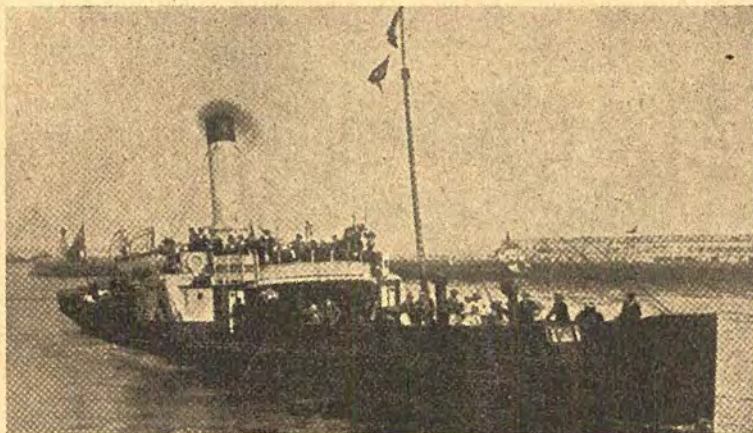
de, at man kunde give Gliderne et større Forspring, naar man nu og da ønskede lidt ekstra „Krudt“ i Starten. Man maa ogsaa beundre Materialets Kvalitet, idet Hovedlejernes Pander er de samme, som blev indsat under Maskinens Bygning. Det samme gælder den B. B. Cylinder. Derimod er det den tredje Kedel, Skibet nu har.

I For havde „Premier“ en Kollision med en Undervandsbaad og fik Stævnen beskadiget. En Del af de Plader, der da maatte fornyes, var af de oprindelige Jernplader, hvoraf Skibet blev bygget i 1846, altsaa 86 Aar gamle!

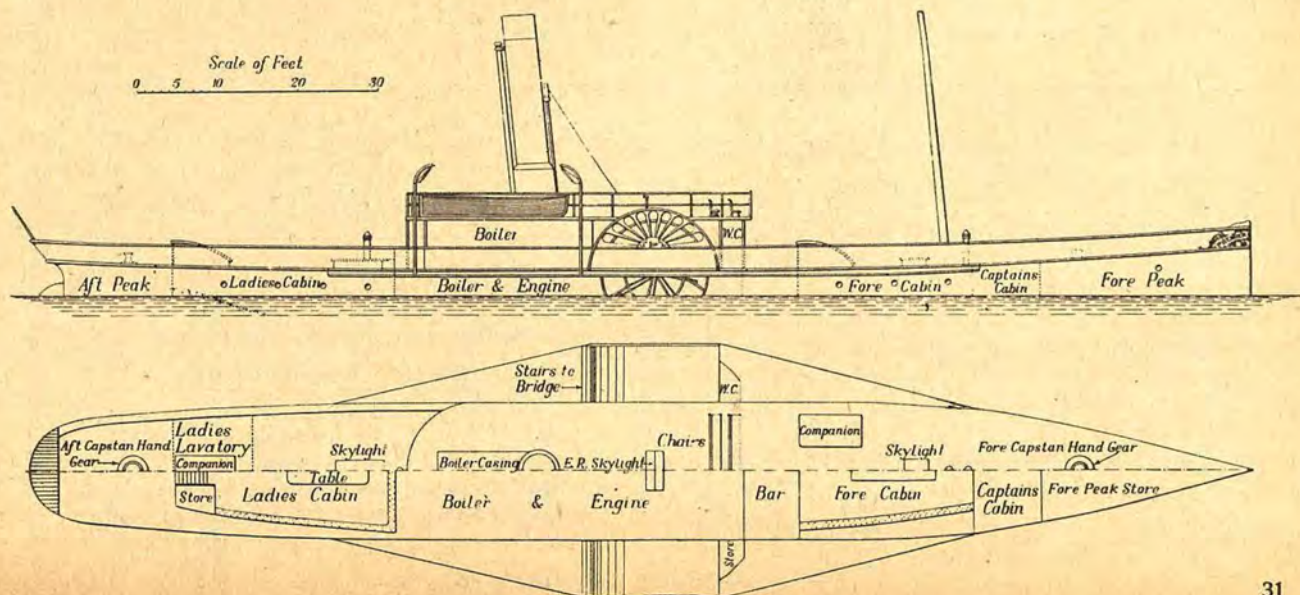
Før Krigen var „Premier“ nu og da Tender for Flaaden, og under Krigen var det Inspektionsskib, idet det førte Inspektionsofficeren rundt til Skibene i Weymouth Bugten.

Tidligere foretog den Ture saa langt som til Portsmouth og Exmouth, men i de sidste 4—5 Aar gaar den som tidligere anført i daglig Rute fra Weymouth til Portlands Roads.

Alt i alt synes der ikke at være nogensomhelst Grund til at antage, at den 87-aarige Hjuldamper ikke skulde naa sit „Century“. Det vil blive noget af en Begivenhed, naar denne Dag oprinder.



Det ældste tjenestegørende Dampskib.

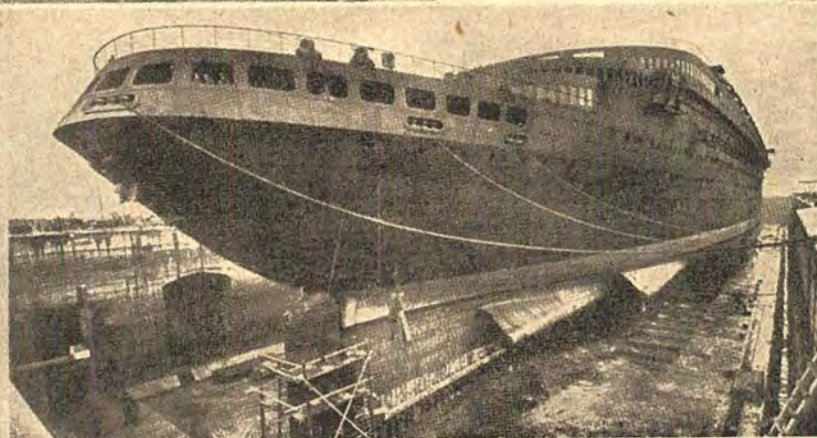


England genoptager Bygningen af Nr. 534

Som tidligere omtalt, har det været Englænderne en national Sorg og Skuffelse, at Cunard-Linien har maattet stoppe Arbejdet paa den nye Kæmpe-damper, der sædvanligvis benævnes med Værftets Byggenummer 534. Sorgen er ikke blevet mindre ved, at man stadig holdes underrettet om den franske „Normandie“, hvor Arbejdet stadig skrider programmæssigt frem, som vore Billeder viser.

De engelske Redere har altid sat en Ære i at klare sig uden Statsstøtte, selv om Konkurrencen blev aldrig saa haard med andre Landes Redere, der modtog større eller mindre Subsidier fra deres Regeringer. Men nu har Cunard Selskabet givet op. For at rationalisere Farten paa Nordatlanten er der oprettet en Overenskomst mellem den engelske Regering paa den ene Side og Cunard Selskabet sammen med Oceanic Steam Navigation Company — maaske bedre kendt under Navnet White Star Linien — paa den anden Side. Overenskomsten gaar ud paa følgende: De to Selskaber sammenslutes til et, som foreløbig kaldes Cunard-White Star Selskabet. Dette overtager de to Rederiers samlede Flaade paa ialt 25 store Skibe. Vi nævner nogle af de mest kendte: Berengaria, Aquitania, Mauretania, Majestic, Olympic, Georgic og Britannic. Paa sin Side yder Regeringen følgende Laan: 3000000 £ til Færdiggørelse af Nr. 534, 1500000 £ som Driftskapital og senere efter særlig Overenskomst 5000000 £ til Bygning af et Søsterskib til Nr. 534 eller et andet lignende. Ialt vil det nye Selskab altsaa kunne faa Laan til et Beløb af 9500000 £.

Loven herom har allerede været forelagt Underhuset, hvor



den fik en hurtig og smertefri Behandling. Da der næppe kan være Tvivl om, at Aktionærerne i de to Selskaber ogsaa vil vedtage Sammenslutningen, saa kan man forventte, at Færdigbygningen vil blive paabegyndt i en nær Fremtid. Der vil da komme en ikke ringe Arbejdsstyrke i Gang med Arbejdet, hvorved en Del af den frygtelige Arbejdsløshed, der nu i flere Aar har hærget Clydedistriktet haardere end de fleste andre Steder, vel mildnes for ikke faa Mennesker.

Normandie i Tordok i St. Nazaire for Paa-sætning af Skruer og Fjernelse af Afløbningsbeslagene.

Desuden er det jo ikke ringe Værdier, der reddes fra total Undergang, thi man kan ikke være blind for, at der foruden Rentetaøbet ved Standsningen ogsaa kommer en betydelig Værdiforringelse til ved at lade et omtrent færdigbygget Skrog staa paa Beddingen i 3 Aar, udsat for Vejr og Vind.

Man mærker tydelig i de engelske Kommentarer til Sagen der Tilfredshed, som alle Englændere sikkert føler ved denne Løsning af Spørgsmaalet.

Anvendelse af elektrisk Svejsning i Skibsbygningen.

Det er ganske øjensynligt, at den elektriske Svejsning vinder mere og mere Terrain i Skibsbygningen. Mange Skibsredere er ogsaa ved at indse, at derne Arbejdsmetode kan anvendes med stor Fordel for dem, men der er dem, der nærer nogen Ængstelse for den, fordi enten de selv eller andre har haft uheldige Erfaringer hermed, eller fordi de er barge før, at Udførelsen paa Skibsværfterne ikke giver den nødvendige Ensartethed i Styrke.

De ivrigste Modstandere af elektrisk Svejsning er som Regel dem, der endnu ikke har prøvet den, medens de, der først en Gang har gjort Forsøget, mere og mere bliver Tilhængere

af den og anvender den i større og større Udstrækning, selv om der jo endnu maa siges at være lang Vej til det første større helt igennem svejste Skib.

CORNELIUS KNUDSEN

Kgl. Hof Instrumentmager

Tlf. Centr. 11533 Købmagergade 15 - København Tlgr.-Adr.: Celsius

Nautiske Specialiteter:

Org. Clausen Loddemaskiner

- - Kontrolødbemaalere

- - Deflektorer

C. K. Sekstanter - „Skagen-Type“ Spritkompasser
Kikkertter - Barometre - Kompasretninger m. m.



„NORMANDIE“

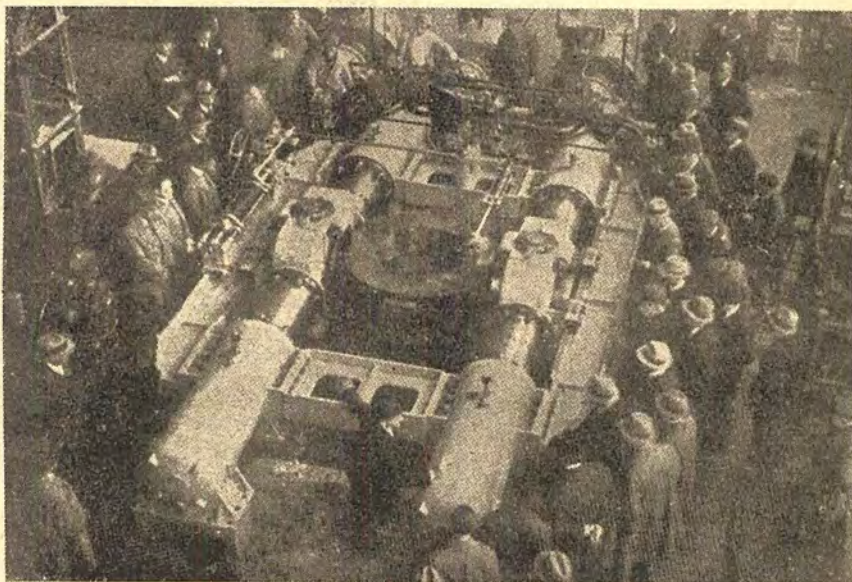
I Frankrig gaar Arbejdet paa 75.000 ts Dampere „Normandie“ sin støtte Gang, medens den nye „Cunarder“ stadig ruster paa Beddingen ved Glasgow, selv om man nu er naaet saa langt, at man er begyndt at tale om dens Færdiggørelse.

For Tiden er man ved at indbygge Styremaskinen, som er konstrueret i Marseille.

Rorstammens Diameter er 845 mm, og Rorpinden vejer 8 ts. Vægten af hele Maskineriet er 60 ts. Det er 4 hydrauliske Stempler, som bevæger Roret. 3 motordrevne Pumper leverer den fornødne Kraft. Deraf er normalt kun 2 Sæt i Brug, medens det tredje staar som Reserve. Pumperne er af Hele-Shaw Type og drives af 65 HK Elektromotorer.

Af særlig Interesse er den automatiske Anordning, som træder i Virksomhed, hvis et af Pumpsættene skulde havare. Roret betjenes da af kun et Sæt Pumper indtil Reserve-

aggregatet kan skydes ind, og man undgaar derved, at Skibet er uden Styreevne i det mellemliggende Tidsrum.



Skibssammenstød i New Yorks Havn

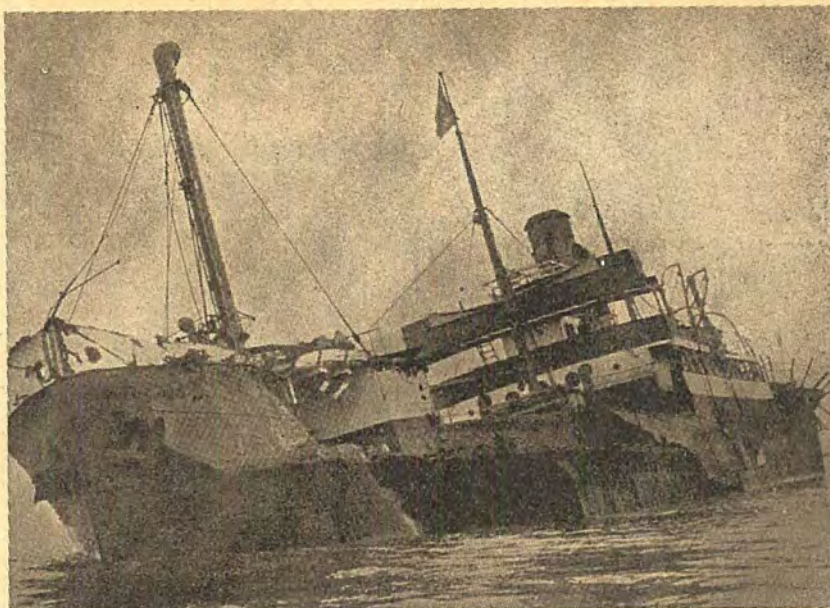
Hamburg—Amerikaliniens Dampers „Deutschland“ og Munson-Liniens „Munargo“ var for nogen Tid siden i Kollision i New York. — „Deutschland“s Stævn, som ses til højre, gik ca. 3 m ind i „Munargo“s Kedelrum og Apterling, saa dette Skib maatte sættes paa Grund. Det er senere sat i Dok for Reparation.



AXEL MORTENSEN'S BAADEBYGGERI
SUNDKROGSGADE — KØBENHAVN Ø — TELF. RYVANG 91
KAPRONINGSBAADE OG KAJAKKER

Grundstødt

Den norske Damper „Erling Lindø“ paa Grund i Themsen efter en Kollision med en japansk Damper. Som man ser, er en stor Del af Klædningen paa Bagbords Side skrællet af.



Direktør Maegaard.

Der stod ikke skrevet paa Direktør E. Maegaards Vugge, at hans Arbejdsfelt skulde blive dansk Skibsfart, og han var da ogsaa noget oppe i Aarene, inden det blev Tilfældet. Som ung, juridisk Kandidat var Maegaard knyttet til Statistisk Departement, da Krigen kom og paa mange nye Organisationsomraader stillede Krav om dygtige Folk. Da Fragtnævnet oprettedes i 1916, blev Maegaard dettes Sekretær, og her lagde han en saadan Dømmekraft, Administrations- og Forhandlingsevne for Dagen, at han nogle Aar senere valgtes til Sekretær for Dansk Dampskibsrederiforening og i 1920 til administrerende Direktør for denne Organisation. Siden 1927 har han yderligere været Direktør for Søfartsraadet.

I disse Aar er Direktør Maegaard blevet en Centrums-sikkelse i dansk Skibsfarts Organisationsarbejde. Alt, hvad der er af Fællesinteresse for danske Rederier, passerer hans Hænder; hans Indsats i store og smaa Ting til Gavn for vor Skibsfart er anerkendt fra alle Sider, og han har i sjælden Grad forstaaet at skabe Tillid om sit Navn.

Med Stillingen i Dampskibsrederiforeningen er fulgt en Række andre Tillidshverv: Bestyrelsesposter i Arbejdsgiverforeningen og Pensionsforsikringsanstalten, den internationale Shipping Corporation osv. Direktør Maegaard var desuden

Generalkommissær for Danmark paa den internationale Søfartsudstilling i Antwerpen, og sin Interesse for øget dansk-engelsk Samkvem har han lagt for Dagen som virksomt Medlem af Dansk-Engelsk Selskabs Bestyrelse.

STATS-SKOLESKIBET "DANMARK"

Til Togtet 1934/35 antages unge Sømænd, der vil uddanne sig til Styrmand. Togtet paabegyndes ca. 15. Juni og varer i 9-10 Maaneder. Ansøgning indsendes inden Udgangen af Marts. Henvendelse skriftligt eller mundtligt om nærmere Oplysninger og om Ansøgningsblanket: Kristiansgade 12 C., København K., Kl. 11-16.

Bestyrelsesraadet.

Kvinder som Skibsofficerer.

Kvindelige Officerer paa russiske Skibe, der anløber London, er langt fra noget nyt. Først paa Aaret bragte en Sovjet-Damper, „Kuban“, en Ladning Korn og Kornprodukter til Millwall Dok. Den havde en Kvinde som første Styrmand. Hun havde ingen særlig Uniform.

Et Søsterskib til „Kuban“, Damperen „Rion“, blev en Tid ført af en Kvinde, medens den ved den sidste Anløbning af London blev ført af en Mand. Man har i London aldrig set kvindelige Skibsofficerer undtagen paa russiske Skibe. Paa svenske Tramps anvendes ofte kvindelige Kokke og Stewarder, hvilket over i Købet er fastsat ved Lov.

„Are you a windjammer?“

Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?
Skriv til Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

Opgiv Aar, Navn og Hjemsted. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografier af Windjammers og daarligtvejr Fotos fra Sejlskibernes Glansperiode. Fra en Pris af 5 Kr. pr. Stk. kan De faa et originalt Fotografi fra min Kollektion af engelske, amerikanske, franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuldriggere - 5m og 4m Barker - 7m og 2m Skonnerter. Forskellige Fuldriggere og Barker i Træ og Jern.





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.

Gl. Numre af Vikingen købes

Numrene 1-1927 og 5-1929 købes til Overpris. — Henvendelse til Vikingens Redaktion, Gammel Mønt 39. Tlf. C. 9822

Østerbros Tøjcentral, Viborggade 11 Prima Holmens Bukser

10 Kr. Parret *Opgiv Maal, og Bukserne sendes overalt pr. Efterkrav*

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

Skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

21 Wilton Street, Holdernes Road.
Telef. 31397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Gommesen-Pedersen.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street.
Telef. Royal 1879.
Bestyrer John Cohlmar.

MARSEILLE:

90, Boulevard de Paris.
Telef. Colfert 50-85.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Alf. Toilefsen.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef. 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amalie-
gade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3.
Telf. 6804.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade
16, Kbhvn. Telf. Byen 4251.

Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55,
Kbhvn. Telf. 5990.

Dansk Sø-Restauranters Forening, Ny
Toldbodgade 5. Telef. 10270.

Den alm. danske Skibsførerforening, Hav-
negade 55. Telf. 14187. Postgirokonto
Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Master“,
København. Afdelingskontor: Torden-
skjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.

Kjøbenhavns Skipperforening, Holmens
Kanal 18. Telf. Byen 7200.

Maskinistforeningen i Darvørk, Toldbod-
gade 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, Told-
bodgade 10. Telf. 8436.

Sømandenes Forbund, Herluf Trolles-
gade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.
For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

C.L.O.C. LIQUEUR.
BLAA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Paris,
via
Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Stettin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rutefart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
borg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .



VIKINGEN

50 Øre

Bark „Gerson“ af København

Læs Skibets Historie Side 21.

1934 - Nr. 5
11. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle,
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

Skal det danske Søforsvar ødelægges?

Af Folketingsmand, Orlogskaptajn C. Westermann.

Det er allerede sagt ofte i politiske og forsvarsvenlige Forsamlinger, at Flaaden under den nugældende Søværnslov gaar sin Undergang imøde; men det skal ogsaa siges til Søens Folk — til de Mennesker, som ved deres Livsgerning har faaet Indsigt i og praktisk Erfaring for, hvad det vil sige, at et Land som Danmark skal undvære et Søværn, — en Flaade, som naar Ufred og Krigsfare truer, kan værne dets Selvstændighed, løse de Opgaver i danske Farvande, som kræves af Landet, naar det vil holde sig udenfor Krigen, sikre Trafiken i danske Farvande og Forbindelsen imellem Landsdelene.

Da Verdenskrigen brød ud i 1914, havde vi en Flaade, opbygget paa Grundlag af Søværnsordningen af 1909; det var en Flaadestyrke med betydelig Kraft til at løse forsvarsmæssige Opgaver, tilstrækkelig til at varetage den omfattende Vagttjeneste ved udlagte Minespærringer og Mineeftersøgning for at sikre Sejladsen i Farvandede, men afpasset efter Landets økonomiske Forhold talmæssigt ikke stor nok til at paatage sig Konvoieringsopgaver i den Udstrækning, det kunde have været ønskeligt. — Denne Flaade løste sin Opgave paa den ideelle Maade, nemlig derved, at den ved sin Tilstedeværelse og Optræden bevarede Freden i Landet; Flaaden var den 5. August 1914 i Stand til at udlægge de Minespærringer i Store Bælt, som ellers vilde være blevet udlagt af Tyskland, hvilket atter vilde have medført, at Danmark var blevet inddraget i Krigen fra dennes første Dage; Flaaden bevogtede disse Minespærringer og holdt dem effektive under hele Krigen, og Flaadens relative Styrke i Forbindelse med den Udenrigspolitik, der førtes, gav de krigsførende Magter det Indtryk, at Danmarks Neutralitet vilde blive forsvaret, og at det vilde koste betydelige Ofre at knægte dette Forsvar.

Flaaden og dens Evne til at løse sine Opgaver var de Midler, hvormed den danske Regering kunde handle. Det er ogsaa erkendt fra alle Sider, at Flaadens Indsats var afgørende for, at Danmark blev holdt udenfor Krigen.

Men den vigtige Lære, som det danske Folk, og ikke mindst danske Statsmænd, dengang fik om Flaadens Betydning for at bevare Freden i Landet, blev hurtigt glemt eller bevidst sat i Glemmebogen for ikke at kollidere med parti-politiske Programpunkter.

Søværnsloven af 1922 var vel en Indrømmelse af Flaadens Betydning, idet Flaademateriellet i denne Lov fastsattes til det, som Flaaden under Sikringsstyrken var bragt op til for at kunne overkomme den omfattende Eevogtningstjeneste; men allerede i 1922 var dette Materiel ikke til Stede, og i rygende Tempo gik det ned ad Bakke for Flaaden, fordi de aarlige Bevillinger paa Finansloven langtfra muliggjorde Oprethol-

delse eller blot nogenlunde Fornyelse af det paa Grund af Alder udrangerede Materiel. Loven saboteredes saavel af den ene som af den anden Regering, og i 1927 bestod Flaaden — naar man tog Skibenes Alder i Betragtning — i Virkeligheden kun af ca. 15 pCt af det, som Loven krævede.

Jeg skal ikke her komme nærmere ind paa de politiske Forhandlinger, som i 1928 og 1929 afføddes af denne Tingenes Tilstand, og som, efter at den siddende Regering havde forsøgt — ved et Diktat — at paatvinge det forsvarsvenlige Støtteparti en Forsvarsordning, som den samlede Sagkundskab af Hær og Flaade erklærede for uegnet og utilstrækkelig, førte til Udskrivning af Valg til Folketinget i Foraaret 1929.

Om det seakaldte Afrustningsforslag, der har været forelagt Rigsdagen hvert Aar siden 1925, undtagen i indeværende Samling, kan siges, at det, med de deri fastsatte Styrker til Vagtkorps og Statsmarine, vel kan diskuteres under Forudsætning af, at Værnene ikke skal løse nogen egentlig Forsvarsopgave, men at det fra sagkyndig Side er ganske indisputabelt, naar det, som det nu er erklæret af Stats- og Forsvarsminister Stauning, skal sættes ind til Løsning af Kampopgaver. — Frygten for Afrustningsforslagets Gennemførelse maa betragtes som Aarsag, og var ogsaa Motiveringen for den Forsvarsordning, som gennemførtes i 1932, og ved hvilken Søværnet blev Genstand for en saadan økonomisk Nedskæring, at Opretholdelsen af et Søværn i dette Ords egentlige Betydning er udelukket, saaledes som det ogsaa klart vil fremgaa af følgende korte Redegørelse for de Vilkaar, Søværnsordningen af 1932 byder Flaaden.

I Søværnsloven 1932 er fastsat, at den aarlige Bevilling til Flaaden kun maa beløbe sig til 11,5 Millioner Kroner, heri indbefattet den Forøgelse af Ventepenge og Pensioner, som var en Følge af Lovens meget betydelige Reduktion af Flaadens Personel.

Det bedste Billede af dette Beløbs Utilstrækkelighed faar man derved, at det kun er ca. Halvdelen af, hvad en ærlig Gennemførelse af 1922-Loven nu vilde have krævet og er mindre, end hvad der kræves til at gennemføre Afrustningsforslaget.

I Lovens Par. 9 er bestemt, at Flaadens Skibsmateriel skal bestaa af:

1. De nuværende Artilleriskibe,
2. Torpedo- og Undervandsbaade,
3. Skibs- og Fartøjsmateriel til Minespærringer m. m. samt forskellige ikke egentligt militært Materiel.

Som det ses, er Antallet af de enkelte Skibs- og Fartøjstyper slet ikke givet i Loven, og kun i Bemærkningerne til Lovforslaget finder man, at der regnes med at kunne bringe



Folketingsmand, Orlogskaptajn C. WESTERMANN



„Gertrud Rask“

sejlklar ved Kajen paa Grønlandske Handels Plads i Strandgade, inden den nylig drog af Sted som første Skib til Nordgrønland i Aar.



Flaadens Linie op paa 9 Torpedobaade og 7 Undervandsbaade.

Ved Lovens Ikrafttræden den 1. April 1932 fandtes de 4 Artilleriskibe „Herluf Trolle“, „Olfert Fischer“, „Peder Skram“ og „Niels Juel“ og ifølge Lovens Bogstav skal disse bevares uanset Alder. Paa Trods af denne Bestemmelse udgik „Herluf Trolle“ mindre end en Maaned efter Lovens Ikrafttræden af Flaadens Tal og er senere realiseret til Ophugning.

Tilbage er altsaa af Artilleriskibe kun de tre sidstnævnte, og af disse er „Olfert Fischer“ 31 Aar gammel og „Peder Skram“ 26 Aar gammel. Naar man tager i Betragtning, at den højeste Levealder, man anvender i noget andet Land for denne Skibstype, er 24 Aar, vil man forstaa, at disse Skibe ikke kan være paa Højde med moderne Krigsmateriel af tilsvarende Klasse, men da Loven kræver, at de skal bevares, kan man kun haabe, at Loven ikke holder alt for mange Aar endnu.

„Niels Juel“, der var projekteret og løb af Stabelen som Kysforsvarsskib, blev, ved Dikta: fra den daværende Finansminister, færdigbygget som Krydser med Kanoner af kun 15 cm.s Kaliber, og kan bl. a. derfor ikke af sagkyndige indrømmes Betegnelsen „Artilleriskib“.

Flaadens normale Budget tillader selvsagt ikke nogen Modernisering af disse Skibe, og der vil derfor kun i meget betinget Grad kunne være Tale om: at holde dem i kampdygtig Stand, saaledes som Loven forudsætter, men ikke har afsat de fornødne Beløb til.

Af Torpedobaade er i Aarene 1929—30 bygget tre af „Dragen“-Typen, og for Tiden er yderligere tre urder Bygning, saaledes at man formentlig til næste Aar — i 1935 — kan regne med 6 Torpedobaade.

Samme Aar vil der kun være 2 — skriver to — Undervandsbaade tilbage, som ikke har overskredet den Alders-

grænse, Loven forudsætter, og det vil have lange Udsigter, før Antallet kan forøges.

I det til Lovforslaget knyttede Normalbudget var forudsat en Nybygningskonto paa 2,2 Mill. Kr. aarlig, men i de forløbne 2 Aar er denne allerede reduceret saa meget, at den for indeværende Finansaar kun er 1,7 Mill. Kr., og her skal endda tages i Betragtning den Sænkning af Kroneværdien, som fandt Sted i Januar 1933, og som gennem de fra Udlandet indførte Skibstygningmaterier m. m. forøger Byggespriserne.

Skal Nybygningskontoen fortsat holdes paa denne Størrelse, kan det med Sikkerhed siges, at Flaaden *aldrig* vil naa op paa de forudsatte 9 Torpedobaade og 7 Undervandsbaade.

Løsning af Kampopgaver vil en saadan Flaadestyrke — efterhaanden helt berøvet vort Artilleri — være ude af Stand til, og selv til Bevogtningsopgaver vil den rent talmæssigt være ganske utilstrækkelig. Under Sikringsstyrken 1914—18 anvendte vi ca. 70 Fartøjer.

Allerede før Loven gennemførtes, maatte enhver kunne indse, at den var uærlig; den forløbne Tid har i fuldt Maal bevist dette, og den gennemførte Kronesænkning har yderligere umuliggjort Lovens økonomiske Grundlag.

Under disse Forhold vilde det være rimeligt og naturligt at anvende nogle af de til Nødhjælpsarbejder bevilgede Pengene til at opbygge det i Loven forudsatte Flaademateriel, og dette saa meget mere, som de herved beskæftigede Fag er særlig haardt ramt af Arbejdsløsheden. Noget tilsvarende har fundet Sted i mange andre Lande, bl. a. i Sverige, men de Forslag, jeg har fremsat herom, er stadig blevet afvist af Regeringen.

Ved Lovens Gennemførelse afskedigedes 375 Befalingsmænd og faste Folk, og heri Størstedelen af den tidligere

Dæksofficersstand, idet denne helt ophævedes og kun et Mindretal af de tidligere Dæksofficerer modtog de nye Stillingen i Kvartermestergraden, der medførte en militær Deklassering.

For Betjeningen af en moderne Flaades komplicerede Materiel, for Uddannelsen af de værnepligtige og ikke mindst for Videreførelsen af Flaadens gode, gamle Traditioner var det et haardt Slag at skulle give Afkald paa praktisk talt hele denne Stand, som, for sin gode Uddannelse, store Dygtighed og høje Intelligensstandpunkt, Verden over var anerkendt som en af de bedste, nogen Marine havde.

Loven forudsætter kun det til Sommerudrustningerne nødvendige Personel, hvilket vil sige, at i Tilfælde af Mobilisering disponerer man end ikke over Personel nok til at betjene de faa Skibe, Flaaden raader over i Øjeblikket.

Flaadens Flyvevæsen er i Loven kun betænkt med 1 Luftjagerflotille og 1 Rekognoseringsflotille, hver bestaaende af 9 Luftfartøjer.

Med de Krav, der i moderne Krig vil blive stillet til Luftvaabnet, og med de Muligheder, dette rummer for at gøre en betydende Indsats, vil enhver forstaa, at den nævnte Styrke er ganske utilstrækkelig til at løse de mange Opgaver, der ved Rekognosering og Angreb over Søen maa tilfalde det maritimt uddannede Flyverpersonel.

Loven bestemmer, at Søforterne og Kystbefæstningsanlægene overføres fra Hæren til Marinen og her benævnes Kystdefensionen.

Hvor Hæren siden 1922 har haft ca. 1,7 Mill. Kr. aarligt til Kystartilleriet, og for denne Sum ikke har kunnet fore-

tage nogen Modernisering, er der til Kystdefensionen kun afsat ca. en Trediedel af dette Beløb, hvilket selvsagt maa medføre en hurtigt faldende militær Værdi af Kystbefæstningen, hvilket er saa meget mere beklageligt, som det er sammenfaldende med Bortfald af Flaadens Artilleriskibe.

Lovens Forudsætninger for Rekruttering af fast Mandskab har vist sig helt at glippe, idet det hidtil antagne Mandskab, efter at have modtaget Uddannelse til Mather, alle — paa et Par nær — har forladt Tjenesten, inden man kunde drage Nytte af de tillærte Færdigheder.

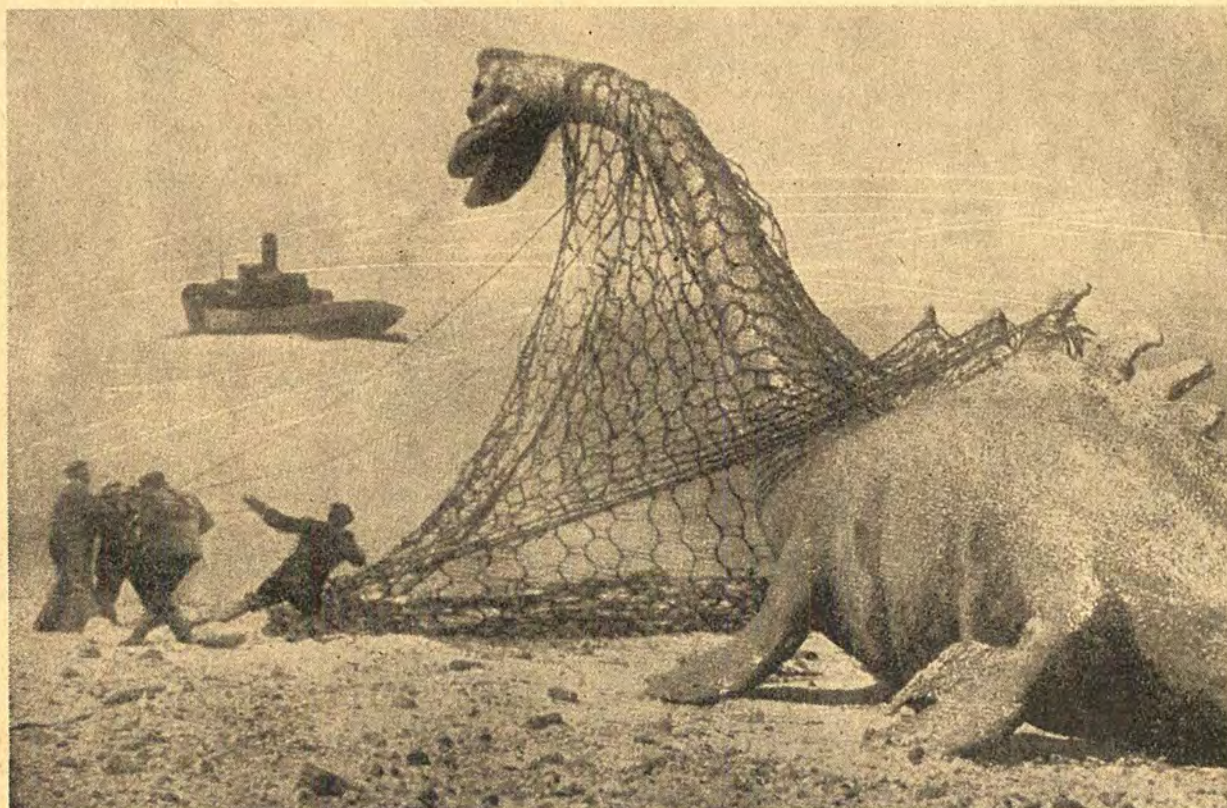
De i Loven forudsatte Udrustninger har langtfra kunnet overholdes, dertil har Budgettet heller ikke kunnet slaa til, saa man kan saavel hvad Personellets Rekruttering, som hvad dets Uddannelse angaar, sige, at det frembyder et lige saa trøstesløst Billede, som foran angivet for Materiellet.

At der i Flaaden hersker et dybt Mismod ved fortsat at arbejde under saadanne Forhold, og med klar Erkendelse af, at Flaaden gaar sin Ødelæggelse imøde med stærke Skridt, kan iske forbavne nogen.

Skal der rettes paa denne, for Landets Fred og Selvstændighed træende Situation, maa alle, der har Forstaaelse af Søforsvarets Betydning, tage et Tag med.

Kunde det lykkes at faa dem, der har Ansvaret, til at se bort fra partipolitiske Hensyn og med ærlig Vilje klarlægge sig, hvad der under vore Forhold maa kræves af et dansk Søforsvar, vilde det danske Folk og danske Erhverv gaa mere betryggede Tider imøde.

C. Westermann.



Det Øjeblik, som Zoologer og Sømænd i hele Verden har ventet paa med største Spænding: Søslangen fra Loch Ness fanges! Godt fotograferet Aprilspøg.



»Bombebøssen«

Ude i Overgaden oven Vandet Nr. 48 C, paa det gamle Christianshavn, ligger Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“, indenfor hvis Mure 31 gamle enlige Sømænd og 7 gamle Sømandsægtepar har fundet en stille Vig, i hvilken de i smukt Varde, i Læ for alle Vinde trygt har ladet deres Anker gaa i Bund.

Vi vil nu tage en Tur rundt imellem Ankerliggerne. Saa snart vi har lukket Porten efter os, er det, som havde vi lukket for al Kamp og Bekymring. Vi betages af en egen Stemning, som var vi med ét sat et Aarhundred tilbage i Tiden. De i Porthvælvingen anbragte Lanterner, i Styrbord Side en grøn, i Bagbord Side en rød og midt i Portrummet en klar Lanterne, taler deres tydelige Sprog om Skibe og Sømand, og egentlig føler vi os lidt skuffede over ikke straks i den smukke Grønnegaard, som ligger lige indenfor Porten, at møde en Flok Gæster med blanke sorte Hatter, stumpede Jakker med blanke Knapper og iført vide hvide Bukser, Sømandens Klædedragt paa den Tid, da Bombebøssens Stifter, Sømandens Velgører, Kommandør P. N. Sølling, levede.

I Stuen bor Bombebøssens Inspektør, Kaptajn P. Svarrer, som beredvilligt viser os rundt. — Lad os begynde med Begyndelsen, siger Kaptajn Svarrer og fører os ned i Arbejdskælderen, en stor, lys, opvarmet Kælder, hvor vi hilser paa nogle af Beboerne, som er ivrigt optaget af forskelligt Skibsmandsarbejde. Det er Haandarbejde, og saa er det dansk helt igennem, alt hvad de gamle Sømænd fremstiller, men Bombebøssens Korkfendere er ogsaa en efterspurgt Vare. Selvfølgelig er alt Arbejde frivilligt, og hver især maa beskæftige sig med det, han har Lyst til. Ved et Bord sidder en graanet Gubbe. Han er i Færd med at lave en Model af den berømte Clipper „Thermopylae“. Med forbavsende Sikkerhed snitter han de slanke Master og Rær, og er end Fingrene krogede, saa har han ingen Vanskelighed ved at skære de sytraadsfine Taljereb. Det er ikke Fusk, den gamle Mand er i Færd med. Alt bliver gjort med den Sømanden saa særegne Akkuratess, og hver en Ende er skaa-ret netop der, hvor den skal. — Skulde en og anden af Læserne have Lyst til at se Bombebøssen, saa gaa bare derud, De vil sikkert være velkommen. — Fra Kælderen gaar vi op i Stuen, hvor Spisesalen

findes, en stor, smuk Sal med Plads til alle Beboerne og flere til, paa Væggene hænger Billeder af Skibe og Søfarere, altsammen noget hvor imellem en gammel Sømand føler sig hjemme, og som gør hans Sind lyst. — 1. og 2. Sal er optaget af Beboernes Værelser. De 7 Ægtepar har hver sin lille Lejlighed bestaaende af et Værelse og Køkken, de 31 enlige bor sammen paa to, tre eller fire Mands Stuer, og alt er lyst, venligt og rent.

Traditionen tro har næsten hver eneste en af de gamle Sømænd medbragt deres Skibskiste, man har derfor gjort alle Sengene saa høje, at Skibskisten netop kan faa Plads under Sengen, en lille Foranstaltning, men det fortæller Sømanden, at han er imellem Folk, som kender ham og alle hans Vaner. Over alle Sengene er anbragt den traditionelle Hylde, om Bord kaldet Køjehylde, med Plads til de utallige Smaating, som en Sømand nu engang skal have „handig“. Paa Væggene hænger Tegninger og Malerier af Skibe, mange af dem udført af Ejeren selv. Flere Steder træffer vi paa hele smaa Kunstværker af de saakaldte „Halvskibe“, ogsaa lavet af Ejeren selv. Mangt et smukt gammelt Stykke Møbel har Plads i en af Bombebøssens Stuer, og mangen er Kuriositet, hjembragt fra fjerne Steder, huses der.

Hele Institutionen opretholdes ved Hjælp af frivillige Gæver, desuden er det Tradition, at alle de Smaabøder, som Sømanden af Skipperen kan idømmes, tilfalder Bombebøssen.

Beboerne faar Husly, Varme, Lys og Middagsmad vederlagsfrit. Tør Kost, Klæder og andre Fornødenheder maa de saa selv sørge for, men til Bombebøssen er knyttet flere Legater med det Formaal at bringe Hjælp til alt det, som Bombebøssen ikke giver, ligesom der findes Legater, som skal afholde Udgifterne ved en aarlig Skovtur, til Festmaaltid paa Stifterens Fødselsdag, ved Jul og Nytaar. Desuden inviterer velmenende Ledere af forskellige Forlystelsesetablissementer nu og da Beboerne til en lille Adspredelse.

Bombebøssen blev stiftet 1. November 1819 af daværende Vater-skout (Mønstringsbestyrer) Kommandør N. P. Sølling.

I den Periode, som fulgte efter Napoleonskrigene, med trange Tider for Handel og Søfart, var Kofardi-Matroserne ilde faren. Mange af dem gik ledige rundt paa



Bombebøssens Stifter, Kommandør P. N. SØLLING, f. 13. Sept. 1758 - d. 7. Febr. 1827.



En af Tavlerne med Legatstifternes Navne.



Bombøssens.

Gader og Stræder og maatte ofte tigge sig til Føden; dette havde Sølling daglig for Øje, og som den Sømandens Ven han var, besluttede han at hjælpe; først hjalp han af sin egen Lomme, men da dette saa langt fra slog til, fattede han en Plan, og paa den for ham saa særegne drastiske Maade rettede han en kraftig Appel til Gødgøreheden. Sølling fik fat i en 200 Punds Bombe, som han lod indrette

til en Bøsse; den blev dekoreret med iøjnefaldende Malerier; paa den ene Side var malet et Hus med Indskriften „Fri Bolig for Matroser“; foran Bygningen saas en Flok værkbrudne Matroser, som var i Færd med at bringe deres Sager ind i Bygningen, over Bygningen stod:

Med Bomber Skib og Gods og Hus kapsejses,
af denne derimod skal jer en Gaard oprejses.

Paa Bøssens anden Side læstes: De Herrer Captainer give heri til den gamle og udslidte, saavel som til den skibbrudne og husvilde Sømand, og vise igen Ædelmodighed mod hver den, der mod Skæbnen maa forblive i den besværlige Stand, hvorfra de selv er opkomne.

Bomben blev opstillet paa Vaterskoutens Kontor; samtidig afsendte Sølling et Opraab til Københavns Koffardi-Folk, de københavnske Rigmænd og Søofficererne formaaede Sølling at faa interesseret, og de spædte godt til; da Bøssen første Gang aabnedes 9 Maaneder efter, at den var opstillet, indeholdt den 1210 Daler, 2½ Maaned efter blev den atter aabnet, der var da yderligere 1022 Daler i Bøssen; senere viste de kvartalsvis aflagte Regnskaber jævn Stigning, men af sig selv gik det ikke, og Sølling maatte idelig være paa Færde. I Reklamens Tjeneste anvendte Sølling Folk som Baggesen, Oehlenschläger og flere andre af Kunstens store Navne, til hvem Sølling stod i personlige Venskabsforhold, og paa faa Aar lykkedes det ham

i en peagesnap Tid at samle Penge til at købe et helt Hus for; allerede i 1822 begyndte Sølling saa smaat med at hjælpe, paa Wilders Plads havde Sølling faaet overladt et Loft, og der indrettede har Sengesteder til 12 gamle Sømand; endelig da Bombøssens Kapital var naaet 25,000 Daler, var Maalet naaet, og sidst paa Aaret 1824 købtes Ejendommen paa Hjørnet af Dybensgade og Skvaldergade, den kostede 13,000 Daler og indeholdt 33 Værelser, 6 Køkkener og 2 Kælderlejligheder, Inventaret kostede 1000 Daler. Konferensraad Brun, Søllings nære Ven, lod en Del af Værelserne møblere. Ved Nytaarstid 1825 blev Huset taget i Brug, og en Snes gamle, svage Sømand fik Fribolig, de andre Lejligheder blev lejet ud til moderat Pris, foreløbig var der ingen Midler til Forplejning, saa Udgifterne hertil afholdtes af Marinen, som tillige gav de gamle passende Beskæftigelse paa Holmen. Aar 1844 flyttede Bombøssen til Stiftelsens nye Ejendom, Brogade Nr. 8, hvor den havde til Huse indtil 1892, da Ejendommen i Overgaden blev købt.

„Bombøssen“ har nu eksisteret i over 100 Aar, den har vokset sig stor og stærk og har gennem Aarene været til Glæde og Gavn for mere end 1000 gamle Sømand og Sømands Enker. „Bombøssen“'s faste Grundvold er Traditionen: Det er værd at lægge Mærke til, at de af Kommandør Sølling angivne Retningslinier har været fulgt siden den Dag, da Bomben blev opstillet, og følges den Dag i Dag; det er en Stormands Værk, Resultatet af den gode Sømand,

Kommandør Søllings og det uegennyttige Menneske Peder Norden Søllings ener-giske Arbejde for at hjælpe den Stand, han selv tilhørte, og for hvilken han blev en Velgører.

C. G. Saltoft.



Tre gamle Venner fra „Bombøssen“.



„Bombøssen“ set fra Grønnegaarden.



FING LI løber Amok

Af Paul Arthur



Husk paa, de kaster deres smaa Born ud fra et højt Taarn?

Man naaede ind under Portugals Kyst en dejlig lun Eftermiddag i April, hvor Solen hang som en stor Blodappelsin oppe paa den blaanende Himmelhvælving, og hvor lette hvide Skylaser sejlede over Vinbjergenes Toppe, der rødmede under luftige Taagesløv ved Solens nyfigne og hede Blikke. Fra landsbrisen var svanger med tunge, sødmefyldte Dufte, og man fornåm Foraarets rige Grøde, Vinrankernes tunge Klaser.

De lyse Nordboer, de tørre Englændere og de geschäftige Tyskere traadte ud af Rygesalonens taagede Kvalmned og spilede Næseborene op og sagde: „Aah“ og „Ah!“

Den engelske Kinamissionær, der altid gik med sort Halsbind og talte med sagte, men salvelsesfuld Stemme, entrede en Smule mindre værdigt end han plejede ned ad Trappen til Madames Kahyt. Det var hendes første Sørejse, og hun havde endnu ikke helt forvundet Biscayaens Rædsler. Et Kvarter Tid efter kom hun dog tilsyne paa det lille, hvidspulede Promenadedæk, støttet til Missionærens Arm. Hun var bleg og saa medtaget ud; det havde sandsynligvis kostet den værdige Prælat stor Udfoldelse af sin Overtalelsesevne at faa hende til at forlade Køjens beskyttende Uldtæpper.

Da hun var bragt til Sæde i en magelig Liggestol, og hele det vidunderskønne Panorama laa udbredt for hendes matte Øjne, gav hun et lille ubehersket Udbrud fra sig og sagde: „O, Ambrosius, that's wonderfull — eh —?“

Henne ved Rækværket stod en lille Gruppe Herrer, mer eller mindre fortabt i det skønne Natursceneri. Den mest fremtrædende var en yngre dansk Forfatter. Han vilde skrive et Digt om denne Paradiskyst, sagde han. Han slog om sig med Armene og brugte meget begejstrede Vendinger. — To ganske unge Mennesker, vaskeægte Englændere med Sportsbenklæder, Sixpence og ternede Strømper stod helt fortabt i Betragtningen af Kysten, der var saa guddommelig skøn i Sammenligning med deres taagede Hjemland. Engang imellem sagde den ene: „Oh!“ hvilket ligestraks efterfulgtes af et drøvende „Yes“ — fra den anden.

En lille fedladen, lapset paaklædt Mand, hvis Talestrøm var rivende og halsbrækkende som en Elv ved Foraar, og som betjente sig af malende Armbevægelser og en uhyre levende Mimik, naar han skulde anskueliggøre et eller andet, stod netop og var i Færd med at overbevise Oberst Cardick, en statelig Soldaterskikkelse, om, at denne Smule Udsigt gar nichts var i Sammenligning med en Solnedgang i Tyrols Bjerge.

Ved Middagen fortalte Kaptajnen, der tronedes ved Bordenden, at Byron engang havde skrevet et Digt om den Kyst, de havde set om Eftermiddagen, men paa Tilbagevejen havde lagt det i en Flaske og kastet det over Bord, for at det kunde blive jordfæstet paa den Kyst, til hvis Pris det var skrevet. —

Den lille fedladne bøjede sig hen til sin Kone, der var tynd som en Bønnestage, og hviskede hende noget i Øret. Hun fniste og gav sig med fornyet Iver i Lag med sin Laks Parisienne.

Missionæren og hans Frue saa begge op, og deres Øjne mødtes i et meget sigende Blik. Et Stykke Tid herskede der Tavshed, saa begyndte den Maskinmester at fortælle om en mindre Maskinfejl, der var blevet rettet, mens Skibet gik for den styrbords Maskine alene, uden at nogen havde mærket noget som helst.

Da man var naaet til den saftige Roastbeef, lød der pludselig et Skrig, Trampen i Dækket og græsselige Hyl.

Et Øjeblik efter blev Døren til Salonen revet op, og Kokken i sin hvide Dragt kom farende ind, kridhvid i Ansigtet, men med Blodet flydende ned ad den ene Kind fra et Saar over det ene Øje. Da han var kommet indenfor, vaklede han og hviskede stødvis: „Den — gule — Satan!“

Kaptajnen, der intet hadede saa meget som at blive forstyrret i sine Maaltider, sprang op med Udbruddet: „Hvad i Djævlens Skind —“ men standsede brat og greb pludselig ned i den ene Baglomme. Uden for Døren hørte man de forfærdelige, afsindige Hyl nærme sig.

I det samme blev Døren atter revet op, og Fing Li, Koksmaten, tumlede ind med Fraade om Munden og de skæve Øjne vidt opspærrede. I Haanden knugede han en mægtig Forskærerkniv, og i samme Nu, han fik Øje paa Kokken, der var sunket sammen inden for Døren, hævede han den højt i Vejret, mens et Skrig, der ikke syntes at kunne stamme fra et menneskeligt Væsen, men var saa fuldt af primitiv, raa Dyriskhed, Blodtørst og Afsindighed, at det fik det til at løbe koldt ned ad Ryggen paa de tilstedeværende, banede sig Vej over hans graa, fortrukne Læber.

Inden Kniven naaede sit bevidstløse, skælvende Offer, drønedes et Skud under Salonens ornamenterede Gibsloft, og Fing Li krummede sig forover, tabte Kniven og faldt sammen.

Kaptajnen lagde den rygende Revolver fra sig paa Bordet og udtalte en Beklagelse over den pinlige Episode.

Flere af Damerne var besvimeede, Missionærfruen som den selvskevne Nr. 1, og næsten alle Herrerne havde fuldstændig tabt Fatningen. Kun Obersten lod til at være uanfægtet af den blaa Krudtrøg, der drev hen imod den aabentstaaende Dør, hvor Kaptajnen og 1. Styrmand nu var i Færd med at bære Kokken ud. De to Opvartere tog sig af Fing Li og læasede ham efter Kaptajnens Ordre inde paa hans Kammer.

Lidt senere paa Aftenen sad nogle af Herrerne i Rygesalonens magelige Lænestole og drøftede de passerede ved deres Mokka.

„Han løb Amok — stakkels Fyr,“ sagde den fedladne, „det er vist noget, de bruger meget derude, hvor han er fra, saadan med at udstøde Skrig og rende grassat efter Folk med store Slagterknive i Hænderne. — Kinesere er dog noget rædsomt blodtørstigt Pak, og saa lumske — ach ja. — Det er vel i Grunden slet ikke Mennesker. Jeg har hørt, at de kaster deres Børn ud fra et højt Taarn.“

„Ja, undskyld, Hr. Fabrikant,“ brød Obersten ind, „men jeg kan forsikre Dem for, at Kinesere absolut ikke er mere blodtørstige eller lumske end Europæere. Jeg er næsten tilbøjelig til at sige tværtimod!

Kinesere er høflige, nøjsomme og arbejdsomme Folk — som Helhed. At der ogsaa blandt dem findes mindre heldige Eksemplarer er ubestrideligt — naturligvis. — Men har De i Grunden tænkt over, hvor forsvindende faa det er. Husk paa — Kineserne findes jo i Hundreder af Millioner. Hvert fjerde eller femte Menneske, tror jeg, er Kineser. For mit Vedkommende er jeg tilbøjelig til at mene, at der blandt de langt færre hvide Mennesker er mange flere grusomme, samvittighedsløse, lavsindede og ondskabsfulde Misvækster. De er blot dækket af det uhyre tynde Lag Fernis, som deres saakaldte Kultur er. Næh — riv Masken bort — og De vil faa at se langt mere gruopvækkende og afsindige Fysiognomier end stakkels Fing Li's før.“

„Jamen mein lieber Herr,“ protesterede Tyskeren, „det er dog en Kendsgerning —“

Kaptajnen traadte ind ad Døren og henverdede et Par spøgende Bemærkninger til Selskabet.

„Hvordan har d'Herrer det?“ spurgte Forfatteren.

„Aa — Kokken fejler ikke noget,“ svarede Kaptajnen, „han har faaet en Rift over det ene Øje, men derudover intet. Dog — han er naturligvis ødelagt foreløbig — rent psykisk. Det tror da ogsaa Pokker!“

„Og hvordan med Fing Li?“ spurgte Obersten.

„Han kreperer forhaabentlig!“ røg det ud af den fedladne.

„Ja, undskyld, Hr. Fabrikant,“ kom det sindigt og ligesom vejet fra Kaptajnen, „men forhaabentlig „kreperer“ han ikke! Mit Skud ramte ham i Underlivet. Det er farligt, men han kan overleve det, og jeg haaber, at han gør det. Ganske vist var det i en Slags Nødværg, jeg skød ham ned, men alligevel —“

„Naa, Skuddet var altsaa ikke øjeblikkeligt dræbende,“ drævede en af de unge Englændere.

„Ja,“ brummede den fedladne, „saa kommer han s'gu nok over det. Ukrudt forgaar ikke saa let. Og saadan noget Kravl er ikke til at udrydde. Det er ligesom Rotter.“

„Fing Li var den bedste Arbejder her om Bord,“ sagde Kaptajnen. „Hans voldsomme Følelsesudbrud maa være fremkaldt ved rent ud raffineret Ondskab fra Kokkens Side. — Jeg har nu heller aldrig kunnet fordrage den Kok. Jeg synes ogsaa, jeg hørte Matroserne snakke noget om, at der var gammelt Nag mellem de to. — Naa naturligvis — hvis Fing Li overlever dette, maa han selvfølgelig i Land i Hankow.“

„Med det samme vi er ved Kinesere,“ sagde Fabrikanten, den lille fedladne, „giver De mig saa ikke Ret i, at det er noget lumskt og grusomt hedensk Djævlepak. — Husk paa, de kaster deres smaa Børn ud fra et højt Taarn?“

„Jeg kan desværre ikke give Dem Ret, Herr Fabrikant. Jeg personlig kan godt lide Kineserne — som Helhed; og

forresten saa er det kun Pige-børn, der bliver kastet ud fra Taarnet i Wi-Pu, og kun af samme Bys Indbyggere. Det er da i Grunden ikke saa galt. Tror De, det var mere humant at lade Børnene vokse op til en langsom Sultedød. Og Kvinder har vi mindst sandsen ogsaa nok af! — Godnat, mine Herrer!“

„Kaptajnen lader til at være Kvindehader,“ kom det tørt fra Obersten.

„Voldsomme Følelsesudbrud,“ ironiserede Forfatteren.

Oberst Cardick var som inkarneret Morgenmand paa Dækket for at nyde den første Solopgang paa Middelha-

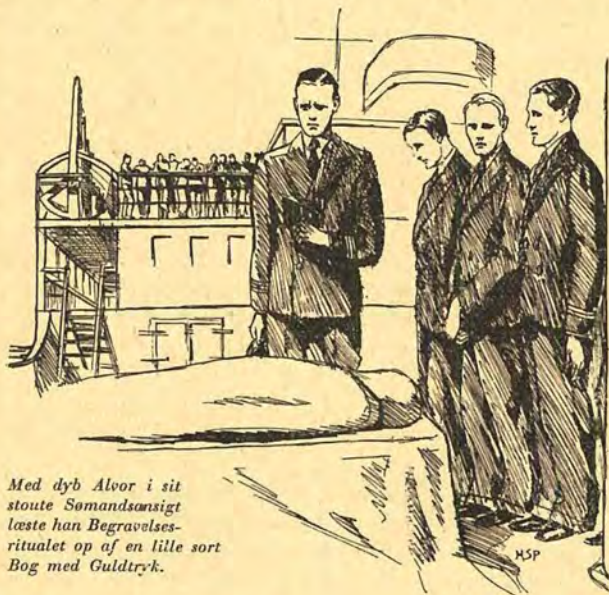
vet. Den danske Forfatter gjorde ham Følgeskab, gnaskende paa en halv Grape-fruit, hvis Saft drev ham ud af Munden og af sig til hang i store Draaber under hans Hage.

„Det lader til at smage Dem,“ henkastede Obersten og bakkede voldsomt paa en stor, sort Cigar, der saa ud til at kunne slaa en Atlet ihjel.

Forfatteren kastede den afgnavede Skal over Bord og tørrede sig om Munden med et lyserrødt Silkelommetørklæde.

„Hør, var det ikke ærgerligt, at vi netop skulde passere Gibraltar ved Nattetid,“ sagde han. „Jeg var oppe Klokken 1 for at se — men der var ikke noget at se i det Mørke. — Ikke andet end en hel Masse blinkende Lys inde paa Land.“

„Naa — jeg har set Fæstningen en Gang før,“ svarede Obersten. „Den ligner blot en bredkeglet Klippe; der er næsten ikke noget at se udover en stor Regnvandssamler forpaa. Denne ligner et skraveret Felt paa Klippens graagule Bund. Saa er der nogle Huller rundt omkring, store Skydeskaar, forned en Del Grotter og øverst oppe enkelte Brystværn. — Men De faar den jo nok at se paa Hjemturen. — Naa, De har maaske ikke tænkt at sejle hjem? Næh — Bane over Sibirier er — Hør hvad Pokker er der løs!“ udrød han pludselig og henledte derved Forfatterens Opmærksomhed paa den ene Steward, der med alle Tegn paa Ophidselse i



Med dyb Alvor i sit stoute Sømandsansigt læste han Begravelsesritualet op af en lille sort Bog med Guldræk.



sit blege Ansigt kom farende hen ad Dækket og entrede Lejteren til Broen.

De to Herrer fulgte efter og hørte ham raabe: „Herr Kaptajn — Herr Kaptajn! — — Kokken er myrdet! — og — og Fing-Li er spjælvst forsvundet!“

Det uhyggelige Nyt virkede som Bombeslag.

Kaptajnen var nede paa Mellemdækket i to Spring og ilede, fulgt af Stewarden og de to Passagerer cver det rust-røde Jerndæk i Druknehullet hen til det midterste Dækshus, hvor Officererne og Restaurationsfolkene havde Jeres Kamre.

Forfatteren, der var ham nærmest, kikkede over hans Skulder, da han havde faaet Døren til Kokkens Kammer op, og udstødte et halvkvalt Skrig ved det Syn, der mødte ham.

Kokken laa i sin Køje med Benene trukket op under sig som i Krampe. Hans Hoved var næsten skaaret fra Kroppen og hang ud over Køjekanten.

Køjen og Gulvet i det lille Rum svømmede med Blod. Væggene og selve Loftet var stænket, og ved den myrdedes Side laa det forfærdelige Mordinstrument, Fing Li's Førskærer-kniv.

Forfatteren listede bort med kvalmende Svimmelhedsfølelser og en underlig Trykker i Mellemgulvet. Obersten blev for at bistaa Kaptajnen, og den skrækslagte Steward stod skælvende for Enden af den lange Gang og aarventede Ordre.

„Hør, Steward!“ raabte Kaptajnen. „Sig til Baadsen, at han tager en af Folkene og gør ham/der i Stand og sætter et Par Mand til at gøre Backstørn herinde.“

I Fing Li's Kammer herskede en frygtelig Uorden. Alle Skuffer stod aabne, og hans Ejendele flød allevegne. Døren var brudt op inde fra, og af Fing Li var der ikke saa meget som en Anelse.

Klokken to samme Eftermiddag klingrede Telegrafen i Maskinrummet, og Skibets Hjerter standsede sine utrættelige Puls-slag.

Næsten alle Skibets 40 Mand stod stillet op i tre Rækker i det mellemste Druknehul, og alle de 21 Passagerer biraaned Højtideligheden oppe paa Promenadedækket. Kokkens afsjælede Legeme, som Baadsmanden og Tømmermander havde syet ind i Sejldag og forsynet med store Metalstykker ved Fødderne, laa med et Flag over sig paa Tre-Lugen. Kaptajnen traadte frem, og alle blottede Hovederne.

Med dyb Alvor i sit stoute Sørmandsansigt læste han Begravelsesritualet op af en lille sort Bog med Guldræk.

Saa traadte 8 af Folkene frem, løftede den aflange Pakke op og lod den glide ud over Rælingen, hvor den med et svagt Sug forsvandt i Middelhavets azurblaa Vand.

Kokken var ikke mere!

Den følgende Morgen fandt Kaptajnen i sin Lomme et Stykke Papir, hvorpaa der med utydelig Blyantskrift stod at læse:

„Mig slagtet den onde Fellow Kok. Mig kom igen. Fing Li.“

Han tændte sin Morgenpibe ved Papirlappen og omtalte ikke dens Indhold for nogen, da han vilde undgaa at skabe Panik blandt Passagererne.

Han kaldte derimod Baadsmanden op til sig i Bestik-lukafet og forklarede ham, at han havde begrundet Mistanke om, at Skibet medførte blinde Passagerer, og bad ham saa diskret som muligt foretage en omhyggelig Undersøgelse overalt paa Skibet, hvor det kunde tænkes, at uvekkommende kunde holde sig skjult.

Undersøgelsen, der blev udført med næsten pinlig Omhu, havde et absolut negativt Resultat — men Fing Li kom igen!

Man var midt i Rødehavet, da Kaptajnen blev fundet i sin

Køje, ramt af samme Skæbne, som nogle Dage før var blevet Kokkens.

Radiotelegrafistens Afsenderapparat begyndte at gnistre. Og da man to Dage senere naaede ind til Aden, havde man faaet alle nødvendige Instruksler fra Rederiet.

Udover Førstestyrmand, som havde fundet Kaptajnen grufuld tilfredt Lig, og første Maskinmester, vidste kun Telegrafisten noget om den nye, rædselsfulde Slagtning. Man forklarede alle, at Kaptajnen var blevet meget alvorlig syg og skulde have absolut Ro, til man naaede Aden, hvor han skulde bringes paa Hospitalet; at hans Dør var aflaaet, og at ingen uden Styrmanden, der fungerede som konstitueret Læge, maatte komme ind til ham.

Kaptajnen's Frue havde pr. Traadløs meddelt, at hun ønskede den myrdedes Lig balsameret og hjemsendt fra Aden, og Rederiet havde paalagt den nye Kaptajn, at han for enhver Pris maatte undgaa at vække Mistanke hos Skibets Passagerer og saa diskret som muligt bringe „den syge“ paa Hospitalet. Skønt man skulde synes, det var umuligt, fik Kaptajnen og Maskinmesteren hele Forestillingen til at klappe.

Liget blev afhentet ved Middagstid, mens Folkene var i Færd med at spise agter; og Maskinmesteren havde med Held paataget sig at holde alle Passagerernes Opmærksomhed fangen i Rygesalonen, mens Liget blev bragt ned i den ventende Bil. Det hele gik godt — første Styrmand var nu Kaptajn paa Skibet i den myrdedes Sted.

— — —

Den nybagte Kaptajn søgte forgæves at sprede den uhyggemættede Stemning, der hvilede over Skibet paa dets Fart over det indiske Ocean. Mandskabet, til hvem Sandheden var sivet ud, gik omkring og forrettede deres Arbejde med grav-alvorlige Miner; den myrdede Kaptajn havde været meget populær.

Passagererne syntes ogsaa at have tabt Lysten til Skæmt og det Tidsfordriv, de ellers havde i Bordtennis, Grammofonmusik o. s. v., men Heden var ganske vist ogsaa trykkende.

En af de første Aftener efter at Skibet var gaaet fra Aden, satte Kaptajnen den nye Første-Styrmand ind i hele Sagen.

Styrmanden var en yngre, rødhaaret Irlænder med brede Skuldre, Fugner og en nævnis Opstoppernæse. Han kunde ikke give nogen Forklaring paa Problemet, „men,“ sagde han, „jeg har engang hørt en Krønike af lignende Art. Det var ogsaa med en af Mandskabet, der kom igen Gang paa Gang om Natten og slog en eller anden ihjel, skønt man var aldeles sikker paa, at han var faldet udenbords og druknet i haard Sø. Saa vidt jeg husker, blev Mysteriet aldrig opklaret.“

„Ja, ser De,“ sagde Kaptajnen, „nu har jeg tænkt og tænkt og spekuleret, saa min Hjernekasse er helt øm ved det, men jeg kan ikke paa nogen Maade greje den! Hvis det ikke var for det, at Fing Li laa med høj Feber af et dødeligt Saar i Underlivet — saa kunde vi tale om den Mulighed, at han trods alle Undersøgelser kunde holde sig skjult et eller andet Sted. Men for Djæveln Mand! en sølle Kineser, der ifølge alle gængse Love er bundet til sin Køje med Baand stærkere end fem Tømmers Manilla, gaar da ikke rundt og skærer Hovederne af Folk, — og han hænger vist heller ikke udenbords i Ankerklydset i Ugevis, hvad? Nej, Simson, efter min private Mening om Tingene maa man søge den sindssyge Morder et andet Sted! Fing Li er det ikke, det tør jeg næsten springe over Bord paa!“

„Ikke Fing Li!“ svarede Styrmanden, „De mener altsaa, at det er en af os andre?“

„Ja for Satan! — Dem eller mig eller en anden!“

— — Næste Dag, da han spadserede frem og tilbage paa



Broen, hørte Rorgængerens ham udstøde dæmpede Eder, mens han med vidt opspilede Øjne stirrede paa en Løp Papir, som han havde fisket op af Lommen i Stedet for en Cigaret. — Dens Ordlyd var følgende, skrevet med utydelig Blyantskrift:

„Mig slagte den Fellow Kok; mig slagte ham Kaptajn. Mig kom igen! — Fing Li.“

Skønt det daarligt sømmede sig ved et Dødsleje, bandede han dog endnu værre den følgende Morgen, da han var blevet hentet hen til Telegrafistens Kammer.

Bageren, der havde hentet ham, blev endnu blegere af Svovlluften, der svævede omkring den edderspændte Kaptajn. Synet, der mødte denne i Telegrafistens Kammer, var akkurat det samme, som han havde set to Gange før, Personen var blot en anden.

„Hvordan Fa'en er det, De staar og ryster,“ brølede han ind i Øret paa den skrækslagne Bager, der nu var blevet helt gul i Ansigtet. „Er det maaske Dem, der har gjort det?“

Den arme Bager formaaede ikke lige straks at faa et Ord frem til sit Forsvar. Hans Tænder klaprede i Munden paa ham, og hans Øjne saa ud, som om de vilde falde ud af deres Huler.

„Endelig lykkedes det ham at fremstamme: „Je' — je' bliver saa daa — daarlig — naar je' — altsaa — naar je' ser — Blod — Herr Kaptajn — De — maa undskyldte!“

„Aa til Helvede!“ vrissede Kaptajnen arrigt og skyndte sig, ædende ond, hen til Baadsmanden. —

Samme Eftermiddag blev den ulykkelige Telegrafist sænket i Havet. Men straks efter blev alt disponibelt Mandskab sat i Gang med at gennemsege Skibet fra for til agter, fra Køl til Mastetop.

„Og tag de stærke Brillen paa!“ instruerede Kaptajnen, „nu skal han“ — her bandede han gudsforgaaende — „findes død eller levende — helst levende, for saa skal jeg“ — her svor han igen — „nok hjælpe ham over i den anden Tilstand!“

Intet — absolut intet var den systematiske og yderst grundige Eftersøgnings Resultat!

Havenes Æventyr



Historien om Havenes Hængslruter er et spændende Æventyr om Menneskehedens Fremskridt og evindelig Forandring, om heltmodige Kaptajner og dristige Købmænd, om raske Sømænd og stolte Skibe, om Havne og Flaader, der er forsvundne og glemte. Galejer og Galeoner, Øst-India-Mænd, Western Packet, Clippers — alle havde deres Tid. Den slanke Hvalfangerbaad er blevet efterfulgt af de store Fabriksflaader. Motorskibet er i Færd med at slaa Damperne, der drev Sejlerne væk fra Havet. Og i Dag kæmper den sidste Flaade af stolte Windjammere imod Skæbnen i den australske Hvedefart — fordømt til at forsvinde, som andre Flaader er forsvundne før dem.

Det er „Vikings“ specielle Opgave i det nye Aar, der kommer, at bringe Havenes Æventyr. Vort Blad er skrevet af Sjøens egne Folk, som kender Skibenes Veje. Vore Historier og Artikler er for største Partens Vedkommende skrevet til Søs i Fritiden. De spænder over hele Jordkloden — fra Tasmania til Indien, fra Cape Town til Vestkysten af Sydamerika, fra de ensomme varme Øer i Pacific igen rundt om Hornet til Atlanten og op i det kolde Ishav. De handler om Sjøens egne Mænd, om et haardt Liv paa ondt og godt, om Hvalfangere, Pirater og Købmænd, om Skibe, der vandt Ry, og om andre Skibe, der gik til Bunds, og de giver en sandfærdig Beretning om et farefuldt Liv af stærke Mænd.

Og Kaptajnen rev sig i Haaret i tænderskærende Afmagt.

I Penang gik Kinamissionæren og Fabrikanten med deres respektive Gemalinder fra Borde for at afvente bedre Skibslejlighed.

Forfatteren og de to unge Englændere gjorde Følgeskab sammen med endnu 6 Passagerer, og Politiet kom om Bord og foretog Undersøgelser, mens alle blev forhørt — fra Skipper til Messedreng. Resultatet var akkurat lige saa negativt som de tidligere. —

Da Skibet igen fik Lov til at sejle, var det med en havareret skotsk Telegrafist i den gamles Sted, en ny kinesisk Kok og en lang engelsk Lømmel i Fing Li's Plads. — En Styrmand kunde man ikke faa fat i. —

Det blev Kokken, Chang, der skulde komme til at give det første Stød til Gaadens Opklaring — men —

Da man havde passeret Malakkahalvøens sydlige Spids, fik Kaptajnen endnu et Brevskab. Det var et kort Resumé af de overstaaede Begivenheder og et Varsel om kommende Rædsler:

„Mig slagte den onde Fellow Kok, mig slagte ham Kaptajn, mig slagte Gnistmanden. Mig kom back igen! Slagte alle! — Fing Li.“

Da tog, som en af Stewarderne senere fortalte, den skinbarlige Djævel selv ved Kaptajnen. Han lod Sirenen udstede Signal til Baadmandøvre, og da alle Folkene var samlet i det mellemste Druknehul, sprang han ned ad Lejteren og tordnede imod dem, alt mens hans Ansigt afvekslende blev ligblegt og flammende rødt:

„Nu kan det altsaa være nok, Gutter! Det er en af Jer, der har skrevet dette Brev!“ Han svang Lappen over sit Hoved. „En af Jer har i Sinde i Nat eller i Morgen at forøve en ny Rædselsgerning. — Tror I, I kan bilde mig ind, at det er Fing Li, der spørger — hvad? — Tror I, en død Mand render rundt og skærer Folks Hoveder af? — Næh — hold op med den! — Trød frem den af Jer, det er — trød frem, siger jeg dig!“

Sluttes i næste Nr.



OBSERVATIONER I MAJ MAANED

Fest paa Ærø.

Ærø har, siden den er faldet til Ro ovenpaa Kongens, afdøde Erik af Pommerns Besøg i 1140, levet et stille Liv. Ikke indadvendt, tværtimod med en Repræsentation paa Verdenshavene, der overgaar selv Republikken Czekoslovakiets. Nu vil den lægge videre Beslag paa de øvrige danske Øers og Fastlandets Opmærksomhed.

Forrige Sommer optalte 15,000 Turister, et stort Tal imod de indfødtes 12,000. Der er oprettet en Ærøforening for Ærø-Sjællændere med Hovedsæde i København, 300 Medlemmer og lokalkulturelle Formaal. Der hersker for Tiden en Polemik om Ærø eller Ærrø. Der skal udarbejdes en Sangbog med Ærø-Sange. Og der skal til Pinse fejres en storstilet Hjemstavnfest paa Øen.

Alain Gerbault

Den verdenskendte Singlehansejler Alain Gerbault opholder sig for Tiden i Atuana paa Hiva-Oa, en af Hovedøerne i Marquesas Gruppen. Hans sidste Stræk fra Galapagosøerne til Hiva-Oa androg ikke mindre end 3200 Sømil.

Det er den berømte Sejlers Mening at tage vægigt Ophold i Atuana, dog vil han af og til aflægge Besøg i Europa, dog ikke pr. Sejlbaad, men som almindelig Passager i en Luksusdamper.

Fuldbefaren Slæbshund.

Motorskonnetten „Patagones“ sejlede fra Mar del Plata's Havn, paa Sydkysten af Provinsen Buenos Aires og fik kort efter Storm af Ost Sydost, paa Rejsen til Buenos Aires.

Da Skibet befandt sig ca. 50 mil nord for Mar del Plata og ca. 8 Sømil fra Kysten, blev Skibshunden „China“ skyllet over Bord af en Søl sammen med en tom Petroleumstønde. Mandskabet opgav at se Hunden mere, og man blev derfor overrasket ved en Uges Tid senere i Buenos Aires Havn at se „China“ sjokke over Gangplanken, ombord i „Patagones“, og udvise alle Tegn paa Gensynets Glæde overfor Mandskabet.

Forklaringen paa dens Tilbagevenden til Skibet fik man først, da Førstestyrmand paa „Norberto“ kom til. „Norberto“ laa i Mar del Plata's Havn, efter at „Patagones“ var rejst nord paa. Og Førstestyrmand paa „Norberto“ sejlede tidligere med „Patagones“. En Morgen, 5 a 6 Dage efter at „Patagones“ var gaaet, stod han ved Lugen paa „Norberto's“ Dæk og tilsaa Stuvningen af Lasten og ser saa pludselig „China“ komme ombord, hans gamle Kammerat fra „Patagones“. Han klappede den, og den gjorde sig venlig efter bedste Evne, og han undrede sig over, at Skipperen paa „Patagones“ havde efterladt sin Hund i Mar del Plata, men samtidig slog det ham, at „China“ (som er en Dame) muligvis havde haft „Program“ i Land, da Skonnerten sejlede, og saa havde tænkt, at hun nok kunde pjække den for en eneste Rejse — og tog hende saa med til Buenos Aires.

Men under de gensidige Forklaringer mellem Styrmanden og Besætningen blev det øjensynligt, at Hunden, efter at hun blev vasket overbord, har svømmet de 8 Sømil til Kysten, hjulpet af Paalandsvind og muligvis nogen Strøm, er senere løbet de 50 Mil til Mar del Plata og har søgt Skibslejlighed

til Buenos Aires, som hun jo saa ogsaa rigtignok fandt, omend ved et Tilfælde. Dette er den eneste Forklaring, trods det usandsynlige i, at en lille, langhaaret Hyrdehund kunde svømme 8 Sømil i høj Søl, — og komme godt fra det.

En af Skagens Helte død.

Den 72-aerige Redningsmand og Hotelejer Hans Chr. Ruth, Gammelskagen, er død.

Hans Navn var velkendt over hele Landet. Som Redningsmand har Ruth udvist et ubetvingeligt Mod og stor Udholdenhed. I 48 Aar har han haft Plads i Redningsbaaden, i 30 Aar som Fører. Omtrent 400 Menneskeliv har han været med til at redde fra det graadige Hav.

I 1904 startede Ruth under meget beskedne Forhold et Badehotel med Plads til 12 Gæster. Hotellet er efterhaanden udvidet og har nu Plads til 160 Gæster. Som Hotelvært var Ruth lige saa elsket, som han var det som Redningsmand.

Nyt Kirkeskib.

Gennem seks Aar har Kaptajn F. W. Schjødt arbejdet paa at bygge et Kirkeskib til den nye Samuels Kirke. Nu er Arbejdet færdigt. Med egne Hænder har Kaptajnen bygget Skibet op fra Kølen til Stormastens Top, hvor Standeren vajer med Skibets Navn i gyldne Bogstaver. Det fuldriggede Skib er godt 2 Meter langt og 1½ Meter højt, og der mangler intet, hverken over eller under Dækket. Der er baade Styregrej, Ror, Kompas, Redningsbaade o. s. v.

Det frygtssomme Danmark.

Det hedder sig nu, at vort lille Land staar magtesløst i Verden og bare har at tage passivt imod, hvad der udefra paaføres os. Ja, det stemmer med, at Churchill kalder os det frygtssomme Danmark. Men vort lille Land ligger dog ved Alfارvej, og det har en Udenrigsomsætning saa stor, at det baade som Kunde og som Leverandør er af større Betydning end mange andre større Lande. Og just vor Mangel paa politiske Aspirationer skulde vel kunne gøre, at vi kunde faa en formidlende, en mæglerende Rolle, og saaledes maaske være med til et Tidehverv, som alle ønsker. Landene kan isolere sig og være sig selv nok. Det er maaske nødvendigt. Men Freden og Velstanden kommer først, naar Blikket bliver udadvendt, og Landene mødes i Samkvem og Samarbejde.

Knud Andersen paa Tourné.

Monsunens Skipper, Forfatteren Knud Andersen, lægger om en Maaned ud paa sit næste Togt, der skal være et Aar og foretages i skandinaviske Farvande om Bord i hans nye Kutter „Kap Horn“. De øvrige om Bord bliver den sekstenaarige Datter „Fisken“ og to Kolding-Damer, Frk. Gjørup, der er født paa Kronborg og har boet i 23 Aar i Kolding, men som iøvrigt aldrig har sejlet før. Frk. Kirsten Gjørup, der er Musiklærerinde, og har sat Musik til Knud Andersens Sange, skal være 1. Styrmand paa „Kap Horn“, medens hendes Søster, Frk. Poula, skal være Baadsmand og Kok. Undervejs vil Selskabet, der har Piano om Bord, digte og komponere samt i Land læse op, vise Lysbilleder, spille og synge.

Nu i vore Dage læser man saa ofte om store Skibe paa saa og saa mange Tusinde Tons og med saa og saa mange Mands Besætning, og de gaar snart for Damp, Motor og Sejlkraft, men aldrig mere hører man dog om fuldt saa store Skibe, som dengang den store „Mangfoldighed“ eksisterede, men det var vel ogsaa nok den største, som nogen Sinde har sejlet paa de store Have, og meget sjældent kom den i Nærheden af Land.

Ja, naar man rigtig tænker sig om, naar man hører om Enkelthederne i saadant et Skib, som f. Eks. Blokkene i Rigninger, de var saa store, der var indrettet Restauration i hver en. Master og Rigning var selvfølgelig høj og svær i Forhold, ja, der fortælles endda, at naar en Jungmand blev sendt til Vejrs for at overhale Gørdinger og Gitove og andre Smaapillerier, da var han gammel og havde Fuulskæg, naar han igen kom paa Dæk, — for ikke at tale om Matroserne, de sad jo i Rigningen næsten hele deres Levetid, men der var jo ogsaa mange „Blokke“, saa de behøvede jo ikke derfor at mangle noget.

En Gang var det alligevel galt fat der om Bord; det hændte sig nemlig en Dag, da Kokken stod og kogte Sødsuppe, at han var saa uheldig at faa Overbalance og faldt lige pladask ud i den temmelig store Kogekeffel, men heldigvis blev det observeret af den Vagthavende, som befalede 8 Mand i Baaden ud at bjærge Kokken, og de roede og drøg Vand i samfulde 3 Uger i Sødsuppen, men Kokken var og blev borte.

Samme Skib skal en Gang have været ude i et slemt Tordenvejr. Lynene hvislede omkring den, indtil et af dem ramte og gik igennem baade Dæk og Bund, men, maa man



sige, „heldigvis“ kom der straks et nyt Lyn og ramte Kryds-masten, saa den knækkede og gik med Toppen ned i det Hul, som det første Lyn havde slaæet, — og Skibet var tåt igen.

En Gang var nævnte Skib ogsaa kommet her paa vore Breddegrader, helt ind i Skagerak, men det skulde det nu aldrig have befattet sig med, og daværende Kaptajn indsaa ogsaa snart, at det var galt, og varskoede klar til at vende, men da det saa omtrent var i Vinden, skete der noget helt forfærdeligt; Kystboerne drev paa den Tid ikke saa lidt Faareavl, og naar man saa tænker sig, at Pyntestokken, i det Øjeblik Skibet vendte, gik ind over Land og slog næsten alle Faarene ihjel der paa Kysten, saa det var jo en hel Katastrofe; men i den samme Tid, som det passerede, var der en Mand

sendt ud paa Jagerbommen for at klare et eller andet, og han var saa uheldig at dumpe ned ved samme Lejlighed; men nu maa vi ikke tro, han dumpede ned blandt Faarene, nej, Jagerbommen strakte sig jo et godt Stykke længere frem end Pyntenestokken, saa han drattede ned paa en af de nordligste Øer i Kattegat, men fra den svimlende Højde, han faldt, blev han jo lidt fortumlet i Hovedet, og der er dem, der paastaar, at Beboerne paa samme Ø (hans Efterkommere) endnu er lidt anderledes end Fastlandsfolk i Almindelighed.

Igennem Vinden kom Skibet dog og styrede vester ud, men paa store Fiskebanke tørnede den og skal have mistet Kølen, som siden drev i Land et Sted oppe i Norge; meget længere kom den aldrig, thi der, hvor nu England ligger, blev den, og det skal være dens Kullast, som Englænderne endnu ikke er færdige med at grave ud.

Chr. Jensen, Skagen.

Danmarks Skibsliste 1934

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har nu udgivet den 41. Udgave af Danmarks Skibsliste. Bogen foreligger i det samme smukke Udstyr som hidintil. Først i Bogen findes Tavler med de nye Signalflag. I Indledningen gives Oplysning om international Signalering — Kendingssignaler, Fortegnelse over danske Kyst-Signalstationer, danske Kyst-Raciostationer, danske Stormvarsel-Stationer samt engelske Kyst-Signalstationer, Meddelelser om Is, Vrag og andre Farer for Navigering samt Oplysning om Isbrydertjenesten i danske Farvande. I øvrigt er Bogen delt i 2 Afsnit, A og B, samt 3 Afdelinger.

Afsnit A giver Besked om Kendingssignaler (Radiokaldehyd-signaler) for danske Handelsskibe. For Skibe med Radio-station er Kendingssignalet nu tillige Skibets Radio-Kaldehyd-signal. Skibene er kun opført ved Navn og alfabetisk ordnede efter Kaldehydsignalet. For at lette Oversigten er Dampskib betegnet med (D) udfor Navnet og Motorskib med (Mt) udfor

Navnet. I det egentlige Skibsregister, som indeholdes i 3 Afdelinger, er Skibene opført alfabetisk efter Navn, 1ste Afdeling Register over danske Krigsskibe, 2den Afdeling Register over danske Regeringsskibe, 3. Afdeling Register over danske Handelsskibe. Ud for hvert Skib gives Oplysninger om Skibets Art, Størrelse, Byggeaar og Byggested, Klassifikations-Forhold, Reder osv. Afdelingerne 1 og 2 indeholder tillige en Oversigt over de hvert enkelt Rederi tilhørende Skibe, ordnet i alfabetisk Rækkefølge efter Rederiernes Hjemsted.

I Tillægget gives ved Hjælp af Tabeller en Oversigt over hele den danske Handelsflaades samlede Størrelse, Oplysning om Af- og Tilgang af Skibe i 1933, Oplysning om de forskellige Arters (Damp, Motor- og Sejlskibe) Antal og Tonnage osv.

Bogen vil være til stor Nytte for alle Søfartsinteresserede, og Priser er 7 Kr.

Off.



Det har jeg oplevet —

I Kamp med Arabere i Marseilles

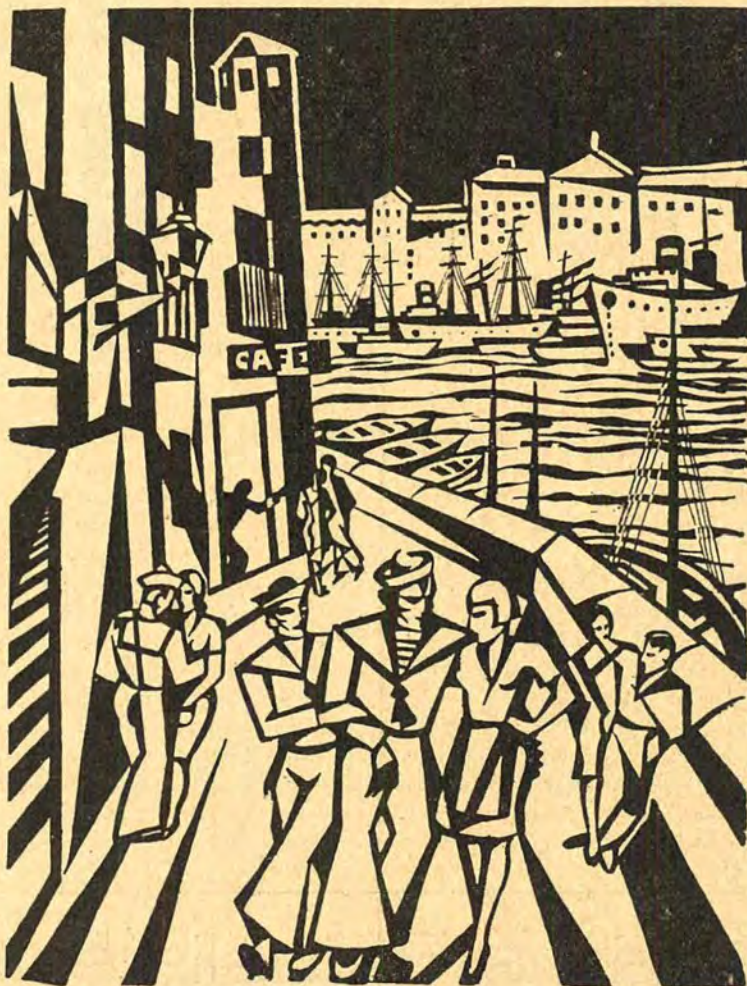
Jeg kom fra Kielerkanalen, hvor jeg lige var ailmønstreret fra en Olietank, og havde nu fattet den Beslutning til en Afveksling at søge Hyre i Marseilles. Her følte jeg mig rigtig i mit Es: Ansigter, Farver, Typer, Sved og knaldende Solskin.

Det første jeg gjorde, var at køre ud til det norske Smandshjem (le Foyer du Marin), som er indrettet udmærket, men jeg blev der dog ikke ret længe. Har man Kviksølv i Kroppen, Lyst til at udvide sine Sprogkunderskaber, nyde den franske Boullabaisse (Fiskesuppe) og smage den berømte Vin, skal man bo ude i Byen. Man faar et godt Værelse i Marseilles for 40 Frcs. om Ugen, med Væggelus, der er inkluderet i Prisen. Det er vanskeligt at faa et Værelse i Marseilles uden Væggetsøj — det hører med til „god Tone“.

Jeg boede en tre-fire Steder, før jeg slog mig til Ro paa Place Joliette, en Runddel, som grænser lige op til Dokkerne. Her var jeg saa heldig at faa Plads som Agent i et Forhyringskontor, hvis Indehaver var Svensker. — Mit Job bestod i at udføre Kommissioner om Bord i alle Skibe, der anløb Marseilles Havn, samt forhøre, om de manglede Mandskab eller Vagtsmænd. Nu er Forholdet saadan, at Skibene meget nødig tager Folk i Marseilles, da de er temmelig sikre paa at faa den værste Bærme om Bord. Marseilles bliver ikke for intet kaldt „the dumping place of Europe“. Af og til var vi dog saa heldige at mønstre Besætninger, hvilket indbragte os 50 frcs. pr. Hoved Men Konkurrencen var haard fra andre Kontorers Side, som var ældre i Gaarde end vi. Disse Kontorer blev bestyret af Arabere, der Gang paa Gang truede os med Kniven, hvis vi traadte deres Næring for nær. Det var heller ikke ualmindeligt, at et Par Mand blev dolket paa Hjørnerne af Place Joliette om Aftenen, og som Rege: var det Araberne, der havde været paa Spil. Naar det først er Brødnid, som staa: Parterne imellem, viger de ikke tilbage for noget som helst Middel. Jeg husker saaledes en Gang, at min Arbejdsgiver, Svenskeren, personlig vilde om Bord i en stor svensk Tramp, der netop

skulde lægge til Kajen. Vi stod begge afventende, klar til at fare om Bord, saa snart Landgangen var inde. Da den endelig var kommet ind, kunde man heller ikke se vore Rygge for bare Støv, saa travlt vi havde med at komme om Bord før andre eventuelle Konkurrenter, men ak, der blev sat en brat

Stopper for vor Ihærdighed — to fede Araberagenter, der havde skygget os hele Vejen, fo'r pludselig ind paa os, den ene greb fat i min Arbejdsgivers ikke helt rene Flip, som han bogstavelig talt flaaede af den stakkels Mand, medens den anden slog et Slag for Fædrelandet i min nylig anskaffede Straahat, saa kun Kransen blev tilbage. Vi paa vor Side tog et inderligt Tag i deres Fezz'er, og paa denne Maade svajede vi som en grotesk kompakt Masse frem og tilbage paa Landgangen. Situationen staa: i et Lynglimt for mig: Araberne savlende af Forbitrelse, Svenskeren med Flippen daskende ham i Ryggen og jeg fuldendende Billedet med Kransen af Straahatten rundt om Halsen. Naa, det franske Politi fik omsider Øje paa os, og under Stød, Spark, Hyl og Slag



blev vi puffet ned ad Landgangen ind paa Kajen, hvor Araberne forsvandt under mange Trusler. Med Politiet fik vi ikke noget Vrøvl, da de bare havde hevet os ned af Landgangen, fordi vi stod i Vejen for Folk, ellers saa de vist helst, at vi havde fortsat; de var meget skuffede over at være gaaet Glip af Slutningen, da Begyndelsen havde været saa lovende. I de følgende Dage fik vi adskillige Advarsler om, at vi vilde faa Kniven, hvis vi fortsatte med denne nærgaaende Konkurrence. Jeg kunde saaledes mærke, at jeg blev skygget, saa jeg følte mig aldrig helt sikker, især ikke om Natten, naar jeg begav mig op paa mit Logis, der stødte op til Forhyringskontoret. Alle Kroge blev omhyggeligt undersøgt, før end jeg tårnede ind, iført tyk Vinteroverfrakke, Vanter og uldne Sokker, det eneste Værn, jeg havde mod Moskitoerne, af hvilke der var en Guds Velsignelse paa mit Værelse. Efterhaanden blev Shippingen sløjere og sløjere, saa jeg besluttede

mig til at søge et andet Job. Jeg fik da ogsaa et Job som Grammfonoprækker og Tolk i en af Barerne paa Rue de la Republique, en af Hovedaarerne, som løber parallelt med Dokkerne. Dette indbragte mig 30 frs om Aftenen plus Cigaretter og Drikkepenge. Endvidere havde jeg Procenter som Udsmider, dog optraadte jeg kun paa Arenaen, naar Urostifterne havde den for mig passende Størrelse. Jeg var ellers ret uheldig med mine Procenter som Udsmider, da det som Regel var store Folk, der lavede Mudder, medens jeg havde Jobbet. Naar, da jeg havde været der en 14 Dages Tid, blev det mig dog lidt for broget, saa jeg sagde au revoir til Madame og blev fulgt til Døren af min Afløser, en stor Franskmand, der som Udsmider vist nok kunde tage dem i alle Størrelser. Resten af de 4 Maaneder, jeg tilbragte i Marseilles, arbejdede jeg i Lasterne paa de store Bananbaade for en Løn af 20 Frs. om Dagen, for hvilken jeg klarede den stolt. Min Fritid tilbragte jeg med at gennemtrawle Byen paa Kryds og tværs, særlig den gamle Havn (le vieux Port) interesserede mig. Den gamle Havn med de snævre, uhumske Gyder har i mine Øjne altid haft et Skær af Romantik over sig, til Trods for Laster og Skidenhed. De eneste Udlændinge, som kan bevæge sig nogenlunde uantastet i den gamle Havn, er vel nok Søfolk; Turister skal helst holde sig cerfra, da de som Regel ikke faar noget Medhold af det franske Politi. Politiet ser her igennem Fingre med mangt og meget, et lille rask Slagsmaal med Knøjern og tilhørende Spark i Skridtet bliver her betragtet som reglementeret. Saa længe Folk ikke bruger

Kniven, skrider Politiet ikke ind. Her blomstrer Forbrydelser i alle Variationer, her er Delirium tremens i Renkultur sidende rundt omkring paa Gadehjørnerne, stakkels lallende Individuer med Hvidvinsflasken ved Siden; saa længe de ikke generer Færdselen, bekymrer Samfundet sig ikke om dem. Hvis man elsker Typer og Ansigter, skal man gaa herved, — der er ikke den Nationalitet, man ikke kan træffe her, et sandt Sammensurium, Virvar, Farver, Kaos. Politiet har i de senere Aar rensat godt ud i Marseilles, saaledes bliver man hyppigt efter Kl. 12 om Natten standset af civilklædte Opdagere, og da gælder det om at have Passet i Orden. Rue de la Republique er i Sommermaanederne overfyldt med de saakaldte Beachcombers, hvoraf mange er arbejdsløse Søfolk. Disse kan man om Aftenen se staa paa Lur efter „Guldfisk“ (hvilket er det tekniske Udtryk for en Sømand med Penge). Disse Beachcombers arbejder efter System. Forposterne, som skal hamstre „Guldfisken“, er som Regel smaa, raske Fyre med Talegaverne i Orden; det sværere Skyts holder sig i Baggrunden og træder kun hjælpende til i Tilfælde af, at det ikke gaar efter Beregning.

Tiltrækkende Steder i Marseilles er la Canebiere, som bliver regnet for en af de smukkeste Hovedaarer i Europa, endvidere de skønne Badesteder Catalon og Corniche, af hvilke Catalon er det udpræget folkelige, Corniche mere eksklusivt, den store Prado Park, hvor Tyrefægtningerne finder Sted o. s. v. Marseilles vil jeg nævne i 3 Ord: le vieux Port, Boullabaisse et la Canebiere — voila. Th. Christiansen.

Sejlkanosport

„Canoes are all right,“ siger Englænderne, og i intet andet Fartøj faar Manden ved Roret større Chance for at komme i Kontakt med Vind og Sø. Sejlkanoemanden sejler nemlig ikke sit Fartøj paa Ballast, men afbalancerer med sin egen Vægt Vindens Pres paa Sejlene og dette kræver og opøver selvsagt Udøverens Fysik, Aarvaagenhed og Udholdenhed.

I Danmark er Sejlkanosporten ikke særlig meget kendt i Modsætning til f. Eks. spec. Sverige, England og Amerika. Ved Ålsten Båtsällskaps Kapsejlad ved Stockholm deltog saaledes over 60 Sejlkanoer i forskellige Klasser. — Intern. Kapsejladser i Sejlkano har ikke tidligere været afholdt bl. a. grundet paa den store Uensartethed i Baadtyperne i de forskellige Lande; men enkelte danske Sejlkanoentusiaster har ofte syslet med Tanken om Indførelsen af en intern. Standardtype. Paa Kajakroernes Kongres i Prag i August 1933, hvor 15 Nationer deltog, forelagde Danmark Sagen og et Udvalg blev nedsat, bestaaende af Ing. Loeff, Holland, Ing. Sv. Thorell, Sverige, og Inspektør Fleischer, Danmark. Resultatet foreligger nu, nemlig en 7½ Kvm. Sejlkano, 5,20 m × 1,10 m (Maximumsbredde). Kanoen kan rigges med

Sluprig eller Kanorig efter Behag og er, hvad f. Eks. Hurtighed angaar den olympiske Jolletype absolut overlegen. Interessen for Sejlkanosporten er i stærk Stigning herhjemme og har allerede resul-



Sejlkanoer.

teret i Dannelsen af Københavns Sejlkano Klub under „Dansk Kajak Forbund“. Klubben faar Klubhus i Skudehavnen og Anløbsbro ved „Sønderstrand“ og flere af Klubbens Medlemmer er forlængst gaaet i Gang med Bygningen af et Antal Sejlkanoer af den ny intern. Type paa Klubbens Værksted ved Lollandsvej. Byggeomkostningerne andrager omkring 500 Kr. pr. Stk. og med Rette benævnes Sejlkanoen derfor ogsaa „Den fattige

Mands Yacht“. — Europamesterskaberne for Kajak og Kano i 1954 afholdes som bekendt i Svanemøllebugten den 19. og 20. August, og Københavnerne vil ogsaa her faa særlig Lejlighed til at stifte Bekendtskab med Sejlkankapsejlad. — U.S.A. og England, der i en længere Aarrække har afholdt indbyrdes Kapsejladser (England vandt sidste Aar) er meget interesserede i den ny intern. Sejlkano, og Formanden for „Royal Canoe Club“, London, Mr. R. de Quincey, har allerede bestilt en intern. Kano af dennes Konstruktor, Ing. Sv. Thorell, Stockholm.



„København“?

Kaptajnen paa det finske Skib „Lawhill“, der er ankommet til Sydney, medeler, at han flere Hundrede Sømil Syd for den australske Golf har fundet Vragrester af Skoleskibet „København“.

Ulykken med Skoleskibet er efter hans og andre sagkyndiges Mening sket ved Kollision med et Isbjerg i Taage.

Vi har til Morgen forelagt det opsigtvækkende Telegram for Østasiatisk Compagnis 1ste Skibsinspektør, Baron Juel-Brockdorff, som i sin Tid var Fører af „København“. Han udtaler:

Man maa huske paa, at det er et Telegram, der taler om, hvad Folk har sagt og mener flere Tusinde Mil herfra, og hvor meget eller hvor lidt man kan lægge i det, kan inger sige.

— Hvor mener De, at Fundet er sket?

Den australske Golf, som Telegrammet taler om, er Farvandet Syd for Australien. Jeg tænker, at „Lawhill“ har været paa Vej til Port Lincoln eller Adelaide, en af Kornhavnene paa Sydsiden af Australlandet, og at det er nogle Hundrede Sømil Syd herfra, at man har fundet Vragstumperne.

Straks efter, at man herhjemme var blevet klar over, at en Katastrofe maatte have ramt Skoleskibet, udtalte Kaptajn Juel-Brockdorff:

— Man vil antagelig først høre noget om, at der er fundet Vragstumper eller lignende fra „København“ om 6—8 Aar, og det er min Mening, at man da vil finde et eller andet i Farvandet omkring Australien eller maaske drivende i Land

paa New Zealands Kyst. Før vil det næppe ske, undtagen ved en Tilfældighed.

Da vi minder Kaptajn Juel-Brockdorff om disse Udtalelser, svarer han:

— Jeg husker udmærket godt, at jeg sagde det, og det kunne næppe heller ventes før. Men nu maa vi først høre nærmere om dette opsigtvækkende Fund. Det er for tidligt at sige noget bestemt om det, men det er rigtigt nok, at det netop synes at falde sammen med, hvad jeg regnede med dengang. Efter min Mening giver Meddelelsen dog intet som helst Holdepunkt af reel Værdi.

Føreren af det finske Sejlskib „Lawhill“, Kaptajn Søderlund, der ifølge Telegram har meddelt at have observeret Vragrester fra det forsvundne Skoleskib „København“, meddeler:

„Paa Rejse til Port Adelaide observerede jeg 350 Kvartmil Syd for Cap Leeuwin (Australiens sydvestlige Fremspring) Vragstumper af et Sejlskib. Vejret var daarligt, og Søen satte haarát, saaledes at det var umuligt at bjerge det drivende Vragods. Jeg saa imidlertid tydeligt et Dækhús og Resterne af en Skanseklædning, efter al Sandsynlighed fra det danske Skoleskib „København“. Personlig er jeg ikke i Tvivl om, at det var Vragstumper fra „København“, selv om det under de daværende Forhold var umuligt med Sikkerhed at identificere Vraggodset. Jeg tror, at Vraget af det danske Skoleskib maa findes et eller andet Sted langs den sydlige Udkant af den store australske Bugt.“



Femmasteren „København“.



... Nu kommer dette Telegram og melder os, at en anden af de vældige Svaner, der pløjer Havene under Sydkorset, har fundet Sporene af vor egen forliste Storsejler. Ja, om det var Visheden, saa var det saavist kun af det gode; men det er endnu ikke afgjort. Vi har før været ude for Fejltagelser, har hørt mere eller mindre eventyrlige Beretninger, der sigtede paa „København“, — der blev intet af dem tilbage, da man trevlede dem op. Det gør os forsigtige; inden vi tør tage dette for Afgørelsen, maa vi høre nærmere

Men forøvrigt: Erfarne Folk, der kender Havets Strømninger dernede, har erklæret, at om Havet gav Stumper af Vraget fra sig, da vilde det først blive efter Aars Forløb, og de har for Resten peget paa Stedet; der, hvor det angives, at Vragresterne er fundet, som det, hvor man kunde vente at finde Spor af Forliset; det synes jo at støtte Antagelsen, at Meddelelsen er til at lide paa. Og Gisningen om, at Skibet skulde have mødt sin Skæbne i et Isbjerg og en Taagebanke, den

har vi jo næret længe, ingen Antagelse om, at daarligt Sømandsskab skulde have spillet ind i Dramaet, kunde slaa Rod her; vi vidste, at det var Folk, der havde pløjet de store Have under alle Forhold, der havde Ledelsen og Ansvarret; det maatte være Forhold, som Mennesker ikke var Herre over, der havde ført den stolteste Sejler, der er set paa Havene, til Forlis.

Af hvilken Betydning det er at faa denne saa længe imødesete Vished, kan man i Virkeligheden straks maale, især for de Forældre, der havde deres unge Sønner med om Bord. De nærer et Haab, der endnu 6 Aar efter har været holdt i Live.

Mar forstaar, om disse Mennesker ligefrem i deres stille Sind har bedt en Bøn: Vældige Hav, vi bøjer os for den Skæbne, da bærer i dine rullende Bølger; men giv os kun som en Naade et Tegn fra dit Dyb, saaledes at vi véd, hvor vi nu kun aner

J. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik

J. C. Hempels Skibsfarvefabrik, som blev startet for 18 Aar siden, er nu flyttet ind i eget Hus, nemlig det her afbildede, Amaliegade 8, og har her indrettet store, moderne Kontorer. — Forøvrigt har Hempels øvrige Firmaer ogsaa Kontorer i denne Ejendom.

Naar Firmaet i Løbet af den forholdsvis korte Tid har kunnet foretage dette Skridt, maa Grunden siges at være, at Firmaet har oparbejdet en betydelig Eksport af sine specielle Skibsfarver, og Hempels Farver kan nu faas paa alle større Havnepladser Verden over, hvilket vi forøvrigt særligt vil henlede vore Læses Opmærksomhed paa.



Det spændende Drama paa

Heltene fra Ishavet



Professor Otto Schmidt.

skin" og sine hundrede Mand. De kom fra Leningrad med Ishavsskibet, som Burmeister & Wain havde bygget for Sovjet, og de skulde gaa fra Vest mod Øst gennem Nordvestpassagen med dette store, fladbundede Fartøj, som ikke var nogen Isbryder, besøge Polarstationer langs Sibiriens Nordkyst, forsyne dem med Ting, de trængte til, udveksle Personale og uden Hjælp af Isbryder trænge igennem til Vladivostok paa Østkysten af Sibirien.

Otto Schmidt tog imod om Bord. Han var et Hoved højere end de fleste, en slank og usædvanlig smuk Mand, omtrent fyrretyve Aar gammel. Han lignede en Digter fra det gamle Rusland, en Digter, hvis stærke Øjne kunde minde om Tolstojs Blik i gennemtrængende Kraft, men det var et mildt Blik og Øjnene var havblaa. Røsten svarede til Skikkelsens Alvor, en dyb og klangfuld Baryton, hvis Tone straks fik enhver til at lytte.

Omkring saadan en Mand samler stærke Mænd sig i fuldkommen Tryghed. Han var den fødte Fører.

Otto Schmidt talte nødig om sig selv. Men man fik at vide, at han oprindelig var Matematiker. Han spurgte straks efter Harald Bohr og blev skuffet over, at han var bortrejst og ikke kunde træffes. Vi fik ogsaa at vide, at Otto Schmidt foreløbig havde svigtet Matematikken og i de senere Aar udelukkende beskæftigede sig med Polarhavets Problemer. Han er nu Chef for Sovjets Polarinstitut i Moskva, og allerede i 1932 gjorde han Togtet gennem Nørdøstpassagen med „Sibiriakof“.

Men det regnede han ikke for noget, thi det var med Isbryder, nu vilde han bevise, at Turen kunde gøres med et almindeligt Skib, en ny Vej skulde aabnes for alle Handelsskibe fra Vest til Øst.

Der ligger 27 faste Stationer langs Kysten. De har alle Radio og Flyvemaskiner, som kan udpejle Isforholdene og vejlede Skibene: sejl i den Retning, der er aabent Vand. Og de har en fortreffelig meteorologisk Tjeneste.

Men Navnet Otto Schmidt paa en Russer? Forklaringen var ganske naturlig, Familien indvandrede fra Tyskland til Rusland for et Par Slægtled siden.

Man tvivlede om Planen.

Otto Schmidt præsenterede Skibets Fører, Kaptajn Voronin, Ruslands kyndigste Polarskipper. En Mand af Staal, tavs og haard.

Hele Verden har talt om ham i de sidste to Maaneder, siden „Tjeljuskin“ blev skruet ned i Polarhavet. Vi fulgte de hundrede Mænds Skæbne fra Dag til Dag, ofte næsten fra Time til Time, og stundom gav en Ytring i Chefens Telegrammer os Følelsen af Sagtmodighed, personlig Fordringsløshed, ubøjeligt Mod. Men om ham selv, om hans Liv ved Verden kun lidt eller intet.

Der er nu gaaet tre Fjerdingaar, siden Otto Schmidt sejlede ind ved Langelinje med „Tjeljuskin“

Ingen kunde tvivle om ham. Men Polarhavet har ogsaa styrket historien ved at fortælle om Død og Undergang for Jordens bedste Mænd i det, der er koldere end Staalet.

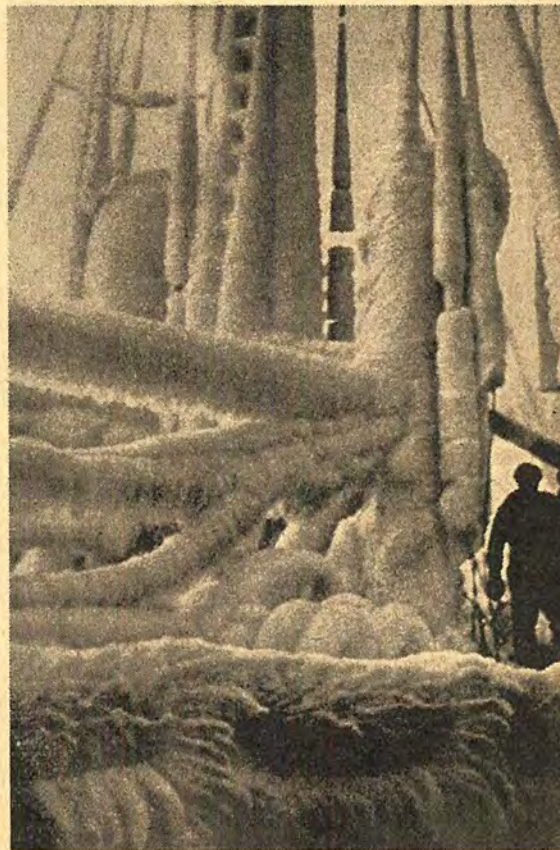
Mens Otto Schmidt fortalte om sine Planer, straaledede hans Øjne og han blev lystig som en Dreng, der har faaet Lov at gaa paa et vidunderligt Eventyr. Han var fuldkommen sikker, han havde de tænkt paa alt, forudset enhver Risiko, Slæder, Hunde, Proviant til to Aar, Telte, Barakker og i Skibets Bug en Flyvemaskine. Russerne om ham sad unge Mænd i Flok og lyttede smilende. Ruslands største nye Digter Semenef skulde skildre Togtet i en Bog, ligesom skildrede Sibiriakofs Togt Aaret før, Jorunalister fra de to store Blade skulde sende Radiokorrespondancer, Videnskabsmænd udvalgte de ukendte Egne, og alle var unge og lykkelige foran deres store Opgave.

Men „Tjeljuskin“ blev forsinket i Arkangelsk og Murmansk. Skibet kom ikke rettidigt ind i Isen, Resten kender nu enhver fra tidligere beretninger.

„Tjeljuskin“ skruedes ned af Ismasserne, og Besætningen reddede sig i Land paa en drivende Isflage... Fra Moskva dirigeredes Ruslands bedste Flyvere til Hjælp. Jublen blandt de Skibbrudne var stor. Isflagen var grænseløs, da tre Maskiner gik ned og landede for dem.

Flyverne tog fem Mand om Bord og gik igen paa Vingerne.

Professor Schmidt var nu atter i Stand til at benytte Radiostationen i fuld Udstrækning, idet de tre Flyvere foruden Levnedsmidler ogsaa medbragte elektriske Akkumulatorer og Batterier til Senderstationen.



Isflagen i Beringsstrædet

I Schmidt-Lejren var Jubelen saa stor, at de Skibbrudne faldt hverandre om Halsen og græd af Glæde. Flyvemaskinerne landede. Uger igennem har man lig haft Døden for Øje og med beundringsværdig Udendhed har Mændene holdt Modet oppe. De mistede den nære Udsigt til at blive reddet fuldstændig Fatgen.

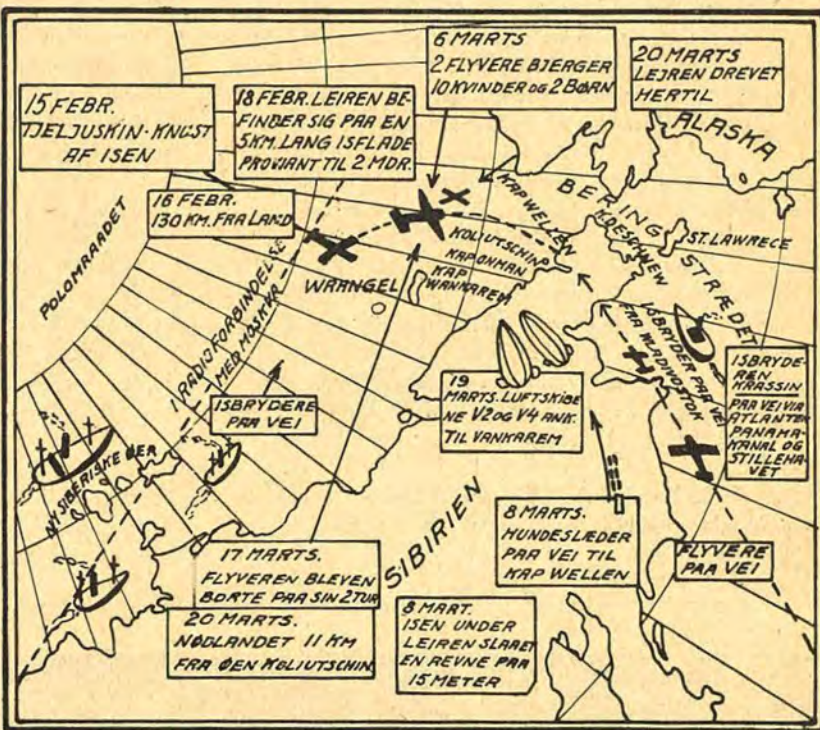
Nye Flyvere forsøgte igen.....

Flyveren Babuschkin havarerede, men steg op igen, lykkedes ham at bringe to af de Skibbrudne til Kap Wankarem. Det var to Mænd, som var alvorlig anbet af Skørbug.

Babuschkin vilde ogsaa have bragt Professor Schmidt Fastlandet, men han vægrede sig ved at forlade Isgen, idet han stadig fastholdt sin Beslutning om at være den sidste, der lod sig bjerge.

De Skibbrudnes Humør var saa højt, som man sjældn har set det i en forulykket Ekspedition. Hele Dagen arbejdedes der. Professor Schmidt sørgede for, at der stadig var noget at gøre, saa at ingen henfaldt til Publierer over den Fare, der omgav dem. Det var saaledes lykkedes at redde en hel Del af Vraggodset fra „Tjeljuskin“. Desuden udgav Ekspeditionen en Avis, som hver Dag bragte de traadløse Meldinger fra Sovjetunionen.

Isforholdene havde i de sidste Dage forværret sig stærkt, Temperaturen var nu gennemsnitlig 4—5 Graders Kulde, og Islaget gjorde sig stærkt gældende. Man hørte stadig Vandet bulle under Isflagen, og rundt omkring kælvende Isbjergene med dem som fra Tordenskræld.



Det arktiske Foraar var nær, og derfor maatte man i Kap Wankarem fremskynde Redningsarbejdet.

„Tjeljuskin“-Mændenes maanedlange, heltemodige Kamp nærmede sig nu den lykkelige Afslutning.

Under de daarligst tænkelige Flyveforhold startede igen tre russiske Flyvere om Natten fra Wankarem med Isflagen som Maal. En Storm af Vindstyrke 9 stod Flyverne i Møde fra Beringsstrædet, Taage og Sne vanskeliggjorde Manøvreringen, og Turen til Isflagen tog Flyverne i første Omgang 6 Timer i Stedet for de normale 2. Men efter en utrolig dristig og heltemodig Flyvning lykkedes det de tre Sovjetflyvere at sætte deres Maskiner ned paa Isflagen. I Mellemtiden havde Slepnef paa Isflagen faaet sin Maskine gjort startklar, saaledes at de alle tre sammen kunde flyve tilbage til Kap Wankarem med 23 Ekspeditionsdeltagere om Bord. Efter at disse Mænd var bragt i Sikkerhed, vendte Kamanin straks tilbage til Isflagen og fløj 11 Mand i Sikkerhed. Til sidst startede alle tre Flyvere endnu en Gang fra Kap Wankarem. Da de vendte tilbage, havde de yderligere reddet 28 Skibbrudne.

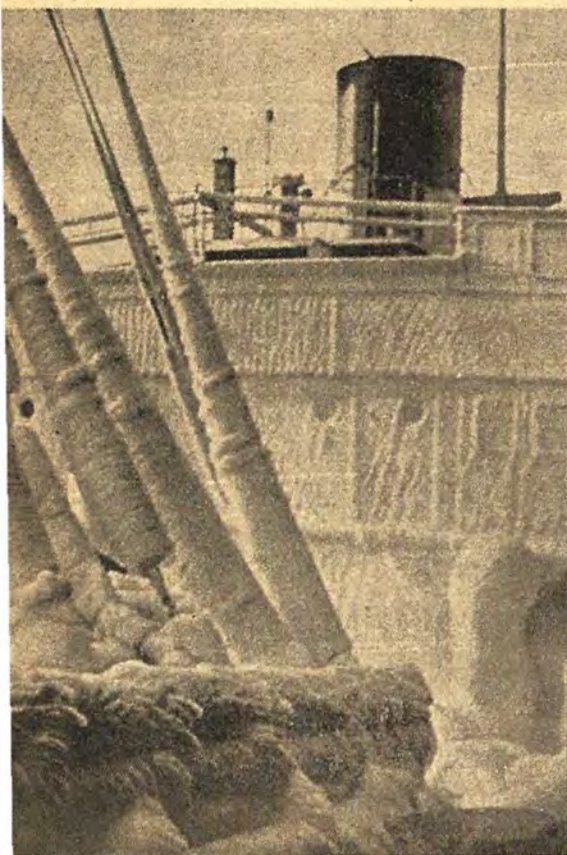
Blandt de sidste 28 Mand, der blev reddet den Dag, befandt sig ogsaa Professor Schmidt, da hans Liv var i Fare under en voldsom Lungebetændelse.

Flyverne mødte imidlertid den heftigste Modstand hos den tapre Ekspeditionsleøer, der var kommet til Bevidsthed igen, da Flyverne landede, og nu vægrede sig ved at forlade Isflagen, før den sidste af hans Mandskab var reddet. Man maatte med Magt transportere ham op i Flyvemaskinen.

I Kap Wankarem blev Professoren straks taget under Lægebehandling. Han var stærkt svækket af Skørbug, saaledes at hans Modstandskraft mod Lungebetændelsen, hvortil en Hjertelidelse var stødt, var stærkt svækket. Man maatte give ham Kamferindsprøjninger.

Jubelen i Sovjet over de tre Flyvers Bedrift kendte ingen Grænser.

Hjælpen kom i yderste Øjeblik. I de sidste Dage var flere og flere af den forulykkede Ekspeditions Deltagere blevet syge. Af de





62 reddede Søfolk led 38 af Skørbug, saa at de straks efter Ankomsten til Kap Wankarem maatte overføres til Sanitetslejren.

Flyvningen gennemførtes under store Vanskeligheder, idet Vejret var saa slet, at de tre Flyvere ofte maatte flyve Blindflyvning. Temperaturen var for første Gang paa Frysepunktet, og Isflagen var derfor næsten ødelagt. Flere Isbjerge havde kælvet i Nærheden af den og paa den, saaledes at Barakkerne var ødelagt, Radiostationen knust og Flyvepladsen næsten ødelagt, i hvert Fald fuld af farlige Revner. Slepnev maatte saaledes starte tre Gange, inden det lykkedes ham: at faa Maskinen i Vejret. Da Maskinerne kun kunde tage 4—5 Mand i Kabinen, hjalp man sig med at binde Resten af de Skibbrudne fast paa Vingerne eller sætte dem overskrævs paa Halen. For at beskytte dem mod Frost, vikledede man dem ind i Faldskærmens Tøj. Molokov havde 5 i Kabinen og 4 paa Vingerne. Han fløj af Vægthensyn Maskinen alene, men fik ikke desto mindre Lejlighed til fra Tid til anden at række en Vodkaflaske op til Folkene paa Vingerne til Værn mod Frosten.

Alle de Skibbrudne fra „Tjeljuskin“ blev nu reddet. Flyveren Molokov bjergede de sidste 6, og selv Ekspeditionens Hunde blev bjerget.

Stalins Telegram til den reddede Besætning indeholdt kun 3 Ord: Stolt af Eder!

Stalin talte i Radioen til Rusland og erklærede, at man vilde minde „Tjeljuskin“ ved at rejse et Mindesmærke udenfor Kreml, der viser Skibet omgivet af Isflager.

Professor Schmidt, der havde faaet et Tilbagefald, og hvis Tilstand stadig gav Anledning til den største Ængstelse, havde ønsket at takke sine Kammerater fra Isflagen. En Mikrofon blev stillet hen til den tapre Professors Sygeleje, og med svag, til Tider næppe hørlig Røst henvendte „Tjeljuskin“-Ekspeditionens Leder Ordet til sine Kampfæller, der var forsamlet om Radiomodtageren i Kap Welleem.

— Kære Kammerater, sagde han, selv ligger jeg syg i Alaska, men i Tankerne er jeg hos jer. Jeg takker jer for det Mod, I har udvist lige til det sidste, og fordi ingen af jer har trængt sig frem for at blive reddet før de andre.

Man hørte endnu kun Ordene:

— Paa Gensyn, mine Kammerater!

— — —

Professor Schmidts Tale blev aflyttet i hele Sovjetrusland. Overalt paa Gader og Torve var Tusinder og atter Tusinder af Højtalere opstillet.



Den britiske Flaademanøvre af de forenede Middelhavs- og Atlanterhavsflaader maatte afbrydes paa Grund af voldsomme Storme. Enhederne samlede sig derefter i Havnen ved Gibraltar til denne store, smukke Parade.



Forsidebilledet

Bark „Gerson“ af København

Billedet er efter et Maleri, malet af afdøde Havnemester paa St. Thomas, Th. Kruse; det viser „Gerson“ udenfor Havnen paa St. Thomas, hvor Skibet med Stortoppen braset Bak venter paa at faa Lods om Bord. Maleriet ejes af Fru Emilie Saltoft.

„Gerson“ blev bygget i „Døderhultsvik“ pr. Kalmar Aar 1851 af Fyr og var som alle Træskibe i Fart paa Troperne kobberforhudet i Bunden, den maalte 401 Tons Br. Reg. og 385 Tons Net. Reg. og blev ombygget i København Aar 1872. Straks efter at Skibet var bygget færdigt, købte Moses og Søn G. Melchior det og satte det i Fart paa Vestindien; medens Skibet tilhørte Melchior, førtes det i mange Aar af Capt. J. W. Kummerlehn, han afløstes af Capt. Ambrosen, som saa igen afløstes af Capt. Chr. Olsen; de sidste 7 Aar, „Gerson“ sejlede fra København, var Capt. A. C. Saltoft Fører.

Barkskibet „Gerson“ var ingen Skønhed, tværtimod, det korte, brede Skrog, den firkantede Agterende, den næsten lige saa firkantede Forende og den absolutte Mangel paa Spring gav Skibet saa klodset et Udscende, at end ikke Rigningen og Sejldug fra Fløjknep til Lønning formaaede at skabe den mindste forsonende Elegance, men saadan byggede man nu Skibe i Døderhultsvik i Aar 1851. Det var solide, rummelige Skibe, som tog „noget med sig“, og det var gode Søskibe, man laa godt med et saadant Skib, for Undermerssejl, Stagsejl og en rebet Mesan, en Vinternat i Nordatlanten, men det var træge Skibe at drive gennem Vandet, og 6 til 7 Ugers Rejse fra København til Vestindien eller omvendt var meget almindeligt.

I 37 Aar tilhørte „Gerson“ Melchior og opretholdt i alle de Aar en Del af Vestindiefarten.

Med al den Ro og Sikkerhed, som hele Skibet saa umiskendeligt bar Præget af, røgtede den gamle Bark sin Dont, og ledet med samme Ro og Sikkerhed, underlagt en Mands Vilje og Erfaring var den et villigt Redskab for ham til Udøvelsen af sin Sømandskunst.

Kun en enkelt Gang i alle de mange Aar hændte der „Gerson“ et alvorligt Uheld, men et Uheld, som ene skyldtes Omstændighedernes tilfældige Sømmenspil.

Den 31. Juli 1870 afgik „Gerson“ fra St. Croix med Capt. Kummerlehn som Fører; ved Afgangen var Skibet i forsvarlig og sødygtig Stand til den forestaaende Rejse, Master og Pumper var forsynet med dobbelte Kraver og Lugerne forsynet med dobbelte Presenninger; paa Rejsen førtes Sejl efter Omstændighederne og til Rejsens hurtigste Fremme, paa Rejsen over Atlanterhavet indtraf intet af særlig Interesse. Kl. 9,45 Form. den 9. September pejlede man Skagen tværs om Bagbord i misvisende VtS. 2,5 Sm. Afstand, det blæste en haard Storm af WNW. med 8 miles Fart; det bedste, „Gerson“ kunde præstere, fortsattes Rejsen sydover, Kl. 12,45 Eft. samme Dag passerede „Gerson“ tæt agten om Læsø Trindel Fyrskib.

Paa Vej ned gennem Kattegat trak Vinden sig mere og mere sydlig med ustadig Kuling, haarde Byger og Regn, d. 10. September Kl. 4 Eft. var „Gerson“ naaet ned tværs af Kullen, hvor den for smaa Sejl laa skarpt Bidevind for Styrbords Halse. Da „Chancen“ for at krydse sig Kronborg ind var lig Nul, besluttede Capt. Kummerlehn at halse rundt og holde NW-over, ud i friere Farvande. Kl. 6 Efterm. pejlede man Kullen i misv. SSØ. 5 Sm. Afst. (dersom nogle af

Læserne skulde faa Lyst til at rekonstruere Sejladsen, erindres de om, at Misvisningen i det sydlige Kattegat Aar 1870 var 13° vestlig), og stadig holdtes NW. over, medens Vinden nu atter trak sig vestligere, og Kl. 10 Efterm. sprang den helt om paa WNW. Man holdt nu Kurs ned mod Sundet; ved Midnat pejledes Kullen i misvisende SØtØ 4,5 Sm. Afst. Kl. 1,30 Form. den 11. September pejledes Kullen i misvisende ØNØ. og Nakkehoved i misvisende StØ ½ Ø; derfra styrede man misvisende SSØ. med 6 miles Fart. Kl. 4,0 Form. pejledes Kronborg i misvisende SSW; man luvede nu noget op efter Kronborg Pynt; paa Helsingør Red laa en Mængde Skibe til Ankers; kort efter, at Pynten var passeret, observerede man fra „Gerson“ en Ankerligger forude. Da Ankerliggeren, en lille Brig, ingen Lys førte, var Skibene ganske tæt paa hinanden. Da Briggen blev observeret om Bord i „Gerson“ blev Roret hurtigt lagt op, for at Skibet kunde falde og passere Agten om Briggen, men „Gerson“ vilde ikke lyste Roret, formentlig har den haft for lidt Vand under Kølen, man forsøgte saa at holde foran om Briggen, men Manøvreren mislykkes, og „Gerson“ blev af Strømmen, som senere loggedes til 4,5 miles, sat ned paa Bougen af Briggen, hvis Klyverbom brækkede, medens „Gerson“ fik Skade paa Skrog og Rigning, men Skibene kom hurtigt klar af hinanden; forinden man igen havde faaet „Gerson“ under Kommando, drev den ned for Bougen af en anden Ankerligger, norsk Bark „Harmonia“, og begge Skibe gik nu i Drift. For at stoppe Skibene, lod man fra „Gerson“ begge Ankere falde, men Skibene vedblev at drive over mod den svenske Kyst og kom først klar af hinanden ca. ¼ Sømil af Landet ud for Ramløsa, ca. 1½ Time efter at „Gerson“ var tørnet mod „Harmonia“. Det blæste nu Kl. ca. 5½ Form. en fuld Storm af NW. Efter at Skibene var gledet klar af hinanden, svajede de begge op for deres Ankere. „Harmonia“ havde mistet Klyverbom og Forgrejterne, faaet Gallionsfiguren stærkt beskadiget og brækket Styrbords Ankerstok; slet saa heldigt var „Gerson“ ikke sluppet, Styrbords Lønning fra Bakken til Falderebet var knust og alle Støtterne var brækket, Styrbords Laaringsbaad var mistet og Bb. Laaringsbaad stærkt beskadiget, et Spand Storvant, Stænge, Bram og Røjlbarduner havde man kappet og var netop begyndt paa at kappe Mesanriggen, da Skibene gled klar af hinanden. Storraaen og Mesanbommen var knækket og flere Sejl var flænget. Man satte nu Lodsflag, men ventede forgæves indtil Kl. 11 Fm., da en Bugserbaad fra Helsingør kom ud og tilbød Assistance. Da „Gerson“ befandt sig paa et farligt Sted tæt ved Land, og i den havarende Tilstand ikke kunde manøvrere, tog Cap. Kummerlehn ikke i Betænkning at tage Bugserhjælp, Damperen forlangte 500 Daler, hvilket blev accepteret, med det Forbehold, at man senere skulde forhandle om Nedsættelse.

Da Ankrene var uklar af hinanden, maatte man kappe Stb. Kæde ved 45 Favne-Sjaklen, selvfølgelig først efter at have sat en Bøje paa Kæden; saa fortsattes Rejsen ned gennem Sundet, hvor Folkene fik Lejlighed til at klare lidt op. Sejlene blev gjort fast (det, der var tilbage af dem), alle Ender blev halet tot og de mest iøjnefaldende Splinter blev savet eller hugget bort, man ligesom satte lidt System i Ravagen og dækkede derved de værste Saar, ligesom Forbindingen dækker et Menneskes Lemlæstelse og faar det hele til at



se mindre farligt ud. Da den lammede Svane lod sit Anker falde paa Københavns Red Kl. 3 Eftm. den 11. September 1870. saa den saamænd helt pyntelig ud.

Ved Søforklaringen blev det fastslaaet, at Havariet skyldtes et hændeligt Uheld, og da ingen Uagtsomhed eller Forsømmelighed var udvist, ligesom ogsaa alle havde anvendt den yderste Flid for at bjerge Skib og Ladning, kunde der ingen Bebrejdelse rettes mod nogen om Bord. Paa en Rejse fra Vestindien til København midt i Firserne kolliderede „Gerson“ en mørk Nat med en Hval. Det er mig fortalt, at Virkeligheden af denne Hændelse blev bevist ved, at man Morgenen efter fandt et Stykke Spæk paa Stb. Ankers Flg.

I Oktober 1887 var „Gerson“ ude for en af de sværeste vestindiske Orkaner, men undgik lykkeligvis Centret og klarede sig; nogle Dage efter bjergede „Gerson“ en Baad med 4 Mand fra en svensk Bark „Augusta“, som var forlist i den samme Orkan: de reddede forklarede, at Besætningen havde

forladt Skibet i 2 Baade, men Baadene var kommet fra hinanden, og hvad der var bleven af den anden Baad, vidste de ikke, selv havde de lidt meget af Tørst, de havde ligget i 2 Døgn i Baaden; da „Gerson“ nogle Dage efter kom til St. Thomas, erfarede man, at den anden Baad var optaget af en norsk Damp, og Besætningen landsat i Boston.

Da „Gerson“ i 1888 kom til København, blev den solgt til et Konsortium i Korsør, Rederne Fischer og H. Rasmussen, og Navnet blev forandret til „Dagmar“, siden 1891 eller 92 var Fischer alene Reder; under Navnet „Dagmar“ sejlede Skibet i Fart paa Nord- og Østersøen samt Hvide Havet og førtes af Capt. C. Andersen, senere af Capt. C. J. Ørbeck.

1896 blev den gamle Bark solgt til Capt. L. E. Nielsson i Raa (Sverig) og dermed slettet af det danske Skibsregister.

C. G. Saltoft.

I næste Nummer skal vi fortælle om den gamle Brig „Tjalfe“s Sejlads.



Barkskibet „Winterhude“ ex „Selma Hemsöth“ ex „Winterhude“ ex „Mabel Richmers“, bygget 1898 hos Richmers, Bremerhaven, 1972 Br. Tons. Ejers nu af G. Erikson, Mariehamn.

Udfordring til Kapsejladts rundt om Jorden

Kongelig norsk Sejlforening har til en Række udenlandske Sejlklubber, bl. a. til K. D. Y. udsendt en Meddelelse, hvori den norske Forfatter indbyder til en Kapsejladts af ikke helt almindelige Dimensioner.

Han vil gerne have Konkurrenter til en Tur rundt om Jorden.

Ruten, der skal sejles, er han villig til at forhandle nærmere om, men han foreslaar, at man for at faa gunstigst muligt Vejr starter engang i August Maa-



ned i Aar fra Cowes, og han anslaar Turens Varighed til omkring ti Maanedre inklusive Ophold i Havne rundt om paa Kloden.

Han vil nemlig for at øge Publikumsinteressen og i og for sig ogsaa den sportslige Interesse dele Sejladts i en Række Etapper.

Selv starter han med den ovenfor afbildede Spidsgatter paa omkring 44 Fod.

Kongelig norsk Sejlforening giver nærmere Oplysninger til interesserede.

Eksamen ved Københavns Navigationsskole

Lørdag den 21. April afsluttede Københavns Navigationsskole Vinterens Semester. Afslutningen, der formede sig som en lille Festlighed, blev afholdt i Skolens Gymnastiksal, hvor Lærere og Elever samledes med Eksamenkommissionen og Repræsentanter for de forskellige Foreninger og Virksomheder vedrørende Søfarten.

Skolens Bestyrer, Navigationsskolebestyrer Th. P. Funder, bød Velkommen, hvorefter Bestyreren mincedes Elev Risum, som i Paaskeferien var forulykket paa en Sejlur med en mindre Sejlbaad. Hele Forsamlingen rejste sig, da Bestyreren udtalte Mindeordene for den alvorlige, stræbsomme unge Mand, som saa brat var revet bort. Bestyreren havde besøgt den unge Mands Moder og bragte en Hilsen fra hende til hans Kammerater.

Saa sang Forsamlingen Skolens Sang, hvorefter Bestyreren talte. Der var til Skibsførereksamen indstillet 17 Elever, som alle bestod, til Styrmandseksamen 19 Elever, hvoraf 18 bestod, til Sætteskipperprøven 11 Elever, som alle bestod. Til de forskellige Eksamener og Prøver, som afholdtes ved Skolen, var ialt indstillet 70 Eksaminander.

Bestyreren udtalte en Tak til de forskellige Institutioner, som Skolen stod i Gæld til. Hvis det blot gjaldt om at lære Eleverne det, som stod i Bøgerne, skulde Skolen nok klare sig selv, sagde Bestyreren, men der var mange andre Opgaver at løse til Gavn for de unge Sømands Uddannelse en korte Tid, de opholdt sig i Land. For Hjælp til at løse de Opgaver skyldte Skolen Tak til „Foreningen til Søfartens Fremme“, til Burmeister & Wain, D. F. D. S., Motorfabrikken „Tuxham“, Teknologisk Institut osv. Skolen havde opnaaet en Ordning med Det kongelige Teater, saaledes at Eleverne havde Adgang til Teatret til meget nedsatte Priser, en Fordel, som til Elevernes Gavn og Glæde havde været benyttet i udstrakt Grad.

Derefter blev Eksamensbeviserne udleveret, samtidig blev Admiral Richelieu's Flidspræmie, en Sekstant, overrakt Elev Svend A. J. Petersen, som havde bestaaet Skibsførereksamen med 137 Points. Samme Elev bestod i Efteraaret Styrmandseksamen med 176 Points. Første Gang, Præmien blev udsat,

var i 1905. To Elever fra Radioafdelingen, Styrmandene Sundvig og Nørregaard, tildelt ligeledes Flidspræmier, udsatte af „Foreningen til Søfartens Fremme“.

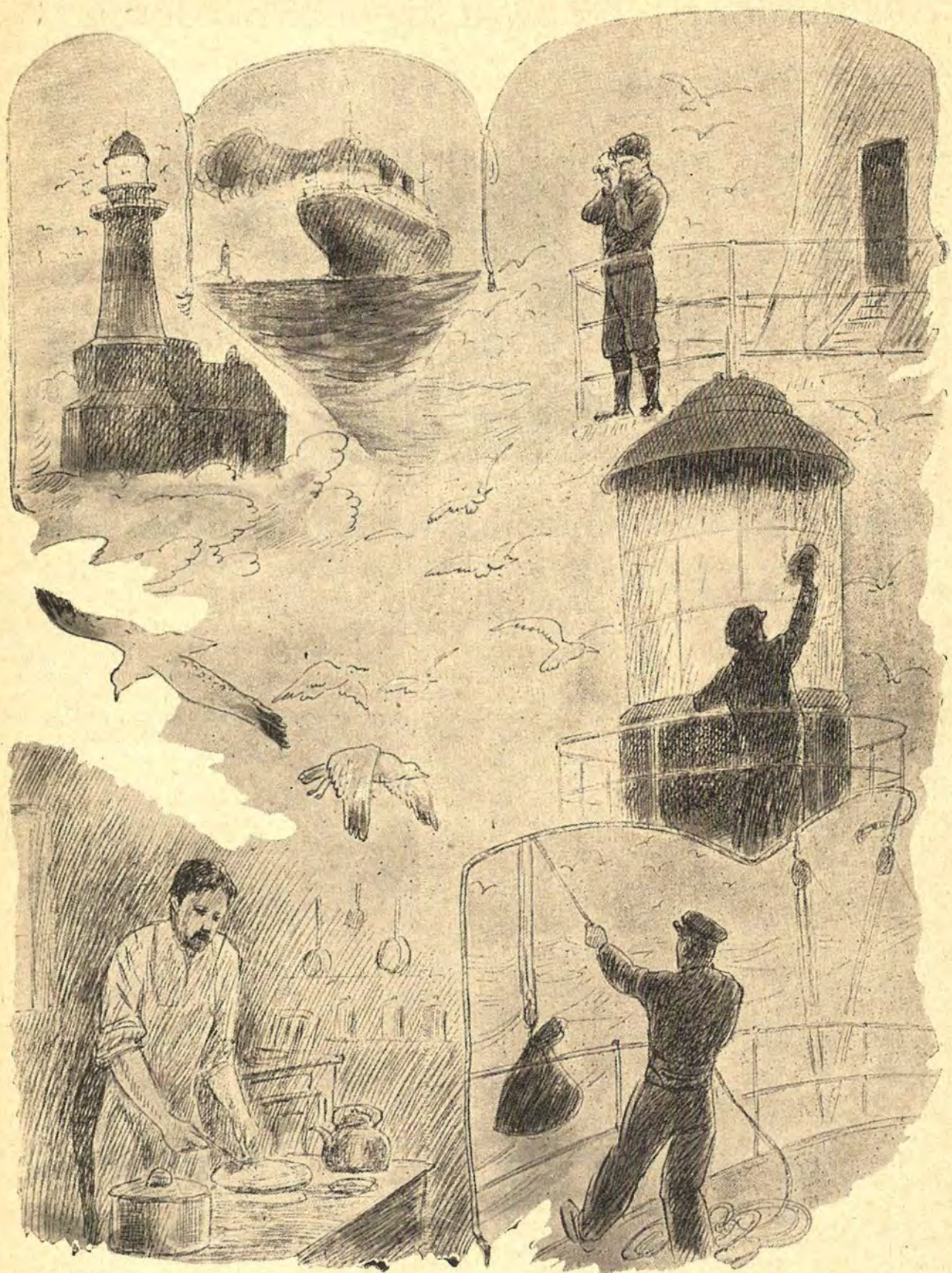
Derefter talte Navigationsdirektør Kommandør Lorch. Kommandøren takkede Lærerne for det gode Arbejde og lykønskede Eksaminanderne til Eksamen og udtalte Haabet om, at de snart maatte komme ud at sejle. Kommandøren havde for nylig hørt saa mange anerkendende Udtalelser fra fremmede Havne om den smukke Opførsel, Skoleskibet „Danmark“s Besætning havde udvist i Land. Der var f. Eks. ikke een, der under hele Rejsen efter endt Landlov var mødt for sent om Bord „Danmark“s Besætning havde i Udlandet vist det Flag Ære, under hvilket de sejlede. Kommandøren haabede, at de unge Mennesker, som nu udgik fra Skolen, vilde gøre det samme.

Efter at „Du danske Mand“ var sunget, spredtes Forsamlingen. Lærerne og Gæsterne vendte tilbage til den daglige Dønt, de unge drog ud i Livet til Kampe, Sejre og maaske Nederlag.

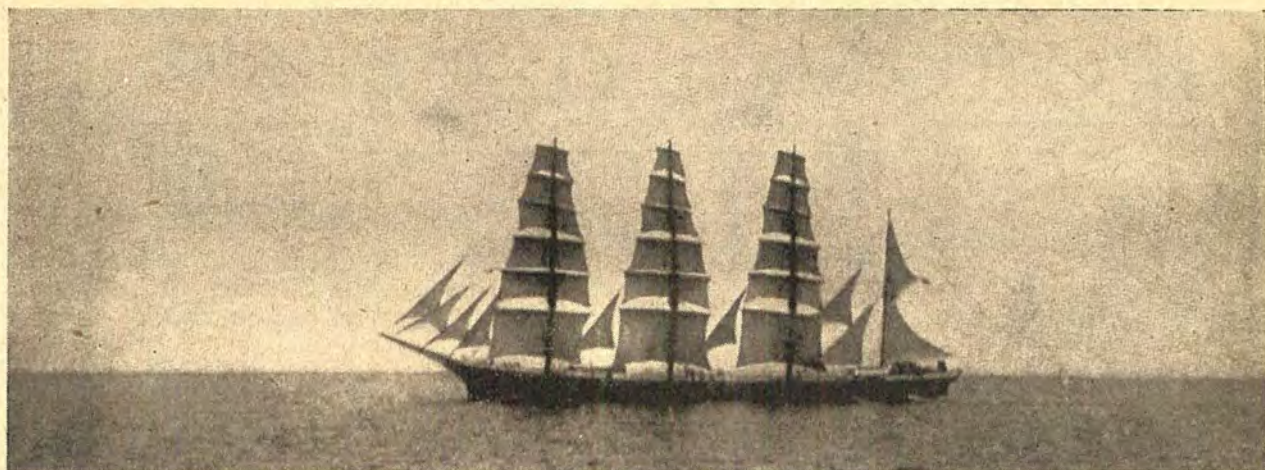
Skibsførereksamen: P. Bang 102 Points, H. Berg 116, E. Hjelholm 123, H. Høyer 104, K. Ibsen 91, Sv. Kurzenhals 104, B. Lauesen 95, V. Lærkesen 109, H. Lønstrup 109, J. Pedersen 111, K. Pedersen 121, K. S. Petersen 133, Sv. Petersen 137, J. Rasmussen 106, H. Schwalbe 95, C. Sundby 125, C. Tørgesen 111.

Styrmandseksamen: H. Andersen 127, K. Christensen 176, Th. Dahl 165, T. Damgaard 167, A. Gjødrick-Andersen 163, G. Hammer 109, K. Hansen 139, G. Hector 137, Sv. Lohmann 145, Sv. Madsen 135, Th. Nielsen 155, Zacho Pedersen 186, G. Poulsen 142, J. Stamphøj 168, W. Tornøe 169, E. Vierø 152, J. Østergaard 157, V. Hansen 150.

Sætteskipperprøven: Clausen 55, Fæster 55, Gregersen 52, Haagen Hansen 47, Hvidberg 51, Jokobsen 56, C. Jensen 36, P. Jensen 54, Sv. Jensen 46, A. Pedersen 35, Mikkelsen 46. Til Skibsførereksamen højeste 168 Points, laveste 84. Til Styrmandseksamen højeste 202 Points, laveste 87. Til Sætteskipperprøven højeste 63 Points, laveste 27.



Livet paa Fyret



Firmastet Bark „Parma“ af Hamborg, 3091 Br. Reg. Ton. Skibet blev bygget 1902 i Port Glasgow on Clyde og var i mange Aar hjemskrevet fra London under Navnet „Arrow“,

men tilhører nu det berømte tyske Sejlskibsrederi F. Laeisz i Hamborg, som bruger det i Farten Australien—Europa.

Kaptajn Bonde 90 Aar



Forhenværende Havnemester ved Københavns Havn, Kaptajn C. A. Bonde, fyldte den 30. April 90 Aar. Havnemester Bonde frattraadte Stillingen som Havnemester med Udgang af Aaret 1922 efter i 30 Aar at have virket som saadan ved Københavns Havn, der i denne Periode gennemgik en rivende Udvikling. Den gamle Havnemester er stadig rask og færdes daglig paa Langelinie, hvorfra han følger Havnens stadige Udvikling.

Buenos Aires Havn

Naar man hører, at Argentinas Hovedstad, Buenos Aires, stadig befares af direkte Dampskibslinier fra Southampton, Liverpool, London, Bordeaux, Hamborg, Bremen, Antwerpen, Marseille, Genua og New York samt af en Masse Lastdampere og Sejlere fra Alverdens Lande, kan man omtrent danne sig et Billede af den Myretravlhed, der hersker i denne Sydamerikas største Havn. Altid ligger Sværme af maskinkraftdirrende Bugserbaade parat til at gaa ud og modtage ny-

ankomne Dampere og bakse dem ind til deres Dokker eller de Kaaplacser, som Havneautoriteterne bestemmer for de indgaaende Skibe, og ikke mindst Kaptajnerne paa de store Oceandampere forstaaer at værdsætte den ofte forbløffende Dygtighed, de forskellige Slæbebaadsførere udviser under deres daglige Dont paa Broen af deres smaa, sodede, men bryderstærke Hjælpefartøjer. Den, der kender Buenos Aires's Havn, ved nemlig, hvor vanskeligt det er ved egen Hjælp at komme paa Plads i den. Her maa manøvreres meget forsigtigt. Havnen har kun en forholdsvis ringe Dybde, og selve Havnen er skabt ved kunstigt at uddybe et mægtigt Areal og beskytte dette mod Strøm og Tilsanding ved en 600 Meter lang Bølgebryder. — Derfor ophører en fremmed hurtigt med at undre sig over den usædvanlig store Flotille af Bugserbaade, der altid ses i denne Havn, for har han givet sig Tid til bare i et Par Timer at iagttage Livet i Havnen, vil han se, at der ikke er een Slæbebaad for mange, hvis indog udgaaende Skibe skal føle sig sikre paa naar som helst at kunne blive lagt forsigtigt til Kajen eller blive slæbt ud paa frit Vand uden først at risikere at sidde fast en Tid paa de mange lumske Flodgrunde.

Nordby Navigationssskole

Eksamen for første Halvaar 1934 ved Nordby Navigationssskole sluttede den 10. April med følgende Resultat:

Styrmandseksamen:

M. T. Nielsen, Nordby, mg⁺, J. S. Madsen, Vejle, mg, H. H. Pedersen, Sønderho, mg, P. H. Schmidt, Rømpø, g.
Alle Eksaminander bestod.

Skibsførereksamen:

H. G. Andersen, Hjerting, mg, H. M. Beck, Nordby, mg, A. A. Christensen, Esbjerg, mg⁺, P. C. Farup, Nordby, mg, J. J. Jacobsen, Nr. Nebel, mg⁺, V. Lind, Assens, mg, N. F. Nielsen, Sønderho, mg, C. H. Schjørring, Helsingør mg.
1 Eksaminand bestod ikke.

*Hil være dig Storm, naar stolt fra dit mægtige Øde
paa væsende Vinger du sejler henover Havet,
med kædefuld Hilsen fra Sorgen og Suk fra de døde,
med stærkere Ve i din Mund end Skyernes Torden.*



SPØRGSMÅL OG SVAR

Redigeret af Kaptajn C. G. Saltoft

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“s Abonnenter og Læsere

Spørgsmaal:

1. Hvor skal jeg henvende mig for at blive Math-Lærling i Marinen?
2. Hvad fordres der?
3. Hvad kan jeg videre blive til?

En ubekendt.

Svar:

Henvend Dem — mundtlig eller skriftlig — til Kystflaadens Personelkontor, Holmen, København K.

Spørgsmaal:

1. Var Elev fra „Danmark“, Erling Andersen, med Georg Stage i 1933, hans Nummer skulde da være 60?
2. Hvis „Vikings“ bliver et 14 Dages Blad, bliver Prisen da den samme?
3. Kan De ikke bringe Tegningerne af den nye Georg Stage.

Jens Vejle, Assens.

Svar:

1. Da „Vikings“ kun besvarer Spørgsmaal af almen Interesse, kan vi ikke svare paa Deres første Spørgsmaal, henvend Dem til Stiftelsen „Georg Stages Minde“.
2. Vi har endnu ikke taget Standpunkt til det Spørgsmaal.
3. Maaske, men vi vil intet love.

Spørgsmaal:

1. Kan en Skibstømrer, som har sejlet med et Motorskib i 4 Aar som Tømrer tage Styrmandseksamen, eller kræves Fart med Sejlskib?
2. Hvor længe varer Skolegangen. Hvad koster den?

Christiansen, Stige pr. Odense.

Svar:

1. Vil De indstilles til Styrmandseksamen, skal De godtgøre, at De efter det 15. Aar har forrettet Sømandstjeneste til Søs med Skib af 20 Ton Br. eller derover i mindst 4 Aar, deraf mindst 1½ Aar i søgaaende Sejlskib, deraf 9 Maaneder som Matros. Indtil 5 Maaneder af den forlangte Matros-tjeneste kan anses fyldestgjort ved Tjeneste som Letmatros i Sejlskib i oversøisk Fart eller anden Fart, som kan sidestilles med saadan Fart; desuden skal De indstilles af Skolen, som har forberedt Dem. Om Tjeneste som Tømrer kan medregnes, afgøres i hvert enkelt Tilfælde.
2. Ca. 18 Maaneder. 35 Kr. pr. Maaned foruden Bøger og Rekvisiter, men De kan opnaa Statsunderstøttelse fra 10 til 30 Kr. maanedlig og indtil 70 Kr. til Boghjælp.

Spørgsmaal:

1. Hvad fordres der for at blive Telegrafist paa et Fyrskib eller Fyrstation?
2. Hvor stor er Hyren for en Radiotelegrafist med 1. Kl. Certifikat?
3. Er der Mulighed for at blive Telegrafist med dansk, engelsk eller amerikansk Marinefartøj, forinden man har tjent sin Værnepligt?

Larsen, Mejlgade, Aarhus.

Svar:

1. Foruden 1. Kl. Certifikat tillige nogen Sømandsuddannelse.

2. 150 Kr. pr. Maaned, stigende i Løbet af 10 Aar til 315 Kr. pr. Maaned.

3. I en fremmed Marine kan De næppe blive ansat, men den danske Marine har en stor Stab af Radiotelegrafister. Henvend Dem til Chefen for Kystforsvaret.

Spørgsmaal:

Hvad hedder Verdens største Sejlskib?

E. Rosbak, Agerdrup St., Fyn.

Svar:

„Moshulu“, en 4-mastet Bark, bygget af Staal Aar 1904, 3116 Ton Br., hjemmehørende i San Francisco, Reder Charles Nelson.

1) Hvad Tid paa Aaret bliver den finske Sejlskibsreder Kaptajn Eriksons Barker gjort klar til deres aarlige Udfart til Australien. De dokker saa vidt mig bekendt hos Burmeister & Wain.

2) Er der Chance for at komme ud at sejle med et af disse Skibe som Elev eller Ungmand og gives der en mindre Hyre. Mener De, at Sproget vil være til nogen Hindring?

3) Kan der vedlægges Porto (til Svar) i danske Frimærker ved eventuel Forespørgsel til ovennævnte Rederi.


Svar: 1) Paa Slutningen af Sommeren.

2) Det er vist ikke umuligt. Hyren kan jeg ikke sige Dem noget om. Om Bord i Skibene tales der sikkert Svensk.

3) De kan jo benytte internationale Frimærker.

Sømandsliv

Alvorlige Mænd i alle Aldre fra 7 til 70 pløjer Peblingsøen. De viger ikke fra Kommandobroen, de udslynger deres Ordre, de er selv Manden, der gentager dem og udfører dem, Kaptajn, Rorgænger, Styrmand, Letmatros og Jungmænd paa een Gang; Kok og Messedreng ogsaa, de har Madpakken med hjemmefra. Al Respekt for „Danmark“s Jomfrutogt paa de store Have: at sejle Landkortet rundt med 120 Dreng er ikke daarligt, men det blegner ved Siden af den Bedrift at rende ene Mand rundt om Peblingsøen efter „Adriadne“. Store Farer lurer paa hende. Pludselige Kastevinde kan opstaa, Kollisioner med andre og ikke saa vel manøvrerede Skibe maa risikeres, er der ikke undersøiske Skær i Søen? En uforvarende Klat fra en Maage kan forrykke Balancen, ikke et Øjeblik maa Skipperens Agtpaagivenhed svigte. Det er ikke Sejlsport. Gaa til Øresundsgen, hvis De vil have Sejlsport. Nej, det er Sømandsskab og det er Sagkundskab. Aldrig har der været talt saa sagligt om Sø som ved Peblingsøen, aldrig har der været snakket Skiv som dér, ikke een af de 120 Dreng, der nu har været Kloden rundt, har kendt de store Haves Romantik og levet deres Drengedrømme saa intenst som Drengene fra 60 Aar og nedefter, der runder Peblingsøen.



I Kamp med Sørøvere

(Fortsat)

OTTENDE KAPITEL

En fremmed Sejler.

Mr. Vandersturm tog heldigvis ingen videre Skade af sit Fald, og da han virkelig var et Indbegreb af uforstyrreligt godt Humør, lo han selv hjerteligt af sine Uheld og gik straks ind paa Spøgen, hver Gang han, som ved nærværende Lejlighed, gjorde en noget latterlig Figur. Ja, han var virkelig en født Sømmand!

Efter 6 Glas begyndte Stormen endelig at stilne lidt af, medens Vinden endnu gik mere og mere mod Vest, og ved to Glas paa Aftenvagten fik vi et svært Tordenvejr, der, ligesom da Orkanen begyndte, blev fulgt af en Skyregn. Barometret begyndte da atter jævnt at stige, og den Række heftige Vindbyger, der nu i næsten 12 Timer med meget faa Mellemrum havde gennempisket vort stakkels Fartøj, ophørte lige saa pludseligt, som de den Gang var kommet over os; derefter begyndte Vinden at blæse mildt og stadigt fra Sydvest.

„Saa, nu tror jeg da endelig, at vi har set den sidste Tømp af denne fordømte Tyfon!“ sagde Skipperen, da der endelig viste sig en Plet blaa Himmel over vort Hoved, og et Lynglimt bredte sig over det oprørte Hav; dette syntes dog endnu bestandig at være i lige saa stærkt Oprør som den Gang, da Stormen endnu hylede i vore Øren; „Stormen har blæst sig selv ud.“

„Donnerwetter, ein höbsch Stük Arbeit!“ raabte Mr. Vandersturm, der var kommet op for at se, om der var noget, han kunde hjælpe til med; „den Tyfon slem Fyr; vis paa, mein gote Kap't, at den være gaaet?“

„Ja, jeg tror ikke, vi har mere at være bange for denne Gang,“ svarede Skipperen, der allerede havde sat Folkene i

Gang ræd at reparere den Skade, der var sket paa Dækket; „disse Hvirvelstorme holder almindeligvis op, naar de er løbet Kompasset rundt og kommet tilbage til det Hjørne, hvorfra de er gaaet ud. Desuden, naar man saa ser et saa stort Stykke blaa Himmel, at man deraf kan lave et Par Bukser til en Hollænder, saa kan man tage sine Luger af og sætte Sejl iger, thi saa er det værste forbi!“

„Ha, Nebukadnozar!“ udbrød den lille Hollænder; „wat De mener mit ein Hollænders Bukser? De tale om mich self — nicht?“

„Oh, nej, nej, Meinheer,“ protesterede Kaptajn Klinker, som virkelig intet fornærmende havde ment med denne gamle Sømandsvittighed; „jeg mente naturligvis et Par meget større Bukser end Deres.“

„De sige, mine Bukser ikke store genug für ein Hollænder; sie da man her, mein Kap't'n, und her — ho, ho, ho, ho!“

Kaptajnen og alle vi andre istemte en skraldende Latter, thi den lille Mand løftede i det samme sine Frakkeflige og fremviste et Par fuldstændig flængede Benklæder.

„Ved Jingo, Meinheer, De faar mig til at dø af Latter!“ raabte Skipperen, da han atter kunde faa Mælet; „nu er Deres Bukser passende, Sir; De kan i Nødsfald stuve en hel Ladning i dem.“

„Jeg véd næsten ikke, Sir, hvordan vi skulde bære os ad med at sætte Sejl, Sir,“ afbrød Mr. Leechline ham nu; „vi har mistet hver Pjalt Sejldug til Vejrs og er nødt til at slaa helt nye Sejl under.“

„Ja, jo snarere vi faar det gjort, des bedre,“ sagde Skipperen, „la os faa de nye Sejl op; andet er der ikke at gøre.“

„Ay, ay, Sir,“ svarede Styrmanden, og snart efter lød Baadmændens Røst, der kommanderede Folkene til at slaa de nye Sejl under, men dog først indbød dem til at drikke en Snaas æter.

Klokken 6, da Solen, som et Øjeblik havde vist sit milde Ansigt, sank ned bag en Sky langt borte over det endnu oprørte Havs uendelige Flade, var vi klar til at hejse vor Klyver og sætte Mesanen, hvilke Sejl heldigvis var blevet skaanet for at blæse væk i Orkanen. Lidt senere fik vi to nye Merssejl slaaet under og hejst, og før Midnat førte Skibet atter en De af sit nødvendigeste Sejlareal.

Vi genoptog derpaa vor Kurs Nord paa, da Skipperen ikke holdt af at gaa tilbage til Singapore for at reparere, men hellere vilde løbe ind til Manilla, hvis det viste sig at være nødvendigt, naar han næste Dag havde taget Overslag over den liden Skade; thi da det nu var alt for mørkt, og Folkene var trætte, blev Vagten pebet ned.

Den næste Dag var klar og smuk, og der blæste en let Brise fra Sydløst; skønt der endnu stod nogen Dønning, syntes Havet ræd dets lette, rislende Smaabølger ganske at have forglemmt sin vilde Bevægelse fra Dagen forud. Jeg havde dog ikke megen Tid til at betragte hverken Himmel eller Hav, thi ikke saa snart var jeg kommet paa Dækket for at afløse Joggins, der havde Hundevagten, før jeg tilligemed den øvrige Styrbords Vagt maatte gaa i Gang med at spule Dæk og klare op, hvormed vi ikke blev færdige før ved 8 Glas.

Derefter tog vi alle fat paa at slaa Sejl under, og før





Middag havde vi til Kaptajnens Glæde alle Sejl tilsarte lige til Roysterne, og jeg er vis paa, at ingen, der i dette Øjeblik saa vort gode Skib sejle af Sted med alle Sejl i Top kunde ane, at det nylig var blevet ramt af en saa frygtelig Storm.

Det var egentlig kun indenbords, at vi havde lidt nogen videre Skade, men én Tilfredsstillelse havde vi dog, og det var, at vi, idet vi begyndte at klare op paa Dækket, fandt Kokkens Kabys i nogenlunde god Behold mellem en hel Del andet Vraggods ved Spillet forude, hvor den var blevet klæmt fast; vi troede alle, at den var gaaet over Bord, da den blev løsrevet i Stormen. Den blev nu halet frem og sat paa sin Plads til Kokken Sambos store Glæde, og han begyndte straks at koge varm Kaffe til os alle.

Denne Opdagelse blev fulgt af en anden lige saa glædelig, og det var, at Kaptajn Klinker, da han tog Middagsbøjden, opdagede, at vi, i Stedet for at være drevet ud af vor Kurs under Tyfonen, tværtimod var drevet et betydeligt Sykke i Retning af vort Bestemmelsessted. Vi havde i Virkeligheden udløbet over 100 Mile, siden vi havde passeret Pedro Banca for 36 Timer siden, særlig ved vor Lænsen af Sted før Stormen. Vi var vel kommet en Smule sydligere, end vi strengt taget behøvede, men det blev nemt oprettet ved at luffe nærmere Vinden og brase Ræerne an, saa vi fik Syd-Vest-Monsunen paa vor Bagbords Laaring.

Fra nu af var Vejret saa smukt, som vi paa noget Maade kunde ønske os det, og vor Rejse fortsattes uden det mindste Uheld indtil paa den ottende Dag, da vi var tæt ved Palawan Øgruppen; thi vi havde styret mere nordlig efter at have lagt den vestlige Pynt af Borneo forover og passeret Natuna. Vi

styrede altsaa, skønt lidt ude af vor Kurs til Kanton, i Retning af Manila, som Kaptajn Klinker tænkte at anløbe for at reparere, thi vi havde en ganske betydelig Læk et eller andet Sted og maatte pumpe meget ofte.

Det var tidligt om Morgenen, altsaa paa den ottende Dag efter vor Afsejling fra Singapore, at jeg gik hen i Kabysen for at se at faa fat i en Kop Kaffe hos Kokken. Her traf jeg ogsaa min Ven Lin Sin, med hvem jeg ikke havde talt et eneste fortroligt Ord siden den Dag, vi laa til Ankers paa Singapores Red. Jeg spurgte ham først, hvorfor han havde pryglet det stækkels Buddhillede saa frygteligt under Orkanen, og hvorfor han havde gjort Forskel paa sine to Afguder.

„Mig chin-chin Joss,“ svarede han og smilede lidt forlegen; men mere kunde jeg ikke faa ud af ham, undtagen det, at han paa min gentagne Opfordring sagde: „Den Joss meget slet Fyr; ham lave meget stor Tyfon!“

Da jeg nu saa, at jeg intet kunde faa ud af ham paa den Boug, forsøgte jeg paa en anden.

„Men hvad blev der af de Sørovere, Lin Sin, der vilde tage vort gode Skib og skære Hovedet af os alle sammen?“ sagde jeg.

„Oh, kun vente lidet,“ sagde han med Eftertryk; „ikke se dem nu, men Sørover passe paa os hele Tiden, ja.“

Jeg lo. „Du for meget bange,“ sagde jeg, idet jeg gik ind paa hans Talemaade; „naar Sørover ikke se os, ikke tage os!“

Mer forunderligt nok, i samme Øjeblik varskoede Ukigsmanden med høj Røst: „En Sejler i Læ!“

(Fortsættes).



„Cap Arcona“ og „Cap Polonia“ i Hamburg Havn

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

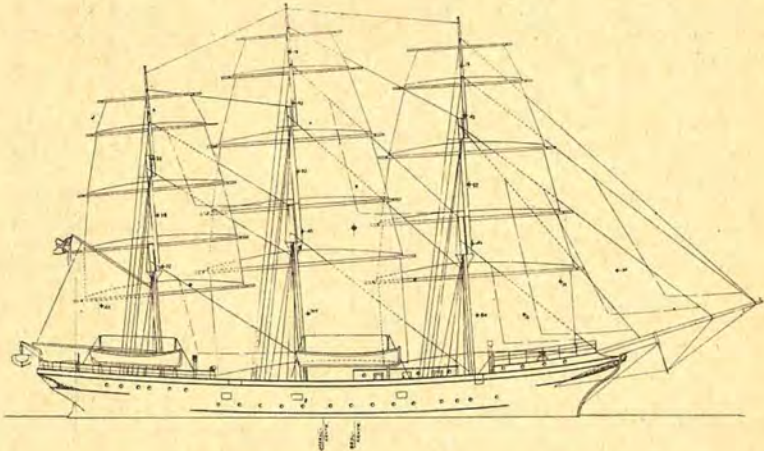
1. Maj 1934



Medlemmer pr. Januar 1934.

Det Forenede Damp-D/S Jutlandia
 skibs-Selskab, A/S D/S paa Bornholm
 D/S af 1912 af 1866, Rønne
 D/S Svendborg D/S Nordania
 A. P. Møller-Tank- D/S Als
 haade D/S Nautic
 D/S af 1929 Det Dansk-Norske
 D/S Dannebrog D/S
 D/S Orient A/S De danske
 D/S Norden Sukkerfabrikker
 D/S Progress A/S det store Nor-
 J. Lauritzen diske Telegraf-
 D/S Myren selskab
 D/S Torn D/S Jyden, Esbjerg
 D/S Vendila D/S Øresund
 Det Dansk-Franske J. Saabye & O. Ler-
 D/S che
 D/S Dania D/S af 1925, Es-
 Det danske Petro- bjerg
 leums A/S D/S Phønix, Es-
 D/S Hafnia bjerg
 Andreas Christen- Rhederi M. Jebsen,
 sen A/S, Aabenraa
 A/S Det danske D/S Activ, Korsør
 Kulkompagni A/S Dampskibet
 D/S Heimdal England
 De forenede Kulim- A/S Dampskibet
 portører A/S Finland
 D/S Pacific A/S Vestjydsk
 A/S Em. Z. Svitzers Dampskibssel-
 Bjergnings-Entre- skab, Esbjerg
 prise Rederi-Aktieselska-
 Svitzers Bugseraf- bet Transporter,
 deling Odense
 D/S Ursus De forenede Bugser-
 D/S Baltic selskaber

Den nye „Georg Stage“



Skoleskibet „Georg Stage“ er kendt af enhver Dansker, ikke alene af de Tusinder, der i Aarenes Løb har faaet deres første Søfart ombord i det, men ogsaa af alle dem, der har set det rundt i vore Havne eller paa anden Maade har haft Lejlighed til at stifte Bekenctskab med den Gerning, som nu i saa mange Aar har været udøvet der ombord til Gavn for de unge Mennesker og den danske Sømandsstand.

Nu har det gamle Skib nætjent, det kan ikke betale sig at reparere det mere, og en ny, bedre og noget større „Georg Stage“ skal bygges. Derved opnaas forskellige Forbedringer, som kun er af det gode. To Ting bliver dog ganske uforandret og tages med fra det gamle til det nye Skib:

Den udmærkede Tradition og den glimrende Disciplin. Det skal Kaptajn J. B. Junker og Overstyrmand J. P. Svendsen nok sørge for. Det er kun godt det samme. Det skulde gerne vedblive at være en god Anbefaling alle Vegne at have været Elev paa „Georg Stage“.

Det nye Skoleskibs Dimensioner er følgende:

Længde overalt	42,00 m
Længde i Vandlinien	36,00 m
Største Bredde paa Spant	8,50 m
Dybde	4,60 m
Dybgang agter, fuldt udrustet...	3,75 m
Dybgang for, fuldt udrustet	3,45 m
Tilsvarende Replacement	505 ts

Som det fremgaar af Tegningen, rig-

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN

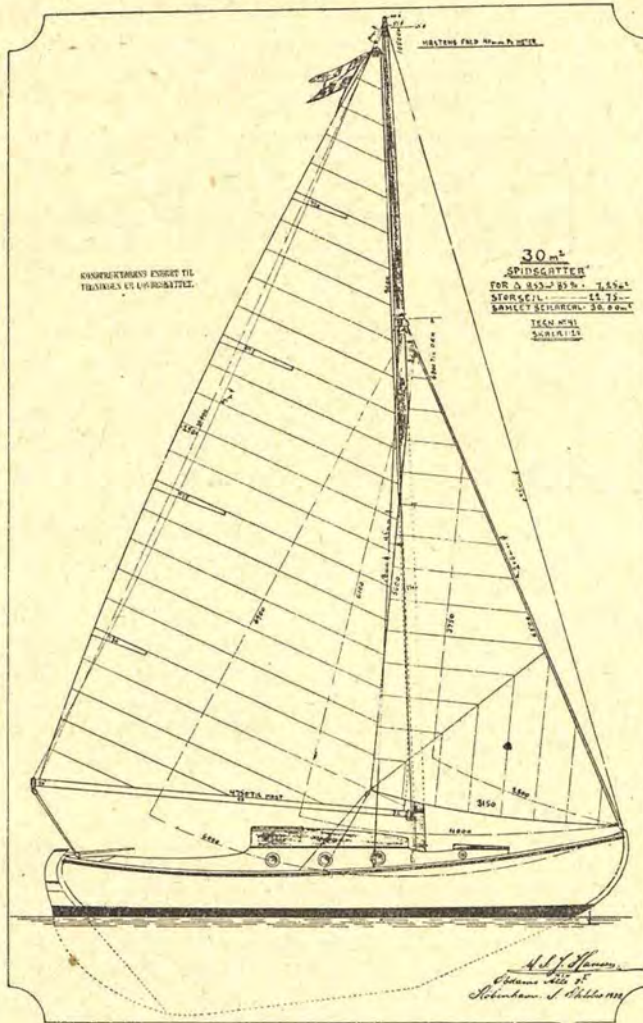


30 m² Spidsgatter

Naar Foraaret nærmer sig, bliver der travlt rundt omkring paa Baadpladserne. Der høvles og saves, der skræbes og pudses og males og lakeres. Over det hele lyser Sejlsportsmandens glade og forventningsfulde Ansigt. Han har allerede taget Forskud paa Sommerens Glæder.

Trods de daarlige Tider er der heldigvis endnu nogle, der kan og vil ofre noget for denne sunde og raske Sport og prøver paa at vise nye Veje, som med den Nykonstruktion, vi her giver en kort Omtale:

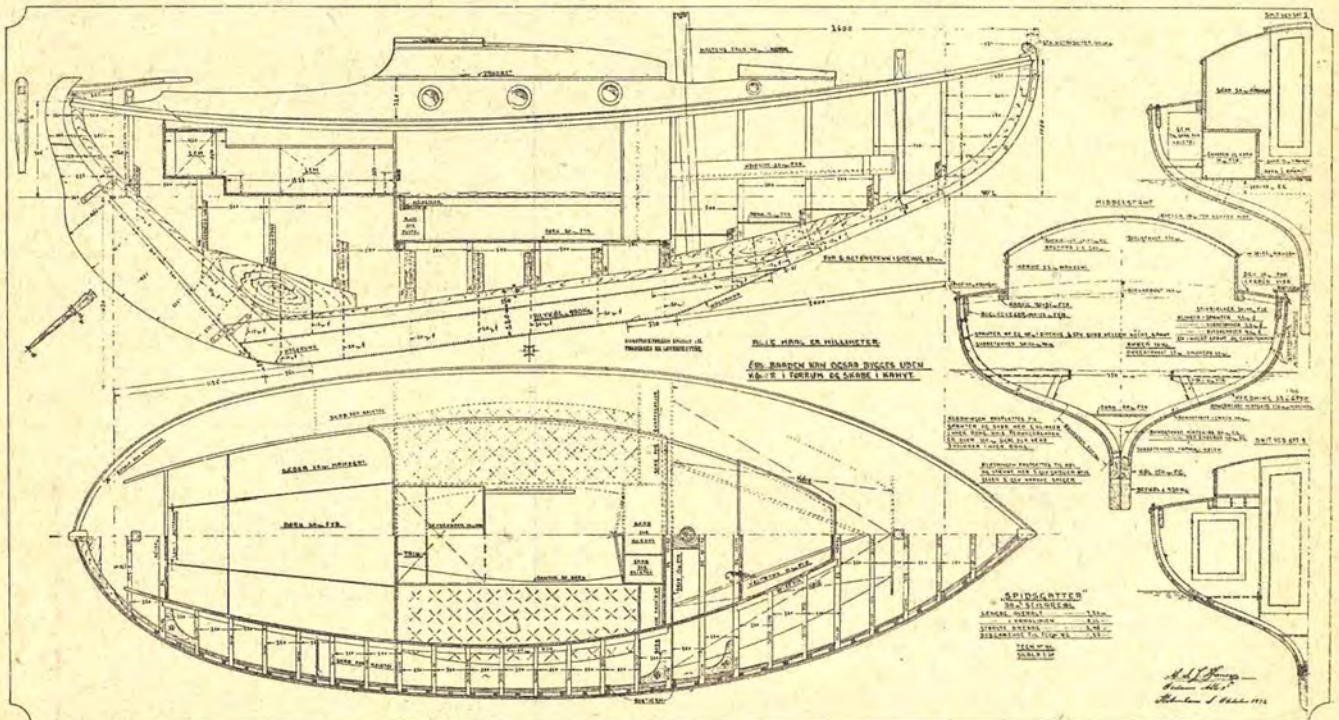
I Foraaret 1933 søsattes fra Viggo Hansens Værft i Kastrup to 30 m² Spidsgattere, efter en af Skibskonstruktør M. S. J. Hansen leveret og af Dansk Sejlerdag anerkendt Klassetegning. Fartøjerne, til hvilke der stilledes store Forventninger, har i 1933's Kapsejladser vist sig fuldt ud at svare til disse



Forventninger, endda til Overmaal, værdige Arvtagere efter de gamle Vikingsnækker, hvormed vore Forfædre drog ud og erobrede Verden.

Fartøjernes Specifikationer er: L. O. A. 7,20 m, L. V. L. 6,16 m, største Bredde 2,45 m, Dybgang 1,25 m. Byggematerialet er Fyr paa Eg, og Kølvægt ca. 930 kg Bly.

Foruden at opfylde Betingelserne som Kapsejlere, har Fartøjerne i Kraft af deres meget rummelige Kahytindretninger (ialt 4 Køjer) og Cockpit, med stor Tilfredshed for Ejerne været anvendt som Turbaade. Dersom danske Sejlsportsmænd vilde ofre Klassebaadssejladser lidt mere Opmærksomhed end Tilfældet desværre er, maatte man tro, at Konstruktøren her havde skabt et Fartøj, som baade hvad Evne og Udseende angaar, vilde tilfredsstille selv den mest kræsn.





faar deres Uddannelse under Forhold, som de senere kan vente at finde dem ombord i Sejl- eller Dampskibe. Det kan siges, at det hele bliver pænt og sobert og i Overensstemmelse med Lovens Fordringer.

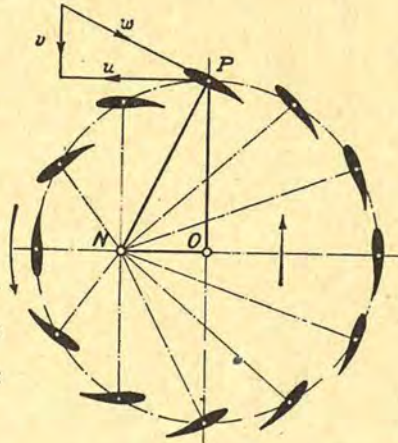
Overskibsingeniør Aage H. Larsen har Ansvaret for Skibets

Konstruktion. Det har været udbudt til de danske Skibsværfter, og efter hvad vi har bragt i Erfaring skal det bygges paa Frederikshavn Skibsvæft.

Naar dette Aars Togt er forbi, lægger det gamle Skoleskib op, og det nye skal paa sit Jomfrutogt sidst i April næste Aar.

Voith-Schneider Propelleren

Der er for Tiden megen Interesse for Fremdrivningsforholdene ved mindre Fartøjer, og forskellige Typer har allerede været omtalt i „Vikingen“.



Princippet for Voith-Schneider Propelleren.

U. Bladhastighed i Forhold til Skibet.
V. Vandets Hastighed i Forhold til Skibet.
W. Vandets Hastighed i Forhold til Bladet.

Voith-Schneider Propelleren er bygget efter en ny og interessant Idé og er nu anbragt i henvend en Snes forskellige Fartøjer, hvoraf det største har 840 HK. Den bestaar af et Antal lodrette Blade, som i Tværsnit har Form som en Flyvemaskinevinge, og som drejer sig om en lodret Akse i Agterenden af Baaden. Bladene er det eneste, der springer uden for Skroget, alle andre Dele sidder indenbords. Naar Propelleren er i Gang, udfører Bladene en svingende Bevægelse omkring Aksen.

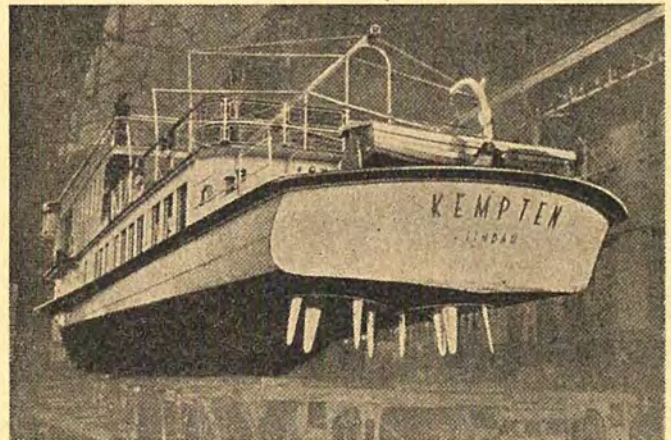
Hovedfordelen ved Systemet er, at man ved en Regulering af Bevægelsen kan dele den i 2 Komposanter, hvoraf den ene paavirker Størrelsen og den anden Retningen af Fremdrivningstrykket, medens Omdrejningsretningen og Omdrejningsantallet af Propelleren forbliver konstant. Denne giver altsaa ikke alene Fremdrivningen, men ogsaa Styringen, saa Skibets Manøvrering bliver uafhængig af Farten, ja endog kan foregaa, naar Skibet ligger stille. Alle Manøvrer foretages direkte fra Broen uden nogen Medvirken i Maskinrummet. Installationen er billig, da man undgaar Ror, Agterstævn, Skrueraksler og Trykgleje.

Princippet forklares bedst ved Hjælp af vedføjede Diagram. Paa ethvert Punkt skal Rotationen have Retning efter Van-

dets relative Bevægelse. Dette er Tilfældet, naar Normalerne til Bladprofilene konstant gaar gennem samme Punkt N, som kaldes Styrecentret. Fremdrivningstrykket virker vinkelret paa Linién ON, og dets Størrelse er proportional med Ekscentriciteten ON. Da Styrecentret kan flyttes i alle Retninger i Planet, kan Fremdrivningstrykket varieres gradvis mellem fuld Kraft frem og fuld Kraft bak og i enhver Retning i Forhold til Skibet. Styringen er altsaa fuldstændig uafhængig af Farten, og Skibet kan bringes til at dreje „paa en Tallerken“. Med 2 Propellere er det endog muligt at faa en tværskibs Bevægelse af Skibet.

Da Propellerens Omdrejningstal holdes konstant, egner den sig udmærket til Dieselelektrisk Drivkraft, hvor man kan bruge simple Vekselstrømsmaskiner og f. Eks. lade Motor og Propeller danne en sammenbygget Enhed.

Motorskibet „Kempten“ har et Deplacement paa 240 ts. og kan medføre 400 Passagerer. Længden er 45,72 m, Bredden 7,32 m og Dybgangen 1,52 m. Den elektriske Strøm leveres



Passagerbaaden „Kempten“ med 2 Voith-Schneider.

af en 210 HK Dieselmotor. Propellerne er 1,67 m i Diameter og Bladene 0,84 m lange. Hastigheden er 13,5 kn.

De hidtil byggede Baade har været til Trafik paa Floder og Søer. Nu er man ved at bygge et større søgaaende Skib, og man maa da se, hvorledes det vil gaa under Storm og i høj Sø.

Kollision med Søslangen.

Den udsødelige Søslange er atter set i Henhold til en Rapport fra Kaptajn L. Baker paa Damperen „Pecos“. I dette officielle Dokument hedder det: 3. Styrmand rapporterede, at vi havde ramt noget Vraggoods, og at det endnu hang tværs over Stævnen. En elektrisk Lommelygte viste, det var et Havuhyre. Vi havde øjensynlig ramt det midtskibs, og det var højet rundt om Boven. Det saa ud til at være 9—12 m langt, og den Del, der var over Vandet, var 1,5—2 m bred. Det havde en graa-brun plettet Farve og faldt i Havet, da Skibet bakkede.

CORNELIUS KNUDSEN

Kgl. Hof Instrumentmager

Tlf. Centr. 11538 Købmagergade 15 - København Tlgr.-Adr.: Celsius

Nautiske Specialiteter:

Org. Clausen Loddemaskiner
- - - Kontrolldybdemaalere
- - - Deflektorer

C. K. Sekstanter - „Skagen-Type“ Spritkompasser
Kikkertter - Barometre - Kompasretninger m. m.

I Verdensskibsfarten sejler mange Skibe mellem Lande, hvor Klimaet er saa forskelligt, som det overhovedet findes her paa Jorden. Koldt, tempereret og tropisk Klima veksler paa en eneste Rejse og bringer mange Ubehageligheder, ikke alene for Passagerer, men ogsaa i Fragtskibe før Ladninger af letfordærlige Varer.

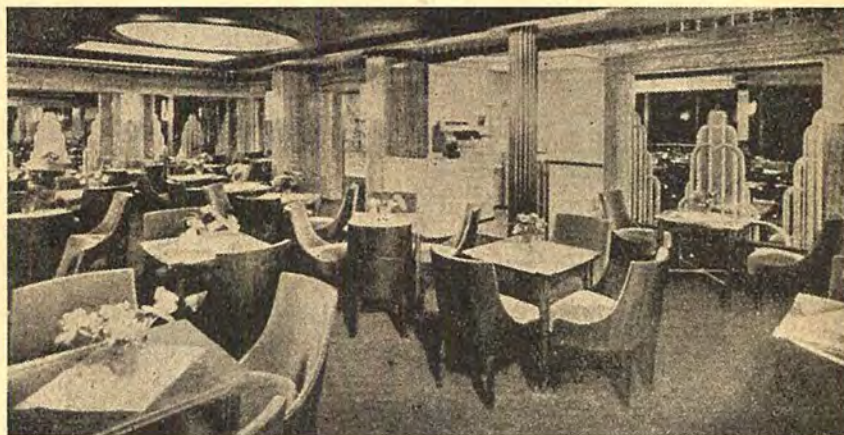
De stigende Fordringer fra Passagerernes Side til Komfort paa Skibe paa oversøiske Rejser ogsaa med Hensyn til klimatiske Forhold fører med sig, at „Klima“-Anlæg er nødvendigt ombord i alle moderne Skibe. Den Slags Anlæg skal for at opfylde Fordringerne kunne holde Lufttemperatur, Fugtighedsgrad og Renhed paa de samme Værdier det ene Døgn efter det andet. De skal arbejde fuldstændig automatisk og uafhængigt af

Luftforholdene udenfor. I nogle Tilfælde skal Luften opvarmes, i andre afkøles, ligesom den skal tilsættes Fugtighed eller eventuelt tørres. I alle Tilfælde skal den renses og fornyes med passende Mellemrum.

De klimatiske Forhold, som er de sundeste for Passagererne eller fordelagtigst for Ladningen, skal eftergøres saa naturligt som muligt. Med en Afvigelse paa højst 1 Grad til hver Side i Temperaturen og 2 pCt. til hver Side i Fugtighedsgraden skal Anlægget kunne arbejde uanset Antallet af Rum og Mennesker eller Størrelse og Art af Lasten.

For forskellige Arter af Last har man opstillet Normer for Luftforholdene. For Passagerum har man fundet, at en Temperatur paa 20 Grader C. og en Fugtighedsgrad paa 65 pCt. er den behageligste. De udendørs Forhold kan dog gøre en

„KLIMA“ ANLÆG



Kombineret Spisesal og Salon med Klima-Anlæg.

Afvigelse herfra ønskelig, idet alt for stor Variation i Temperaturen er ubehagelig. Under saadanne Forhold holder man Temperaturen 5 Grader lavere i Kamre og Saloner end udenfor og Fugtighedsgraden 60 pCt., idet man derved opnaar den største Velvære.

Det er af stor Vigtighed, at alle Rum er frie for Træk, og at Luften renses og eventuelt tilsættes nogen Ilt.

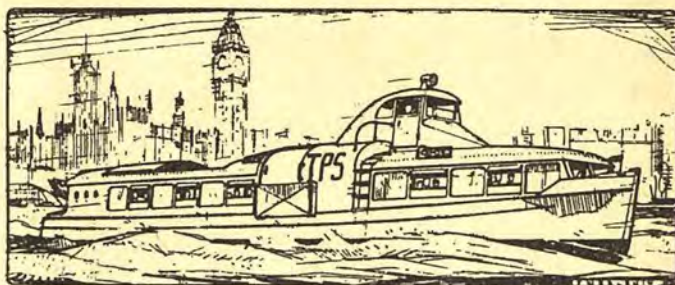
Som et Eksempel skal vi nævne et Anlæg, der omfattede Beboelsesrum for 216 Mennesker. Med en Luftsiftning paa 22 Gange i Timen androg Luftmængden 26.500 m³ pr. Time, hvoraf 4320 m³ blev fornyet, saa Resten var Omløbsluft. Kraftforbruget hertil var 14 HK. Udgiften til Driften er altsaa ringe, og der skulde af den Grund ikke være noget til Hinder for en større Anvendelse af den Slags Anlæg.

Hurtiggaaende Motorbaade paa Themsen

Et Medlem af Thames Waterbus Committee har foranlediget udarbejdet Forslag til en „Vandbus“. Høstaende Tegning giver Læserne et Begreb om den.

Baaden er tegnet til med fuld Last af 94 Passagerer at løbe en Fart paa 24 km/Tm ved Hjælp af 130 HK Motorer. De anbringes helt agter, hvorfra der føres Aksler forefter til en Gearkasse og derfra agterefter under Maskinerne til Skrueerne. Længden af Baaden skal være 16,8 m og Bredden 4 m, hvilket vil give god Siddeplads til Passagererne. Taget skal være et Solskinstag, og forude paa dette er Førerens Kabine anbragt med alle nødvendige Kontrolorganer.

Dørene skal forfærdiges af rustbestandigt Materiale og betjenes fra Førerkahyten eller i Nødstilfælde inde fra Ka-



Projekteret Vand-Omnibus til Themsen.

hytter. Naar Dørene aabnes, sænkes Landgangene automatisk, ligesom de hæves, naar Dørene lukkes.

Begyndelsen til en jødisk Handelsflaade

Før nylig kom et lille jødisk Sejlskib paa ca. 200 ts til Englang under jødisk Flag.

„Emanuel“, som Skibet hedder, er det første Skib, der føres af en jødisk Kaptajn og udelukkende er bemanded med jødisk Besætning. Det er købt her i Danmark sidste Efteraar paa Foranledning af et jødisk Handelskompagni. Kaptajnen, en ung jødisk Foregangsmand, hedder A. Grevnow. Af Besæt-

ningen, der bestaar af 6 Mand, er 2 fra Palæstina, 2 fra Østrig, en Tysker og en Hollænder. De 4 er sendt i Land fra tyske Skibe paa Grund af deres Religion og Race. Nu sejler de med deres eget Skib, det første af alle jødiske Skibe, i Kystfart paa Palæstina. Agter fører det sammen med det engelske Flag Zionist-Flaget, som er blaat og hvidt med Davids Væben, de krydsede Trekanter.

Nyt 12,500 Tons Tankmotorskip fra Nakskov Skibsværft

Nakskov Skibværft afholdt Lørdag den 7. April 1934 Prøvetur i Langelandsbæltet med Tankmotorskipet „Solheim“, bygget til Hvalfangerselskabet Norge, Larvik, korresponderende Reder: Chr. Nielsen & Co. A/S, Larvik.

Skibets Hoveddimensioner er:

Længde	140,21 m
Bredde	18,14 m
Dybde til Hoveddæk	10,36 m
Lasteevne	ca. 12,500 Tons D. W.
paa en Dybgang af	8,34 m

Det er bygget til British Lloyd's højeste Klasse med 2 gennemgaaende langskibs Skodder og 16 tværskibs Skodder, som ialt tanner 10 Hovedtanke og 10 Vingetanke med et samlet Kubikindhold af 16.300 m³, hvorunder der findes en Brændselolietank, der rummer ca. 420 Tons Olie. Under Maskinrummet er indrettet Dobbeltbundtanke for Ferskvand og Dieselolie, og agten for Maskinen findes en Højtank, der rummer ca. 600 Tons Olie, saaledes at Skibets samlede Dieseloliebeholdning er ca. 1275 Tons, hvilket giver Skibet en Aktionsradius af ca. 25.000 Sømil.

Pumpemaskineriet er leveret af A/S G. Hartmann, Oslo, og installeret i midtskibs Pumperum og bestaar af 2 Duplex Dampumper. 18" x 14" x 18", hver med en Kapacitet paa 325 Tons pr. Time, samt en Slik- og Løsepumpe med en Kapacitet paa 30 Tons pr. Time, og Pumperne er i Stand til at løse hele Skibets Last paa ca. 20 Timer.

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

I Huset paa Broen er der Spisesalon, Rederkammer, Hospital samt Apterling for Dæksofficerer.

Kaptajnens Kahyt er paa Baadedækket med Opholdsrum, Sovekahyt og Bædeværelse, og Maskinofficerernes Kamre er indrettet i Ense paa Poopen, medens Dæks- og Maskinmandskab har deres Beboelse i Poopen. hvert Kammer indrettet for 2 Mand.

Maskinrummet er agter i Skibet og indeholder:

Hovedmaskineriet, der bestaar af 2 Stk. B. & W. Dieselmotorer paa tilsammen 4.000 I. H. K.

Endvidere findes der 2 oliefyrede Dampkedler, leveret af A/S Frichs, Aarhus, til at give Damp til Pumpemaskineriet, Dæksspillene samt til Varmespiraler og Uddampning af Tanke. En af Dampkedlerne er desuden indrettet for Exhaustfyring.

Hjælpemaskineriet bestaar af 2 Dieselmotorer med Dynamøer hver paa 100 E. H. K., leveret af A/S Holeby Dieselmotorfabrik.

Endvidere Kølemaskineri leveret af A/S Drammens Jernstøberi og mek. Værksted, Drammen.

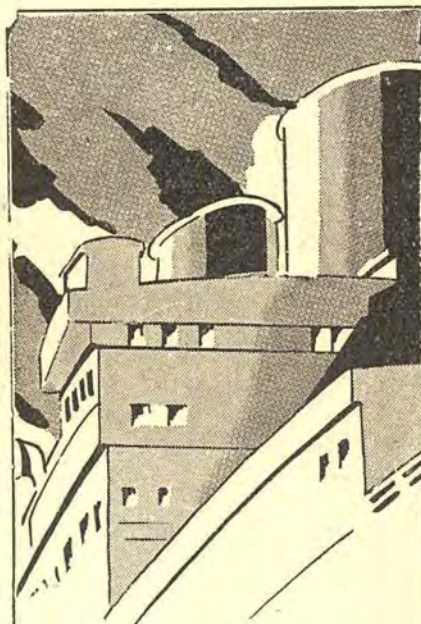
Elektromotorerne: Thomas B. Thrige, Odense. — Radiostationen fra Norsk

Marconikompani, Oslo.

Skibets Styremaskine er leveret af Thomas B. Thrige, Odense, medens Losse- og Forhalingspæl er leveret af De

Forenede Maskinfabrikker, Nakskov. — I Prøveturen deltog Repræsentanter fra Rederiet, fra Lloyds Register, fra Burmeister & Wain samt fra Nakskov Skibsværft.

Prøveturen gav særdeles fine Resultater, idet Skibet i lastet Tilstand opnaede en Fart af 12,1 Knob, medens der kan var garanteret 11½ Knob. — Efter Prøveturen begyndte Skibet straks at pumpe Tanke læns, hvorefter det afgaar til Vestindien.



Danmarks samlede Tonnage
over 20 Brutto Reg. Tons er

1.214.000

Brutto Register Tons

Beskyt disse store Værdier med Sadolin & Holmblads Skibsfarver! De er enestaaende modstandsdygtige overfor Vejr, Vind og Vand. Faas til ethvert Formaal.

Blakolin, sort Udenbordsfarve
Kinalin, Emaillemaling
Sadolins strygefærdige Mønje
Lastrumsfarve
Anti-Corrosive } Anker
Anti-Fouling } Skibsbundfarve
Boot-Topping }

SADOLIN & HOLMBLAD A/S

Nordens største og ældste Farve- og Lakkfabrik.
Over 100 Aars Erfaring. Sk 1-33

„Are you a windjammer?“

Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?
Skriv til Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

Opgiv Aar, Navn og Hjemsted. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografier af Windjammers og daarlignende Fotos fra Sejlskibenes Glansperiode. Fra en Pris af 5 Kr. pr. Stk. kan De faa et originalt Fotokopier fra min Kollektion af engelske, amerikanske, franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuldriggere - 5m og 4m Barker - 7m og 2m Skonnerter. Forskellige Fuldriggere og Barker i Træ og Jern.





Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387. 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplag for Danmark.

Gl. Numre af Vikingen købes

Numrene 1-1927 og 5-1929 købes til Overpris. — Henvendelse til Vikingens Redaktion, Gammel Mønt 39. Tlf. C. 9822

Østerbros Tøjcentral, Viborggade 11

Prima Holmens Bukser

10 Kr. Parret *Opgiv Maat, og Bukserne sendes overalt pr. Efterkrav*

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

2. Wilton Street, Holdernes Road.
Telef. 31397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Gomnesea-Pedersen.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street.
Telef. Royal 1879.
Bestyrer Jøen Cohlman.

MARSEILLE:

9C. Boulevard de Paris.
Telef. Colbert 50-85.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Alf. Tollefse.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

AXEL MORTENSEN'S BAADEBYGGERI

SUNDKROGSGADE — KØBENHAVN Ø — TELF. RYVANG 91

KAPRONINGSBAADE OG KAJAKKER

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.

Dansk Sø-Restauranters Forening, Ny Toldbodgade 5. Telef. 10270.

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 Adellersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Søfyrerbøderne. Forbund i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. 8436.

Sømandenes Forbund, Herluf Trollesgade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

C.L.O.C. LIQUEUR.

B. AA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Paris,
via
Esojerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Stettin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rutefart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
berg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .



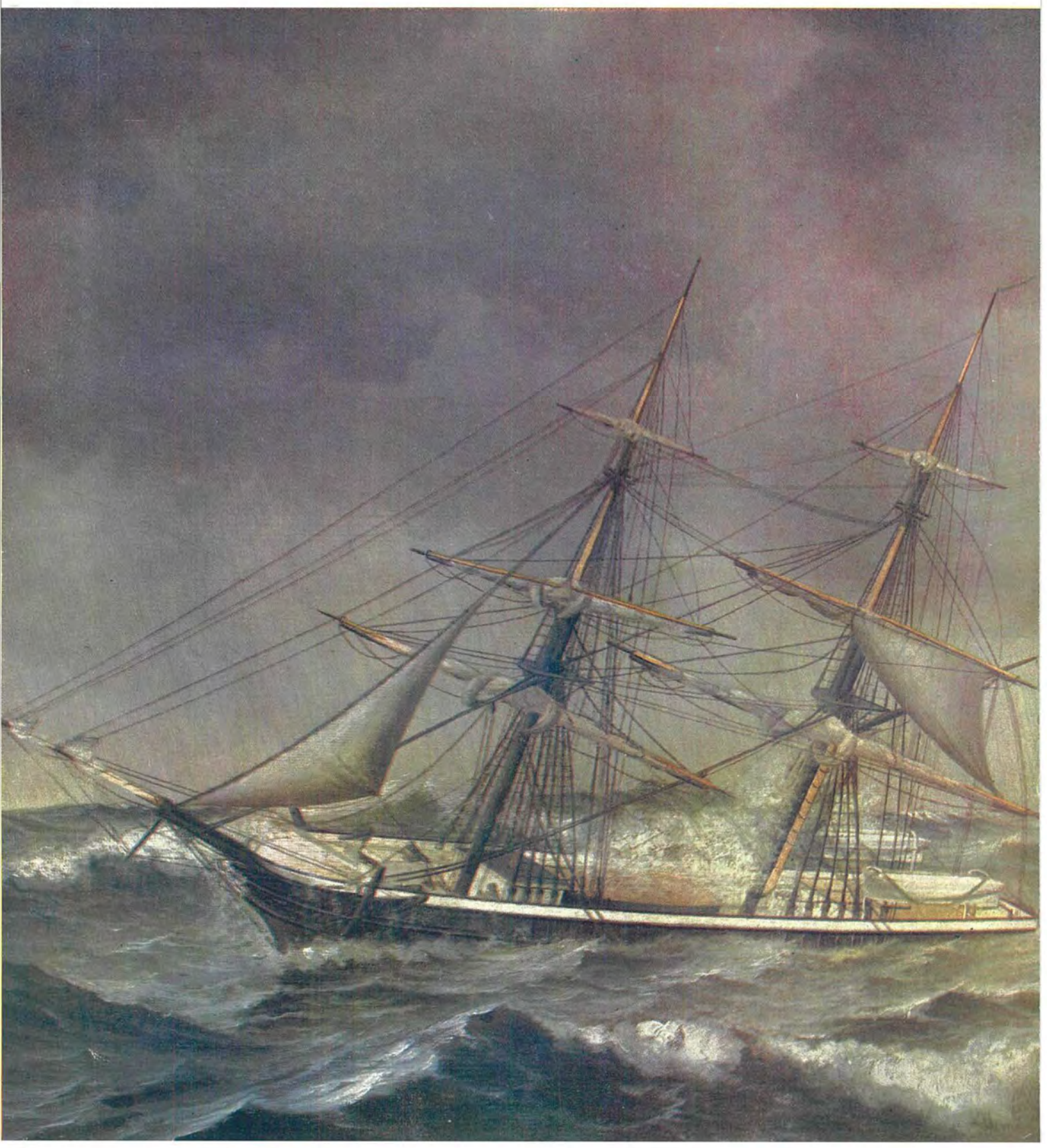
VIKINGEN

50 Øre

Briggen „Tjalfe“ af København

Læs Skibets Historie Side 8.

1934 - Nr. 6
11. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

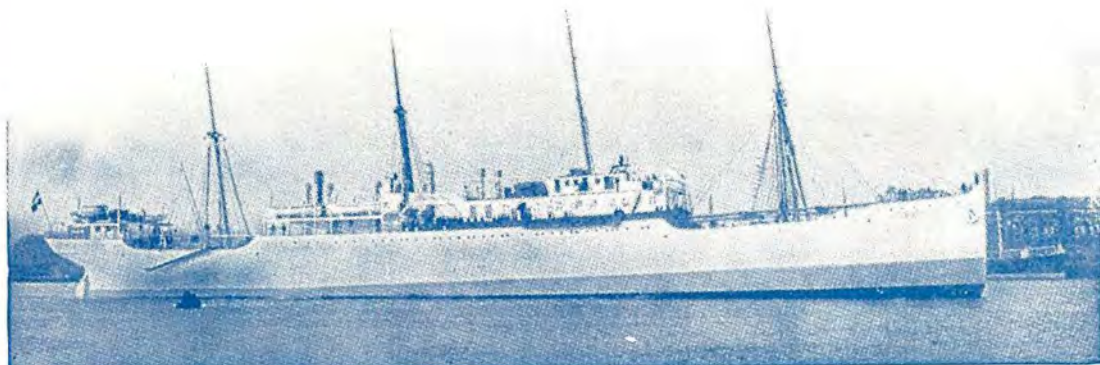
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle,
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdenstele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

Moderne Korn-Losning i Københavns Frihavn

Af Frihavnsdirektør, cand. polyt. H. Fugl-Meyer



H. Fugl-Meyer.

De moderne Skibes Byggemaade og det tiltagende Antal Smaapartier har bevirket, at Skibselevatorerne er ubekvemme at losse med, de kan ikke komme ind i Skibets Sider, hvor Kornet ligger, og egner sig ikke til at oprense de sidste Rester

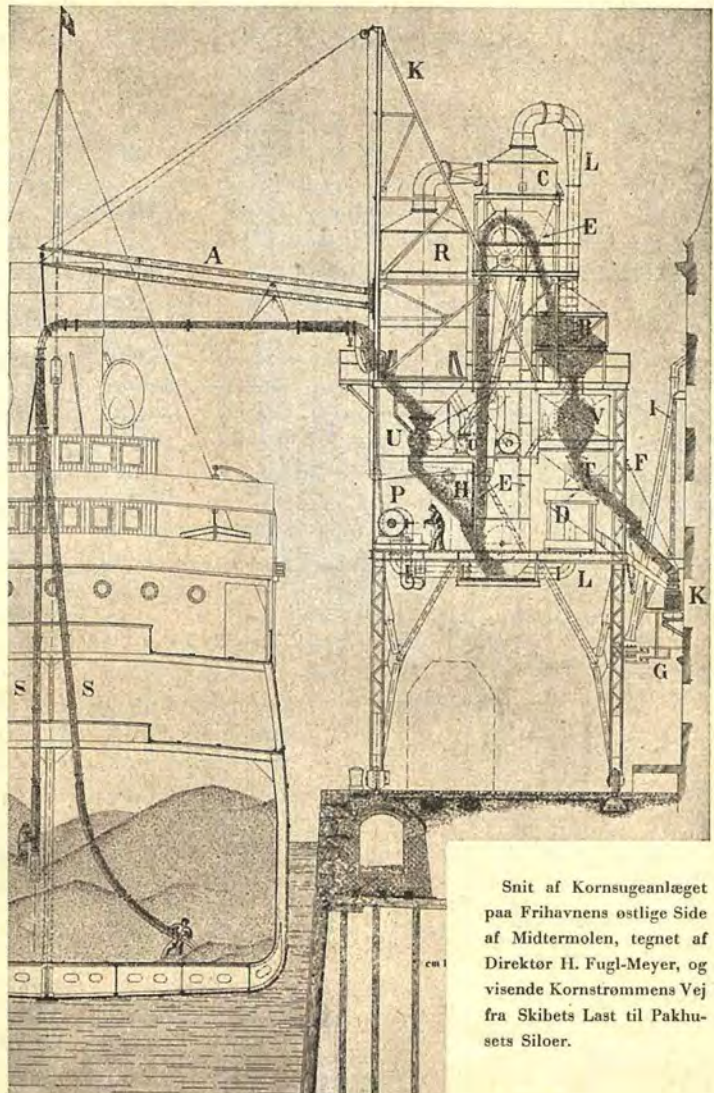
af et Parti, hvorfor Losningen bliver langsom og ubekvem. I nogle Skibe kan Skibselevatoren ikke naa ned til Skibets Bund, og i de store Oceanbaade kan Elevatorerne ikke løftes højt nok til at komme ind over Lugekarmen, hvorimod en Suger nemt stikker sine lange Rør og Slangor ind i alle Lastens Kroge. Ved at skifte Antallet af Rørstykker paa Sugeledningen kan man variere dens Længde til at svare til enhver Last, tillige er Losning med Suger fuldstændig støvfri, medens Læmpebræderne, der trækker Kornet hen til en Elevator — og som hver maa styres af et Par Mænd — giver en Mængde Støv, der ved „svovlet“ Korn kan være sundhedsfarligt, og som i alle Tilfælde er meget generende.

Frihavns 6 Kornlosseredskaber var faststaaende, og de 4 Sugeres Kapacitet var saa ringe, at de hovedsagelig var til Brug ved Oprensning og i saadanne Laster, hvor Skibselevatorerne ikke kunde komme ned, eller hvor Partierne var saa smaa, at den store Skibselevatorsnabel ikke kunde tage fat.

Man har saaledes i flere Aar kunnet betjene sig af Sugere paa Frihavns Midtermole, men paa Frihavns Vestkaj, hvor Elevatoren var særlig stor, har et gammeldags Lossesystem været generende, da der ikke dér var etableret Sugere.

Den Hovedforbedring af Frihavns Kornlosningsapparater, der nu er indført, er foretaget paa den østlige, dybeste Side af Midtermolen, idet den lille faststaaende Suger er fjernet, og der er anskaffet en kørende Suger, der kan bevæge sig mellem Skibselevatoren og Nordenden af Molen, og som har en Lossekapacitet af 200 Tons i Timen.

Alle de øvrige Losseredskaber paa Midtermolen er beholdte. Den stærkt forøgede Kornstrøm fra den nye Suger stillede Krav om nye Transportveje, da de gamle allerede var fuldt optaget af de forhaandenværende Losserejer, idet de seks indvendige, lodrette Elevatorer hver kun



Snit af Kornsugeanlægget paa Frihavns østlige Side af Midtermolen, tegnet af Direktør H. Fugl-Meyer, og visende Kornstrømmens Vej fra Skibets Last til Pakhusets Siloer.

har en Kapacitet af 75 Tons i Timen. Der skal altsaa fire af dem til at aftage Kornet fra to arbejdende Skibselevatorer og een til at aftage fra en Suger, og regner man yderligere een til indre Omflytninger i Pakhuset eller til Afskibning fra Silo til Lægter eller Sejler, bliver der ingen tilovers til den nye Suger. Ligeledes er alle Transportbaandene i Pakhuset fuldt optagne.

Det var saaledes en interessant Opgave at skaffe Plads til de krævede nye Transportveje i det med Maskinerier tæt fyldte Pakhus, tilmed da Driften paa intet Tidspunkt maatte afbrydes.

Det er imidlertid saa heldigt, at der i de senere Aar er fremkommet en ny Idé, der lettede Problemets Løsning, nemlig en Kassetransportør, opfundet af Englænderen Redler. En saadan Redlertransportør fylder langt mindre end de brede Transportbaand med deres Rullesystemer og Strammeanordninger. Den bestaar simpelthen af en lang Staalkasse, i Bunden af hvilken der gaar en Kæde af Støbestaal, der bevæger sig langsomt afsted og bærer Kornfylden i Kassen med sig. Slidet paa Væggene er ringe paa Grund af den langsomme Bevægelse. Idéen er endnu saa ny, at Frihavns Redler-Transportører — saa vidt vides — er de største af deres Slags.

Langs med hele den kørende Sugers Bane er der anbragt Redlertransportører, dels paa Konsoller paa Silopakhusets Væg og dels paa en Bro mellem Silopakhuset og Skibselevator II. En Tvær-Redler-transportør fører Kornet ind til Midten af Bygningen, hvor der er anbragt en ny, lodret Elevator, der kan løfte 200 Tons Korn i Timen.

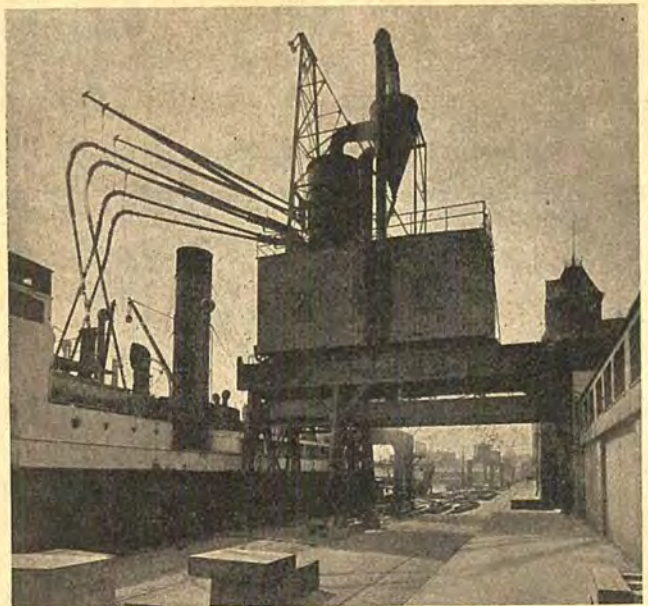
Nu var der ikke bekvem Plads til flere Baand paa det Loft ovenover Siloerne, hvor Kornet fordeles over de respektive Siloer, og man maatte derfor gennembryde Taget paa Silobygningen for at hæve den midterste Elevator saa højt, at Kornet kan naa til to Fordeler-Redlere, der er anbragt i øverste Etage, hvor ellers kun Maskineriet til de 5 gamle Elevatorer var placeret, og fra disse sidste Tvær-Redlere fordeles Kornet i Jernrør direkte til Siloerne.

Paa Vestkajen, hvor der kun fandtes en Skibselevator og ingen Sugere, besluttedes det at fjerne Elevatorsaablen og Kranordningen og indbygge Sugeren i selve det rullende Kranhus oppe i Stativet. Her, hvor der kun er eet Losseaggregat, er Fordelen ved at gøre det bevægeligt kun ringe, idet Skibene kan forhale hen til den Luge, der skal losses.

Inden man besluttede sig til noget, blev det nøje betænkt, om man skulde have Stempelpumper eller Turbopumper til at fremkalde den nødvendige Sugning, og efter mange Prøvelser og Overvejelser valgte man Turbopumper.

Turbopumperne fylder kun en Brøkdel af Stempelpumperne, vejer saa lidt, at de kunde anbringes baade paa Midtermolen og Vestkajen, og afstedkommer paa Grund af deres hurtige Gang (5000 Omdrejninger i Minuttet) ingen Rystelser, der kan skade Vejningen; ligeledes gør de ved deres ringe Vægt den kørende Suger mindre klodset. Da Frihavnen har Jævnstrøm, er det muligt ved en Regulering af Motorernes Omdrejningstal at faa en forøget Økonomi ud af Pumperne.

Af de bydende Firmaer valgtes Nordisk Brown Boveri, her, for Gebrüder Bühler, Uzwil i Sweitz, idet dette Firmas Tilbud var billigst og rummede mest dansk Arbejde. Endvidere var dette Tilbud det mest komplette, idet de har Eneret paa Udnyttelsen af Redlers Princip paa det europæiske Kontinent, og endelig er — saa vidt man har kunnet faa oplyst — Brown-Boveri Turbo-Pumpen den bedste, der for Tiden kan faas.



Vestkajens Sugeanlæg monteret i den bestaaende Elevatorvogn, der staar i sin yderste Stilling, men som ogsaa med Anlægget kan køre tilbage i sin inderste Stilling.

Paa vedstaaende Snit er der vist et Gennemsnit af den kørende Suger paa Midtermolens Østside.

Før at anskueliggøre Kornstrømmens normale Gang gennem Sugeren's forskellige Mellemlid er Hovedkornstrømmens Vej vist som et prikket Area!

Kornet løftes op fra Lasten gennem 4 Sugerør S, der er sammensat af et Antal lige Staalarør og nogle bøjelige Rør, der sammenskrues i et Antal og en Sammensætning, der passer til det Sted i Lasten, der skal behandles.

Kornet tages ind gennem nogle Sugedyser, der tillader Luften at passere ind, saa at Kornet rives med op. Frihavnen har i mange Aar eksperimenteret for at finde den bedst egnede Sugedyse. Der blev efter vor Anvisning 2 forskellige Dyser til hvert Rør, en til Sugning i omtrent lodret og en til skraa Stilling. Den første bruges midt i Lasten, og den anden til Siderne og til Restsugning. Lufttilførslen kan reguleres af den Mand, der bejener Dysen. Dyserne og Rørene er løvet af Specialstaal, der er haardt og tyndt, idet det gælder om at faa dem saa lette som muligt for Manøvreringens Skyld og saa slidstærke som muligt.

I England bruges der mange Steder Teleskoprør, saaledes at Rørstrengen kan skifte Længde ved et Hejseapparat, der bevæger Teleskopmekanismen — dette Arrangement er f. Eks. anvendt i Esbjerg, hvor det engelske Firma Henry Simon Ltd. for nylig har leveret en kørende Suger. Udenfor England er det dog kun faa Steder, denne Anordning er indført, og selv i England er Begejstringen for Teleskoperne ikke udekt. Det kan næppe undgaas, at Rørene bules, idet de slaar mod Lugekarmene, og dette giver let Utætheder mellem det ydre og indre Teleskoprør — og den mindste Utæthed nedsetter Sugningens Effektivitet uberegneligt. Desuden gælder det om at have saa lidt Mekanik og saa enkle Konstruktioner som muligt.

Frihavnen besluttede sig derfor og for at slippe for den forøgede Vægt, et Teleskoparrangement giver, til at have almindeligt Flangerørsystem, der let kan samles og skilles ved Hjælp af Skruer, der kan vrikkes til Siden som ved Lukningen af et Køjse.

De højelige Rør bestaar af Staalspiraler, omsyede og tættnede.



Manden, der manøvrerer Dyserne, har en lille Kontakt med sig, der er i elektrisk Forbindelse med de Spil, der hæver og sænker Kranarmen A, saa at han efter Ønske kan hæve eller sænke hele Sugerøret.

Hvert af de 4 Sugerør har sin Arm A og sit elektriske Manøvrerspil. Der er en Reserveanordning, saaledes at Armen kan hæves ved Haandkraft, hvis et eller flere af Spillene skulde være i Uorden.

Sugerørene er ophængt i Armen A i en Bøjning, der altid er et Sugerørs svage Punkt, idet der foregaar et stærkt Slid, hvor den kornfyldte Luftstrøm slaar imod Rørprofilen gøres derfor firkantet paa dette Sted, og paa den kinkave Side er anbragt en paaskruet Slidplade, der nemt kan fornyes.

Inderst inde mod Sugereren hænger Røret i en Afbalance-ringstaille, der tager de værste Paavirkninger fra den bøjelige Slange, der staar i Forbindelse med det drejelige Led, der er anbragt direkte paa Recipienten R.

Umiddelbart foran det drejelige Led er der anbragt en Luftventil, saa at Sugerøret kan sættes ud af Funktion, hvis man ønsker at arbejde med et mindre Antal Rør.

Hvis Manden ved Dysen for en kort Tid ønsker at tage sit Rør op af Korndyngen, anbringer han en Klap under Røret, — glemmer han det, synker Effektiviteten af de 3 andre Sugerør betydeligt. Recipienten R er en stor Beholder, i hvilken Hastigheden tages af det lufttransporterede Kornet falder ned i den tragformede Beholders Bund, mens Luften suges bort foroven i Recipienten gennem en i R indbygget Cyklon, hvor den grovere Del af Støvet udskilles. Fra denne indre Cyklon passerer Luften endnu en Cyklon C, hvor man ved at give Luften endnu en Rumpfargsudvidelse og en speciel Bevægelse udskiller endnu en Del af Støvet. Tilbage bliver den rensede Luft, der rummer den fineste Del af Støvpartiklerne. Den suges gennem Ledningen L, af hvilken der ses et Stykke foroven og et andet Stykke forned i Turbopumpen P, der er anbragt i Sugerens underste Etage.

Turboblæseren er forsynet med en 3-Trins Rotar med Hjul af Chromnikkelstaa, Pumpehuset o. s. v. er af Støbejern. Pumpen forbindes med Motoren med en Tandhjulsvæksling med fræsedede Skruehjul og Køblinger, den er trykoliesmurt, og Gearet har en luftkølet Oliekøler. Motoren er en Jævnstrøms-Kompoundmotor til 440 Volt, regulerbar mellem 930 og 1150 o/M. Ydeevne 260 k W, forsynet med Luftkøler.

Fra P blæses saa Luften gennem et Rør af meget stor Dimension (ikke vist i Snittet) ud i det fri.

Den pneumatisk Indretning har nu gjort sin Pligt. Pneumatisk Transport er dyr og indskrænket derfor til det mindst mulige. Fra Recipienten R transporteres Kornet videre ad mekanisk Vej.

Overgangen fra Recipienten, hvori der er Undertryk til Atmosfærens Tryk i Beholderen H, foregaar gennem 3 Udskillere, betegnet med U. De bestaar hver af et Hjul, der løber i en nøje tilpasset cylindrisk Beholder, i Hjulet er der Lommer, der fører Portion efter Portion af Kornet fra det lave til det normale Tryk.

Den store Udskiller under F fører Hovedmængden af Kornet igennem; to mindre fører Støvet fra de to Cykloner tilbage til Kornet, for saaledes at friholde Lædningsmodtageren for et stort Svind ved Løsningen.

Kornet medfører ofte et stort Antal Urenheder, Hammer-skafter, Koben, Rotter, Majscolber, Sækkerester og meget andet, der har Tendens til at sætte sig fast i de roterende Udskillere og standse deres Gang eller stoppe Tilløbet til dem. Recipienten fyldes da op, og Løsningsprocessen afbrydes.

For at forhindre større Driftsafbrydelser af denne Grund er der indrettet et Allarmapparat, der tilkendegiver Maskinisten, naar Recipienten begynder at fyldes. Pumpen maa da standses, og Udskilleren renses.

I Beholderen H under Udskilleren er der anbragt en Rysterist, som alt Korn og Støv maa passere; paa denne afsier man de groveste Urenheder, der vilde virke ødelæggende paa de øvrige mekaniske Dele.

Fra H løber Kornet ned i Bunden af den lodrette Koplelevator E, der løfter det op og kaster det ned i Beholderen B. Elevatoren bestaar af et Kamelhaarsbaand med paaboltede Staaikopper af særlig Facon. Det kan følges paa Tegningen, hvorved Motoren paa Udskilleretagen gennem en Forlagsakse ved Kædetræk trækker saavel Udskillerne som Elevatoren.

Beholderen B tjener som Reservoir for den automatiske Vægt V, der er monteret nedenunder.

Vejmaskinen bestaar af en „Chronos“ Vægt, der kan rumme 2000 kg ad Gangen. Vægten tømmer sig ud i Tragten T, hvorfra Kornet ledes ned i Kædetransportøren K (Redleren), der løber langs med Silopakhuset i hele Sugerens Kørebane.

Tilledningsrøret mellem T og K kan drejes om en lodret Aksel og vippes op om en vandret, saa at det kan komme klar af de 3 Indladningsrør I, der er anbragt paa Silopakhusets Mur, og som Sugereren er konstrueret til netop at køre klar af.

Under T er der paa en Decimalvægt anbragt en Beholder D, der netop kan rumme Indholdet af en enkelt Vejning fra den automatiske Vægt V.

Naar man da vil kontrollere, om den automatiske Vægt vejer rigtigt, drejer man om paa et Spjæld, saa at Kornet i Stedet for at løbe fra T til K, løber fra T ned i D; her kontrolleres det, hvorefter det løber ned i Redlertransportøren K.

Den elektriske Tilførsel sker gennem Glidekontakterne G, der aftager Strømmen fra 6 Kobbertraade, som de løfter op, idet de kører hen langs dem.

Anlægene er beregnet, konstrueret og monteret af Gebrüder Bühler, Uzwil, Schweiz, medens Firmaets herværende Repræsentanter, A/S. Nordisk Brown Boveri, var Hovedleverandør med A/G. Brown, Boveri & Cie, Baden, som Underleverandør for Turbo-Maskinerne, og A/S. „Titan“, her, for den danske Del af Leveringen, herunder Jernkonstruktioner og Motorer. Kemp & Lauritzen har udført de elektriske Installationer.

Langs Muren er der indrettet Stikkontakter, hvorigennem Sugerens Signalsystem kan sættes i Forbindelse med Pakhusets. Den store lodrette Elevator i Silopakhusets Midte er forsynet med Centrifugalafbryder for at hindre, at den ødelægges, hvis Redlerne i øverste Etage gaar ud af Funktion.

Under Portalen er der beregnet Plads til 2 normale Læsseprofiler for Banevogne.

Køreskinnerne er 45 kg Skinner, svejsede paa Tværsveller af 40 cm lange Stykker I-Jern N. P. 14, lagt i en indbyrdes Afstand af 40 cm.

Tværsvellerne er indstøbt i et langsløbende Betonfundament, hvoraf det yderste hviler direkte paa Kajkonstruktionen, og det inderste er armeret i Bunden med nogle gamle 32 kg Skinner.

Sugereren paa Vestkajen er indrettet paa lignende Maade og har alle væsentlige Dele samme Dimensioner som den paa Midtermolen. Jernkonstruktionen og det rullende Hus er



bevaret i Hovedsagen. Gennem de 4 Rør S, der manøvreres paa samme Maade som de paa Midtermolen.

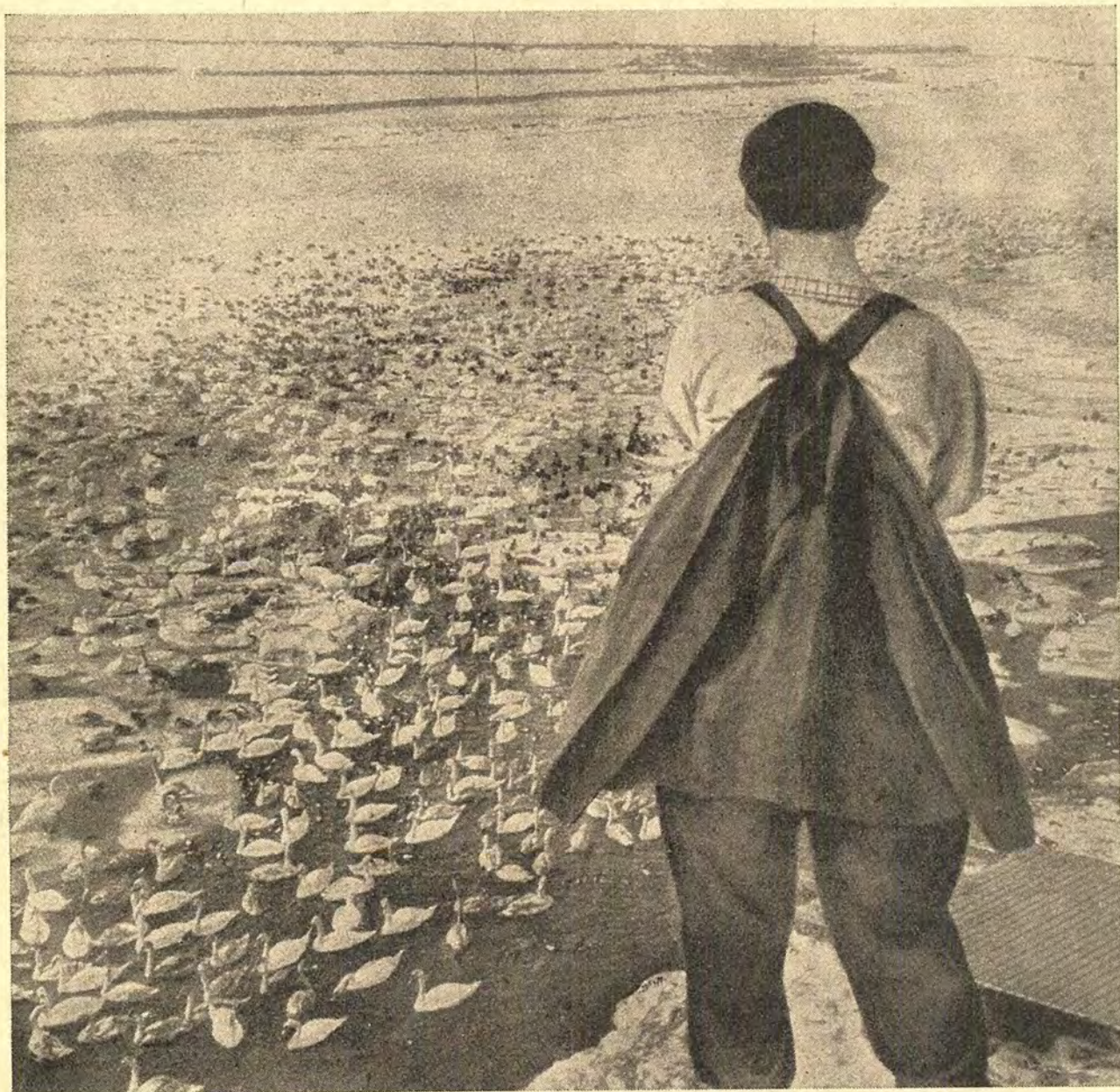
Københavns Frihavns-Aktieselskab har fra sin Start søgt at byde Handelen og Skibsfarten de bedst mulige tekniske Hjælpemidler: man gik som den første Havn i Verden over til fuldstændig elektrisk Drift, man byggede moderne Silopakhuse, medens flere store europæiske Havne endnu ikke vovede at tro paa saadanne Bygningers Anvendelighed, og man gik over til Diesel-Drift allerede i 1902—03, mens mange betragtede en saadan Motor som et unyttigt Eksperiment, og naar Frihavnen nu i en Depressionsperiode har ofret en stor Kapital paa en gennemgribende Fornylelse af sine Korn-

lossegejejer, viser det, at man endnu er besjælet af det samme Mod og det samme Haab paa Fremtiden, og at man stadig agter at holde Fanen højt, saa at vor Havn kan byde Skibene de bedst mulige Forhold. *H. Fugl-Meyer.*

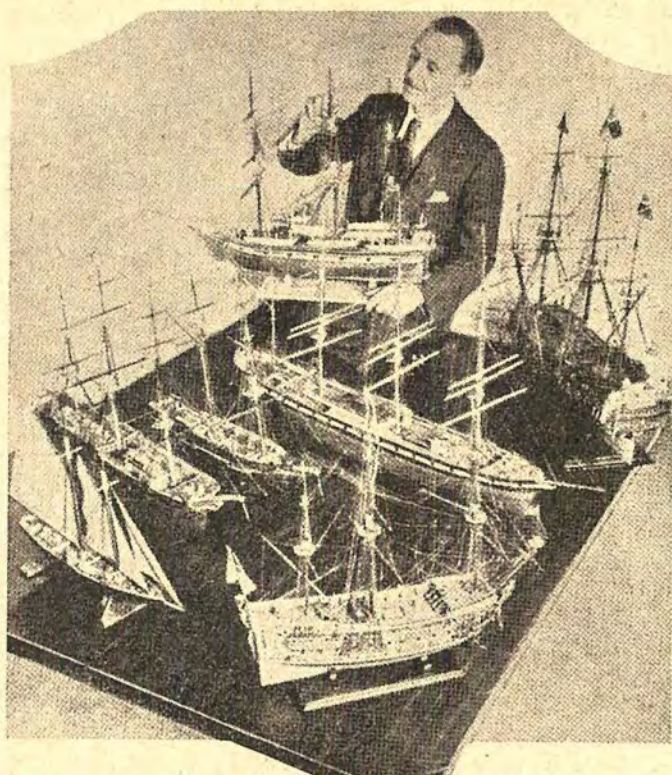
Lyst-Yachten ved Langelinie.

Hvem tilhører den store, meget smukke Lyst-Yacht, som for Tiden ligger ude ved Langelinie? spørger Københavnerne. — Som Svar skal oplyses, at Ejeren er den tidligere omtalte Lord Tweedmouth, den engelske Bryggerkonge, der for Tiden aflægger Byen et Besøg.

Svanerne ved Landskrona



Tusinder af vilde Svaner søger hver Vinter Tilflugt i Havnen ved Landskrona. Rusland er om Vinteren helt forladt af Svaner. Men i Sverrig overvintret de i de isfri Havne.



En Flaade af Skibsmodeller

En Amerikaner i Californien har for nylig fuldført Arbejdet med at lave en fuldstændig Flaade af Modeller af Skibe, som brugtes i det attende og nittende Aarhundrede. Han har anvendt samme Maalestok til dem alle, saa man faar et rigtigt Begreb om Størrelsesforholdet. Flaaden indeholder en engelsk Fregat (Tredækker), to Hvalfangerskibe, en Atlanterhavs-Paket, en firemastet Bark, en Fiskerskonnert og en lille Orlogsmænd armeret med 10 Kanoner. Skibene er typiske fra Aarene 1700 til 1870.

Modellflaaden af Skibe fra det syttende og attende Aarhundrede, alle bygget efter samme Skala. Det tog Manden fire Aar at bygge Skibene.

Foreningen for de skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne

Det afsluttede Driftsaar 1933 har som det foregaaende været præget af stor Arbejdsløshed blandt Søfolkene. Hjemmene har derfor haft deres store Opgave, at yde Søfolkene hyggelige og tiltalende Opholdssteder, med Læseværelser, Bøger og Blade paa Sømandens Sprog, Adgang til Bad, fri Læge og Medicin i Sygdomstilfælde. Sammenlignet med 1932 viser Antallet af Besøg paa Hjemmene stærk Stigning, og foruden der modtagne Støtte fra saavel Staten som fra Private vilde det ikke have været muligt at hjælpe de vanskeligt stillede Søfolk.

Paa Grund af de store Krav, som har været stillet til Hjemmene, har det været nødvendigt foreløbig at henlægge Planerne om Oprettelse af Sømandshjem i London og Bordeaux, omend de syntes stærkt tiltrængte, tør Foreningen dog ikke, uden ny Kapital, oprette Hjem der.

I Cardiff har Hjemmet nu opnaaet officiel Forhyringstiladelse fra Board of Trade, med Autorisation til at udføre

Forhyring i Cardiff og Omegn til skandinaviske Skibe.

Der er sket Bestyrerskifte ved Hjemmene i Rouen, Rotterdam og Marseille; i Rouen er ansat Styrmand H. Vinther, i Rotterdam er ansat Capt. Alf. Tollefsen, tidligere i Marseille, hvor nu Capt. W. Arleman er ansat. Bestyrer Norenberg i Rotterdam trak sig paa Grund af Sygdom tilbage efter at have ledet Hjemmet i næsten 30 Aar.

I Aarets Løb er i alle Hjemmene de nødvendige Reparationer foretaget, og alle er nu i god Stand. Stortinget i Norge har foruden Statstilskudet tillige stillet til Foreningens Disposition 20,000 Kr. af Krisemidlerne, hvilket har sat Foreningen i Stand til at hjælpe en stor Del norske Søfolk ud over en vanskelig Tid.

De skandinaviske Sømandshjem har ude i Verden deres store Mission, og man maa oprigtigt ønske, at Foreningen vedblivende maa være i Stand til at udføre denne Mission til Gavn for vore Sømænd.

off.

Forstander Tuxen, Svendborg

En Søndag Nat i forrige Maaned døde Forstander Tuxen paa Svendborg Sygehus efter et Par Aars Sygdom, kun 63 Aar gammel.

Aage Tuxen tog Arven op efter sin Fader, Stifteren af Svendborg Navigationsskole, gamle A. O. Tuxen, og han gennemgik selv i sin Ungdom den Uddannelse, som han siden med saa fremragende Dydighed, menneskelig og pædagogisk Forstaaelse har bibragt Hundreder af unge, danske Sø-

mænd. Han blev sendt til Søs med Sejlskude og Dampskib, gennemgik siden Søofficersskolens Kursus og blev i 1891 Lærer hos sin Fæder. Fra 1902 blev han selv Skipper paa den gamle Skole og førte den frem i en smuk Udviklings stigende Kurve, til han i 1922 overdrog den til Staten.

Tuxen stod de unge Sømænd nær i Kærlighed og Medviden. De beundrede ham som Lærer og elskede ham som Ven og ældre Kammerat.



Briggen »Tjalfe« af København

Vort Billede paa Forsiden af „Vikingsen“ denne Gang er efter et Maleri, som tilhører Fru Emilie Saltoft.

Briggen „Tjalfe“ er bygget Aar 1853 paa P. Brancés Værft i Svendborg; den er bygget helt af Eg og var i sine helt unge Dage kobberforhudet. Briggen maalte 210 Tons Br. Reg. og 197 Tons Netto Reg. Men efter en Ombygning og Ommaaling, foretaget i København 1858, nappede man 12 Tons fra Nettotonnagen og lagde dem til Bruttotonnagen, saaledes at „Tjalfe“ nu maaler 222 Tons Br. Reg. og 185 Tons Netto Reg. Briggen er kun et lille Skib, Længden er 98 Fod, Bredden 25 Fod og Dybden 12 Fod 9 Tommer.

„Tjalfe“ er bygget paa Bestilling til Skibsreder W. Holm i København, og blev fra ny, indtil 1856, ført af Kaptajn H. C. C. Colsmann, som afløstes af Capt. C. Larsen (senere manguaarig Forvalter i D. F. D. S.). Capt. Larsen førte „Tjalfe“ indtil den Aar 1858 blev solgt til „Den kgl. grønlandske Handel“.

I sine unge Dage sejlede „Tjalfe“ paa Brasilien og forskellige europæiske Pladser. I Foraaret 1856 træffer vi „Tjalfe“ i Triest, hvor den efter et Havari bliver repareret. Under en Storm i Oktober 1856 sprang „Tjalfe“ læk, medens den befandt sig i Østersøen, og blev sat paa Land i Nærheden af Reval, men blev kort efter tætnet, taget af Grundten og bragt til Reval for at repareres; jeg har her foran mig et Brev liggende, som i Anledning af Uheldet er skrevet til Capt. Larsen fra Capt. Colsmann, som paa det Tidspunkt var Medreder af Skibet, Brevet begynder saaledes:

København, 9. November 1856.

Hr. Capt. Larsen!

Ifølge Deres Skrivelse af 28. f. M. ser jeg, at De har handlet, som det anstaar sig en god Sømand, og beklager jeg meget, at dette Uheld er truffet Dem paa Deres første Rejse, dog haaber jeg, at „Vor Herre“ blot har prøvet Dem for at give Dem Lejlighed til at vise Deres Mod og Udholdenhed, og at det vil være Dem en Spore til at vise Grosserereren, at De kun vil have hans Interesse for Øje, og den vil nu bestaa i, at kunne forlade Reval, før Vinteren spørre Dem Udgangen.

Derefter følger en meget detaillert Forklaring, om hvad Capt. Colsmann mener om Sagen, og Brevet slutter saaledes:Til Slut vil jeg bede Dem, naar Tid er dertil, da at sende mig en detaillert Meddelelse fra Begyndelsen til Dato, for at jeg kan faa et rigtigt Begreb om Gangen i det hele, hermed vil De forbinde mig meget, da De jo kan begribe, at jeg tænker paa Dem med Interesse.

Venskabeligs:

C. Colsmann.

Jeg har gengivet Brevet, fordi dets Form og Ordlyd, omend i Følge Nutidsopfattelse naiv, alligevel hjælper os Nutidsmennesker til bedre at forstaa, hvad „de Gamle“ mener med „de gode gamle Dage“, de mener nemlig de Dage, da en Reder var en Reder og en Skipper var en Skipper, da Tilliden imellem dem endnu ikke var bleven til et historisk Minde.

Den 25. April 1858 gjorde „Tjalfe“ sin første Rejse til

Grønland, og sejlede derefter ufortrødent i Grønlandsfarten gennem 46½ Aar, idet Briggen blev taget ud af Farten og lagt op efter Hjemkomsten den 2. Oktober 1904. Under „Den kgl. grønlandske Eandel“s Flag (Dannebrog med to hvide krydsagte Harpuzer i øverste, inderste Felt), blev „Tjalfe“ ført af Capt. G. M. Brockdorff, som førte Skibet i 26 Aar, indtil han i 1884 døde, godt 67 Aar gammel. Senere førtes „Tjalfe“ af flere forskellige af Handelens Kaptajner.

„Tjalfe“ gjorde ialt 68 Rejser paa Grønland, nogle hurtige og heldige, andre mindre hurtige og mindre heldige, men alt i alt maa man sige, at den gamle Brig har klaret sig godt igennem Livet. Den hurtigste Rejse frem og tilbage fra København til „Sukkertoppen“ og Holstensborg, 70 Dage, gjorde „Tjalfe“ i Aaret 1878; den længste Rejse frem og tilbage, fra København til „Sukkertoppen“, Godthaab og Frederikshaab, 179 Dage, gjorde „Tjalfe“ i Aaret 1892.

I Sommeren 1903 gik „Tjalfe“ fra Julianehaab til København paa 36 Dage, i Foraaret 1904 varede Rejsen fra København til Frederikshaab 54 Dage, medens Hjemrejsen kun tog 28 Dage, samme Aar gik „Tjalfe“ fra København til Jakobshaab paa 50 Dage. Julianehaab er den sydligste og Frederikshaab den næstsydligste Havn, som besejles af Handelens Skibe; af de nævnte Pladser er Jakobshavn i Nærheden af Diskøen den nordligste, og ligger paa ca. 69° N. Br., ca. 8° eller ca. 500 Sm. nordligere end Julianehaab. De nævnte Rejser giver os imidlertid ingen Besked om „Tjalfe“s Sejlveie, fordi en hurtig Rejse over Atlanten med gode indsejlede Distancer ofte ødelægges, da Sejladsen langs Grønlands Kyst af Isen kan hindres saa meget, at Rejsen fra Grønlands Sydspids til de forskellige Pladser tager lige saa lang Tid som Rejsen fra København til Grønlands Sydende.

Men gennemgaar vi de gamle Logbøger, vil vi deraf se, at „Tjalfe“ under gunstige Vindforhold har været i Stand til at „flytte sig“ igennem Vandet. Til Eksempel: Torsdag den 29. Juni 1893, da „Tjalfe“ var for udgaaende, stod Loggen Kl. 8 Aften paa 37, Vinden var ret frisk af østlig, „Tjalfe“ styredes misv. VNV. og gik med Læsejl og Røjlen i Tap, Jageren, Store-Stængestagsejl, Bramstagejl, og Brigsejlet var gjort fast paa Eftermiddagsvagten. Kl. 11 Aften blev Læsejlene øjærget, Storesejl og Røjlen gjort fast. Kl. 12 Midnat den 30. viste Loggen 73, udsejlet Dist 36 Sm. Gennemsnitsfart 9,0. Kl. 11 Aften var Vindstyrken 4. Det har været Kram der kunde holde.

Paa Hundevagten trak Vinden sig noget nordligere, og var ved Vagtskiftet NØtØ., men tiltog ikke i Styrke; i Løbet af Vagten blev Store-Stængestagsejl sat. Kl. 4 Morgen viste Loggen 11, udsejlet Dist. 38 Sm. Gennemsnitsfart 9,5 Knob, hele Vagten styredes VNV.

Paa Morgenvagten styredes samme Kurs. Vinden beholdt sin Retning, men tiltog noget i Styrke. Kl. 8 Morgen viste Loggen 49, udsejlet Dist. 38. Gennemsnitsfart 9,5, styret Kurs misv. VNV.

Fra Kl. 3 Morgen til Middag styredes samme Kurs, Vinden trak sig endnu nordligere og tiltog i Styrke til 6, i Løbet af Vagten gjordes Bramsejlene fast, og kort før Middag toges 2 Reb i Fore-Overmørssejl, ved Middag viste Loggen 90, udsejlet Dist. 41; de to første Timer af Vagten ansattes



Farten til 10 Knob, de to sidste Timer til 10,5 Knob, det er den største udsejlede Distance i en Vagt og den største sejlede Fart, jeg har kunnet finde, at „Tjalfe“ har gjort.

Paa Eftermiddagsvagten styredes samme Kurs, VNV misv. Vinden var nu NNØ, Styrke 5—7, i Løbet af Vagten toges 2 Reb i Store-Overmørssejl, Kl. 4 Eft. stod Loggen paa 25, sejlet Dist. 35 Sm. Paa Vagten Kl. 4 Eft. til Kl. 8 Aften flovede det noget, Rebene løstes i Store-Overmørssejl, Kurs VNV. misv. Vind NØtN. Styrke 6. Log Kl. 8 Aften 60, udsejlet Dist. 35 Sm. Paa Førstevagten løstes Rebene i Fore-Overmørssejl, styret Kurs misv. VNV, Vind NNØ. Styrke 5, ved Midnat viste Loggen 93, sejlet Dist. 33 Sm. Paa Fiundevagten den 1. Juli styredes samme Kurs, Vind NNØ 5, Loggen viste Kl. 4 Morgen 20, udsejlet Dist. 27 Sm. Paa Morgenvagten sattes Storsejl, Brigsejl, Bramsejlene, Jager og Bramstagejle, styret Kurs misv. VNV. Vind nordlig, Styrke 3. Kl. 8 Morgen viste Loggen 44, udsejlet Dist. 24 Sm. Saaledes ser Optegnelserne ud i „Tjalfe“s gamle Logbøger. efter en Storm for Vejret. Under Bidevindssejlsads ser det ikke slet saa lysteligt ud, for fulde Sejl Bidevind med frisk Kulning opnaaede „Tjalfe“ ikke mere end 5 til 6 Knob, og i Storm mangler ganske enhver Forudsætning for at udbyrde: „Oh Lord, let her go“, thi saa ligger Briggen for Undermørssejl, gør en Fart imellem 1 og 1,5 Knob, driver 5 a 6 Streger, og Skibet arbejder haardt i Søen, tager meget Vand over, i det evindelige maa Rokisten renses for Is, og Mand-

skabe: er hele Vagten i Gang med at banke Isen af, kort og knapt staar det nedskrevet, men det fortæller os, at Grønlandsfarten med de gamle „Windjammers“ ikke altid var Lystsejlsads.

I Aarene 1908—1909 var „Tjalfe“ paa Fiskeriekspedition paa Grønlands Vestkyst, og blev da ført af Capt. N. P. Sørensen. „Tjalfe“ led ved den Lejlighed sit Livs største Forsnædelse, idet der blev installeret en Motor, for hvilken „Tjalfe“, sikkert mørk i Sind, ihukommende de stolte Dage, ganske umajestætisk tøffede afsted. Da Saltholms-Flakfortet blev bygget, var „Tjalfe“ en Tid Logi- og Marketenderskib for Fortets Arbejdere, sikkert ogsaa en haard Tørn for den gamle Svane. Aar 1915 blev Briggen solgt til Københavns Amatør Sejlklub, og den 30. April 1916, paa Klubbens 25 Aars Jubilæumsdag, kom endelig det gamle Skib atter til Hæder og Værdighed, idet Klubbens Stander, den smukke, hvide Stander med det røde Sankt Georges Kors, blev hejst paa Stortoppen, og „Tjalfe“ indviedes til Klubskib. En smukkere Alderdom kan intet Skib vel tænke sig, end den at tilbringe sine sidste Dage som Moderskib for en Flaade smaa og store Fartøjer, om Bord i hvilke Ungdommen kappes om et hævde de gamle Søens Traditioner, men som altid tilforn, hvad „Tjalfe“ nyder, betaler den fuld Valuta for, thi kan nogen Sejlklub tænkes at have et skønnere Hjem end ombord i en af de gamle „deep-water-men“?

C. G. Saltoft.



Bark „Henny“ af Fanø (Sønderho)

Foto fra Star Foto Co., Sidney

Tilhører Lods Grvelunds Samling.

Amerika-Pokalen

Englænderne rustet sig — for 15. Gang — til Kampen om „Amerika-Pokalen“. Den gamle Viking Sir Thomas Lip-ton, som Gang paa Gang, uførtødent, men forgæves sendte

„Shemrock“er i Ilden, er gaaet til de lykkelige Yacht-Egne, men Mr. T. O. M. Sopwith har taget Arven op efter ham og vil i Aar prøve paa at „løfte“ Pokalen med en ny Ud-fordrer-Yacht. Denne, der faar Navnet „Endeavour“, er nu ved at blive rigget til paa Orlogsværftet i Portsmouth.



Falster-Skuden

der blev generobret

(Efter utrykte Kilder). Af Kay Larsen.

Det, som vides om Handelskibe paa Svenskekrigens Tid 1557—60, er meget lidt. Nogle af Orlogsmændene i Kong Frederik III's Flaade har Navne, som klinger velkendte i vore Øren, men hvem kender Detailler om en eneste Koffardskude fra den Periode?

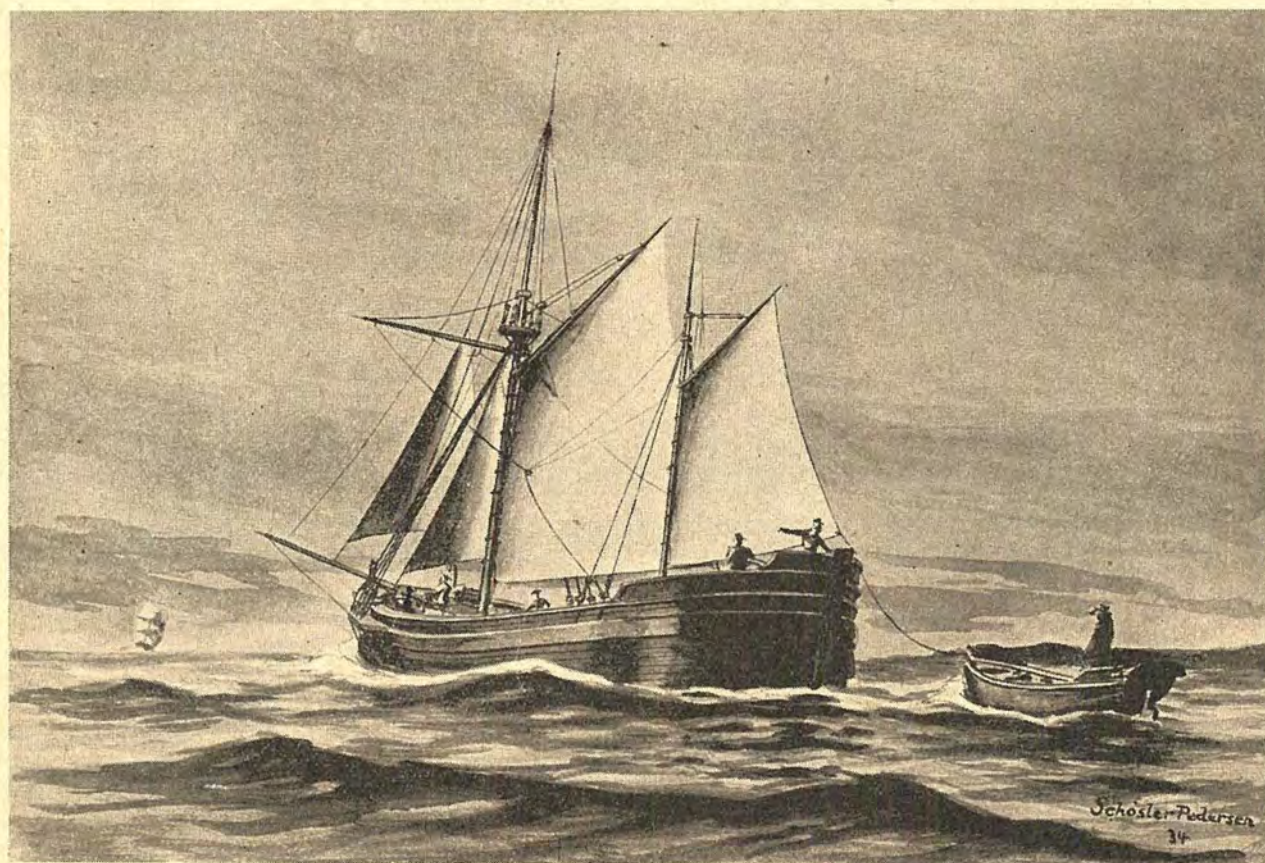
Handelsflaaden havde forfærdelig trange Kaar, dengang Svenskerne oversvømmede Landet og besatte den ene Havneplads efter den anden. Fjenden lagde Beslag paa de fleste danske Smaaskibe, og Resten havde saa godt som ingen Steder at sejle hen! Mærkeligt nok er der netop en Falsterskudes Æventyr, som giver et fortræffeligt Billede af Tilstanden. Nogle spredte Aktstykker derom findes i en Pakke blandt Tusinderne i Admiralitetets Arkiv i Rigsarkivet, og de har ikke været fremdraget før.

Skuden var hjemmehørende i Nykøbing Falster og førtes af Rasmus Olsen Hugh, der selv ejede Hovedparten i den. 1. Juli 1659 blev den fragtet af Kongen og skulde føre Brændevind til Hovedstaden; den havde da ligget længe ørkesløs i København. Efter et Par heldige Rejser blev den taget af Svensken, der lod Besætningen blive ombord, dog under Tilsyn af en svensk Orlogsstyrmand og en Marineer.

General Wrangel sendte i Foraaret 1660 Skuden, der var 16 Læster drægtig, til Limhamn i Skaane efter Kalk. I Sun-

det fik Skipper Hugh en ubetvingelig Lyst til at slaa et Slag for sin Frihed og sin Skude. Han aftalte et Overfald med sine Folk, en Matros og hans unge Stedsøn, væbnede sig med en Brændøkse og lurede paa Lejlighed til at bruge den. Skuden kom til Limhamn og ladede Kalk, men da Svenskerne samtidig tog godt med Brændevin ind, blev der frit Spil. Saasnart Skuden kom ud i Søen, satte Soldaten sig til at sove i Kabyssen, og da slog Rasmus Hugh sit Slag, og det var — beklageligt nok, men efter den Tids Opfattelse ret ligetil — med Øksen i Hovedet paa den svenske Styrmand, der faldt overbord og omkom. Den sørende Soldat blev spærret inde i Kabysser, efter at Vaabnene var taget fra ham, og saa styrede Skuden ad København til. Men der skete en Del, inden den kom saa vidt.

Udfor Saltholm observerede Hugh, at der laa en Del Skibe ved Dragør. Han turde ikke fortsætte Rejsen, før han vidste Besked om Tilstanden paa Københavns Red. Skipper Hugh lagde Skuden før Anker tæt under Land og tog ind til Dragør med sin Fange i Skibsbaaden, der blev roet af Matrosen og Stedsønnen. Skibene i Dragør viste sig at være danske, og Indløbet til København var frit. Fangen blev afleveret til Myndighederne og sendt ind til Københavns Slot. Hugh tingede nu med nogle Dragør-Mænd om, at de skulde





SCHÖSLER
PEDERSEN

sejle ham Skuden til København mod at faa Halvdelen af Kalken som Betaling. Disse Mænd roede saa ud ad Skudens Ankerplads til med unge Hugh som Fører, men de kom aldrig ombord.

Paa Københavns Red var der blevet udlagt et lille Blokskib, der prosaisk nok kaldtes „Den store Pram“ og paa den kommanderede en saare jævn, men meget driftig Officer, Thomas Didrichsen. Han kunde næppe læse eller skrive, men han kunde tage fat som Førstemand baade i Kamp og i Arbejde. Da der var stille paa Rheden, ingen svenske Orlogsmænd i Nærheden, tog han ofte med Skibsbaaden nogle raske Ture over ad Svenskekysten til for at kapre en eller anden Kystfarer. Hugh paastaar, at Kaptajn Didrichsen har faaet Nys om den ved Saltholmen efterladte Skude af en Mand fra Dragør. Selv paastaar han at have faaet Efterretning om Skuden fra Limhamn, gennem en Mand, der hed Arv fra Landskrona, men det lyder noget usandsynligt. I hvert Fald styrede han den 19. April med sin velsejende Skibsbaad og 6 Mand til Saltholms Østside og bordede Skuden, som var drevet ind paa Grund ved Svænekleven, udfør hvilken den var lagt for Anker. Her gav han og Folkene sig til at hale Skuden ud.

Netop da den var kommen flod, naaede Hughs Dragørfolk Stedet; de blev groveligt afvist og maatte vende tilbage til Dragør. Yderst mismodig over sit ringe Held med den generobrede Skude gik Skipper Hugh ud og købte et Ark Papir og satte sig i Svend Hansen Gønges Kro til at skrive til selv Hans Majestæt Kongen paa Københavns Slot om sin Nød og om det svare Overgreb. Snarest muligt tog han saa til Hovedstaden og fik Skrivelsen afleveret. Admiralitetet blev ucerterrettet om Sager af Kongens Sekretær, og Kaptajn Didrichsen stævnedes for Retten til Forklaring. Til Lykke for Hugh var den svenske Fænge netop efter et Fornør bragt i „Hullet“, og han var jo et godt Vidne for den

tapre Skudeskipper. Paa det Tidspunkt laa Kalkskuden ude paa Ræden paa Siden af „Den store Pram“. Men inden den var kommet saa vidt, var den blevet forladt endnu to Gange. Didrichsen var endelig kommet under Sejl fra Svænekleven, da en Kaper kom stævrende ovre fra Landskrona-Kanten med god Bør. Hverken Skuden eller Baaden kunde slippe udenom Saltholms Flak med nogenomhelst Sandsynlighed for at undgaa Kaperens Skyts. Skuden blev saa igen sat paa Grund og forladt, og Kapt. Didrichsen lod sin Skibsbaad møjsommeligt slæbe tværs over Saltholmer, fik den i Vandet og sejlede til sit Blokskib.

Kaperer bordede Hughs Skude, søgte at slæbe den ud, kastede endda en Del Kalk overbord, men opgav saa Skibet og sejlede videre. Igen laa den arme Skude forladt. Til sin store Ærgrelse fik Kapt. Didrichsen at vide, at Kaperen var — dansk! Næste Morgen sejlede han saa igen til Saltholmen, den næste gang med 13 Mand, masede med Skuden, fik den fri og naaede ud til „Den store Pram“ med den om Aftenen. Han meldte selv om sit Bytte paa Slottet, men fik blot Besked om at lade Skuden ligge indtil videre. Kongen havde da faaet Skipper Hughs Brev, den gnidrede, besværligt prentede Skrivelse, som endnu findes i Rigsarkivet.

Den 28. April mødte begge Parter, lige forbitrede, for Admiralitetet. Kaptajn Didrichsen erklærede, at han havde bordet et forladt Skib, som havde været i svensk Eje, to Gange slæbt det af Grunden — og reddet det ind til Hovedstaden. Skipper Hugh kaldte det — med pøne Ord — for Røve. Hans Modpart, der først kæmpede for at faa Skuden tilkendt som Prise, dæmpede af og holdt tilsidst paa, at der dog maatte tilkomme ham og hans Folk for al deres „Træl“ den Bjærgeløn, som Hugh havde lovet Dragørfolkene. Halvdelen af Kalkladningen. — Dommen kendes ikke, men af de endnu bevarede Aktstykker synes det at fremgaa, at Hugh fik sit Skib igen, og har den mandhaftige Kaptajn Didrichsen reddet Halvdelen af Kalken, var det jo ikke værst.

Saa omtumlet var Falsterskuden, som Rasmus Hugh førte, og lige saa drøjt gik det mangfoldige Skuder og Skipper i de forvirrede Aar under Svenskekrigen.





FING LI løber Amok

„Trød frem, din modbydelige Slogtersvend, og jeg lover dig, jeg skal forsøge at beherske min Lyst til at rive og flaa dig i Stumper og Stykker og nøjes med at udlevere dig til Politiet i Hankow!“

Stadig lød der ikke en Lyd fra Folkene. De var alle mer eller mindre lamslaede. Saa var det pludselig, ligesom Kaptajnen brød sammen. Oberst Cardick kom ned, tog ham under Armen og ledte ham ind i Salonen. —

I Kabysen begyndte Bageren at fortælle den nye Kok det, han vidste om Sagen. — Bageren var en duknakket, Edt hjulbenet Mand. Hans Næse var stor og krum som et Ørne-næb, og hans Øjne var smaa og stikkende. „Nu er Kaptajnen ved at gaa ud af sit gode Skind,“ sluttede han sit Resumé, „det tror jeg ogsaa, jeg vilde gøre i hans Sted. Jeg har saamænd mange Gange misundet ham, men nu — nej Tak — jeg vilde hellere være Messedreng end ham!“

Chang højede sit udgrundelige Ansigt over en mægtig Gryde Sødsuppe, der skulde serveres med Is, men sagde intet.

Edward, den nye Koksmat, der var en gudsforgaaende Laban, sad og skrællede Kartoffler med en udbrændt Cigaretstump hængende i den ene Mundvig.

„For min Skyld kan de Fa'en gale mig slagte dem alle-sammen,“ sagde han og fik Ild i Cigaretten, „lad os bare faa noget Brand i Gaden.“ —

„De tager helt forkert paa det,“ sagde Obersten til Kaptajnen inde i Salonen, hvor de sad ved Cigarer og en Whisky-sjus. „Det var, tror jeg, en Kapitalfejl af Dem at sige til Folkene, at De ikke troede, det var Fing Li, der var Gerningsmanden til Rædselsgerningerne. Hvis det virkelig, hvad jeg forresten ogsaa tror, er en af Mandskabet, er han nu advaret og holder sig maaske dækket, saa vi aldrig faar Mysteriet opklaret.“ —

Samme Nat — „kom Fing Li igen!“ —

Endnu en Gang svævede Dødsenglen over Skibet. Endnu en Gang blev Vanviddet sluppet løs!

Det var en af Maskinisterne. Hans Lig blev samme Dag begravet i Bølgerne, hvor muntre Flyvefisk boldrede sig i munter Leg eller Forsøg paa at undgaa en eller anden stor Rovfisks graadige Gab.

Nu forandrede Kaptajnen Taktik. Han var blevet bleg og sammenbidt og havde skudt Hagen frem.

Om Aftenen samme Dag Mordet var blevet begaaet, kaldte han Første-Styrmand og Første-Maskinmester og Oberst Cardick ind i sin Kahyt under Bestiklukafet. Det blev et helt lille Krigsraad. Meningerne var delte. Kaptajnen og Obersten holdt paa, at Gerningsmanden skulde søges blandt Mandskabet, mens Maskinmesteren var overbevist om, at Fing Li med hele sin Races Sejghed og Hævnerrighed var i Live og paa en eller anden Maade skjult paa Skibet.

Simson havde ikke nogen udpræget Mening, men var dog mest tilbøjelig til at hælde til Maskinmesterens Anskuelse.

Det var først, da Skibet kun var 30 Timers Sejlads fra Hankow, at Begivenhederne begyndte at tage Fart.

De indlededes med, at Chang, Kokken, meldte sig hos Kaptajnen og fortalte, at han og Koksmaten havde været inde paa Bagerens Kammer og sludret lidt med derne ved en Cigaret.

Chang havde da set en Pøs, der stod aabenlyst i et Hjørne, og af en eller anden Grund fæstet sin Opmærksomhed ved dens Indhold af snavset Tøj. Pøsen havde staaet der, vidste han, i hvert Fald siden Penang, hvor han var kommet om

Bord, og det havde undret ham, at Bageren ikke gav sig til at vaske Tøjet. —

Han havde set sit Snit til at løfte det øverste Lag Tøj lidt til Side og havde da set noget af en brunsort Oliekappe af den Slags, Dæksmandskabet brugte i haard Sø, der var propet ned i Bunden.

I sig selv var det jo mærkeligt, at Bageren var i Besiddelse af en saadan Oliekappe. Men hvad der havde gjort det hele mistænkeligt var, at Chang havde set nogle store, mørkerøde Pletter paa Kappen. Pletter af en Beskaffenhed, der i paafaldende Grad mindede om Blod!

Da Chang paa sit gebroerne Sprog havde fuldendt sin Beretning, gik Kaptajnen paa Vagt og lod Oberst Cardick hente op til sig paa Broen. Klokken var paa dette Tidspunkt næsten halvti Aften.

Mens Kaptajnen var i Færd med at lade Changs Opdagelse gaa videre til Obersten, kom en af Stewarderne op paa Broen:

„Jeg fandt dette nede paa Tre-Lugen, Herr Kaptajn,“ sagde han og holdt en lille Lap Papir frem.

„Hvad gjorde De!“ fo'r Kaptajnen op, „herut med det! — Ja — De kan godt gaa,“ fortsatte han lidt roligere, men alligevel saa høst, at Stewarden hurtigst retirerede.

Inde i Bestiklukafet bredte han Papiret ud, fo'r det hastigt igennem og rakte det saa med en rasende Ed til Obersten. Denne tog Lappen, hvorpaa der med utydelig Blyantskrift stod at læse:

„Mig slagte Kok, mig sagte Kaptajn og Gnistmand. Mig slagte Maskinmand. Mig kom igen. Slagte alle! — Fing Li.“

Obersten rakte Papirlappen tilbage igen og sagde: „Tja — jeg kan ikke se rettere, end at De maa lade Bageren indespærre et eller andet Sted. Sker der saa noget alligevel, saa véd vi i hvert Fald, at det ikke er ham.“

Kaptajnen lod nogle af de Officerer, der havde Frivagt, purre ud og foretog dem Sagen i Rygesalonen. Saa begyndte han at give sine Ordre. „Schmidt,“ sagde han til Anden-Styrmand. „De gaar hen agter og prøver at kontrollere, om alle Mand er inde. Saa laaser De Døren til Dækskuset og kommer her hen midtskibs igen og melder, hvem der eventuelt har været fraværende!“ — Resten blev sat paa Vagt spredt over hele Midtskibet, og Kaptajnen selv tog Opstilling bag Kabys-Døren, hvorfra han uset kunde iagttage Døren til Bagerens Kammer.

Det var, som han havde sagt til Officererne, Kaptajnens Mening at gribe den sindssyge paa fersk Gerning.

Det var ogsaa hans Mening, men det havde han ikke sagt til nogen, at skyde Bæstet ned, som den forrige Kaptajn havde skudt Fing Li ned, og som man vilde skyde en skabet Kæter ned. Dog vilde han sørge for, at Skuddet blev dræbende.

— — —

De skjulte Vagtposter ventede i en Time. — Ingen havde passeret Gangen med Bagerens Kammer, og ingen var kommet ud eller ind af hans Køje. Dette var blevet holdt under Observation fra Baadedækket over hans Kammer.

Man ventede endnu en halv Time. — Saa var Kaptajnens Taalmodighed til Ende. Vagtposterne blev sendt ud over hele Skibet undtagen til Bagerens Kammer og meddelte, da de efterhaanden kom tilbage, at alle Mand var all-right.

Saa satte Kaptajnen en Mand paa Vagt ved hver Ende af Gangen og en paa Baadedækket for at holde Udkig med



Køjet, og gik sammen med Obersten og Simon op for at blande sig en stiv Grog.

„Lad os blot vente lidt endnu,“ sagde han. „Bageren skal purres ud til Kaffen ved Afløsningen Klokkeren 3.“

Lidt før dette Tidspunkt kom Schmidt, Anden-Styrmanden, færende op til Kaptajnen.

„Hr. Kaptajn!“ pustede han, „jeg — kom ind — puh! — for — at — purre — og — og —“

„Hvad gjorde De!“ for Kaptajnen op med et Brøl.

„Ja — aa og — og saa — nej, gaa hellere selv derned,“ stammede han og sank ned i en Stol.

Inden han var kommet saa vidt, var Kaptajnen allerede ude ad Døren med Obersten i Hælene.

Han rev Døren til Bagerens Kammer op — og —

Oberst Cardick fortalte senere, at han havde kendt mange Korpøraler og Sergenter, der var rigtig flinke til at bande. Men han havde dog aldrig troet, at noget Menneske kunde være i den Grad vel bevændret i Eders og Forbandelsers svovlede Gloser, som Kaptajnen viste, at han var ved denne Lejlighed.

Inde i Køjen laa Bageren. Hans Ben var trukket op under ham som i Krampe, og hans Hoved var næsten skaaret fra Kroppen. Struben og Kødets helt ind til Benet var gennemskaaret. Køjen, Gulvet, Væggene, ja selv Loftet var blodbestænket, og i Nærheden af Køjet, der stod aabent, var der hæftet en lille Lap Papir fast paa Skottet. Paa Lappen stod der at læse, skrevet med utydelig Blyantskrift: „I tro, I narre Fing Li. I hvide Djævlø saa dumme. Fing Li kom back igen. Slagte alle!“

De sagde, at Kaptajnen havde graa Haar, incen Mørgegenen brød frem. —

De han havde fremsagt Begravelsesritualet, og den ulykkelige Bagers Lig var sendt til Bunds i Havet, sagde han til Simon:

„Jeg kapitulerer! Der er noget at gøre for Dem nu. Jeg gaar i Land i Hankow.“

Han var ikke til at rokke fra sit Forsæt og gav sig straks i Lag med at pakke sine Kufferter. —

Bagerens Kammer var efter Oberstens Ønske forblevet urørt, og det var nu Kaptajneas Hensigt at overgive Sagen til Politiet i Hankow.

Da han havde pakket, tændte han en Cigar og gik hen til Oberstens Dør, som han bankede paa. „Lad os drikke en Whisky herinde,“ sagde han til Obersten, der sad ved sit Bord og var i Færd med at skrive noget op paa et Ark Papir.

Da de havde faaet deres Whisky blandet, lo Kaptajnen en lille skærende bitter Latter: „Tja — nu er vi snart inde — og jeg skal i Land! Det er ikke saa grinagtigt, Oberst, naar man lige er blevet Kaptajn, saa at blive jaget i Land af saadar en Bandit. Og det er jeg faktisk blevet. Ja — hvad siger De til at begrave en af Mandskabet hver eller hveranden

Dag. — Naa, selvfølgelig,“ fortsatte han efter at have taget en drøj Slurk, „det var jo ogsaa ham, der gjorde mig til det, han nu jager mig fra igen. — Men ødelagt er jeg. — Det højeste, jeg kan drive det til, er maaske en Galease, hvis jeg da ikke giver mig til at være Sørover herude!“

Obersten foldede Papiret sammen og stak det i Lommen.

„Har De noget imod at overlade mig Nøglen til Bagerens Kammer en halv Times Tid. Saa vil jeg næsten spise Gift paa, at De er færdig med at snakke om at gaa i Land. Hvis jeg ikke er fuldstændig vild paa den, skal De og hele Besætningen faa Lov at læse dette Papir inden en Time. Det indeholder en Rekonstruktion af Begivenhederne samt Løsningen af hele Mysteriet. Jeg vil blot endnu en Gang overbevise mig om, at jeg ikke har taget fejl.“

Kaptajnen saa op, mens et Glimt af Haab tændtes i hans Øjne:



Stor Sildefangst.

„Har De — har De — fundet en Løsning?“

„Maaske — for ikke at sige for meget!“ svarede Obersten.

„Aa nej — selvfølgelig ikke. — Der er simpelthen ingen Løsning. — Men her er Nøglen, værsgod!“

— — —

Et Kvarter senere kom Obersten ud fra Bagerens Kammer. Han tændte sig en Cigaret, og man saa et tilfreds Smil spille om hans Læber.

„Viide De have noget imod at kalde Mandskabet og Passagererne sammen i Salonen,“ sagde han til Kaptajnen. „De er jo alle interesserede i Sagen, og jeg vil gerne have Lov at læse Løsningen op for dem.“

— — —

„Lad mig med det samme sige,“ begyndte Obersten drøvende og lod sit Blik glide hen over Forsamlingen, „at vi nu ikke mere behøver at frygte Fing Li og hans forfærdelige Kniv. Forresten har vi aldrig behøvet at frygte ham, thi hans Lig ligger et Sted paa Bunden af Gibraltarstrædet!“ — Han gjøede en lille Kunstpause og trak et Ark Papir op af Lommen. Alles Øjne hvilede paa ham, da han fortsatte:

„Jeg har, saavidt det har været mig muligt, rekonstrueret Begivenhederne, der begyndte med, at Morderen slog den døssyge Fing Li ihjel og lod hans Lig glide ud over Skibssiden. Derefter skar han Halsen over paa Kokken. — Lad mig ogsaa med det samme sige, at jeg ikke paatager mig at forklare Dem Motiverne til hans uhyggelige Handlinger. Jeg



beretter kun Kendsgerninger, som det er sandsynligst, de foreligger. Om Motivet kan jeg dog sige, at efter min Mening staar vi overfor et lignende Tilfælde som i sin Tid Düsseldorf-Morderens. Morderen her om Bord har været sindssyg paa samme Maade, og De ser altsaa, at Spørgsmaalet om Motiv kan besvares her ud fra.

Rækkefølgen af Mordene kender De jo alle. Efter Kokken Kaptajnen, Radiotelegrafisten, Maskinassistenten og nu sidst Bageren.

Med det sidstnævnte opklares Gaaden. Der foreligger nemlig ikke Mord — men — Selvmord!!“

Der gik et Ryk gennem Forsamlingen, og Kaptajnen udstødte et Raab.

„Ja, mine Tilhørere. De ser forbausset paa mig, — men jeg skal lige straks forsvare og bevise min Paastand.

Jeg har saa godt som hele Tiden været klar over at det ikke var Fing Li, at det ikke kunde være ham. Jeg havde dog ikke Mistanke til nogen bestemt, før Kaptajnen foralte mig, at Kokken havde set en blodig Oliekappe i en Pøs paa Gulvet i Bagerens Kammer.

Dermed var et af de Spørgsmaal, jeg havde stillet mig selv, besvaret. Morderen iførte sig under Udøvelsen af sine blodige Rædselsgerninger en Oliekappe, som han efter Brugen stoppede ned i Bunden af en Pøs og dækkede løst med snavset Tøj. Jo mere aabenlyst sligt forvares, des sikrere er det mod Opdagelse.

De husker, at Fing Li's Dør var brudt op indvendig fra. Jeg har foretaget en Undersøgelse af Laasen og fundet Mærker af en hjemmelavet Dirk, hvormed Bageren har skaffet sig Adgang for at kunne bryde Døren op med Vold indvendig fra. Det saa da ud, som om Fing Li var flygtet, og Brevene, som Kaptajnen fik, undertegnede „Fing Li“, fik altsaa for saa vidt Sandsynlighed.

Da jeg saa Bagerens Lig, var jeg med det samme klar over, at det var Selvmord. For det første var hans Hoved ikke skaaret helt af som ved de øvrige Ofre.

For det andet maatte Døden være indtruffet, kunde jeg skønne, paa den Tid, da vi alle var paa Vagt, eller lige efter at Kaptajnen havde faaet det sidste Brev. Og det er ganske udelukket, at nogen kan have tiltvunget sig Adgang hverken gennem Døren eller Køjjet, mens vi stod paa Vagt.

Endvidere saa jeg straks, at Pøsen med den kriminelle Oliekappe manglede. Jeg har søgt i alle Vaskerummene, men den er og bliver forsvundet. Den er kastet over Bord sammen med andet fældende Materiale forinden Selvmordet. De ser altsaa, at han nøje har fjernet alt, hvad der kunde kaste Mistanke over ham.

Da først jeg var sikker paa, at Sagen forholdt sig saaledes, tog jeg mig for at bevise det. — Jeg var alene inde paa Kammeret et Kvarter, hvilket var tilstrækkeligt til at finde de afgørende Beviser.

De staar sikkert alle og tænker: Jamen Mordinstrumentet? Han kan dog ikke have skaaret Halsen over paa sig selv kun ved Hjælp af de bare Hænder?

Det har han da heller ikke, men han — har kastet Mordvaabnet — over Bord!

Ja, de skulde ikke se saa forbavset ud, mine Tilhørere,“ drævede Obersten, „det tyder paa, at De ikke læser meget Aviser. Hvis De gjorde det, vilde de tidt have stødt paa Notitser om Selvmord, hvor Selvmorderen til sin Handling havde anvendt: en Kniv, et tungt Vægtlod og en Snor. — Naar man nemlig binder et Lod i den ene Ende af en Snor og en Kniv i den anden og lader Loddet hænge ud ad Vinduet, saa det næsten rører Jorden — eller i dette Tilfælde Vandet — og saa skærer til, saa vil Kniven iltomt smutte ud af Vinduet, i dette Tilfælde altsaa Køjjet, og forsvinde for stedse.

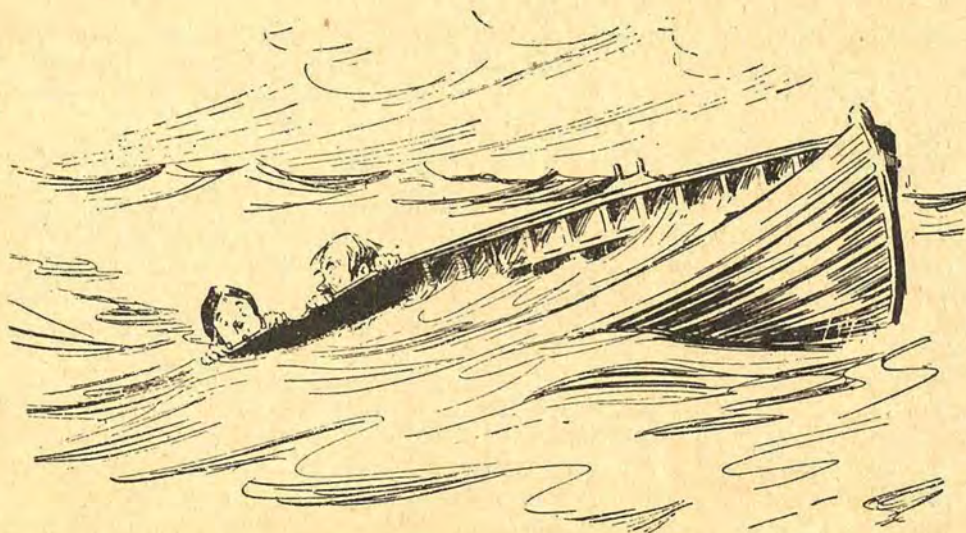
Naa, Bageren havde altsaa ikke Kraft til at skære helt igennem Halsen, og Kniven, som alligevel maa have været uhyre skarp, efterlod en Del Skrammer og store Blodpletter ved Køjjet, inden den forsvandt i Havet.

Ja, Herr Kaptajn — De lagde maaske ikke Mærke til det meget Blodsprøjt ved Bagerens Køje? — og Skrammerne der hvor Kniven i sin Fart havde saaet Malingen af — lagde De vel slet ikke Mærke til?

Naa — men nu kan De jo gaa hen og se efter.“

„Jamen — hvorfor skulde — han dog — gøre det?“ stammede Kaptajnen.

„Fordi han har anet, at Opdagelsen var nær!“ kom det prompte fra Obersten. — „Ja, mine Damer og Herrer,“ sluttede han, idet han begyndte at gaa, „saa var der ikke mere. Jeg ønsker Dem en god og rolig Nat. — Aa, Steward! bring lige en Whisky ind til mig.“



Til den af vore Læsere, som sender den morsomste Tekst til dette Billede, udsætter vi en Præmie: Knud Andersens Bog „11 Maanedre paa Havet“.

SEJLSPORTEN

I første Halvdel af Maj Maaned nar alle de københavnske Sejlklubber efterhaanden hejst deres Standere. Søndag den 6. Maj hejstes Dannebrog under Gaflen og Københavns Amatørsejlkubls Stander paa Stortoppen af Klubskibet „Tjalfe“.

Stander-Hejsninger foregik under festlige Former. Ved 8 Glas paa Eftermiddagsvagt traadte Klubbens Formand, Hr. Hobolt, frem og varskoede „hejs Flag og Stander“, og til Tonerne af „Kong Christian“ gik Flagene til Vejrs, medens den store Forsamling, som næsten fyldte Briggens Stordæk, blottede Hovederne: til Højtideligheden var, foruden Borgmester Hedebo og Pressens Repræsentanter, tillige indbudt de ledende Mænd indenfor Sejlsporten. Om Aftenen samledes Gæsterne med Klubbens Medlemmer paa „Tjalfe“s Mellemdæk, hvor over hundrede Mænd (ingen Damer) ved en Dram og en Bid Brød indledede Klubbens 43. Sejl-sæson, der forhaabentlig, som alle de foregaaende, maa komme til at staa i Kammeratskabets Tegn, og for de nye, unge Mennesker maa blive til en Oplevelse, der gennem det, for hele vor Sejlsport saa karakteristiske Kammeratskab maa knytte dem for hele Livet til den sundeste, frieste og mest karakterdannede Sport, Sejlsporten.

Et af Klubbens yngre Medlemmer, Hr. Hjort, illustrerede ved en lille Tale paa glimrende Maade, hvorledes Sejl-sportsfolk optager nye Medlemmer i deres Kreds. Da Hr. Hjort for første Gang traadte „Tjalfe“s Dæksplanker, mødte han paa Dækket en pæn Herre, som han antog for et af Klubbens ældre Medlemmer. „Jeg ser, du bærer samme Stander som jeg, mit Navn er Olsen, hvad hedder du?“ spurgte der fremmede Herre. Da Hjort havde sagt sit Navn, svarede den pæne Herre: „Det er all right, kald du mig Benjamin“. Den pæne Herre var Marinemaleren Benjamin Olsen.

Torsdag den 10. Maj hejste en anden af vore store Klubber, Sejlklubben „Frem“, sin Stander. Til Højtideligheden var ogsaa der indbudt Pressens Repræsentanter samt de ledende Mænd indenfor Sejlsporten. Om Eftermiddagen samledes Gæsterne med Klubbens Medlemmer ude ved Klubhuset, paa „Frem“s Baadeplads, hvor Formanden, Hr. Jørgensen, paa Klubbens Vegne bød Velkommen, hvorefter Flag og

Starder gik til Vejrs, medens den store Skare sang Klubbens Stander-Sang.

„Frem“ havde i Vinterens Løb foretaget store Udvidelser, saaledes var en stor smuk Glasveranda bygget til det oprindelige Klubhus, og under et skærmende Tag kan Udsigten østover, ud over det blanke Sund, nu nydes. Paa den nordlige Væg er ophængt et stort, friskt Maleri, skænket og malet af et af Klubbens Medlemmer; paa Lærredet er gengivet ikke mindre end 25 Fartøjer, der alle er paa Vej til Klubbens 25 Aars Jubilæums Kapsejlad, paa Reden ud for Verandaen laa en Mængde af „Frem“s smukke og velholdte Baade til Ankers. Sejlklubben „Frem“ har vokset sig stor, et dygtigt Arbejde er gjort, siden den Dag for 37 Aar siden, da Klubben blev stiftet, under Forhandlinger, ført i et fattigt, lille Skur, som laa der, hvor nu Nordhavsværftet ligger.

Sæsonens Hovedbegivenhed bliver i Aar det store Sejlerstævne, som afholdes ved Aarhus i Anledning af „Jydsk Sejler Union“s 25-Aars Jubilæum. „Københavns Sejler Union“ deltager i Stævnet med ca. 60 Fartøjer, som sidst i Juni Maaned skal afgaa herfra København i Eskadre. Turen gaar Syd om Sjælland, og paa Vejen slutter Fartøjer fra de forskellige Klubber paa Øerne sig til Eskadren; en Flaade paa langt over hundrede Fartøjer vil saaledes ankomme samlede til Aarhus-Bugten.

Trods Vanskeligheder og Modgang er dansk Sejlsport i Stard til at hævde sig, men Landets Beliggenhed taget i Betragtning, vor Historie ihukkommet, ifølge hvilken vort Liv, vort Virke, vore Kampe og Sejre, hører til paa det frie, friske Hav. burde Danmark være den førende Nation paa Sejlsportens Omraade, men det er vi ikke. En af Sejlsportens største Vanskeligheder er den at skaffe sig Plads, Plads til at forstøje Fartøjerne om Sommeren og Plads til at tage dem paa Land om Vinteren; hist og her i vor milelange Hav har de forskellige Klubber en Stump Anlægsbro med en tilhørende Stump Pløjemark som Baadeplads, begge Steder er Pladsen knæben, i hvert Fald er det paa flere af Baadeplacserne nødvendigt at save Skafterne af Malerpenlerne, naar om Foraaret Baadene skal males udenbords. Uindviende vil pege paa Lystbaadehavnen ved Langelinie, men ak, der





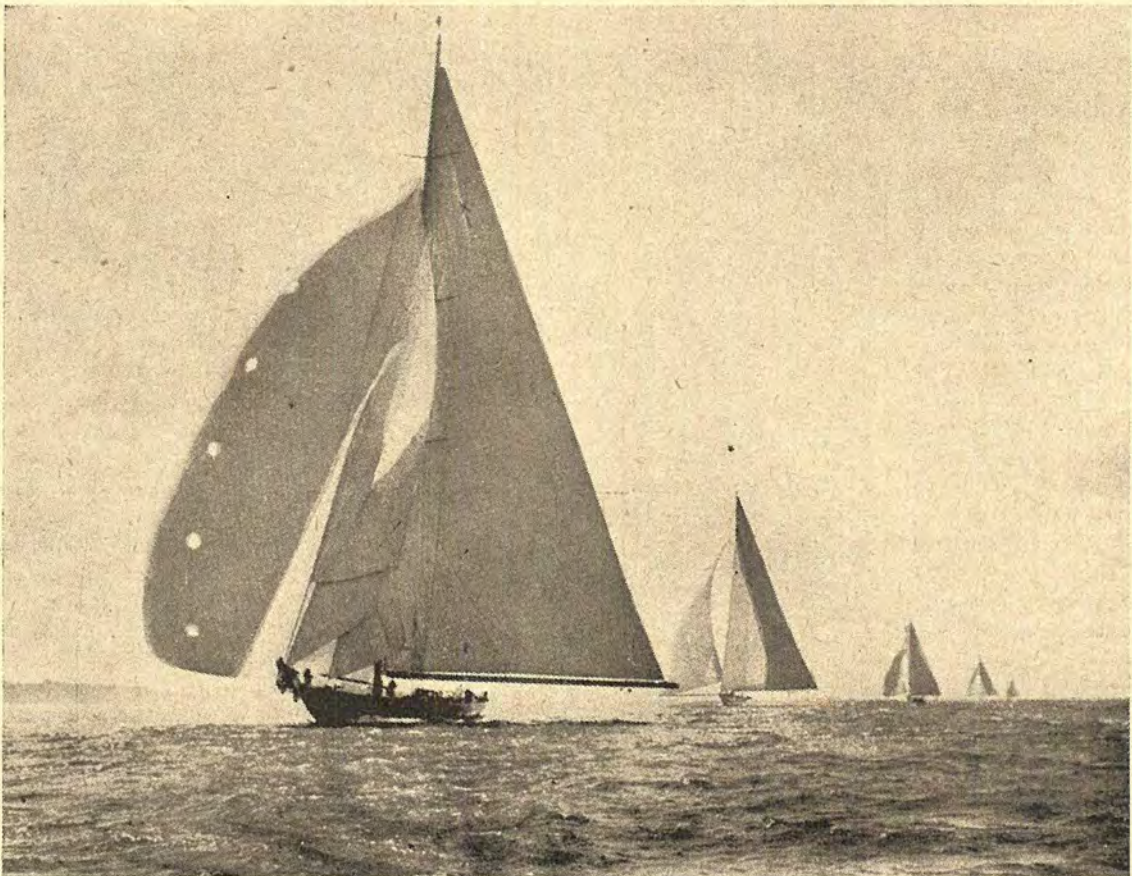
er kun Plads til en Tiendedel af vore Lystfartøjer, og en Tyvendedel af det Antal, vi burde have. Der er i Øjeblikket forskellige Planer fremme om en ny Lystbaadehavn, og der er al mulig Grund til at haabe, at Planen om en Lystbaadehavn i Svanemøllebugten med Plads til over 1000 Fartøjer vil blive til Virkelighed.

Af alle Sportsgrene synes Sejlsporten at være den, vore Myndigheder uden Sorg saa visne, uagtet det dog er den eneste Gren paa Træets Stamme, paa hvilken de Vildskud, Rekord- og Konkurrenceoverdrevet, som altid ender i Raahed eller Latterlighed, aldrig vil finde Næring.

Sejlsporten repræsenterer de bedste menneskelige Egen-skaber, Forstand, Kærlighed til Arbejdet, Energi og Udhol-

denhed, Dristighed og Omtanke. En godt bygget velsejende Baad er Produktet af forstandigt Arbejde, en vel vedligeholdt Baad vidner om Kærlighed til Arbejdet; uden Energi og Udholdenhed af saavel Lærer som Elev naar ingen igennem det Træningsarbejde, som gaar forud for den Prøve, som alle vore Sejlklubber kræver aflagt, for at opnaa Førerbevis (alt Arbejde udført af vore Medlemmer indenfor vor Sejlsport er ulønnet Fritidsbeskæftigelse), at føre Sejl og holde Kurs til Rejsens hurtigste Fremme og lykkelige Ende kræver Dristighed og Omtanke. I Fartøjerne holdes de gamle Søens Traditioner i Ære, de gamle, uskrevede Love brydes aldrig, og sidst, mer ikke mindst, en god Sejlsportsmand er altid Gentleman.

C. G. S.



Den engelske Konges berømte Yacht „Britannia“ i Spidsen for den store Klasse, „Shamrock“, „Astra“ og „Westward“.

Skibshandler Knudsen i Antwerpen død

En blandt Danske i Belgien og da navnlig i Skibsfartskredse kendt og meget afholdt dansk Mand, Skibshandler og Kulgrosserer Axel Knudsen i Antwerpen er afgaaet ved Døden, 67 Aar gammel.

Axel Knudsen, der var uddannet i Firmaet de Leuw & Philipsen, blev for mange Aar siden Associé med en anden dansk Mand i Antwerpen, Otto Gyllstorf, hvis Fader, som tidligere havde været Kaptajn i Thingvalla-Linien, havde grundlagt en Forretning dernede. Efter Otto Gyllstorfs Død drev Axel Knudsen Forretningen videre i sit eget Navn. Knud-

sen var som nævnt en meget kendt og skattet Mand i danske Kredse, og der kom næppe en dansk Skibsfører til Antwerpen uden at aflægge Besøg hos ham. I den senere Tid havde han været lidende af en Underlivssygdom, og hans Venner her vidste, at der forestod en Operation. Det er da denne, der har haft Døden til Følge.

Axel Knudsen var ugift og efterlader sig ingen Paarørende i Belgien, medens han her i Landet havde en Del Slægtninge, saaledes Fotograf Juncker-Jensen og fhv. Politispektør Carlo af Gyldenfeldt, der var hans Svoger.

Et Uvejrdsdøgn paa Atlanten

Af A. Torben Jensen

Man kan jævnligt høre Englændere oversætte det mytiske S. O. S. til „Sink Or Swim“, medens Danskere med en endnu mere udpræget Sans for at trække det højtiøelige og alvorfulde ned til Jorden har fundet ud af, at det vel maa betyde: „Send Omgaaende Spiritus!“

Nødsignalet, der iøvrigt siges at stamme fra den tyske Marine, og som i hvert Fald er det mest karakteristiske af samtlige internationale Radioforkortelser, yderst iørefaldende og manende — og altsaa genialt fundet paa uden Hensyn til, hvad Betydning man oprindeligt kan have lagt i de tre Bogstaver — har just ved disse forskellige „Udlægninger“ faaet det Anstrøg af Humor, som alle alvorlige Ting synes at skulle have for at være virkelig alvorlige. Sørger vi ikke selv for at give dem dette Vedhæng, er det næsten, som om Naturen eller Omstændighederne nok paa en eller anden Maade skal gøre det. Nød-signalstationen Lorient fik saaledes i sin Tid tildelt Kaldesignalet F U N, der som bekendt paa Engelsk — det Sprog, Radiotelegrafisterne anvender — betyder morsom!

Ikke sandt — here we are!

Det var imidlertid ikke teoretiske eller filosofiske Drøftelser, jeg skulde varte op med her, men en Historie, eller rettere en Oplevelse — Beretningen om hint uforglemmelige Døgn paa Atlanterhavet, da jeg som Radiotelegrafist med en lille 3000 Tons Lastdamper kom ud for mit første dramatiske S. O. S.

Vi havde lastet Salt i Bremen og var paa Vej til Wilmington, North Carolina, hvorfra vi skulde videre til Venezuela.

Allerede i Nordsøen blæste det op til en vestlig Storm, og værre blev det i den engelske Kana!, men da vi her sejlede saa nogenlunde i Læ af Land, følte det hele endnu ikke særlig slem.

Først da vi havde passeret Ushant, fik vi Orkanen at føle i dens usvækkede Vælde.

Hele Atlanterhavet brølede imod os. Det var, som om vi i Udkanten af en stor By var kommet til et Gadehjørne, hvor Vinden rigtig kunde faa Tag i os.

Naa, hvor det blæste!

Skibet slingrede som bare — som jeg ved ikke hvad. Paa Radiostationen maatte jeg formelig sidde „i Spænd“ ved Skrivebordet med Benene presset op under dette og med venstre Arm krampagtigt fat om Bordbenet for ikke at sidde og blive slynget fra den ene Ende af det lille ozonlugtende Rum til det andet.

Det er bogstaveligt sandt — Mage til Slingerage har jeg aldrig hverken før eller siden været ude for.

Det knagede og bragede i Karetten som hvert Øjeblik overskyldedes af Søerne, og som selvfølgelig kun gjorde yderst ringe Fart.

Den Forniddag, da Uvejret kalminerede og Vejrrapporterne allerede var begyndt at love Bedring, havde jeg været oppe i Bestiklukafet med et Par Telegrammer til Kaptajnen.

Jeg hånker Begivenheden meget tydeligt.

Da jeg nemlig atter kom ud fra Bestiklukafet, tog Skibet i det samme en vældig Overhaling og duvede voldsomt over i Styrbordets Side, saa voldsomt, at Broplankerne pludselig forsvandt under Benene paa mig, jeg traadte lige ud i Luften — faldt og kurede, uden at have nogen Chance for at standse, paa Bagdele forbi Rorgænger og Maskintelegraf, som jeg forgæves langede ud efter — lige ned mellem Benene paa anden Styrmand, der havde Vagt og stod og krøb sammen i et Hjørne i den Styrbordets Side, hvor der var mest Læ.

Han og Rorgænger, der begge tavse og alvorlige med vægtsomme Øjne havde stirret ud over den oprørte Søs, fik ved mit Fald pludselig Liv i Træansigterne og begyndte at le, som de skulde røve.

Naa, jeg best det i mig, og da jeg alligevel var bleven gennemblødt paa den ufrivillige Rutschetur, syntes jeg, der nu var en passende Lejlighed til at tage Havet nøjere i Øjesyn her oppe fra Broen.

Jeg tog Opstilling ved Siden af anden Styrmand og hagede mig godt fast i Broklædet.

Dér stod vi saa og stirrede ud over det oprørte Hav.

Lad mig faa Lov at beskrive — eller i hvert Fald forsøge at beskrive — hvad jeg saa. Det overvældede nemlig mig selv aldeles. Saa mægtigt havde jeg endnu aldrig set Havet. Det var simpelthen fantastisk, ubeskrivelig storslaaet. Jeg tabte baade Næse og Mund og følte mig især til en anden Verden. Alt, hvad der var inde i mig, især Dødsfrygten, som jo alligevel — naar jeg skal være ærlig — havde luret paa Banden af ens Sjæl, i hvert Fald, naar man befandt sig alene mellem sit Kammers fire knagende og bragende Vægge — denne uvilkaarlige Frygt for Undergangen udviskedes her, hvor man stod Ansigt til Ansigt med selve de rasende Elementer — udviskedes eller omsattes til helt andre Relationer, til Beundring, Ærefrygt... i hvert Fald.. jeg mener... da jeg stod der og hagede mig fast til Broklædet i det fantastisk omtumlede Skib, der hjælpeløst, som et Stykke Papir i en Hvirvelvind, slyngedes omkring, saa Begreberne op og ned slet ikke mere syntes at eksistere — — ja, da var der simpelthen ikke Plads til Dødsfrygt i én, man bare blandedes og berusedes midt i denne Elementernes eventyrlige Energiudfoldelse, ens eget lille Jegs Betydning forsvandt som et Støvkorn i en Scirocco, det var, som om Sjælen slog sig ud af sit lille jordiske Hylster for allerede nu, lang Tid før den fysiske Døds mulige Indtræden, at forene sig med og helt gaa op i dette vældige Tilintetgørelsens Symfoniorkester udenfor.

Jeg greb mig selv i at staa og smaatrippe og hviske: herligt! herligt!



Hele Atlanterhavet brølede imod os.



Bølgerne blev pludseligt til levende Væsener der for mine Øjne — som uoverskuelige Rækker af Soldatekolonner, der hidses frem af skjulte Hærføreres rasende Skriger, saaledes forekom det mig med et, at den tusindtonede Vestenvind tvang Bølgebjergene af Sted, idet den samtidig hyllede de endeløse Geledder i hvide Skyer af hvirvlende Vandstøv —



*Havet var som forvandlet.
Nu laa Bølgerne stille . . . afkræftede.*

fremad! fremad! Man kunde simpelthen ikke andet end blive revet med. Man blev overfaldet af en Art Svimmelhed — det er jo ikke blot Dybet, der drager — ogsaa selve Døden, det uundgaelige, *trækker* den menneskelige Sjæl som Lyset Natens Insekter — man faar Lyst til at opgive sig selv, kaste sig ud... naa, og dermed er alt endda ikke sagt... de Følelser, der griber en ved en saadan Lejlighed, lader sig slet ikke saa let klarlægge... jeg fornåm jo samtidig en uforklarlig, sært kildrende Begejstring, følte en ubændig Træng til at brøle og skribe, blev rent ud sagt grebet af denne sanseløse, selvudslettende Panikstemning, som kan gribe sely de mest fornuftige og satte ved Synet af store musikledsagede Militær-opbud, naar Krigen staar for Døren...

Ikke sandt!

Pauker og Trommer og Basuner larmer imod en fra Havet, Violiner i Rigningen, vilde Fanfarer fra de klaprende Tovværk, tordnende Drøn mod Skibssiden, hamrende Lænseporie, Knagen og Bragen, Sukken og Fløjten og Hvinen og Hvisler — *Lyd* udgik der fra alt.

Vinden hylede omkring Ejørner, den peb i Barduner og Stænger og Antennetraade. Snart i højeste Diskant — der hvor Lyden næsten hører op at være — snart i en mildere Susen, der saa pludselig at bruse op i en sindssvag uartikuleret Brølen, der kom som fra overnaturlige Rovdyrs glørdede Halse.

Det er simpelthen ikke til at beskrive.

Og Skuden var naturligvis paa dette Tidspunkt helt magtesløs.

Bang! drønedes der hvert Øjeblik, og man kunde føle, hvordan det sitrede gennem hele Skroget ved Slaget fra en saadan Sø, der trods Maskinens Hundreder af Hestekræfter som med en Haandbevægelse standsede Fartøjet, der udmattet kælvende sank tilbage i Bølgerne — saa dybt, at man hver Gang tvivlede paa, om det nogensinde skulde komme op igen.

Bang! Bang! Bang!

Saadan gik det. Paa Livet løs!

Og medens vi nu stod der og fulgte de vekslende Scener, altfor betagne til at gøre Forsøg paa at raabe hinanden op og udveksle Bemærkninger, hændte det, at en Sø, større end nogen anden, vi havde set, langt ude hævede sig op af de fraadende Bølger som en mægtig, uhyggelig grøn Vandmasse, et helt lille Hav i Havet, der kom brølende imod os som en ond Trusel fra andre Verdener.

Det gav et Sæt i mig ved det Syn!

Det er jo saadanne „forkerte“ Søer, der ekspederer selv store Skibe til Bunds i Løbet af et Nu. Ganske vist — de „brækker“ ikke altid ind over Skibet, det er sandt — som Regel duver dette mod Søen, idet det saa at sige lader Vandmassen skylle ind under sig, saa den atter dukker op agter, vild og brølende, men nu uskadelig — javel! Men Muligheden for, at et saadant uberegneligt Vandbjerg skal brække for Boven og vælte altsønderbrydende ned over Skibet er der jo altid.

Med Hjertet i Halsen, og — jeg indrømmer det — helt uvilkaarligt et Skrig paa Læben — fulgte jeg derfor det grønne, fremadtdornende Uhyre, der med Vindens Fart kom susende imod os.

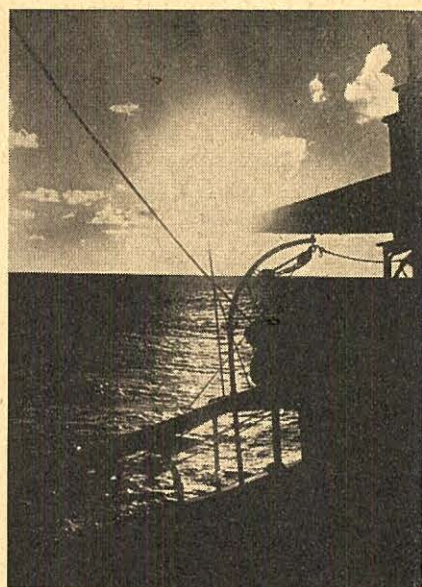
I samme Øjeblik, som Styrmanden havde opdaget Faren, sprang han hen til Maskintelegrafien og slog Stop! Vi gik i Forvejen med meget mindsket Fart, men denne Søgigant maatte vi møde uden nogen Art af Modstand.

Det varede ikke længe, saa havde Søen naaet os.

I samme uhyggelige Nu saa vi til vor Rædsel en Matros dukke op af Trappen til Tømmerchappen forude paa Bakken. Intetanende krøb han ud paa Dækket, netop som Vandkolossen naaede Skibet.

Styrmanden og jeg udstødte samtidig et rasende Advarselsbrøl — men for sent!

Skibets Forende blev først tvunget saa højt i Vejret, at vi — skønt vi dog befandt os omtrent midtskibs — var lige ved at tumble bagover paa Ryggen, dernæst susede Stævnen atter nedad og fremover, idet den med voldsom Kraft borede sig



*Og nu dinglede vi sorgløst videre
henover det bakkede Atlanterhav . . .*

ind i den grønne Sø, som tordnede ned over Dækket under et øredøvende Bulder.

I næste Nu saa vi en Matros hvirvle af Sted over



Vandet — saa noget sort, der blev grebet og omslynget af det grønne for i næste Brøkdæl af et Sekund helt at forsvinde i den hvidtskummende Malstrøm af brølende Vandmasser paa Fordækket, der helt skjultes for vore Blikke, saa Broen alene synes at flyde.....

Sprøjt og uhyre Kaskader af Vand slog taarnhøjt i Vejre: over os.

Ja — at Skibet nogensinde fik al: det Vand rystet af sig og ikke blev dernede med det samme, forekom mig siden at være en Gaade. Jeg var i nogle Øjeblikke fuldt forvisset om, at min sidste Time var kommet.

Men Søen drøned videre hen over det lammede Skib, sendte Fargarme ind i Gange og Kamre, brølede ud over Baaedækket, hvor den fejede en hvidmalet Redningsbaad med sig saa let, som det var et henkastet Lommetørklæde, buldrede videre ned over Agterdækket, for endelig tilsidst at forsvinde udover poopen, den agterste Del af Skibet, som den rensede fuldstændigt for Luftrør og Wireruller.

Skibet laa et Øjeblik saa uhyggelig dødt der i Vandet, helt ubevægeligt, ligesom lammet — ligesom om det ikke rigtig vidste med sig selv, om det skulde gaa op eller ned.

Det var et skæbnesvangert Øjeblik. Enten maatte Skibet rejse sig eller ogsaa vilde det pludselig som en Pil skyde til Bunds.

Det saa ud til at være: enten — eller!

Saa lige med eet — uden nogen synlig Grund — fik Opdriften i Skibet Overtaget — det begyndte at rejse sig, rystende sig som en vaad Hund, væltende Vand af over alle Lønninger og gennem alle Lænseporte — pludseligt helt ude af Balance, heftigt rullende fra Side til Side.

Det gav Luft.

Vi forstod med eet, at helt ude med os kunde det ikke være — Skuden kunde jo flyde endnu! Ha! ha!

Men vi greb os selv i den pludselige Trang til at le og raabe højt.

Følgende en fælles Indskydelse sprang baade Styrmander og jeg i fuld Fart ned ad Trapperne, idet vi pludselig kom i Tanker om Matrosen.

Overskytlet af Vand løb vi over det gyngende Dæk, aandeløse, halende os frem langs de udspændte Stræktøve, og samtidig holdende Øje med de truerde Bølger udenfor. Inderst inde følte vi os fuldt forvisset om, at Matros Larsen var skyllet over Bord.

Men det viste sig snart, at et mærkeligt Held havde frelst ham.

Søen havde, idet den greb ham, straks slaaet ham i Dækket og slynget ham op under et Dæmpspil, der helt havde taget Stødet af for de efterfølgende utallige Tons af Vand, der ellers vilde have fejlet ham ud over Siden som en Halmvisk eller muligvis have knust ham mod Underbroen.

Nu laa han der, halvt besvimet, halvt druknet, fuld af Skrammer og Rifter. Vi fik ham halet frem og bar ham op paa T-Lugen, hvor Styrmanden straks gik i Gang med at foretage Oplivningsforsøg, medens jeg splintrede af efter Kaptajnen.

I Fællesskab fik de to snart Saltvandet hældt ud af ham, de værste Skrammer blev vasket og forbundet, og saa var Larsen trods alt ikke mere medtaget, end at han selv kunde gaa til Køjs.

Ja — det var altsaa den første nervepirrende Oplevelse paa hin meget bevægede Rejse.

Jeg for min Part skulde endnu samme Dag udsættes for endnu mere.

Ved Middagstid havde Stormen kulmineret, den tog nu

stærkt af, og allerede hen under Aften blev det næsten stille. Der sød ganske vist en vælcig Dønning ind fra selve Atlanterhavet, og Skibet dinglede værre end nogensinde, men dets Bevægelser var blevet blødere i det, og samtidig var det begyndt at gøre mere Fart.

Verrapporterne var alle fine, de lovede godt Vejr og klar Himmel.

Veitilpas sad jeg da den samme Aften inde paa Radiostationen og hagede mig fast til det urolige Skrivebord. Der var en Del Trafik i Lufter, men ikke noget usædvanligt, mest Skibe, der udvekslede Telegrammer indbyrdes eller med Kyststationerne. Selv havde jeg lige talt med Ushant og Lænds End Radio og spurgt, om de havde noget til mig.

Det havde de ikke.

Naa.

I Følelsen af, at der saa ikke var nogen Grund til for mig at sidde der i den ubekvemme Stilling ved Skrivebordet, lagde jeg mig paa Sofaen med Hørerørerne paa Hovedet og Modtageren indstillet paa 600 Meter. — I Haanden en Bog af H. G. Wells.

Jeg husker tydeligt, at Bogen hed „William Clissolds Verden“, og at den fængslede mig meget.

Med eet, medens jeg laa der nok saa hyggeligt med mig selv, helt optaget af min Læsning, brød der saa en skælvende Stemme gennem Atmosfæren, hæst, hurtigt og fortunlet, men dog saa uendelig letkendelig mellem alle de andre sendende Stationer: ... ——— ...

Om jeg havde faaet en Kniv i Bagdelen, kunde jeg ikke være kommet hurtigere op fra Sofaen. Med tilbageholdt Aandedræt stod jeg et Øjeblik og holdt mig fast i Køjekanten, stiv som en Find af Spænding der var han igen der kunde ikke være nogen Tvivl mulig — S. O. S. lød det klart og tydeligt, saa tydeligt, at jeg straks i min Ophidselse bedømte ham til at ligge lige ved Siden af os.

Jeg sprang derfor hen og startede Motorgeneratoren for straks at være klar til at svare ham.

Det var den spanske Damp „Cervantes“. Hans Maskine var brækket ned, fortalte han. De var fuldkommen hjælpeløse — ikke langt fra Land — i Fare for at strande — Havet meget oprørt — øjeblikkelig Hjælp en Nødvendighed!

Saesnart han havde fortalt det — og selvfølgelig først og fremmest opgivet sin nøjagtige Position, brasede en halv Snes tjenstvirige Stationer løs med full spejd, dels for at svare ham, dels for at opfordre alle andre til at stoppe Telegraferingen. Jeg indsaa det haabløse i at blande min Stemme med deres, og da jeg jo regnede med, at det blev os, der skulde optræde som Redningsmænd, foretrak jeg at lade dem rense Luften ud til en Nødkorrespondance, medens jeg fløj op og underrattede Kaptajnen.

Denne blev straks Fyr og Flamme, især da jeg mente — ud fra Signalernes Tydelighed at dømme — at vi ikke kunde være ret langt borte fra den nødstedte.

Jeg ventede derfor, til Kaptajnen havde sat den opgivne Position ud i Kortet. I mit stille Sind forberedte jeg mig allerede paa en lang og spændende Bjergningsnat fuld af Arbejde, Fare og Heltebedrifter!

Skipperen, der var en ældre Mand, forberedte sig vist paa noget lignende. Han rumsterede febrilsk. Blyanter, Passer og Lineal fløj frem og tilbage over Søkortet — hastige Udregninger — en Streg her — et Kryds der — og saa kom Resultatet!

Men hvad for et Resultat var det ikke!

Skipperen vendte sig helt om imod mig, kikkede over Brillerne og sagde — som det forekom mig — med mild Bebrejdelse i Stemmen:



— Den Fyr er jo over 100 Mil borte fra os, Telegrafist!
Jeg blev noget lang i Ansigtet. — 100 Mil!

Jeg havde ikke regnet tilstrækkeligt med den Mulighed, at Spanieren jo kunde have anvendt fuld Energi, og at Modtagerforholdene efter den udrensende Storm var særlig gode. — I hvert Fald — det var en Kendsgerning, at „Cervantes“ var mindst 100 Mil borte, og at der i dette saa stærkt trafikerede Farvand maatte være en Masse Skibe, der var langt nærmere end vi. 100 Mil — med den Fart, vi i Øjeblikket skød — det vilde jo være ensbetydende med maaske tyve Timers Sejlads!

Men det var der altsaa ikke noget at gøre ved. Farvel — Eventyr og Heltebedrifter! Nu blev der næppe noget for os med at komme i Aviserne i denne Omgang.

Betydelig afkølet, ja næsten ked af det gik jeg derfor atter ned paa Stationen for at se — eller rettere høre — hvordan det hele spændte af.

Absolut roligt gik det ikke til.

En Engelskmand og en Tysker var allerede i fuld Gang med at skændes om, hvem der nu kunde have størst Adkomst til at udføre den Bedrift. De mente begge at være nærmest ved S. O. S.-Manden og at have de bedste Betingelser for en effektiv Assistance.

Resultatet blev selvfølgelig, at de begge forcerede mest muligt for at naa først frem til Havaristen, som var ligeglad med, hvem der kom — bare der kom nogen!

Det var ved 11-Tiden. Og Kl. 2 om Natten vidste alle Telegrafister lige fra Julianehaab til Kapstaden, at den tyske Dam-

per „von Steinbröcke“, havde bjerget „Cervante“s Besætning, og nu var ifærd med at slæbe Havaristen ind til Southampton.

Den traadløse havde atter reddet Skib og Mennesker fra Undergang, og — som anden Styrmand udtrokk sig — faaet alle gamle Bedstemødre, der sidder hjemme i Karnapvinduet og læser Avisen, til at føle større Tryghed ved Livet!

Mer — vi var bare xede af, at det ikke var os, der fik den Tjans!

Jeg havde jo siddet inde paa Stationen og fulgt den spændende Nødkorrespondance fra først til sidst — og var blevet godt ør i Hovedet. Først Kl. 2 lukkede jeg Stationen og gik ud paa Dækket for at svale Panden og se at blive af med alle de svirrende Radiostemmer, der efter den lange Korrespondance endnu summede i Ørene.

Jeg skal slutte min lille Beretning med at fortælle, hvor forandret Havet nu saa ud.

Det var helt ukendeligt fra om Middagen.

Vinden var løjlet af, og — for at blive ved Sammenligningen fra før — som Soldaterkolonner, der har mistet Ledelsen, hjemsøges af Forvirring og Uorden i Rækkerne, saaledes ogsaa Atlanterhavets vældige Bølgegedder, naar de ikke mere kommanderes frem af Vestenvindens vilde Brøl.

Sort, skummel og urolig stod Haverfladen der og vidste hverken ud eller ind. Bølgemasserne havde mistet al Saft og Kraft, stod bare fjollet og marcherede paa eet Sted. Kun nu og da skruede en enkel genstridig Top sig højt i Vejret, men opnaaede kun at faa Hovedet splintret i en Byge af tunge, glinsende Draaber, som af den sagte Brise med milde Plask fejedes ind over Skibe, idet Bølgen selv med et sidste Suk helt afkræftet sank sammen.

Luften var ren og kold.

Fra Horisonten og opover Himmelhvælvingen strakte sig kilometerbrede, ravnsorte Regnskyer, mellem hvis fløjlsagtige Rande en rødkindet Fuldmaane havde været saa heldig at finde sig et Kighul. Det var, som om vi saa den bag Silkepapir — saa sløret og konturløs troned den der bag de laadne Skyformationer. Dens Skær paa de afkræftede Bølger var ikke klarere, end at man lige kunde faa en Fornemmelse af deres dybe, næsten metalglinsende Sorthed.

Der var virkelig et særegent Trylleri i denne Nat.

Skibet slingrede stadig. Nu og da, naar det duvede dybt, faldt Maanens matte Skin henover det vaade Baaddæk, hvor der var en tom og melankolsk Plads efter den forsvundne Redningsbaad. — Det, og saa et Par splintrede Planker hist og her, var i Grunden alt, hvad der mindede os om Dagens vilde og betagende Skuespil.

Og nu dinglede vi da sorgløst videre henover det bakkede Atlanterhav. — Denne Storm havde vi redet heldigt af. — Vi mente, at vi nok skulde klare ogsaa den næste — og den næste igen.



Det har han oplevet —

Redaktionen takker for de mange fortrinlige Bidrag, der er sendt ind til Serien »Det har jeg oplevet« og anmoder Forfatterne om at være taalmodige. Alt det udmærkede Stof ska nok komme efterhaanden, som vi faar Plads til det i »Vikingen«.



Tredive Aar - og fem Aar!

I vore skandinaviske Brødrelande har man i mange Aar haft Model-Sejlkubber; Norge er det Land, der først kom med, idet Norsk Modelseilforening i Oslo i Aar fejrede sit



Model af „Hindenburg“.

30-Aars Jubilæum ved at afholde den aarlige, interskandinaviske Modelyacht-Regatta i Oslo. Turen stod ellers for i Göteborg, idet foreløbig de tre Byer Oslo, Stockholm og Göteborg skiftevis arrangerer denne Sejlsads, repræsenteret af henholdsvis Norsk Modelseilforening, Modellsejlerklubben i Stockholm og Svenska Modellbåtsklubben. — Overskriften til denne Artikel er valgt for at vise, hvor længe det har varet, inden Danskerne, der aabenbart mere end nogen anden Nation er bange for at anerkende noget nyt, fandt paa at organisere Sporten i Klubber; den første danske Model-Sejlkub, der drev Sporten systematisk, dannedes nemlig i 1929 i Aarhus under Navn af Aarhus Model-Sejlkub. — Dannelsen af denne Forening var ganske spontan, idet Model-Sejlerne i Aarhus traadte sammen blot for at samle Interessen og var paa det Tidspunkt ganske uvidende om, at der i Ulandet findes saadanne Klubber. I Løbet af kort Tid fik man imidlertid Forbindelse med Norsk Modelseilforening og antog dennes Maaleregler, Love og Sejlreglementer med visse lokale Tilpasninger. Klubben stiftedes af den dengang kun femtenaarige Viggo Jacobsen, og netop dennes unge Alder og selve Medlemsbestanden, der næsten ogsaa udelukkende bestod af jævnaldrende, har sikkert gjort sit til, at Foreningen ikke trives saa godt, som den burde under saa gode geografiske Forhold til Trods for, at disse unge Mennesker mente Foreningen som en Sportsforening og absolut ikke som nogen momentan, saakaldt „Drængeklub“. Klubben fik imidlertid i Efteraaret 1930 arrangeret en Landsregatta for Modelbaade paa en af Silkeborgsøerne, som trods meget daarligere Vejrforhold formaaede at samle stor Interesse, idet der fandtes Deltagere fra baade Aarhus, Silkeborg og Odense. og

de lokale Blade gav et udmærket, sagligt Referat af Regattaen. Paa Grundlag af denne Sejlsads stiftedes Silkeborg Model-Sejlkub, der dog saavidt vides atter er gaaet ind.

Aarhus Model-Sejlkub benyttede imidlertid enhver Lejlighed til at agitere for Sporten og faa dannet andre Model-Sejlkubber i Landet og meldte sig, da Dagbladet „Politiken“s „Magasinet“ i Foraaret 1932 arrangerede en Udstilling af Skibsmodeller i København, som Liebhaver til en Stand.

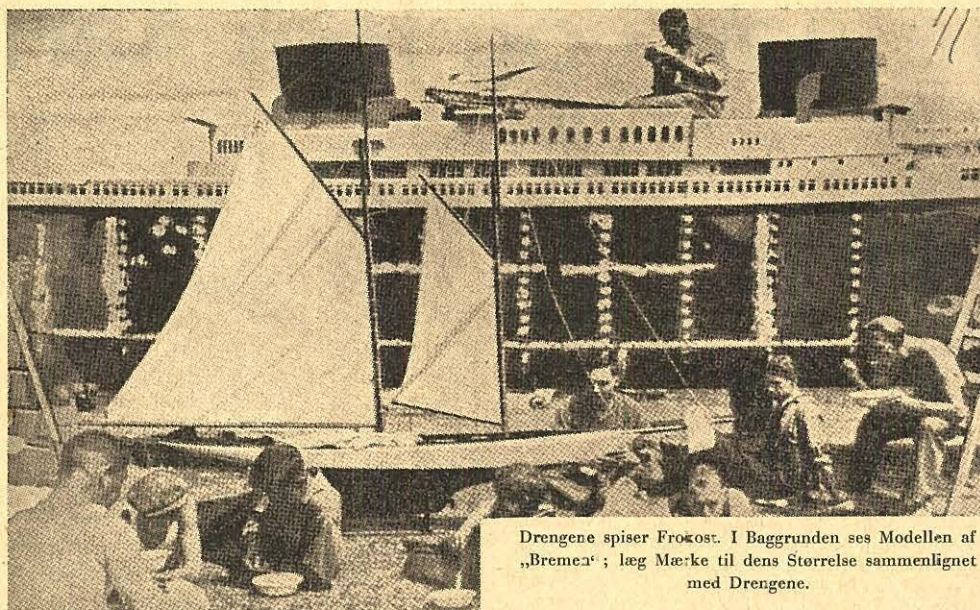
Det viste sig hurtigt paa denne Udstilling, at der i Hovedstaden var stor Interesse for Model-Sejlsport, og en Kreds af interesserede i Dannelsen af en Klub fandt hurtigt hinanden og sluttede sig Paaskedag, den 27. Marts, sammen til en Forening under Navnet Københavns Model-Sejlkub.

K. M. S. var nu et Faktum, og det har lige siden dens Dannelse vist sig, at det her hovedsagelig er voksne — og Folk i alle Samfundslag, der har Interesse for Model-Sejlsport — ja, man har endda Gang paa Gang set Eksempler paa, at en Fader er kommet ned til Peblingsøen (der iøvrigt slet ikke egner sig til Model-Sejlsport — Klubben er ude efter en ideel Sø til Formaalet) med sin Søn og har skullet hjælpe ham til rette med Indsejling af en lille „Legetøjsbaad“, men at Faderen er blevet saa interesseret i alle de Forhold, der gør sig gældende for at faa en Modelbaad „trimmet“ rigtigt, at det til slut er bievet Faderen, der er blevet saa ivrig, at Sønnen knapt har faaet Lov at sejle med sin Baad — i „værste“ Fald har Faderen meldt sig ind og selv bygget sig en Model.

Medens Aarhus Model-Sejlkub udelukkende har holdt sig til de skandinaviske Modelklasser — Maalereglerne kan der senere blive redegjort for her i Bladet — har K. M. S. ment det rigtig kun at anerkende en af disse, nemlig den skandinaviske 1-Meter, men har til Gengæld anerkendt den internationale 6-Meter („store“ Baades 6-m Klasse i Maalestokforholdet 1:7,2) og den internat. A-Klasse, der udelukkende er Model-Klasse, fordi man har ment, at K. M. S. med Tiden skulde kunne drive det til ikke alene at kunne konkurrere i de



Provesejls i Peblingsøen.



Drengene spiser Frokost. I Baggrunden ses Modellen af „Bremer“; læg Mærke til dens Størrelse sammenlignet med Drengene.

modtager. Det er en Selvfølge, at hele Skibet bliver elektrisk oplyst fra sin egen Kraftstation.

Modellflaaden indeholder ogsaa Rutedampere „Hamborg“ og et firemastet Sejlskib.

De unge Mennesker, som er beskæftiget ved Værftet, faar ingen direkte Løn, men faar Kost og Klæder. Lømpenge forskaffer de sig ved at sælge Billeder af deres Modeller.

Til Tider transporteres Modeller til Byerne inde i Landet, hvor de gør god Nytte, idet Beboerne der ved at se

skandinaviske Regattaer, men ogsaa i de internationale — International Model Yacht Racing Association's — Regattaer om Yachting Monthly 100 Guinea Cup'en, der hvert Aar samler Tusinder af Tilskuere i England, idet alle de Lande (ca. 10), der er tilsluttet denne Federation, kan deltage.

Det store Antal Forespørgsler og Henvendelser, K. M. S. har faaet fra forskellige Provinsbyer, viser ogsaa, at Danmark nu er ved at ville indhente de 20—30 Aar, vi ligger agterud for andre Nationer paa dette Omraade.

I Tyskland er man gaaet endnu et Stykke videre med Modelbygning, idet en tysk Marinemaler, som under Krigen gjorde Tjeneste ved en Undervandsbaad, fik den Idé, at man kunde faa Folk interesseret i at bygge arbejdende Modeller af eksisterende Skibe.

Han skaffede Start-Kapital ved at sælge Marine-Malerier, og fik saa Fabrikanten og Velhavere til at støtte Foretagendet.

Han lejede derefter en redlagt Flyvemaskinefabrik i Nærheden af Potsdam og fik samlet en Del arbejdsløse unge Mennesker mellem 14 og 18 Aar, som havde Interesse for Søen og Skibsbygning. De gik saa i Gang med at bygge Modeller; Materialer og Værktøj fik de foræret af Fabrikanten.

En af Modellerne — af Krydseren „Hindenburg“, et af Skibene, som blev sænket ved „Scapa flow“ — er 30 Fod lang og omtrent 5 Fod bred. Den er bygget af Staalplader og vejer over 3 Tons. En Dynamo er købt til en firecylindret Gasoline-Motor, og fire elektriske Motorer er direkte forbundet til de fire Skruers Aksler, som kan bringe Skibet frem gennem Vandet med 7 miles Fart, og Skibet kan sejles med 2 Mands Besætning.

Den største Model, som er bygget paa Værftet, forestiller S/S „Bremen“, som fornylig slog Atlanterhavsrekorden. Modellen er 47 Fod lang og 5 Fod bred, er bygget af Staalplader $\frac{1}{16}$ tykke, som er tildannet ved Haandkraft. Spanterne er af Jern og rejst med 9 Tommers Mellemrum. I Bunden er fyldt op med en Blanding af Jern og Cement, som foruden at styrke tillige gør Nytte som Ballast. Hele Skibet vejer over 6 Tons og kan gøre en Fart af 11 miles. Alle Samlinger er nittede. Bremen har Plads til, at 6 Mand kan sove om Bord. Der er ogsaa installeret en rigtig Kabys, og Musik om Bord mangler heller ikke; den leveres af en Grammofon og en Radio-

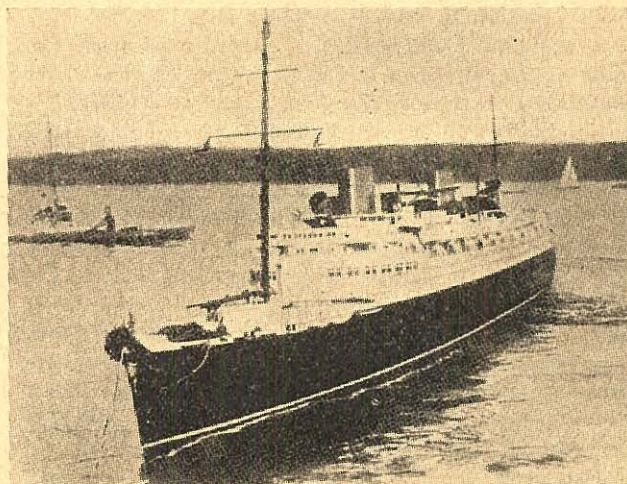
Skibene udstillet belæres om Skibe og Skibes Indretning, hvilket de jo til daglig ikke har Lejlighed til.

Modelskibsbygningen i Tyskland har saaledes baade en opdragende og belærende Virkning, men naturligvis egner de her omtalte Modeller sig ikke til at benytte i Regattaer, disse er forbeholdt Modeller af Sejlskibe, og det er da ogsaa hovedsagelig saadanne, der fremstilles her i Landet.

— — —

Der vil fremtidig blive nærmere redegjort for Modelyacht-Klasser samt større Begivenheder indenfor Sporten Verden over. Hovedsagelig hentet fra „Marine Models“, et i London hjemmehørende Maanedsmagasin, der udelukkende beskæftiger sig med „marine-models“ samt er officielt Organ for Model Yachting Association, der tæller over et halvt Hundrede Model-Sejlsklubber indenfor det engelske Imperium og er tilsluttet I. M. Y. R. A. — Dette Blad har forøvrigt i Vinter udskrevet en Konkurrence om den bedste Model-6-m Konstruktion efter de ændrede Maaleregler af 1933, i hvilken Konkurrence Mr. Nicholson, den berømte Konstruktør af „America's Cup-Udfordreren for 1934, fungerer som Dommer.

K. Svarrer.



Model af „Bremen“ lige efter Stabelaflojningen. Læg Mærke til Hovederne af Rorsmand og Maskinmester, som rager op over Dækkene.

„Nuvel, siden I endelig vil have, at jeg skal spinde jer en Ende, saa skal I lige godt faa Beretningen om „Anne Margrethe“s Forlis og hvad derefter fulgte,“ sagde gamle Søren Skipper med et Blink i Øjet.

„Se, det kan vel være en Menneskealder eller to siden, jeg sejlede som Jungmand med „Anne Margrethe“ af Svendborg, og bedre Skude og bedre Jungmand har Bølgerne aldrig set — uden at forklejne mig selv. Saa var det engang i det græske Archipelag, der rejste sig en Storm af den anden Verden. Det stormede, saa vi maatte vende halvtreds Gange i Minuttet, og Rorgængeren blev skeløjet, og vi kunde ikke hitte ud af, hvad der var Styrbord og Bagbord.

Min Visdomstand fløj over i den bagbords Kæbe, og Skipperens Hals blev snoet fire Gange rundt. Rigningen gik om paa Bagsiden af Masten. Taljeblokken vendte op og ned, vi fik Fødderne drejet, saa Tærne stak ud bagtil, og alle Tømmermandens Søm blev blæst til Proptrækkere. Det var kort sagt en rigtig rask lille Brandstorm af den Slags, som de nymodens Fut-Fut-Baade ikke kender til, og det endte da ogsaa med, at „Anne Margrethe“ blev splintret i tusinde Stumper og Stykker, og vi maatte redde os, som vi bedst kunde. Naa, jeg og Koksmaten, en snurrig Fyr, som vi kaldte Ole Kiggøje, fik da hjærget os op paa en Planke, og den flød vi rundt paa i, jeg ved ikke hvor mange Dage, men varmere og varmere blev det, jo længere vi flød, og ingen Skibe fik os i Sigte. Til sidst passerede vi Linien. Jeg saa den lige saa tydeligt ligge som et bredt Baand i Vandet. Til sidst kunde vi ikke spænde Livremmene længere ind, og saa lagde vi Raad op om, hvad vi skulde gøre. Vi snakkede længe frem og tilbage, og til sidst sagde Ole Kiggøje, at han saa kun en eneste Udvej, og det var den, at vi skulde trække Lod om, hvem af os der skulde æde den anden. Han mente, det var bedre, at en af os holdt sig i Live, end at vi begge to kre-



Den graadige Haj

perede. Det kunde der jo være noget i, som Matrosen sagde, da han spyttede i Atlanterhavet, og vi blev saa enige om at slaa Plat og Krone om det, for jeg havde netop en Tokrone i Lommen. Saa trak jeg Tokronen frem og smed den op i Luften, og Ole Kiggøje raabte: „Plat!“ Naa, Tokronen kom jo ned igen paa Planken, men denne hersens Planke var naturligvis ikke særlig bred, og i det samme gav Tokronen et Hop og forsvandt i Bølgerne. „Det var som syv frosne Fingre,“ raabte jeg ærgerligt, men pludselig saa vi begge to en vældig Haj fare frem og sluge Tokronen. Nu var det de eneste rede Penge, jeg havde paa mig, og man vil jo nødig miste hele sin rørlige Kapital, saa da jeg lige med ét saa Hajens Hale baske lige ved Siden af mig, greb jeg fat og trak Rovfisken op paa Planken.

„Hej, din Haj,“ raabte Ole, „nu skal vi give dig Tobak, du Hejdukke!“ og saa stak han sin Kniv i den, saa den døde. I det samme begyndte han at raabe Hurra og danse Charleston paa Planken, skønt den Dans ellers først blev opfundet halvtreds Aar efter. Jeg spurgte ham, om han var blevet tosset, og saa hylede han jo op om, at nu behøvede vi ikke at æde hinanden, for nu kunde vi leve af Hajkød, til vi blev reddet.

„Ja, det er meget godt,“ sagde jeg, „men først vil jeg have min Tokrone igen.“ Saa sprættede vi Hajen op, og jeg underkastede dens Mavesæk en grundig Revision. Der var adskillige Fariteter i dens Mave, men nogen Tokrone var der ikke. Dermod fandt jeg en Krone og firsindstyve Øre i danske Smaaenge, og jeg spekulerede længe over, hvordan i Aiverlden det kunde gaa til. Endelig fandt jeg Løsningen. Hajerne er de Fisk, som har den hurtigste Fordøjelse, og denne her Krabat havde altsaa allerede faaet fordøjet tyve Øre af min Tokrone, før vi slog den ihjel. Derfor var der kun en Krone og firs tilbage.“

Hvornaar faar „Jylland“ Mast og Rigning?

Den 9. Maj var det 70 Aars Dagen for den mindeværdige Kamp ved Helgoland, hvor vor Flaade tog Oprejsning for Nederlaget til Lands. Det vil da være naturligt at tænke lidt paa den fuldstændige Genrejsning af den gamle Fregat „Jylland“, vort smukkeste Minde om Sejren ved Helgoland. Der er hidtil ofret ca. 200,000 Kr. paa „Jylland“s Skrog, og nu er det foreløbig Rigningen, det staar paa. Hvornaar kommer den? Det er Kommandør *Godfred Harsen*, et af Jyllands-Komitéens mest energiske Medlemmer, der svarer:

— Vi har faaet samlet ikke saa faa Penge, og vi raader ialt over 70,000 Kr., men Masterne og Riggen til den gamle Fregat vil alene koste ca. 150,000 Kr. Vi mangler altsaa over Halvdelen af Beløbet, men vi haaber, at det skal lyk-

kes os at faa Pengene. Vi kunde maaske ogsaa begynde med Undermasterne, men vi vilde selvfølgelig allerhelst have hele Røggen i Orden samtidig. Ligger først „Jylland“ dør med hele sin Rejsning, skal vi nok faa Pengene ind til Kanonerne, og hvad der ellers mangler i Skibets Udstyr — og det er for Resten ikke saa lidt. Komitéen har tilvejebragt de gamle Tegninger til Jyllands Rig, og vi haaber, at vi snart maa kunne tage fat paa Arbejdet.

— Er der Udsigt til flere Penge?

— Vi forhandler med Ministeriet om Sagen, og der er forhaabentlig Udsigt til at vi faar et mindre Beløb hvert Aar fra en eller anden Konto, f. Eks. fra Klasselotteriet eller en ander lignende Institution. Men det hafter ogsaa lidt. Der er kun faa tilbage, som forstaar den Kunst at bygge Master op og rigge dem til paa den rigtige Facon. Om faa Aar vil Kunsten være glemt!

Den gule Fare

JAPAN



erobrer Verdenshandelen

Vi er Asiens Prøjsere, siger han ... og griner —

Krigen, der kommer

Efter England, U. S. A. og Tyskland kommer i Dag Japan som den fjerde Verdenshandelsmagt.

Fra den oversøiske Handels Kredse stiger Klagerner over den stadig tiltagende japanske Billigheedskonkurrence. Den japanske Varestrøm oversvømmer alle Markeder. Mange europæiske Varer kan ikke mere holde Stand overfor de gules hensynsløse Underbud.

Japanske Fyldepenne, billigere og daarligere — japanske Snørebaand — japanske Silkevarer — utroligt billigt — udbydes i Danmark som i alle Lande. Alle Slags japanske Varer sælges overalt til rene Dumping-Priser.

Engelske Fabrikker af en Række Smaaartikler er i Øjeblikket ved at fortvivle over den meningsløse Underbuds-Konkurrence, som paaføres dem fra japanske Fabrikker, der sælger til Priser, som faktisk ligger under Raastofpriserne.

En Medarbejder ved Daily Telegraph har besøgt en lille hastigt oprettet Legetøjsbutik, hvis hele Lager af japanske Varer stod Ejeren i en Pris af 32 Kr. i

kantens hjemme i Japan. — Stærkest mærker Købmændene det japanske Prjstryk paa det fjerne Østens Markeder. I britisk og hollandsk Indien har Japanerne allerede næsten ganske fortrængt bestemte europæiske Varer. I Indien, Ægypten og Sydafrika, i Tyrkiet og Sydøstasien tilriver Japanerne sig Kunstsilkehandelen. Til Syd- og Mellemerika har de tredoblet deres Udførsel. De kaster Glødelamper paa Markedet til mindre end nogle faa Øre pr. Stk. en grøs. I de hollandske Kolonier slynger de Cykler paa Markedet til langt under Halvdelen af, hvad Europa er nødt til at forlange.

Uden for al Konkurrence i Priserne saar de mange Steder allerede nu som Sejrherrer i Textil-, Metal- og Maskinindustri. I Glasvarer, ja saagar i Hudcrème, er deres Export i voldsom Stigning.

Hvori bestaar Hemmeligheden ved deres Fremtrængen? Ene og alene i de utroligt lave Lønninger og en hensynsløs Udnyttelse af Kvinders og Børns Arbejdskraft.

danske Penge. Hvis de tilsvarende Varer skulde laves i England, kunde de ikke faas for under ca. 275 Kr.

For alle japanske Varers Vedkommende gælder det, at Fabrikkerne gør sig megen Umage med dem. Naturigvis staar de ikke i Kvalitet paa Højde med de engelske, men baade i Tegning og Udstyrelse er de lagt saa nær op ad de engelske Varer, at man ikke kan ske ne dem fra hinanden ved et flygtigt Blik.

Man kan købe Børnestrømper fra Japan for en Krone pr. 2 Par. Der er Pullovers til Mænd, der koster en Krone Stykket, og der er Skjorter, som for Næsen af de engelske Skjortefabrikker sælges til 2,50 Kr. pr. Dusin.

Og i hvert Tilfælde er baade Fragten fra Japan til England, Grossererens og Detailhandleres Fortjeneste inkluderet i Prisen — for slet ikke at tale om Fabri-

om: Hvem skal være Verdenshavens Herre?

Der er for mange Mennesker i Japan. Paa et Fladerum, der er mindre end Tysklands, bor 67 Millioner tæt sammenpressede.

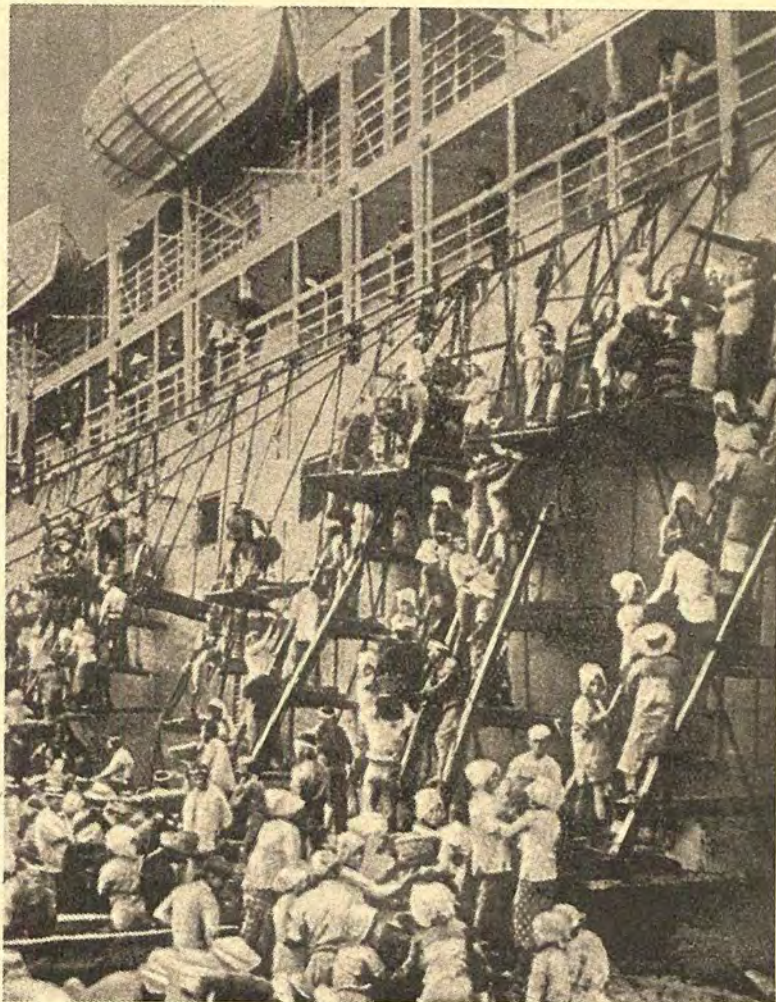
Europa og Amerika, der vil sikre sin Handel og ikke ønsker at opgive sin sociale Kultur, spærrer af.

Det kommercielle Angreb er dog først nu lige begyndt; thi Mikadoens unge, ustyrlige Rige var før Krigen vokset op til at blive østasiatisk Stormagt, under Krigen blev det til Verdensmagt, og nu er det i Gang med at blive en Industrimagt med Verdenshandelen og Herredømmet over Asien i Sigte.

Det ender i Krig.

Urolige og farlige er de Tider, vi lever i, de er ladede med Krudt, og overalt truer skæbnesvangre Begivenheder. Mørke, ulykkesvangre Skyer staar langs Horisonten over de store Verdenshave. Hvis ikke en anden Aand fra Folkecybet holder sit Indtog ogsaa i Japan og omformer Rigets Maal og Arbejdsmetoder, vil det store Sammenstød med andre Nationer uundgaaeligt komme.

Det er i Øjeblikket ikke saa meget Hitler — han vil have Fred i 10 Aar for at ruste — som det er Japan, der truer Verdensfreden. Nu har de tilmed sat sig fast paa det asiatiske Fastland og taget Manschuriet. De er farlige, de er snedige, de er lumske — men ind-



I Japan er Kvindearbejdet en betydende Faktor. Kvinder anvendes endog som Havnearbejdere i japanske Havne.

rømmes skal det, at de er forbandet dygtige. De bliver ikke nemme at slaas med.

I de følgende Numre: Kampen om Handelen paa Verdenshavene.

Vi skulde til at skaffe,
men det var Storm dengang,
en vældig Vestenpiber
igennem Riggen sang.
Jeg sod og rørte Labskovs
af fint Konserves-Kræ,
men hele Suppedasen,
den roused' ned i Læ.
Farvel! Farvel! lille Labskovs!

Saa sprang jeg ud paa Dækket.
Der gik en farlig Sø.
Jeg tænkte, skal vi alle
paa denne Dag mon dø?
Og for en mægtig Brækker
jeg skjalv i mine Knæ.
Men kun vor raske Styrmand
han roused' ud i Læ.
Farvel! Farvel! lille Styrmand!

Kokkevisen



Han var dengang forlovet,
og da vi kom i Land,
jeg gik at melde Pigen
om Tab af Fæstemand.
Hun blegned', og hun rysted
omtrent som Høstens Træ.
Til sidst i mine Arme
hun roused' ømt i Læ.
Farvel! Farvel! lille Fæst'mand.

Na kan jeg ikke lave
min Labskovs, som jeg vil,
for nu har jeg en Kone,
der ved, hvad der skal til.
lidt egenraadig er hun
forvist i Ny og Næ,
men blir der Røg i Køk'net,
saa rovser jeg i Læ.
Farvel! Farvel! Skipper-Labskovs.



OBSERVATIONER I JUNI MAANED

Drivende Vrag.

Meddelelsen om, at der ved Australien skulde være fundet Vragrester fra Skoleskibet „København“, blev modtaget med stærkt Forbehold af Sagskundskaben. Ikke destomindre vil nedenstaaende Beretninger om Vragtømmers Drift utvivlsomt interessere mange.

Paa de store Have driver der altid en hel Mængde forhenværende Skibe, Resterne af stolte Sejlere eller Dampfartøjer, omkring. I tidligere Tider, da Træskibenes Antal var stort, var ogsaa Tallet paa disse drivende Spøgelses-skibe større end nu. Et havareret, trælastet Sejlskib kunde i lange Tider være en Fare for Skibsfarten.

Den længste Drift, som noget Vrag har haft, er, saavidt man ved, Driften af Skonnerten „Fanny Wolston“. Een tilbagelagde fra 15. Oktober 1891 til 21. Oktober 1894, altsaa i Løbet af 1100 Døgn, en Distance paa ca. 8100 Sømil. Vraget blev observeret 46 Gange, saa der blev rigelig Anledning til at kontrollere Driften. I mange Sløjfer drev det fra et Sted Sydøst for Azorerne til Nord for Bahamaøerne, hvor Golfstrømmen igen satte det i Drift Øst over forbi Azorerne, hvor det til Slut forsvandt.

En anden Skonnert „Fred B. Taylor“ blev paasejlet af en tysk Damper „Trave“ og blev skaaret midt over. Mærkeligt nok drev de to Dele hver sin Vej. Boven drev Syd over og sank ud for Delaware Bugten, medens Hækken tog Vejen Nord over og drev i Land ved Kap Porpoise i Maine. Forklaringen er imidlertid ganske simpel. Boven laa dybt i Vandet og fulgte Strømmen, som her gaar Sydvest over langs Landet, mens Hækken, som laa højere paa Vandet, af Vinden blev ført den anden Vej.

I December 1897 var en vældig Tømmerflaade under Bugsering fra Fundy-Bugten til New York. Flaaden indeholdt ikke mindre end 27.000 Stykker Tømmer. I en Nordvest Storm blev den imidlertid revet i Stykker og ført ned i Golfstrømmen. Næste Sommer observeredes en Mængde af Tømmeret ved Azorerne, og i September var Resterne kommet til Madeira, men her var der langt mellem de forskellige Stykker Tømmer.

Det ny Kæmpeskib.

Endelig i Efteraaret kan den store Kæmpedamper, der nu bygges paa Clydebank til Cunard Linie, sættes i Vandet. Dens Dimensioner overgaar alt tidligere, Længden bliver 1018 Fod og Brutto Tonnagen 73.000 Tons. Afstanden fra Køl til Mastetop er 250 Fod, Promenadedækket bliver 750 Fod langt, og til Skibets Bygning vil medgaa 10 Millioner Nitragler. Ankerkæder og Trosser er tilsammen af 4 Sømil Længde, Ankrene er de største, der hidtil er forfærdiget, og Rorets Vægt er 140 Tons.

Om de tre Skorstenes enorme Størrelse faar man et Begreb ved at høre, at den første Cunard Liner paa 1200 Tons kunde, med Rejsningen nede, passere gennem hver af Skorstenene.

Skibet skal drives af Turbiner virkende paa fire Skræer, to Sæt Maskiner placeres i to adskilte Rum. Dampen faas fra

Vandrørskedler fordelt i fire Rum, de bliver dieselfyrede med forcere: Træk. Mindst 30 Knob kommer Skibet til at løbe. 2000 Mennesker arbejder Døgnet rundt paa denne enorme Bygning, der under almindelige Forhold kan rumme 5000 Mennesker.

Efter Søsætningen vil Færdigbygningen tage mindst et Aarstid. Da Arbejdet standsede i December 1931, beskæftigede Værftet over 3000 Mand, og andre Værksteder benyttede 7000 Mand til Fremstilling af de forskellige Installationer om Bord. Det er saaledes af umaadelig Betydning for den britiske Skibsbygnings-Industri, at saa mange Folk nu atter faar Arbejde.

Oplæggerne.

Antallet af Oplæggere Verden over er stadig meget anseeligt. I Stor Britannien er der alene i Wales oplagt 30 Dampere paa tilsammen 43,772 tons gross. — For Norges Vedkommende var Tallet pr. 1. April 188 Baade med en samlet Tonnagemængde af 660,484 tons gross. Heller ikke i Sverige er Forholdene gode. Der er 273 ledige Baade paa ialt 509,000 tons gross. Ganske vist er disse Tal betydeligt mindre end for et Aar siden, men endnu er Situationen — Aarstiden iberegnet — langfra tilfredsstillende. — Det samlede Antal af Oplæggere Verden over anslaaes idag til 9,47 Mill. tons gross imod 13,45 Mill. tons ifjor paa samme Tid. Som det vil ses, er dette en ret betydelig Forbedring, men man maa erindre, at Reduktionen i første Række skyldes omfattende Ophugningeer. Oplæggerne udgør 15 pCt. af den samlede Verdenstonnage, der idag udgør ca. 52,76 Mill. tons gross.

Hvorfra stammer Ordet Stevedor?

Dette Ord, som kun bruges i Forbindelse med Skibsfart, stammer fra Spanien og fra den Tid, Spanien var den førende Søfartsnation. Oprindelsen til Ordet, som bruges den Dag i Dag, er det latinske Ord *Stipare*, som betyder at pakke, eller det, som Søfarende kalder *stuve*, et Ord, som ogsaa har sin Oprindelse fra *Stevedor*. Paa Spansk blev Ordet til *Estivar* eller *Estivador*, Manden som stuver eller pakker Lasten. Under Kræpene med Englænderne om Herredømmet paa Havet blev Ordet angliciseret til *Stevedor*. — Da Hollænderne senere kort Tid blev Herrer paa Havet, fik vi ogsaa mange af vore maritime Ord fra Holland.

De nordiske Lande har større Handelsflaade end Tyskland, Frankrig og Italien.

Danmarks, Norges og Sveriges Handelsflaader tilsammen er ca. 7 Millioner Tons, medens Frankrigs kun er ca. 3,5, Tysklands ca. 4 og Italiens Tonnage ca. 3,4 Millioner Tons.

Erhvervsmæssigt set er de nordiske Lande en økonomisk Stormagt, idet deres Eksport tilsammen er ca. 1,8 Milliard Guldkrøner, medens Frankrigs er ca. 2,9, Tysklands ca. 5 og Italiens ca. 1,3 Milliard Guldkrøner.

Disse Tal taler deres eget manende Sprog og viser, at de nordiske Lande erhvervsmæssigt set staar meget højt, idet Befolkningsantallet kun er ialt ca. 13 Mill., medens Frankrigs, Tysklands og Italiens samlede Folketal er ca. 146 Millioner Mennesker.



I Kamp med Sørøvere

(Fortsat)

NIENDE KAPITEL

En varm Hilsen!

„Hvor har du ham?“ raabte jeg, idet jeg nær havde skoldet mig paa den hede Kaffe, sprang op paa Spillet og vendte mig til Udkigsmanden, Irlænderen Tony Laphorn; „hvad er det for en Sejler?“

„Bgorra; jeg ved det ikke engang selv,“ svarede han; „dens Skrog er endnu under Horisonten.“

„Ja, nu ser jeg den,“ sagde jeg, „den kommer rask op imod os.“

Vi styrede i dette Øjeblik Ost-Nord-Ost med Bagbords Halse for en støt Brise fra Sydvest, og det Fartøj, som jeg nu betragtede, var langt nede i Horisonten i Sydost og styrede en Kurs, der vilde bringe det til at krydse vor Kurs.

Lin Sin var imidlertid kommet ud af Kabyssen og var stegget op til mig paa Bakken, hvor han stod og stirrede over mod den fremmede Sejler med sine mandelformede, skæve Øjne.

„Hi,“ udbrød han, idet han vendte sig til mig; „De ikke kende det Skib?“

„Nej,“ svarede jeg, „endnu ikke.“

„De mig kende det. Det være Sørøver Prah; De se, to Stykker Mast og stort Sejl paa Tværraa.“

„Musha, det maa jeg sige,“ sagde Tony leende; „den Hedingtarp er ligesom Svinene — Fred være med dem —, thi man siger, de kan se Vinden, før den kommer!“

„Hvad er det for en Snak, Tony,“ sagde jeg.

„Jeg mener, Sir,“ at denne velsignede Kineser maa have bedre Glugger end baade De og jeg, Sir,“ forklarede Irlænderen, idet han lavede sig til at klatre op i Fokkevantet; „men her fra Dækket kan jeg ikke se dens Rig, sæt jeg maa højere op.“

Den raske Fyr gik helt op til Salingen, hvorfra han havde et godt Overblik over Horisonten, og snart lød hans Stemme derfra ned til mig: „Kineseren har lige godt Ret, Mr. Harding.“

„Hvorledes det?“

„Jo, Fartøjet ligner en For-and-agter-Skonnert, Sir,“ raabte Irlænderen saa højt, at det kunde høres over hele Skibet; „men det er alligevel det livagtige Billede af den store Prah, der laa agten for os i det velsignede Singapore.“

Skipperen var imidlertid kommet paa Dækket og havde hørt Irlænderens Praj fra over; han raabte nu: „Hallo der til Vejrs! Hvad er det, du snakker om Singapore?“

„Aa, ikke videre, Sir, ikke videre,“ brølte Tony; „der er blot en Sejler i Læ, Sir, og jeg mener, at den ligner den fordømte Prah, der laa tæt ved os i Singapore.“

„Det kan du fortælle din Bedstemoder,“ brummede Skipperen.

„Ja, det vil jeg ogsaa, Sir,“ svarede Tony rask med al sin irske Uforsømmethed, „hvis jeg da nogen Sinde skulde have den Lykke at se det kære gamle Skind igen — jeg skal nok bringe hende Deres Hilsen, Sir.“

„Naa, lad mig nu være fri for dine Vittigheder,“ raabte

Skipperen ærgerlig, da han hørte Matroserne le, „ned med dig, din Slyngel, eller du faar Tamp.“

„Vis: vil jeg komme ned, Sir,“ svarede den uforstyrrelige Irlænder; „men pas nu hellere paa Roret, siger jeg Dem.“

„Vec Jingo, Fyren har Ret,“ udbrød Skipperen, thi i det samme saa han, at de øverste Sejl begyndte at blafre i Vinden; Rørsmanden havde lyttet alt for interesseret til Samtalen mellem Skipperen og Tony og havde ikke passet sit Ror; „op med Roret, din Bavian!“

Tony slap imidlertid hurtigt ned, og Skipperen glemte naans Næsvished, medens jeg gik hen agter med den Beslutning at fortælle Skipperen, hvad Lin Sin havde sagt mig om Sørøverprahuen. Skipperen stod tillige med Mr. Vandersturm og lænede sig over Siden, stirrende ud efter det sig nærmende Fartøj. Dette kneb sig helt op i Vinden og var nu ikke mere end omtrent 6 Mile borte paa vor Læ Boug.

„Disse latinriggede Fartøjer,“ hørte jeg Kaptajnen sige til den lille Hollænder, „kan sejle næsten ret op i Vindøjet, intet Fartøj kan staa sig for dem i Bidevindsejlad.“

„Ja, so,“ svarede Mr. Vandersturm, „aber lat os nun have lidt Koffé, ikke sandt, mein lille Friend?“ Her vendte han sig til mig.

„Lin Sin kommer straks med den,“ svarede jeg og gav mig da til at fortælle begge Herrerne, hvad denne havde sagt mig.

Kaptajnen lo og spottede over min Fortælling, men den lille Hollænder tog det mere alvorligt, og jeg bemærkede, at han blev bleg, og at hans Ansigt mistede sit sædvanlige joviale, glade Udtryk.

„Det være slemt, meget slemt,“ udbrød han; „jeg skulde blass have gevust, at dem Skurke vide, mig have Opium om Bord!“

„Aa, Nonsens!“ raabte Skipperen; „denne Prah er ikke mere Sørøver end vor gode „Star of the East“! Se, nu gaar den for om os og fortsætter rimeligvis sin Rejse fra Labuan til Manila som et andet skikkeligt Kystfartøj; men med den Fart, der skyder, kunde den godt overhale os, hvilket Øjeblik den vilde.“

„Men, Sir,“ afbrød jeg ham; „Lin Sin siger at — —“

„Lin Sin er en Idiot!“ skreg Kaptajn Klinker vredt, kort afbrydende mig; „han er Magen til disse Kontorbæster i Singapore, der lod mig spadserere rundt i Guvernørholigen en hel Uge for at lytte til deres fordømte Sludder om Pirater og Sørøvere, som kun eksisterede i deres egen Indbildning! Jeg mente, at Lin Sin var en mere fornuftig Fyr.“

„Han genkendte Fartøjet, længe før Tony Laphorn og jeg kunde faa noget ud af det,“ indvendte jeg.

„Vasvas, Tom Harding; jeg mente dog, du havde bedre Forstand,“ sagde Skipperen; „disse Prahus ligner hinanden som to Draaber Vand, og det vilde endog falde en hollandsk Prokurator svært at skelne den ene fra den anden; derfor lad mig nu ikke høre mere af dette Vrøvl, Harding, ellers maa jeg tro, du er bange, hvad jeg dog nødig vil.“

Jeg sagde nu intet mere og begyndte tillige næsten at tro, at Lin Sin havde Uret, thi Prahuen syntes aldeles ikke at tage nogen Notits af os, men passerede os og styrede om-



trent samme Kurs som vi videre mod Nord; omtrent ved 8 Glas var den forsvundet i Horisonten.

Jeg var saa ærgerlig paa Lin Sin, fordi han saaledes havde ladet mig løbe med Limstangen, at jeg godt kunde have pryglet ham, og jeg sagde ham det ogsaa senere, da jeg kom ned til Frokost. Men Kineseren smilede blot paa sin sædvanlige ligegyldige Maade: „De vente, De vente, Massa Arden. Lin Sin ikke have to Ansigter, ikke sige Løjn; De véd, mig altid sige sandt, ikke — mi, hi?“

Ved Middagstid stiltene Vinden næsten ganske af. Sejlene hang slapt ned fra Ræerne, og man kunde næppe se, at Skibegled af Sted, medens Heden paa samme Tid næsten blev uudholdelig; den brændende Sol skinnede ned fra en Himmel, der lignede poleret Kobber, og som fandt sit Genskin i et Hav, der lignede smeltet Metal. Dog fik vi, da Solen var lige ved at synke i Havet, en dejlig mild Regnbyge, der skyllede vort Dæk rent fra for til agter og afkølede Luften til vor store Glæde.

Det vedblev at være stille hele Natten til 4 Glas paa Morgenavten, da det begyndte at lufte fra Øst, saa vi maatte om paa Styrbords Halse, og vi opdagede da, idet Vinden friskede mere og mere op fra Nord, at Nord-Ost-Monsunen vistnok havde indfundet sig. Det var alligevel noget tidligere end sædvanligt, men maaske havde Tyfonen bragt Forstyrrelse i den sædvanlige regelmæssige Forretningsgang.

Hele denne Formiddag førte vi alle de Klude, vi kunde, i det Haab at naa paa Højde med Calamiane før Nattens Frembrud, for saaledes at slippe for Naboskabet med Palawan Øerne, i hvis Nærhed Havet er fuldt af Grunde og temmelig farligt for Sejlladsen. Dog, Omstændigheder, der havde større Magt end vore Planer, forandrede disse fuldstændig.

Folkene var pebet ned til Middag, og Skipperen og Mr. Vandersturm tænkte alvorligt paa at tage fat paa deres Lunch, da jeg ved at kaste Blikket ud over Hækken fik Øje paa

en stor Junk, vel drægtig en 800 Picul (en Picul er 60 kg) eller mere, der kom ned mod os ret for Vinden.

„Hallo!“ raabte jeg; „her har vi en Sejler paa Luv Boug!“

„Hvad faar du ud af den, Tommy?“ spurgte Skipperen spottende, idet han standsede i Kahytsskappen; „det er vel ikke igen den mageløse Prah, som du og Lin Sin havde saa stærk Mistanke til i Gaar Morges?“

„Nej, Sir; det er kun en af disse store Handelsjunker oppe fra Nanking eller Swatow, der kommer herved med Nord-Ost-Monsunen.“

I dette Øjeblik prajede ogsaa gamle Grummet os fra Bakken: „Der kommer et mistænkeligt udseende Fartøj tæt op imod os; det ser ud, som den vilde løbe os i Sænk!“

„Ved Jingc!“ udbrød Skipperen, idet han gik hen til Falde rebet for at se ud over Siden; „hvad betyder det?“ Han lo endnu stille hen for sig, men der blev snart sat en Stopper for hans Latter.

Uden noget foregaaende Varsel lød pludselig Knaldet af to Kanonskud tæt ved os, og Ladningen fo'r ind gennem vore Sejl og Rigring, idet det ene Skud ramte vort Mesanklofeld. Begge Skud kom nede fra Læ fra det Fartøj, som Grummet havde varsloet, og som nu viste sig at være vor gamle Bekendt Prahuen, og i samme Øjeblik klappede den store Junk, der, som jeg nu opdagede, var fuld af Folk, op langs Siden af os og aabnede en regelmæssig Geværild paa os fra dens høje Hytte og Opstaaende.

Det var et uventet, skrækkeligt Øjeblik for os; og medens Kuglerne uden Barmhertighed regnede ned paa os, fyldtes Luften med Krudtets Svovldunster og de morderiske Røvers Hyl og Skrig. De havde rimeligvis haabet at forskrække os lige saa meget ved deres Hyl og Støj som ved deres Skyden, thi Klangen af deres Metalbækkener og Slaget paa deres Gongoner gjorde Alarm nok til at vække døde til Live igen.

(Fortsættes).

Skibsværft vil give Arbejderne 6 pCt. Rente

Skibsreder A. P. Møller, der ejer Odense Staalskibsværft, har rettet en Opfordring til samtlige Værftets 1200 Arbejdere og Funktionærer om at sætte 20 pCt. af deres Løn fra til Opsparing under Værftsledelsens Omsorg. De vil ifølge det Cirkulære, der er sendt dem, faa 6 pCt. i Rente af disse Penge.

For de indskudte Penge hæfter A. P. Møller personlig. De indsættes paa en særlig Bankbog og en statsautoriseret Revisor skal føre Kontrol med dem.

Skibsreder A. P. Møllers Interesse for Arbejdernes Opsparing har tidligere givet sig Udslag paa samme Maade som nu. Men saa kom Krisen med Standsning af næsten hele Virksomheden i Odense, og de Arbejdere, der havde indsat de 20 Procent, men nu blev ledige, fik den samlesparede Kapital med Renter udbetalt. Nu er Værftet atter oppe paa fuld Beskæftigelse, og derfor er Opfordringen til at indskyde de 20 Procent blevet fornyet. Efter den tidligere Ordning fik Arbejderne iøvrigt 8 pCt. af deres indskudte Penge, men Rentefoden er jo en anden nu.

Pengene gaar ikke ind i Værftets Drift, men er sikret Arbejderne, selv om Værftet skulde gaa i Staa!

Rask ung Mand

Ungmand Aage Jensen fra Neksø har af selve Landsfader Staumings Haand modtaget de Belønninger, som „Carnegies Heltefond“ i Skotland og „The Human Society“ samlesteds har tildelt ham for den 17. Januar i Aar i Ayr Harbour at have reddet en gammel skotsk Sømand John Don fra at drukne, da han var faldet i Vandet under Forsøg paa i let ledugget Tilstand at springe om Bord paa det danske Skib.

Carnegie-Fondet har givet ham et Sølvur og 5 Pund Sterling, medens „The Human Society“ har skænket ham sin Bronzemedalje med Certifikat. Alle Tingene var sendt til Søfartsministeriet, hvis Chef selv overrakte den raske unge Mand Tingene.

„Vikings“s Forside

Da der daglig indsendes Stemmesedler, om der paa Vikings Forside, imellem de gamle Vikirgefæg, skal vises engelsk Flag eller finsk Flag, har vi udsat Lodtrækningen til næste Maaned. Iøvrigt er Tendensen den, at det finske Flag bliver staaende, og det engelske Flag faar en Plads imellem de andre Flag.

Redaktionen.

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juni 1934



Medlemmer pr. Januar 1934.

Det Forenede Damp-D/S Jutlandia
 skibs-Selskab, A/S D/S paa Bornholm
 D/S af 1912 af 1866, Rønne
 D/S Svendborg D/S Nordania
 A. P. Møller-Tank- D/S Als
 baade D/S Nautic
 D/S af 1929 Det Dansk-Norske
 D/S Dannebrog D/S
 D/S Orient A/S De danske
 D/S Norden Sukkerfabrikker
 D/S Progress A/S det store Nor-
 J. Lauritzen diskke Telegraf-
 D/S Myren selskab
 D/S Torm D/S Jyden, Esbjerg
 D/S Vendila D/S Øresund
 Det Dansk-Franske J. Saabye & O. Ler-
 D/S che
 D/S Dania D/S af 1925, Es-
 Det danske Petro- bjerg
 leums A/S D/S Phønix, Es-
 D/S Hafnia bjerg
 Andreas Christen- Rhederi M. Jebsen,
 sen A/S, Aabenraa
 A/S Det danske D/S Activ, Korsør
 Kulkompagni A/S Dampskibet
 D/S Heimdal England
 De forenede Kulim- A/S Dampskibet
 portører A/S Finland
 D/S Pacific A/S Vestjysk
 A/S Em. Z. Svitzers Dampskibssel-
 Bjergnings-Entre- skab, Esbjerg
 prise Rederi-Aktieselska-
 Svitzers Bugseraf- bet Transporter,
 deling Odense
 D/S Ursus De forenede Bugser-
 D/S Baltic selskaber

Stabelafløbning paa Nakskov Skibsværft



Tirsdag den 8. Maj 1934 foretoges paa Nakskov Skibsværft Sætningen af Værftets Nybygning Nr. 59, et 3,500 ts. Lastdampskib til et fransk Rederi, repræsenteret ved Herr Skibsreder L. Martin, Paris.

Skibets Hoveddimensioner er:

Længde mellem Perpendikulærer 88,39 m
 Bredde paa Spant..... 14,63 m
 Dybde 7,67 m
 Lastevægt ca. 3,500 ts.

Skibet bygges til Bureau Veritas høj-

este Klasse med lang Bak og Poop. — Det indrettes med 4 Lastrum, 4 Luger og ialt 7 Lossespil med tilhørende Bomme, beregnet til 5 ts. Løftevæne.

I et stort Dækshus agten for Bakken indrettes Apterling for 8 Passagerer samt for Skibets Maskinofficerer. I et Dækshus paa Baadedækket findes Apterling for Kaptajn og Dæksofficerer, medens Skibets Mandskab har deres Beboelse i Poopen.

Alle Skibets Lastrum isoleres og indrettes med indbyggede Dæk og spe-

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/s

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN





cielle Anordninger udelukkende til Transport af Baner mellem Fransk Vestindien og Frankrig.

Afkølingen sker ved Cirkulation af kold Luft. Køle-maskineriet leveres af Sabroe.

Maskinalægget bestaar af en Dampmotor fra Frederiksstad mek. Verksted paa 1700 I. H. K., som skal give Skibet en Fart af 14 Knob max.

S. S. „Alice Albert“ er allerede det 7. Frugtskid, Nakskov Skibsværft har bygget i de sidste 3 Aar.

Forinden Afløbningen døbttes Skibet paa traditionel Maa-

de af Mlle. Else Martin, og Skibet gled derefter glat af Beddingen og blev efter veludført Søsætning forløjet ved Udrustningskajen for at faa indsat Maskiner og Udrustning til Afleveringen i Midten af August Maaned.

Afløbningen overværedes foruden af Herr Skibsreder Martin og Datter, af Chefen for Bureau Veritas, Herr Inspektør Scherffenberg, Direktør Meldahl fra Frederiksstad, Nationalbankdirektør Christensen, Nykøbing F., samt flere indbudte foruden Værftets Ledelse.

Paa en moderne Kommandobro

Siden Indførelsen af Jern og senere Staal som Byggemateriale for Skibe og mekanisk Fremdrivning har der fundet en Udvikling Sted, som er næsten utrolig. Skib efter Skib er sat i Vandet, hvor man ved Konstruktionen har draget Nytte af de nyeste videnskabelige Resultater paa alle Omraader, kun har de Hjælpe midler, der var til Navigatørernes Brug, været de samme, idet først den allernyeste Tid har bragt en Forandring heri. Nu til Dags maa en moderne stor Passagerdamper paa sin Bro være forsynet med Instrumenter som Gyroskopkompass, eventuelt med automatisk Styling og Kurskorrektor, Ekkoloddeapparat, Radiopejleapparat, Undervandssignalapparat, automatisk Brandalarmeringsapparat, elektriske Maskintelegrafer, Telefoner, Apparat til Kontrol med og Lukning af vandtætte Døre, elektriske Ure, Omdrejningsvisere og endnu mere. Det allernyeste er Installation af en Mikrofon paa Broen og Højtalere paa Dækket, saa man baade for og agter kan høre Kaptajnens Ordre.

Pladsbestemmelse.

I Sejskibenes Tid, hvor man meget sjældent havde en gennemløbet Distance paa mere end 140 Sømil, var Solen det eneste Himmellege, der brugtes ved Skibets Pladsbestemmelse. Sekstanten, som man bruger hertil, har i flere Hundrede Aar været den samme, uden at der er sket nogen Forbedring af den. Først ret sent har den nu faaet bedre Kikkerter og Mikrometraflesning samt særlig Kikkert til Stjerneobservation. Sammen med Kronometeret og en nautisk Almanak udgør Sekstanten de Hjælpe midler, som staar til Raadighed for den overvejende Del af Navigatørerne i et Pladsbestemmelsen.

Kompasser.

Magnetkompasset bruges i alle Skibe ligesom for Aarhundreder siden, men det har gennemgaaet en stor Udvikling, og Misvisningen paa Grund af Anbringelse i Jernskibe eksisterer praktisk talt ikke. Kompassnaalens Indstillingsevne er blevet saa meget forbedret, at man nu ofte angiver Kursen i Grader.

Den mest bemærkelsesværdige Opfindelse paa dette Omraade er dog Gyroskopkompasset, som er fuldstændig uafhængig af Jordmagnetismen. Det bestaar af et tungt Hjul, der bringes til at rotere med meget stor Hastighed — 10.000 O/M eller mere — og som danner det følsomme Element i Apparatet. Hjulet er nemlig ophængt saaledes, at det frit kan bevæge sig i alle Retninger, og det vil paa Grund af sin store Hastighed altid beholde sin Retning i Rummet uden Hensyn til Skibets Bevægelser.

Selve Kompasset staar som Regel paa et beskyttet Sted nede i Skibet, medens forskellige Sladrekompasser findes rundt om, hvor det er nødvendigt.

Gyroskopkompasset har mange Fordele over for Magnetkompasset. Det er ganske uafhængigt af magnetiske Forstyrrelser og er altid retvisende. Dets Indstillingsevne er meget større, men det er ogsaa dyrere end et Magnetkompass, der altid skal medføres, idet Gyroskopkompasset kan faa mekaniske Havarier.

Gyro-Styreren.

Sammen med Gyroskopkompasset kan der anvendes et Apparat, der automatisk holder den givne Kurs, saaledes at man ikke behøver nogen Rorgænger. Apparatet bestaar af en Elektromotor, der af Kompasskiven sættes i Bevægelse, naar Skibet kommer ud af Kurs, og paavirker Rattet. Erfaringer og Forsøg har bevist, at det er næsten 100 pCt. bedre end Haandstyring.

Lodning.

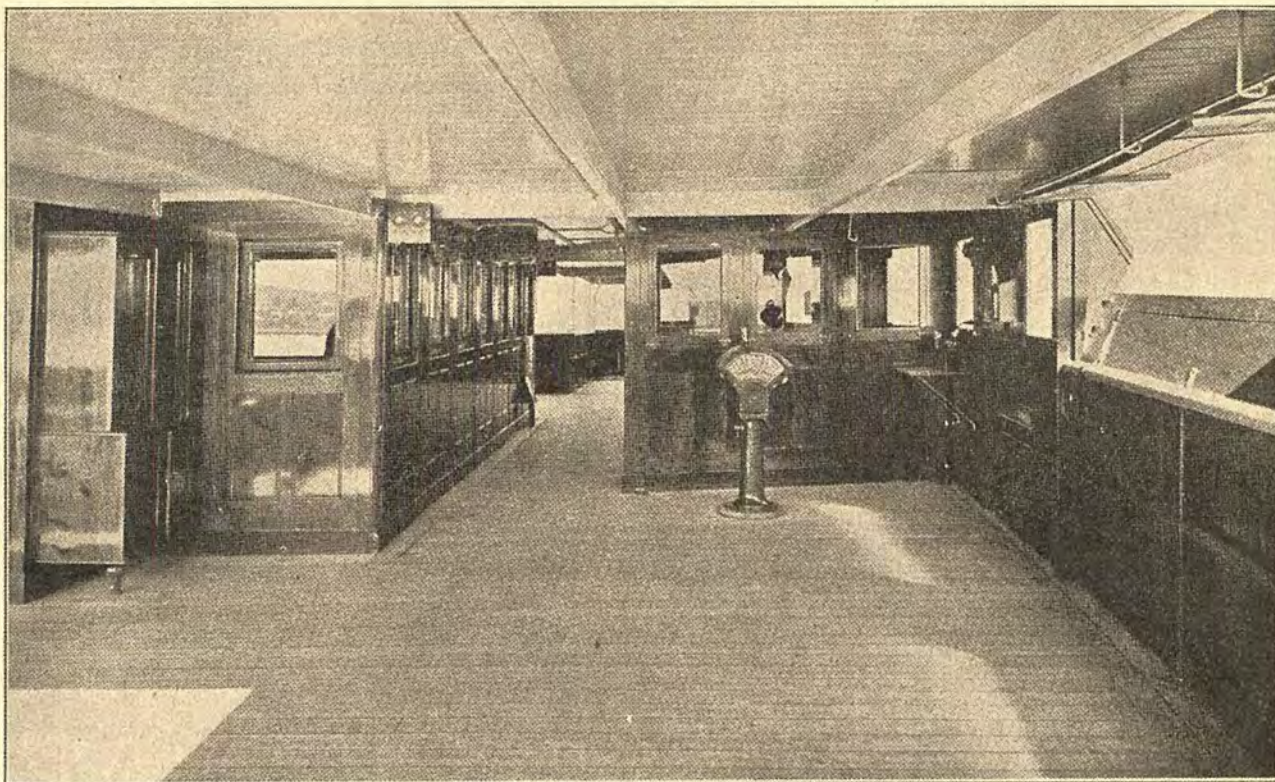
Taaqe er den ubehageligste af de Farer, der truer Sejladsen, navnlig i snævre Farvande. Naar man nærmede sig Kysten før i Tiden maatte man altid i ikke helt sigtbart Vejr sætte Farten ned og bruge Haandloddet. Senere indførtes Lodde-maskinen, hvilket var en væsentlig Forbedring. Det sidste nye er Ekkoloddeapparatet, hvis Princip er, at man afsender en Tone gennem en Sender i Skibsbunden og maaler Tiden, indtil Ekkoet heraf fra Havbunden naar tilbage til Skibet. Man er paa denne Maade i Stand til at lodde uafbrudt og kan

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930





endog forbinde Modtageren med et Skriveapparat, saa man kan faa en fuldstændig Dybdekurve for hele Skibets Rute.

Vandtætte Døre.

Sider Titanic-Katastrofen er der udfoldet store Bestræbelser for at forbedre Kontrollen med de vandtætte Døre, som i alle større Skibe nu kan lukkes fra Broen af den vagthavende Officer. I de fleste Tilfælde holdes de lukkede i Taage eller i vanskelige Farvande.

Bevægelsen sker som Regel ad hydraulisk Vej. Paa Broen findes en Plan, hvorpaa hver Dør har sin lille Lampe, saa man kan se, om den er aaben eller lukket. Ved at dreje paa et Haandtag lukkes alle Døre paa samme Tid.

Undervands-Signaler.

En stor Del Fyrskibe er nu forsynet med Undervandssignalanlæg og udsender Signaler med regelmæssige Mellemlunde. Da Lyden gaar 4 Gange saa hurtigt gennem Vand som gennem Luften og i Vandet heller ikke generes af atmosfæriske Forhold, forstaar man, at saadanne Signaler kan høres i en Afstand paa 20 Sømil. Skibe med disse Anlæg har to Vandtanke i fri Forbindelse med Søen, en paa hver Side af Skroget. Naar Lydsignalerne opfattes lige stærke i begge Telefoner, styrer Skibet direkte paa Afsenderen.

Brandalarm.

De senere Aars store Skibsbrande har gjort dette Spørgsmaal aktuelt. I alle større Skibe installeres nu Apparater af forskellig Type, hvoraf et af de bedste virker paa følgende Maade.

Fra hvert Rum i Skibet føres et Rør til Kontrolapparatet paa Kommandobroen. Her suger en kraftig Ventilator stadig Luft fra Rummene. Er der Røg i denne fra et af dem, tændes en til Rummet svarende rød Lampe, og en Klokke ringer. Derved bliver den Vagthavende opmærksom paa Faren og kan straks ved Betjening af et Par Ventiler lukke Kulsyre ned i Rummet og derved kvæle Ilden.

Sirene- og Lanterne-Kontrol.

Efter Søvejsreglerne skal i Taage Sirenen eller Fløjten lyde med regelmæssige Mellemlunde. Dette udføres af et elektrisk Apparat ved at stille en Omskifter. Derved bliver Signalerne nøjagtigt afgivet, og den Vagthavende behøver ikke at have sin Opmærksomhed henvendt derpaa.

Paa en Kontroltavle findes en lille Lampe for hver Lanterne, saaledes at man stadig kan se, om de lyser rigtigt.

Telegrafer og Telefoner.

Naar man har Tachometer installeret, er det muligt fra Broen stadig at se, om Maskinordreerne udføres rigtigt. Det ryste Nytt er en Anordning ved Maskinen, som gør det umuligt at manøvrere anderledes med den, end Telegrafens viser.

Elektrisk Rorviser findes meget hyppigt, saa man i Styrehuset kan se Rorets Stilling og derved straks opdage eventuelle Fejl ved Styreledning eller Telemotorledning.

De mere gammeldags Doktelegrafer afløses nu af højtalende Telefoner, der tilsluttes et Omskiftningsbord i Styrehuset eller en helautomatisk Omskifter.

Elektriske Ure.

I Havari- eller Kollisionstilfælde opstaar der ofte kedelige Uoverensstemmelser paa Grund af, at de forskellige Ure ombord ikke gaar nøjagtig ens. Dette undgaar man ved at anbringe et Hovedur i Bestikhuset og lader dette regulere alle Ure i Skibet elektrisk. Man kan indrette den elektriske Installation saaledes, at den automatisk stiller Urene tilbage, naar Skibet har vestlig Kurs og stiller dem frem med østlig Kurs. Man ved i alle Tilfælde, at de viser nøjagtig ens.

Dette er nogle af de vigtigste Apparater, som man kan vente at finde paa Broen i et større, moderne Skib, og vi tror nu at have givet Læserne et Indblik i, at det ikke er en helt ringe Ting at tilse og behandle alle disse Apparater. De skulde jo helst virke rigtigt, naar det kniber, ellers gør de mere Skade end Gavn.



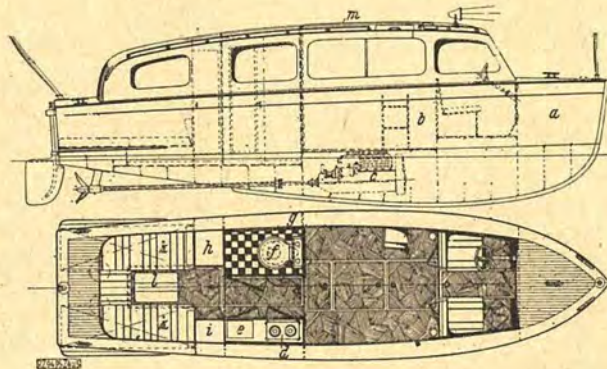
„Vand-Limousinen“

Vi har vist Læserne, hvorledes Englænderne tænker sig en Vand-Rutebil. Som Modstykke følger her en tysk Vand-Limousine.

Opgaven har været at bygge en Motorbaad for en Familie til Week-end-Ture eller længere Feriekryds. Farten maa ikke være for lav, og der skal være Bekvemmeligheder, saa man kan bo ombord.

I Motorbaade af den almindelige Type ser man næsten altid Motoren anbragt i Forenden. Man beslaglægger derved et meget stor Del af den Plads, som skulde tjene til Beboelse, og mod en Tredjedel af Baadens Længde, og det var næsten umuligt at faa Staa-højde i Kahytten. Dette opnaaedes først med Baade paa 10,5—11 m, men her var Prisen naturligvis meget højere end den paa den her viste, som kun er 8,25 m lang.

Det har man opnaaet ved at anbringe Motoren under Døren i Pligten. Styrrum og Pligt optager den forreste Halvdel af Baaden. Hele Arrangementet tillader Ejer og Fører at være sammen med eventuelle Gæster, som ogsaa under Farten kan



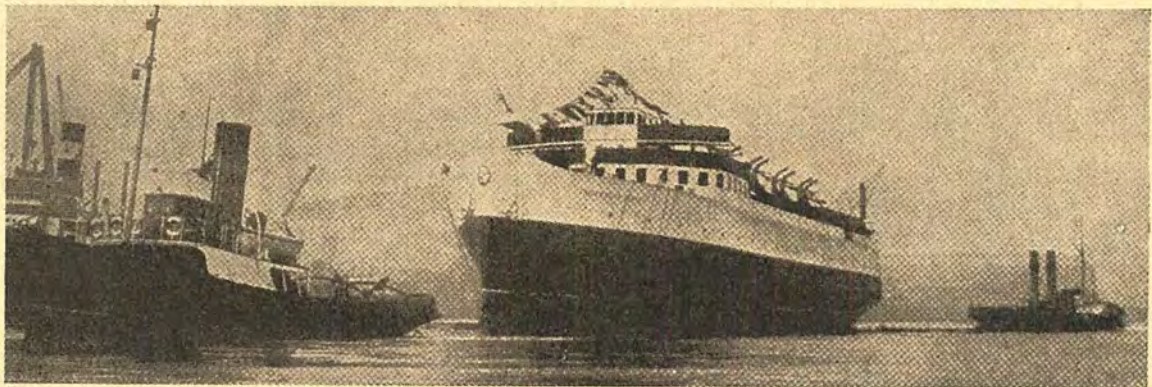
8,25 Vand-Limousine.

- a) Forpeak. b) Pligt. c) 6 cyl. Motor 30 ± 55 HK. d) Kogeapparat. e) Opvask. f) Undervandskloset. g) Vaskekumme til at klappe op. h) Klædeskab. i) Anretning. k) Sovesofaer. l) Klapbord. m) Skydeluge.

se forefter. Kahytten er agter. En Skydedør fører fra Pligten ind til det 1,2 m lange Køkken, som har Opvaskebord og Dobbel-Primus. Derunder findes Skabe til Køkkengrejer. I Bagbordssiden ligger Vaske- og W. C.-Rum med Undervandskloset og Vandfad til at klappe op langs Væggen. Agten herfor er Beboelseskahytten. Den har Sofa langs Væggene. Her er der om Natten to bekvemme Sovepladser. Paa Gulvet staar et Klapbord. Om Bagbord er der et Klædeskab, der naar helt op til Dækket, og om Styrbord

et Anretterbord. Om Natten kan man lukke ud mod Køkkene ved at dreje W. C. Døren 90°, saa den lukker Aabningen i Kahytsskoddet. Vinduerne er Skydevinduer som i Automobile. I daarligt Vejr kan Pligten lukkes med et vandtæt Forhæng eller som vist paa Illustrationen. Pligten er saa lang, at der kan opstilles 2 Feltsenge deri, og man saaledes faar 4 Sovepladser. Pligten har „Solskinstag“. Der er sørget for rigelig Lufttilgang til Motorrummet og en elektrisk Udsugningsventilator. Der findes vandtæt Kollisionsskod.

Engelske Dampfærger



Dampfærger „Twickenham Ferry“ ved Stabelafløbningen.

Der er ingen Tvivl om, at Danmark er Færgernes Land, ikke alene det første, men ogsaa det førende. Ser man Teg-

ninger af de italienske Færger, der gaar over Messinastrædet, saa er hele deres Indretning en tro Kopi af vore nye Motorfærger i Storebæltsoverfarten.

Nu har endelig „Southern Railway“ i England besluttet sig til at bygge 3 Færger til Ruten Dover—Dunkerque. Naar de kommer i Drift, vil man saa for første Gang kunne blive i en Vogn fra Londen til Paris.

Hver Færge kan overføre 12 Sovevogne eller 40 Godsvogne paa de fire Spor, som lægges paa Dækket. I Agterenden, hvorover man fører Vognene, er Sporene samlede i 2, som har Forbindelse med Broen fra Land. Paa Grund af Tidevandet kan Vanstanden variere fra 3 til helt op til 6 m, og man er saaledes afskaaret fra at anvende det danske Sy-

CORNELIUS KNUDSEN

Kgl. Hof Instrumentmager

Tlf. Centr. 11538 Købmagergade 15 - København Tigr.-Adr.: Celsius

Nautiske Specialiteter:

- Org. Clausen Loddemaskiner
- - Kontroltydemaalere
- - Deflektorer

C. K. Sekstanter - „Skagen-Type“ Spritkompasser
Kikkerter - Barometre - Kompasretninger m. m.



stem med Klapbroer, men maa føre Færgerne ind i Sluser, hvor man kan holde konstant Vandstand.

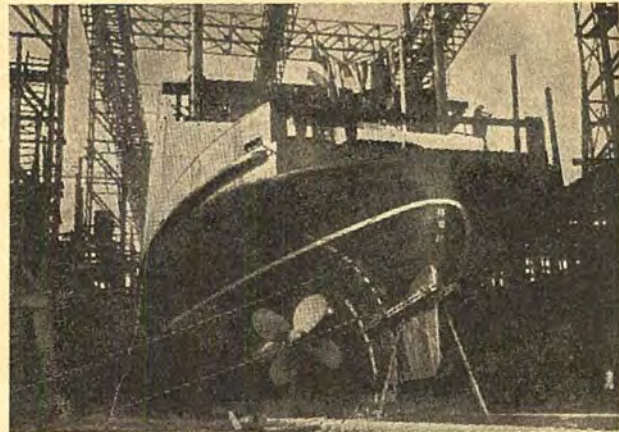
En særlig isoleret Garage kan rumme 25 Biler, medens andre kan holde paa Vogndækket, hvis Overflade er gjort plan.

Paa Grund af Havneforholdene ved Kanalen er Færgens Længde 109,7 m og Dybgangen 3,8 m. Dybden fra Kølen til Vogndækket er 6,1 m og Højden af dette 4,7 m. Bredden er 18,3 m.

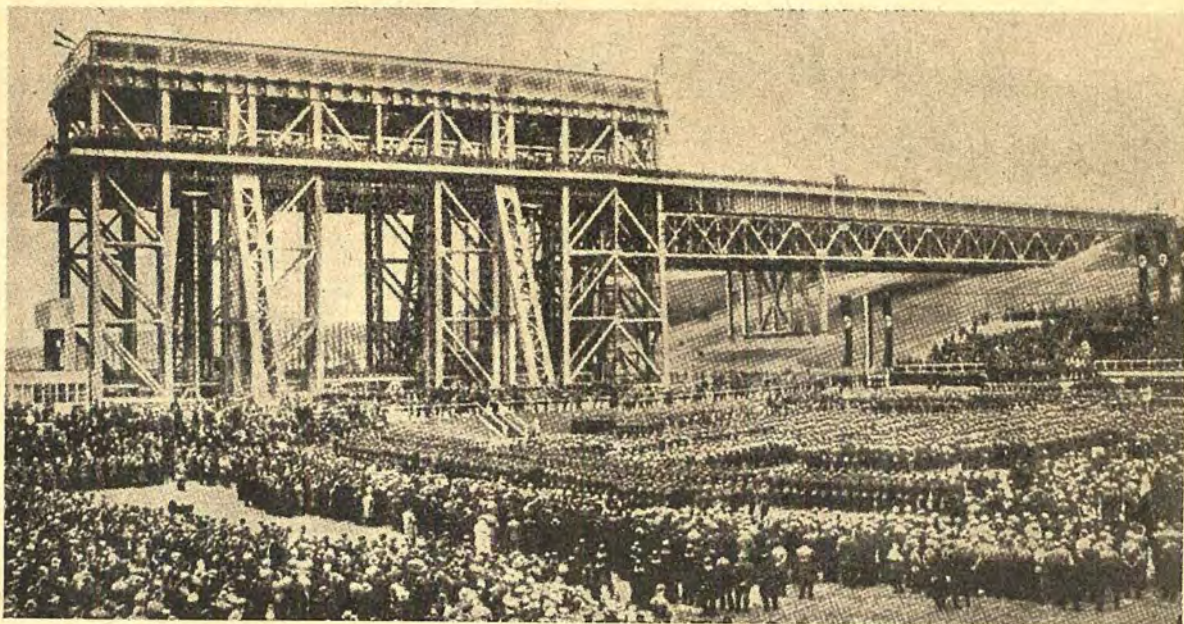
Fremdrivningen sker ved Turbiner. Kedlerne er kulfyrede Yarrow Vandrørskedler med Stoker. Den daglige Fart vil være 15 kn, der lejlighedsvis kan forøges til 16,5 kn.

Den, der kender de danske Færger, vil straks føle sig hjemme paa de engelske.

Færgens Agterende umiddelbart før Aflobringen.



EN SKIBSELEVATOR



Indvielsen af Skibselevatoren ved Niederfinow

Ved Niederfinow i Tyskland er der for ryelig indviet en Skibselevator til Hævning af Pramme og Skibe paa 1000 ts. Den erstatter en Sluse, som havde 5 Trin, og hver Tiden for Løftningen var 2 Timer. Nu sejler Skibet ind i et Trug, som af Elektromotorer paa 5 Minutter løfter det op. Den samlede Tid for hele Operationen er ca. 20 Minutter. Til Betjening af den gamle Sluse krævedes 24 Mand, medens 2 Mand kan passe Elevatoren. Til hele Anlægget er medgaaet 19,300 ts. Staal og 72,000 ts. Beton med et samlet Bekostning paa 28 Millioner Reichsmark. Som en yder-

ligere Fordel ved Elevatoren foruden de nævnte kan anføres, at der kun spildes 6 m³ Vand ved en Løftning, medens der ved en Gennemslusning gaar 2700 m³ Vand tabt. Et Forhold, der har sin store Betydning i en regnfattig Tid.

OPGANG

De voksende Kurser paa vore hjemlige Dampskibsaktier viser, at i alt Fald Børsen har Tillid til Fremtiden. Ellers turde man vel ikke foruddiskontere i saa høj Grad, som man gør. Det var at haabe, om denne Optimisme er berettiget, vel at mærke, hvis Optimismen ikke skyldes Troen paa en særlig Krig.

„Are you a windjammer?“

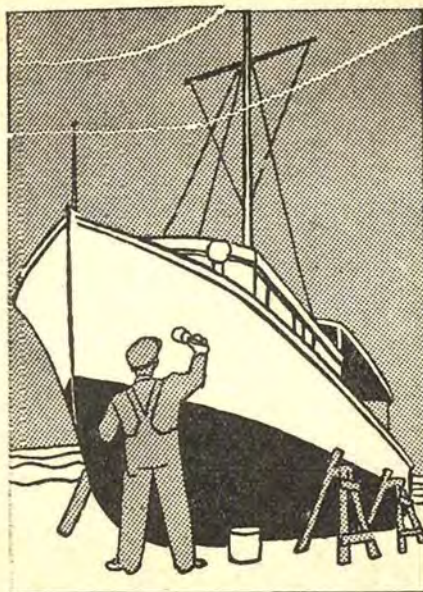
Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?
Skriv til Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

Opgiv Aar, Navn og Hjemsted. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografier af Windjammers og daarligtvejr Fotos fra Sejlskibenes Glansperiode. Fra en Pris af 5 Kr. pr. Stk. kan De faa et originalt Fotografi fra min Kollektion af engelske, amerikanske, franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuldriggere - 5m og 4m Barker - 7m og 2m Skonnerter. Forskellige Fuldriggere og Barker i Træ og Jern.



EN STRANDING

Med forbavsende Regelmæssighed farer Tysklænds eneste Luftskeib, „Graf Zeppelin“, frem og tilbage mellem Tyskland og Sydamerika efter en røje fastlagt Plan ligesom en stor Oceandamper. Vort Billede viser en af Havets Tragedier, set fra Zeppelinerens Vindue: en strandet Damper paa Kysten af Gibraltar. I Taage er Damperen løbet paa Klippegrunden. Redningsbaadene er firede ned og borte. Forladt af Passagerer og Besætning venter Skibet sin Skæbne.



Til Yachting

er Farvernes Holdbarhed og Skønhed lige nødvendige!

Farver og Lakker, hvor begge disse Krav er imødekommet til sin yderste Konsekvens er Sadolin & Holmblads danske Yachtfarver:

Emaillakker
Spar Varnish
Patent Bundfarve
Yachtfarve
(Bronce Bundfarve)

SADOLIN & HOLMBLAD A/S

Nordens største og ældste Farve- og Lak-Fabrik
OVER 100 AARS ERFARING Sk 5-32



„Leviathan“ atter i Fart

Den 49.000 ts store Luksusdamper „Leviathan“, der har været oplagt, er af United States-Linien atter sat i Fart paa Europa. Den 9. Juni afgaar den paa sin første Tur fra New York til Hamburg, anløbende Southampton og Havre. Det er Meningen at opretholde en 3-Ugers Fartplan.



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplag for Danmark.

Gl. Numre af Vikingen købes

Numrene 1-1927 og 5-1929 købes
til Overpris. — Henvendelse til
Vikingens Redaktion,
Gammel Mønt 39. Tlf. C. 9822

Østerbros Tøjcentral, Viborggade 11 Prima Holmens Bukser

10 Kr. Parret *Opgiv Maal, og Bukserne
sendes overalt pr. Efterkrav*

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

21 Wilton Street, Holdernes Road.
Telef. 31397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Gommensen-Petersen.

LIVERPOOL:

23, Nelson Street.
Telef. Royal 1879.
Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

90, Ecolevar de Paris.
Telef. Colbert 50-85.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Alf. Tollefsen.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef. 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

AXEL MORTENSEN'S BAADEBYGGERI SUNDKROGSGADE — KØBENHAVN Ø — TELF. RYVANG 91 KAPRONINGSBAADE OG KAJAKKER

Vore Søfartsorganisationer

*Dansk Dampskibsrederiforening, Amalie-
gade 33, Kbh.*

*Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3.
Telf. 6804.*

*Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade
16, Kbhvn. Telf. Byen 4251.*

*Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55,
Kbhvn. Telf. 5990.*

*Dansk Sø-Restaurations Forening, Ny
Toldbodgade 5. Telef. 10270.*

*Den alm. danske Skibsjørerforening, Hav-
negade 55. Telf. 14187. Postgiro-konto
Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Master“,
København. Afdelingskontor: Torden-
skjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.*

*København's Skipperforening, Holmens
Kanal 18. Telf. Byen 7200.*

*Maskinsforeningen i Danmark, Toldbod-
gade 10. Telf. Palæ 2863.*

*Maskinmestrenes Forening, Skt. Anna-
plads 16, Kbhvn. Telf. 2480.*

*Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort
Adelersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf.
Byen 6326.*

*Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Told-
bodgade 10. Telf. 8436.*

*Sømændenes Forbund, Herluf Trolles-
gade 5, Kbhvn. Telf. 12491.*

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.

For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

C.L.O.C. LIQUEUR.
BLAA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Paris,
via
Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Stettin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rute-
fart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
borg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .



VIKINGEN

50 Øre

Barken „Malvine“
Læs Skibets Historie Side 20.

1934 - Nr. 7
11. Aargang



dette Nr.:

Alt om den nye Kringselva



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle,
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

Alt om den nye Knippelsbro

Om 3 Aar er Broen færdig, og hele Arbejdet vil da have kostet 5 Mill. Kroner

Arbejderne ved den midlertidige Knippelsbro staar nu umiddelbart foran deres endelige Afslutning. Dermed er man naaet til det Stadium i de store Broplaner, hvor Planerne om den kommende varige nye Bro skal føres ud i Livet.

Den kommende Bro skal ligge omtrent samme Sted, som den gamle Bro ligger, men den bliver betydelig højere, idet der under dens midterste Parti, Broklapperne, bliver en Højde paa 5,7 Meter over dagligt Vande imod 2,7 Meter nu. Derved vil blive opnaaet, at et betydeligt Antal mindre Skibe vil kunne gaa under Broen, saaledes at en Del Oplukninger spares, hvilket atter vil være en stor Gevinst for Færdselen. Vanddybden bliver 10 Meter.

Den ikke ubetydelige Højde, Broen skal have over det almindelige Gadeniveau, opnaas ved en gradvis Stigning af de faste Bropartier, saaledes at Stigning begynder henholdsvis ved Børsbroen og ved Wildersgade. Den gradvise Stigning bliver en Ubetydelighed stærkere paa Kristianshavnsiden.

De faste Bropartier føres over Kajerne i en saa stor Højde, at Trafiken paa tværs af Broen kan føres under Bropartierne. Den umaadelige Lettelse, dette vil medføre for hele Trafikken, forstaaes tilfulde, naar man erindrer den Diskussion, der netop

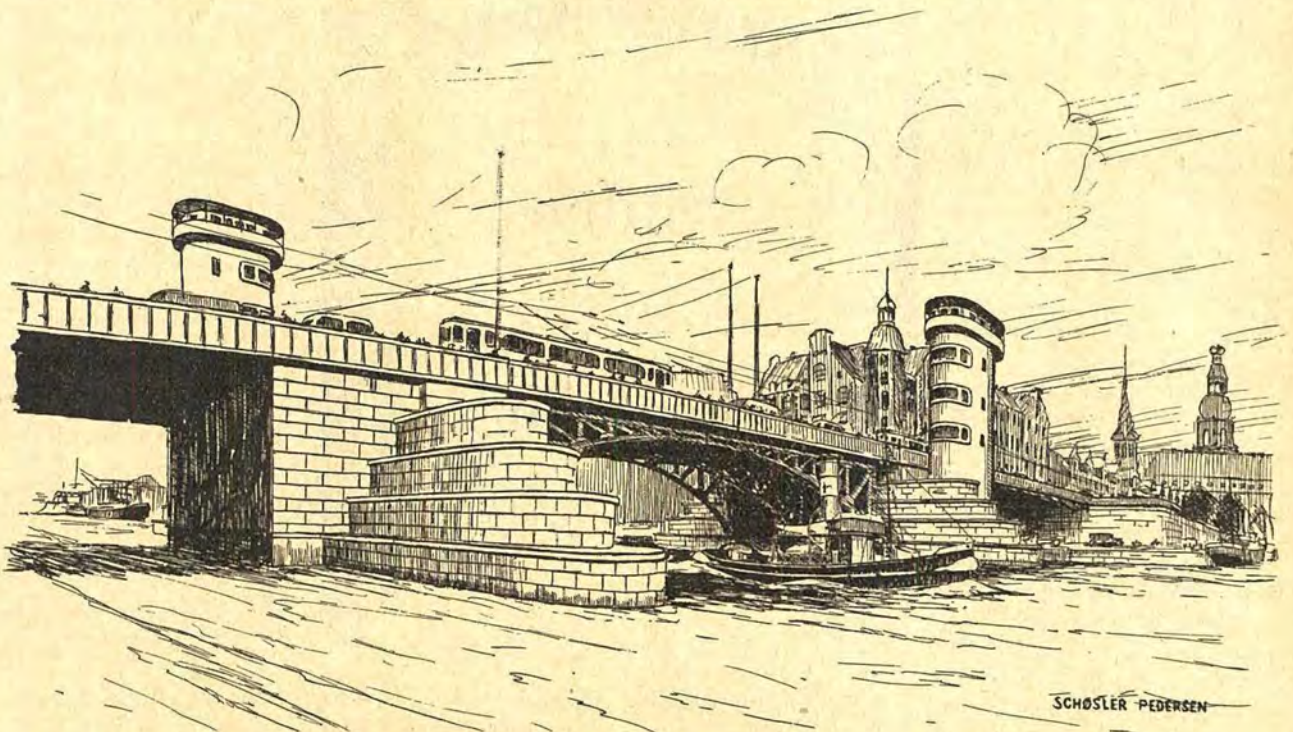
i den allersidste Tid er ført angaaende Færdselskrydsningen ved Langebro.

Den nye Knippelsbro bliver 25 Meter bred, maalt fra Rækværk til Rækværk, hvilket er mere end en Fordobling, da Broen nu er 12 Meter bred. Der bliver en 17 Meter bred Kørebane forsynet med 2 Sporvejsspor og to Fortove à 4 Meters Bredde.

Broklapperne, der skal hejses op for højere Skibe, bliver saa brede, at der ved Oplukningen bliver en Gennemsejlingsbredde paa 35 Meter.

Paa hver af de to Broklap-Piller vil blive rejst et Taarn, der ogsaa skal anvendes til Opholdsrum for Bropersonalet og dels til Udkig for Brofogden. Foroven bliver et Galleri, fra hvilket man vil kunne overse Sejlfløbet til begge Sider, naar Klapperne er helt aabne. For at opnaa dette har man valgt netop den foreslaaede Brotype. Taarnene er trukket ca. 2½ Meter tilbage fra Afvisermarkets Forkant for at undgaa Kollisioner med Skibsbove, der maatte rage ind over Pillen.

De to Piller til Broklapperne skal have en Underbygning enten som Jernbetonsænkekasse eller som en af Beton i Tør-lægning anbragt Fangedæmning.



Saaledes vil den nye Knippelsbro se ud, naar den bliver færdig om 3 Aar.
Tegnet til „Vikingen“ af Schøsler Pedersen.



I Forbindelse med den nye Knippelsbro vil Opmærksomheden særlig samle sig om den Færdselsordning, den medfører. Der bliver i Virkeligheden her skabt en ny stor Færdselsaare.

Paa Sjællandssiden bliver der over den nye Børsbro direkte Forbindelse forbi Nationalbanken til den store nye Gade tværs igennem det gamle Holmensgadekvarter, medens Færdselen direkte vestpaa vil gaa ad Slotsholmen. Paa Amagersiden vil der blive foretaget de planlagte store Gadeudvidelser ved Torvegade og Brogade.

Saa længe Arbejdet skal staa paa med den nye Bro, skal Færdselen jo foregaa ad den interimistiske Knippelsbro.

Paa Sjællandssiden skal Trafikken til og fra den interimistiske Bro foregaa ad den paa Kajen i Børsgade anlagte midlertidige Gade. Paa Amagersiden vil der i den første Tid være Tilførsel ad Brogade og Frakørsel ad Torvegade. April 1935 paabegyndes Nedrivningen af Karréen mellem disse to Gader, og fra Oktober 1935 vil hele Færdselen derefter foregaa ad den udvidede Brogade.

Under Hensyn hertil vil selve Arbejdet med de faste Bro-partier kunne begynde straks i Børsgade og formentlig fra August 1935 i Torvegade. Dog skal der tages Hensyn til, at Beboerne i de paagældende Gader skal kunne have Adgang til deres Boiger.

I den allernærmeste Fremtid vil der som nævnt blive indhænet Tilbud paa den nye Knippelsbro. Formentlig vil det da ikke vare længe, inden selve Arbejdet kan paabegyndes. Der er ganske vist Adgang til at foreslaa nye Brotyper, men dette vil næppe faa praktisk Betydning.

Som det vil huskes, har man regnet med, at hele Broarbejdet vil komme paa 5 Mill. Kr. Da det skal være danske Materialer, der skal benyttes, saa vidt dette er muligt, vil den nye Bro betyde adskillig Beskæftigelse.

Hvis alt gaar efter Beregning, skal den nye Knippelsbro være færdig om tre Aar, og København vil da have faaet en ny god praktisk Forbindelse mellem Amager og Byens øvrige Del, samtidig med at dette Parti af Byen vil være blevet meget forskønnet.

Langelinie

De færreste har vistnok nogen rigtig Forestilling om, hvor mange Tusinde Fremmede, der hver Sommer gør en Visit i København om Bord i Turisdampere, vi saa jo blot til Stagedighed de store Skibe med de fremmede Skorstensmærker rage op der langt uden for Byen. Nu faar vi dem herind, og der vil saa godt som daglig blive noget at se paa for dem, der tager ud ad Langelinie. I Tilgift til Solen og Søluften vil de

faa et Past af Livet ude fra den store Verden, Langeliniekajen vil blive et af de livligste Steder i Byen med Skibe, der kommer og gaar, med lange Rækker af Turistbiler, med Menneskemylder af Folk fra mange Lande og Luften opfyldt af Alverdens Tungemeal — altsammen en Følge af, at Kajen er blevet bygget bredere og Havnen uddybet. Endnu er det kun det yderste Stykke, men til Vinter tages der fat paa det næste Stykke, og naar det hele er i Orden, er der føjet et nyt, levende og storstadsmæssigt Træk til vor Bys Fysiognomi.

To gamle Skippere, Ole og Lars, er under en Diskussion om tamme og vilde Dyr blevet enige om, at næsten ethvert Dyr kan tæmmes.

„Ja—a,“ siger Ole, „saadan havde jeg engang en Loppe. Du katte tænke dig, Lars, hvor tam den etterhaanden blev. Saa snart je bare kaldte: Jeppe! — det var bare saadan et Kælenavn, forstaar du — saa kom han springende, og hvis je saa sae: Ska vi gaa en tur, bett Jep? saa fik je et Par Øjne saa glade, saa glade, for klog var han, det kan du stole paa. Ak ja, je hade ham saamænd længe, men saa en Dag var Mutter og je ude og gaa en Tur, og Jeppe var med, begribeligvis.

Saa var vi inde et Sted paa Strandvejen, hvor jeg fik en Ølbajer og Mutter en Iskage, for det var saa forbandet varmt i Vejret. Og stakkels

Jeppe, han pustede og stønnede, og lige paa en Gang saa slar han et Kraftspring, vupti, lige paa Hodet i Mutters Iskage. Naa, vi rodede, og vi ragede, men vi ku itte finde ham, og saa maatte Mutter jo lade Iskagen staa for hun ku da itt nænne og æde Jeppe.



Ak ja, saadan sku han ende.“

„Ja, det er utroligt, hvor man ka komme til og holde af saadan et bitte Kreatur,“ siger Lars.

„Saadan hade je engang en røget Sild ...“

„En rø...!“

„Ja, som je sier, en røget Sild. Je tror ikke, der har været nogen i mit Liv, der har holdt saa meget af mig som den Sild.

Trine kaldte je hende.

Ligemeget hvor je gik eller stod, saa var hun i Hælene paa mig.

Men saa en Dag, je hade været i Land efter noget Proviant, saa blev hun ligegodt borte fra mig.

Naa, vi maatte jo sejle til Tiden, men jeg fik bagefter at vide, at Trine hade liegodt fundet Vej til Havnen. Men hun vilde hverken æde eller drikke,

laa kuns og stirrede vemodig ud over Vandet. Og saa en Dag plumpede hun lisaa stille ud og dronedede. Ak ja, stakkels Trine.“

De sidder lidt i dybe Tanker. Saa siger Ole: „Det var dog Pokker til Sild. Den ka min Loppe ikke stikke.“



SILDEKONGEN

Af HENRY ETTE

Han ejede et af de ældste og bedste norske Rederinavne og havde lige inden jeg traf ham i den Stact Antwerpen i Kattendyck været Kaptajn paa en stor Tramp, som laa i Marseilles for Afgang. Om Morgenen Afgangsdagen var alt klapper og klart, Papirerne fra Agenten ombord, alle Mand og Locsen. Kun en eneste manglede, for at man kunde sejle. Men det var til Gengæld ogsaa det allervigtigste — nemlig Kaptajnen! Skipperen. Det er en af de meget sjældne Af-færer, der overhovedet finder Sted til Søs, men her var det altsaa indtruffet. Ombord var han ikke. I Land var han gaaet den foregaaende Aften og blevet væk. Første Styrmand sendte alle Mand i Land for muligt at støve ham op i de kendte Trakter. Men nu er der i Marseilles helt necce fra Havnen at regne og op igennem hele den store Havneby, Europas Orient-havn, ialt 7000 Boser, Brassierier og Beværtninger. Hese Kvar-teret op igennem de store Hovedgader La Camelière og Rue Republique op til Grand Café Marseilles, Rue Noailles, Argle Boulevard Dugommier blev eftersøgte. Men ingen Kaptajn. I den engelske, amerikanske Bar paa Fladsen lige foran Havnen og i den amerikanske Bar i Cannebière havde han været, ogsaa i Splendide Ho-tel, oppe i Nærheden af den store Jernbanestation, men Sporet var umuligt at følge. Desuden er der foruden et meget stort berygtet Kvarter, hvor det ikke er umuligt, at Søfolk forsvinder, cirka 50 „Huse“ med Jernvinduer ud mod de snævre Gader, som al-tid er lukkede. „Hotel Par-ticulier“ bliver de kaldte. D'Art Bain de Luxe. Ouvert tout la nuit. — Man bliver ført ind i en elegant Salon med bløde Lænestole og maa give en Flaske Champagne til en Guinea, der ganske vist bliver skænket op i flere Glas, som senere paahældes igen, Lyset slukkes, et Films-fortæppe trækkes til Side, og paa en Estrade staar i strea-lende Transparent 6—7 unge Damer i dekolleterede Drag-ter af forskellige Farver fra Violet til lyserødt. Til hver af de unge, nydelige Damer svarer en Salon i samme Far-ve oppe i en af Etagerne — uden Vindue, men med Jern-skodde ud mod den travle Gade. Naar denne Licens af et Pund Sterling, som i Frankrig er 100 Francs, er af-leveret, kan man godt gaa igen. Der er ingen, der sær-lig prajer Gæsten, ikke en-

gang Macame, Værtinden, som altid er i sort Silkekjole med Diamanter. — Unge Mand fra Ærø, Svendborg, Frederiks-havn, som af ældre eller yngre Kammerater er ført op i saa-dant et Hus. Gaa saa! Og kom ikke igen! Det vil altid efter-lade en bitter Smag. Tænk i sidste Øjeblik paa den lille søde Sofies eller Anne Maries Ansigt derhjemme, som du haaber at se igen, og gør Tilbagetoget i Tide. Ved det første er der ingen Skade sket. Men hvor skulde Mandskabet søge deres Kaptajn. Og disse Huse var jo lukkede for dem. Desuden er der i Marseilles et mægtigt Kvarter, hvortil De kun kommer med Færgen. I Højde af en 2000 Tonners Fuldriggers Flagknap kører i et lille Eiteltaarn paa Skinner oppe i Luften en Vogn, der tager Færgen frem og tilbage. Det var jo at søge en Naal i en Høstak at lede i dette Sodoma og Gomorra. Da en halv Dag var anvendt til at søge Kaptajnen, og Styrmanden netop var bange for, at nogle af hans Mandskab selv skulde blive stikkende i en eller anden Bar, gik Lodsen til Agenten, som telegraferede til Cslo, og Svaret kom omgaaende: Skaf en ny Kaptajn! Nu véd du, unge Mand, hvad Resultatet bliver, naar en Sømand „bliver stikkende“ i en stor Havneby.

Saa var det, jeg traf ham i Kattendyck, Eastside, i Stadt Antwerpen i Café Neoghus, Vært Verboven. Og-saa i „Wel'come“ kom han. Han var da Maskinist i en Bussenuéle. Alt andet var gaaet. — Og saa ved et Glas Gruber Bier, en Artois Back eller et Glas Walzheim, Bier der Kenner (som fabrikeres i Lyon) snakkede vi om gamle Dage paa Nordhavet. Han havde nemlig ogsaa været Fi-skeskipper. Og kendte Island, Færøerne, Grønland.

„Min Tid kommer igen!“ sagde han. „Det var min egen Dumhed, at jeg blev slaaet ud. Nu er jeg hverken down and cut, som Ergelskmanden siger. Men en Gang endnu skal jeg rette mig og blive Kaptajn, Fører igen.“

Fra Kattendyck, som ikke har noget med Katte at gøre, skønt der er nok af Katte i belgiske og franske Byer, gik vi op ad den brede, store Boulevard, som er et Eldora-do for Sømand. I hvert Hus er der et Brasseno eller Bar. Vi var dem alle igenem, til vi oppe ved der store Over-skæring, hvor Jernbanestation-en ligger til venstre og selve Byen med Posthuset til højre, og den store Domkirke toner



Da Statsskoleskibet »DANMARK« stod Sundet ind efter sin første Langfart.



op i det fjerne. Saa vendte vi om igen. — Det var, ligesom den store Kirke gav os noget at tænke paa og vi ikke befandt os godt i det Kvarter, — og gik Boulevarden aed igen. — Ogsaa i Bryssel var vi en Dag, min Garderobe, og kørte 2—3 Timer rundt med „Busser“ fra den store Plads foran Jernbanestationen, i alle Retninger, i snævre Gader, hvor Busserne kun kunde køre en Vej. — Men noget af Belgiens Hovedstad fik vi da at se paa den Maade. — Hjemkommen blev den Banen skiltes vi.

Saa gik der en Aarrække, hvor jeg intet hørte fra ham. Men saa blev han gift med en engelsk Dame, med hvem han levede meget lykkeligt og fik flere Børn, og saa overtog han fra den store Trawlerreder Alex Black 2 Baade, som under dansk Flag blev stationerede i Thorsnavn og saa kom Krigen. Saa chartrede han to Sildefiskere og satte dem i Gang fra Sigluffjord, som slet ikke eksisterede for en Menneskealder tilbage, og med dem tog han i 1916 8000 Tønder Sild, som han solgte til den engelske Regering for 5 Pund Sterling eller 100 Kr. pr. Tønde. — Og saa var han pludselig blevet „Silde-

konge“ — Hans første Mester, en Færing, fortalte mig det hele. „Nu ejer jeg for min Part en halv Million Kroner i Banken!“ havde han sagt efter Kontraktssalget. — Saa saa jeg ham igen et Par Aar efter paa den gamle D. F. D. S. „Tjaldur“, ikke den ny færøske, men da kunde jeg straks se, det ikke havde bekommet ham vel at blive „Sildekonge“. Det gode Liv i Hull med den meger Øldrikning havde gjort ham ualmindelig tyk og svær, ligesom de fleste Trawlerkipperer. Og jeg kunde se, det var galt med Hjertet. — Han kunde næppe faa Vejret.

„Kære Hr. E.“ sagde jeg til ham. „Læg Dem dog ind paa et Hospital og gaa en Afmagringskur igennem, ellers klarer De den jo ikke et Aar til!“

„Det er for sent!“ sagde han. „Jeg har naaet den Alder, hvor Fedme ikke gaar væk ved Afmagringskure. Jeg er færdig. Da jeg gik til Ankers i en Bussenuøle, var jeg lykkelig, men „Sildekonge“ og Millionær taalte jeg ikke at blive!“

Samme Efteraar døde han af Hjertelammelse i Hull. — Det var en „Sildekonge“s tragiske Død. *Henry Ette.*

„VIKINGEN“S FORSIDE

Med dette Nummer foreligger „Vikingen“ med en noget ændret Forside, idet vi foruden de kendte værlige Flag nu tillige viser det gamle engelske Flag, som blev benyttet i England, straks efter at Vikingerne havde sat sig fast der.

I foregaaende Numre af „Vikingen“ har vi drøftet Berettigelsen af dette Flags Plads imellem Vikingenationernes. Der var en Overgang Tale om at lade det finske Flag erstatte af det engelske, fordi kun en ringe Del af Finlands Befolkning er af skandinaviske Afstamning, men af Hensyn til de svensktalende, søfarende Finner, som sejler i de store finske Sejlskibe, snart de eneste Sejlskibe, som er tilbage, syntes vi ikke, det vilde være retfærdigt at stryge det finske Flag. Vi lod derfor en Afstemning foregaa blandt vore Læsere. Afstemningen er nu afsluttet med det Resultat, at alle Stemmesedlerne — paa ganske faa Undtagelser nær — lød paa, at vi skulde

beibeholde det finske Flag og tilføje det engelske, altsaa det gamle Flag med St. Georgs røde Kors. Vi kan kun udtale vor Glæde over, at denne den mest retfærdige Ordning vandt Sejr, og idet vi takker vore Læsere for den Interesse, de har vist Sagen, fører vi „Vikingen“ videre under de Flag, som vi vil forsøge at vise os værdige til at sejle under.

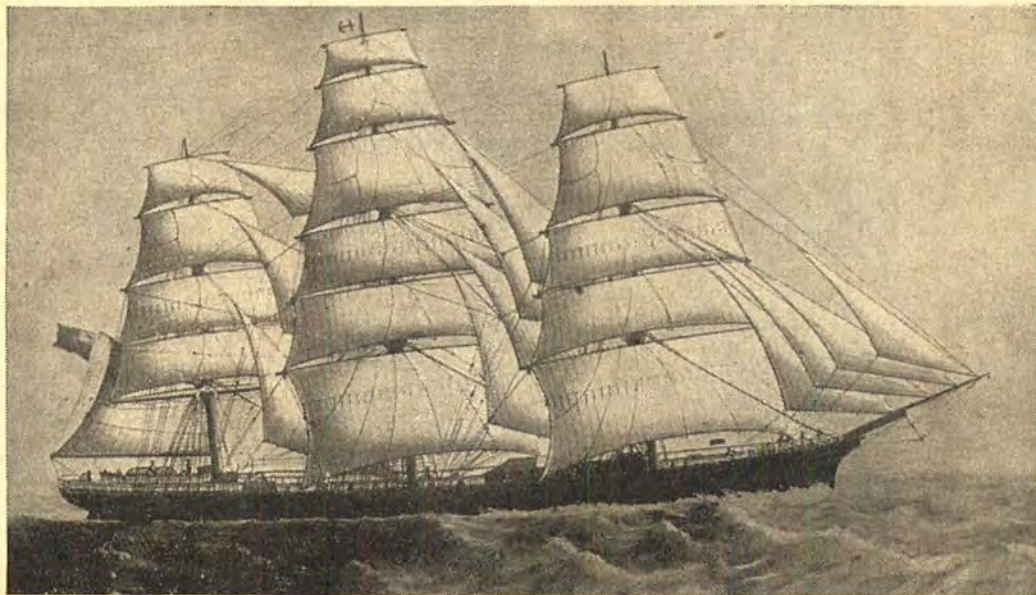
De udsatte 3 Præmier, „Vikingen“ gratis 1 Aar, blev ved Lodtrækning vundet af:

Hovmester *P. O. Svendsen*, M/S „Christine Mærsk“, A. P. Møller.

Styrmand *P. K. Pedersen*, Graadyb Fyrskib, Esbjerg.

Gerda Harsen, Kattesundet 12, København.

Bladet vil blive Vinderne tilsendt et Aar fra 1. Juli.



Fuldskibet „Serapis“ af Nordby, tidligere The-Clipper, købt i London af vor Landsmand, Skibsrheder Vilh. Lund i Juli 1889 for £ 7070, solgt i Antwerpen i August 1906 for £ 1920. Billedet tilhører Lods Gruelunds Samling.



Skæbner, jeg mødte derude

Af H. SCHMIDT

Med Ransel paa Ryggen, høj, kraftig, brunet af Vejr og Vind, lig en anden „Jack London“, gik han fra Skib til Skib dernede i Buenos Ayres' Havn og spurgte om Skibssejligbed til Europa. Det brede Ansigt med de noget skævtiddende Øjne røbede hans mongolske Afstamning. Vainer var hans Navn, og hans Hjemsted var i en eller anden lille By langt oppe mod Nord, i de tusind Søers Land, Finland. Den norske Bark „Atakama“ var det eneste Skib, som skulde til Europa, og det endda først efter en Tur over til Afrika. Men der var Brug for en Mand, og Vainer slog til. Han blev foræret som Matros og tiltraadte straks sin Tjeneste. Saa forlod Skibet Buenos Ayres, og Kursen sattes mod Sydafrika. Vainer var en dygtig Sømand og en god Kammerat. I de lange Nattevagter yndede han at fortælle om sit Barndomshjem der langt, langt mod Nord. „Det maa da være trist og tungt at leve deroppe i den mørke Vintertid,“ var der en af Kammeraterne, der sagde. „Nej, nej,“ ivrede Vainer. „Det er tværtimod smukt og dejligt. Tænk jer de store Skove klædt i hvid Sneragt. Alt i Naturen er Is og Sne. Nordlyset giver det hele en rødgylden, flammende Glans, og saa at glide paa Ski ind mellem disse slanke Graner, der, klædt som de er med tykt Sælag paa hver eneste Gren, i den dæmpede, farvestraalende Belysning ligner fantastiske Uhyrer. Luften er saa ren og frisk, en dyster Stilhed ruger over Naturen. Man føler sig fri og let, føler sig fuld af Livsmod og Kraft. Øjnene tindrer, og Blødet bruser gennem Aarerne. Træthed kendes ikke, fremad gaar det i susende Fart. Der er ingen Grænser, bare af Steen, gennem Skove og over tilfrosne, snedækkede Søer. Nordlysets farvede Straalebundter stiger og falder, vinker dragende, kaldende, man glemmer, at der er noget, der hedder Tyngdelov, det er, som om man har faaet Vinger og kan hæve sig op mod det tindrende Stjernehælv, op til det Fata Morgana, som skjuler

sig der, hvorfra disse mystiske underskønne Straaler udgaar.“

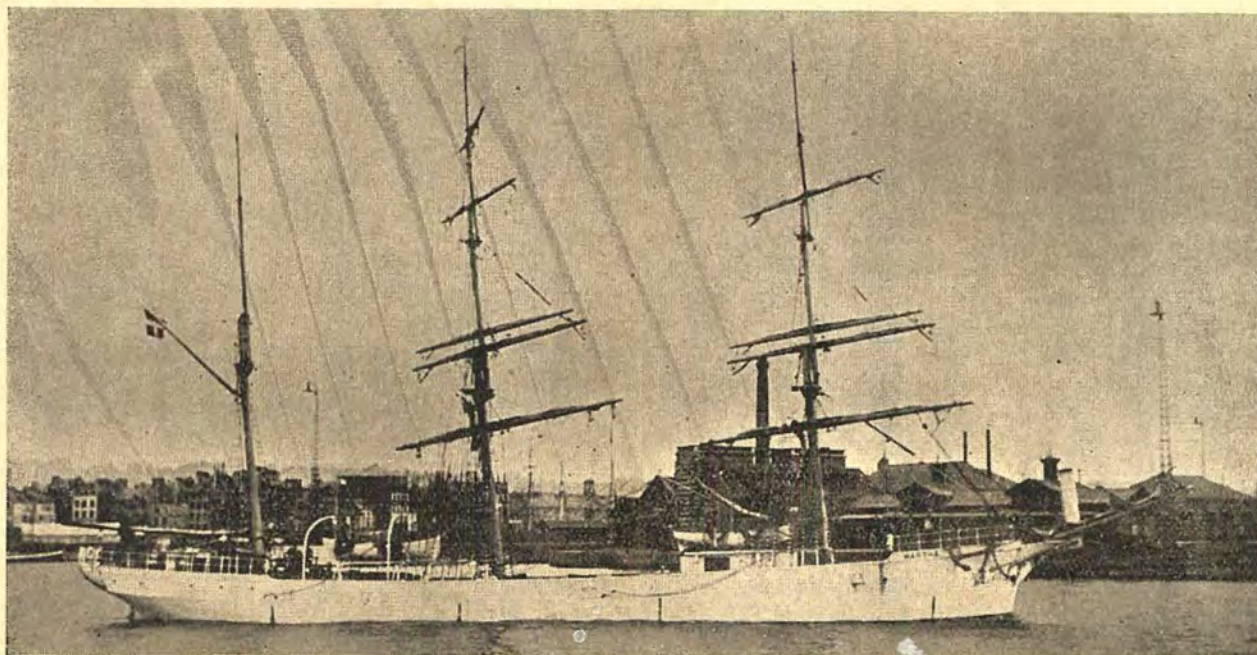
Der var en egen Glans i Vainers Blik, naar han fortalte om Livet, der levedes deroppe i Midnatssøens Land, og hans Stemme fik da en vemodig Klang. Var der mon en Anelse, var der mon en Stemme derinde i hans Bryst, der hviskede: „Du faar et aldrig mere at se.“

„Hvorfør drog du da hjemmefra?“ blev han spurgt.

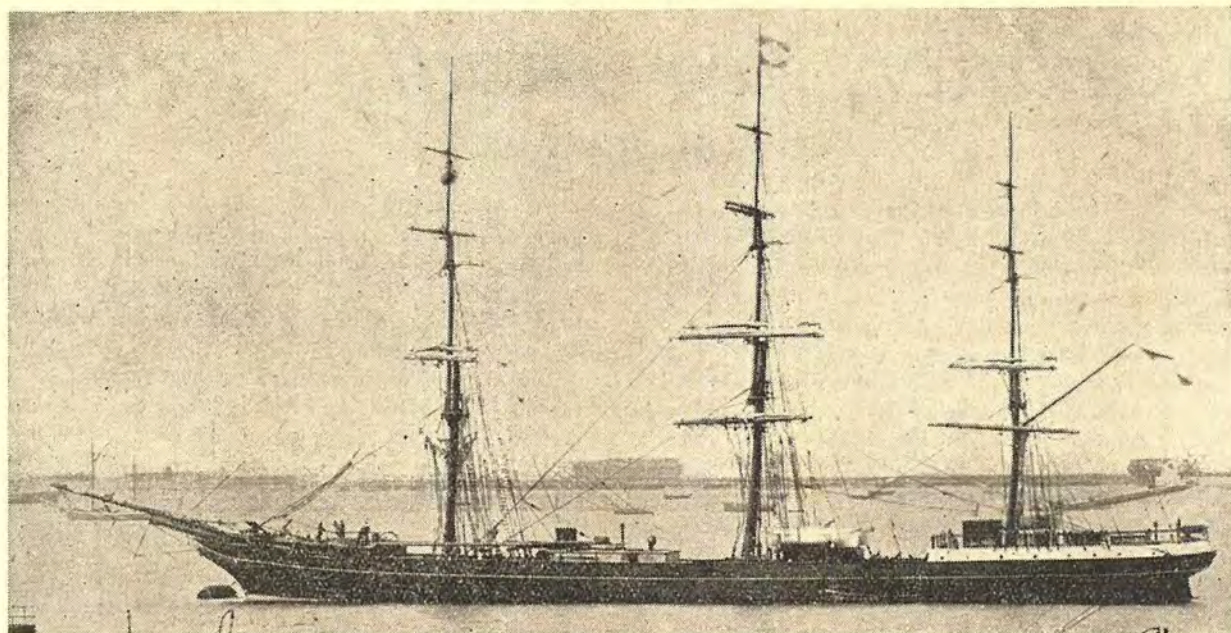
„Aah,“ svarede han, „I forstaar og kender det ikke. I skulde blot vide, hvor stærkt Udlængselen kan blive, naar Solen begynder at varme. Naar Isen smelter, og tusindtallige Fugleskarer kommer med Sang og Fløjt — kommer med Vaar. Smaa-børnene springer om Kap med de smaa Gedelam. De gamle Folk kommer ud af Hytten, stiller sig i Læ paa et Sted, hvor Solen kan varme de stive Lemmer. De misser med Øjnene, der endnu sviger og er rødbrandede af Vinterens Arnerøg. Det spirer og gærer. Liv bryder frem alle Vegne, og der, hvor Livet synes at ligge i Dvale, der gydes der ny Kraft, og sprudlende Livsgeister fænger, ulmer og bryder ud i flammende Lue. Skibene kommer fra Syd, kommer op ad Elve og gennem Søer for at laste Træ ved Savmøllerne og saa sejle videre, bort mod Eventyrets sollyse Lande. Ungdommen gribes af Udlængsel, ønsker at kunne flyve ud for at favne det alt sammen. — Og jeg følte ogsaa denne dragende Magt. Jeg forlod mit Hjem, min Mor og Margit. Det var ikke min Mening at blive borte i flere Aar; men der var saa meget, som tog Sind og Tanke fangen. I tre Aar har jeg ikke hørt hjemmefra. Nu vil jeg hjem.“

Et heftigt Høsteanfald afbrød hans Tale.

„Aah, denne Høste,“ fik han endelig fremstammet. „Jeg fik den, da jeg vandrede tværs over Sydamerika. Det var saa isnende koldt deroppe i Andesbjergene, og jeg frøs saa forfærdeligt om Natten. Da jeg saa kom ned paa Sletterne, saa



Barken „Martha“ af Sønderho ved Indsejlingen til Le Havre. Billedet tilhører Loås Gruelunds Samling.



Fuldskib „Gladstone“ af Nordby var tidligere Dampet, købt fra Sidney Maj 1891 for 122.000 Kr. Skibet var beliggende i London. Solgt i Hamborg 1907 til Italien og fik Navnet „Antonio Marseide“. Købesum 2135 Pund Sterling.

Billedet tilhører Lods Gruelunds Samling.

var det Varnen, det var galt med. Jeg pintes og piagedes af Moskitoer og andre giftige Insekter. Resultatet blev Feber og en nederdrægtig Hoste.“

Ja, det var denne Hoste, som lod hans Skibsfæller ane, at der var noget galt paa Færde, og snart stod det alle klart, at den store, stærke Finne var angrebet af Tuberkulose. Efter et saadant Anfald kunde der være Rædsel i Vainers Blik, og en knugende Angst lagde sin lammende Haand paa hans Hjerter og fik det til at banke paa en hidtil ukendt smertefuld Maade med korte, knap mærkbare Slag.

To Maaneders Ophold paa Afrikas Kyst, ved Zambesiflodens Munding, i det usunde Klima gjorde kun Sagen værre. Det var med Glæde, at han atter saa Skibet forlade Afrika og for fulde Sejl styre ud paa det aabne Hav, rundt Kap det gode Haab, mod Europa.

Det var en smuk Solskinsdag i Nærheden af „Skt. Helena“. Om Bord paa „Atakama“ var man i Færd med at skifte Sejl. Nu var de jo igen i Troerne efter et Par strenge Uger rundt det stormfulde Kap. Derfor blev de nye Sejl taget ned og gemt hen til senere Brug, og i Stedet for blev de gamle lappede „Passatsejl“ hængt op. Vinden var frisk fra Sydost. Himlen var blaa med hvide, drivende Skyer, og Havet havde samme Farve. Blaanende Bølger med hvide Skumtoppe kom rullende i endeløse Rækker. Nu og da bævede en Stime Flyvefisk sig op over Bølgerne, ivrigt forfulgt af deres Fjender, Delfinerne. I det fjerne saas som et sort Punkt midt i det solbeskinne Hav Klippeøen, hvor „Den franske Ørn“ havde tilbragt sine sidste Dage. Alle Mænd var i Arbejde, ogsaa Vainer var med. Han stod netop og halede i et større Sejl, der laa paa Dækket, da greb han sig til Halsen, hvorfra der hørtes en gurglende Lyd, og til almindelig Forfærdelse vældede der en Strøm af lyst, skummende Blod ud af hans Mund og ned paa det hvide Sejldug, der straks farvedes rødt. „Aah Herre Gud!“ stønnede han, idet han sank sammen paa Dækket. Blødet standsede snart; men fra den Læg af var Vajner en dødsmerket Mand, og han vidste det. Stille laa han hen i sin Køje eller paa Dækket. Alt Arbejde var ham forbudt. Med et Billede af Margit, den Kvinde, som ventede

paa ham derhjemme i Finland, i sin Haand kunde han ligge i Tirævis, stirrende frem for sig med et drømmende Blik. Hvor angrede han nu ikke, at han var draget bort fra hende og fra Hjemmet deroppe i de dystre Skove ved de blinkende Søer. Nu havde han kun et Ønske, dette at naa hjem, om end blot for at dø. Kammeraterne trøstede ham efter bedste Evne, og deres Ord gav ham Haab, et Haab, der dog blev mindre efter hver Blodstyrning og tilsidst forsvandt ganske, da Skibet naaede Ækvator, hvor det kom ind i det stille Bælte. I to Uger rørte der sig ikke en Vind. Kun enkelte Regnskyl afbrød Ensformigheden. Som oftest stod Solen hver Dag brændende varm og lod sine gloende Straaler falde lodret ned over Skibets Dæk og fik Beget til at koge mellem Dæksplankerne. Det var en Søndag Aften, en af disse vidunderlige Tropeaftener, hvis storslaaede Skønhed maa opleves for at forstaas ret. Tusmørket sænkede sig hurtigt ned over Havet, der laa blankt og stille. Kun enkelte Dønninger fik Skibet til at rulle svagt og Sejlene, der hang slappe ned, slog med Klask mod Masterne. Stjerne efter Stjerne tændtes paa den mørke Himmel. Sydkorset straalende i al sin Glans. Over Horisonten i Nord saas Karlsvognen at staa med Vognstangen pegende ret op mod Himmelens Midtpunkt. Og Stjernerne spillede sig i det klare, dybe Vand. Det var, som hang de i lange Snore, og Skibets høje Master syntes under deres svirgende Bevægelser næsten at berøre de blinkende Kloder. Og Mørket blev tættere, Himmelhvelvet sank længere og længere ned, ligesom kyssende, favntagende og forenende sig med Havet. Mandskabet laa paa Dækket, tavse, betagne, grebne af Stilheden og følende egen Afmagt og Lidenhed her Ansigt til Ansigt med det store, uendelige Univers.

„Hør du Finne,“ bemærkede en Matros i en spøgende Tone til Vainer, der laa paa en Madras, „kan du ikke fortælle os, hvordan vi skal bære os ad med at skaffe lidt Vind. I Folk deroppe fra Finmarken har jo Ord for at kunne trolde.“

* Efter et Par Minutters Forløb svarede Vainer med sin lave, hæse Stemme. „Ja, der er jo det gamle Raad. Man tager en Mørt, spytter paa den, kaster den i Vandet agterude ønskende god Vind og med Tro paa, at den kommer.“



Han tav, og atter lød Matrosens Stemme: „Ja, det er det sidste, man skal mærke sig. Det er let nok at kaste en Mønt i Vandet og ønske god Vind; men tro det, det er i hvert Fald over min Evne.“

„Tro kan flytte Bjerge,“ mumlede Vainer sagte. Saa blev der igen Tavshed, og lidt efter-lidt gled de fleste cver i Drømmenes Verden. Naturens Stillehed og dybe Fred særkede sig over Skib og Mennesker.

Kun én sov ikke, det var Vainer. Langsømt rejste han sig fra sit Leje og gik saa, støttende sig til Rælingen, agterud. Ingen saa ham i det tætte Mørke. Fra Sjørmandens Kahyt trængte en Lysstribe ud gennem et Køjse. Her standsede Vainer, trak et Pengestykke op af sin Lomme, spyttede derpaa, og holdt Mønten hen i Lyset. Et dybt Suk undslap ham, da han saa, den var blodig. „Moder Hav, jeg ofrer dig det bedste, jeg har. En Mønt farvet af mit eget Blod,“ hviskede han med brudt Stemme. Saa gik han videre op paa Agterdækket, forbi den halvtsovende Rørgænger, der stod lænet op til det sagte knirkende Rat. Et Øjeblik stod Vainer stille, hvende efter Vejret. Det sved og stak i hans Bryst, og kun med yderste Møje holdt han Hosten tilbage. Saa det sidste Par Skridt, hen bag Rorkassen. Han bøjede sig over Rælingen og lod Mønten falde. „Kom, Brise, kom og før mig hjem til Margit. Kom før det bliver for silde,“ hviskede han. Der hørtes en dump sugende Lyd, dernede fra Dybet. Var det mon Havet, der svarede sin Søn, eller var det blot Vancet, der fossede ind mellem Skibet og Roret?

Vainer tog det for et godt Varsel, og lettere i Sind gik han tilbage langs Dækket, og kommen forud, lagde han sig til Ro i sin Køje.

Og Underet skete. Der kom Vind i Nattens Løb. Først svage Dønninger, saa en Krusning paa Vaadet. Smaa ujævne Vindstød fyldte Sejlene. Det begyndte at knæge i Riggen, idet Tovværk blev spændt og Skøder stramredes. Det vagthavende Mandskab kom hurtigt paa Benene, og der hørtes nu en hvinnende Lyd af Braser og Fald. Ræer blev trimmet, og Sejl blev sat. Rørgængererne fik Kursen angivet, og efterhaanden som Skibets Fart tiltog, blev Kølvaslinier mer og mer lige. „Atakama“ lystrede atter Roret. De ujævne Vindstød gik snart over til en støt Brise, og da Solen stod op, stod hvert eneste Sejl bugnende fuldt. Med otte Knobs Fart banede Sejleren sig Vej Nordvestover, dens skarpe Stævr kjøvede Bølgerne, og sendte Kaskader af blaagrønne Vandmasser til begge Sider. Himlen var oversaaet med drivende hvide Smaaskyer, der lignede Uldtotter.

Nordostpassaten var kommen. Humøret stod højt hos alle om Bord, og selv Vainer maatte nu paa Dækket for at bestrægte de fyldte Sejl og Skibets Fart.

„Saa fik vi da Vind uden din Hjælp,“ bemærkede en Matros til ham. „Eller har du kanske troldet alligevel?“ tillagde han spørgende, idet han kastede et deltagende Blik paa Finns magre, af en let Rødme overtrukne og næsten gennemsigtige Ansigt. Vainer gav intet Svar, men saa blot med et taknemmeligt Blik op mod Himmelen. Det gik nu hurtigt fremad, og Vainer begyndte at haabe. Maaske naaede han dog hjem. Man vidste jo ikke, at Manden med Leen var med om Bord og sad paa Køjekanten — sikker paa sit Bytte.

Det var under en forrygende Storm i det nordlige Atlanterhav. Alle Mand var kaldt paa Dæk. Sejl blev rebet eller gjort fast. Vainer laa i sin Køje, ingen havde forlangt hans Hjælp; men ligge der alene og høre paa, hvorledes de andre arbejdede ude paa Dækket, nej, det kunde han ikke. Og saa kravlede han ud af Køjen, fik lidt Tøj paa, og med rystende Skridt mere kravlende end gaaende, naaede han ud paa Dækket. Det var lige i Dagringsen, og ingen lagde i Halvmørket og Travigheden Mærke til ham. Han stillede sig i Rad med de andre, greb fat i Braserne, som Kammeraterne halede i, tog et naarcit Tag, følte noget varmt stige op gennem sin Hals, slap saa sit Tag og segnede død om. Bølgerne brød ind over Rælingen og overskyllede ham. Stormen hylede gennem Riggen. De mange Lyde blev til et tonende Orgelbrus, spillet af det nægtige Naturorkester. Var det Jubel eller Graad, maaske begge Dele. Det var en Afskedshymne, spillet til Ære for den døde Finne, der nu af olieklædte Kammerater blev baaret agterud i Kaptajns Kahyt.

Solen skinnede fra en ren og klar Himmel, da Vainer to Dage senere blev sænket i Havet. „Atakama“ laa for bakkede Sejl, sagte duverde, med Flaget paa halv Stang. En stor engelsk Passagerdamper kom for fuld Fart. Da den kom nærmere og saa, hvad der foregik, standsede den sine Maskiner, og i et Par Minutter laa de to Skibe næsten Side om Side. De mange Passagerer stod ved Rælingen, interesserede, men dybt græbne af det, de ser var Vidne til. Det engelske Flag blev sænket paa halv Stang, og alle stod med blottede Hoveder, næns Begravelsen foregik. Saa fjernede Damperen sig atter, først med langsom Fart som for ikke med sine drønende Maskiner at forstyrre den dødes Fred. Den hilste med Flaget, og snart saas den at sætte fuld Fart op, søgende at indhente den tabte Tid.

„Atakama“s Ræer blev igen brasat rund. Skibet skød over Stævr, idet Sejlene fyldtes af den opfriskende Vestenvind. Men Vinden før videre over Hav og Land, den hviskede sagte susende i Granernes Krøner, deroppe i Midnatssolens Land. Den strøg sig kælent ømt og trøstende om den unge Piges Kind Han, der gik saa ene, længselsfuld og ventede — ventede forgarves.

H. S.

Kommandør Maegaard død

Kommandør C. F. Maegaard er død i sit Hjem i København, 81 Aar gammel. Gennem næsten hele sin lange Tjeneste i Søværnet var han knyttet til Uddannelsen og Opdragelsen af de unge Søofficerer, og han har indlagt sig betydelige Fortjenester som Lærer for Kadetterne og Løjtnanterne. En lang Række Søofficerer, der nu er kommet godt op i Aarene, bevarer Mindet om Kommandør Maegaard som en Lærer og Chef med sjældne menneskelige og pædagogiske Evner.

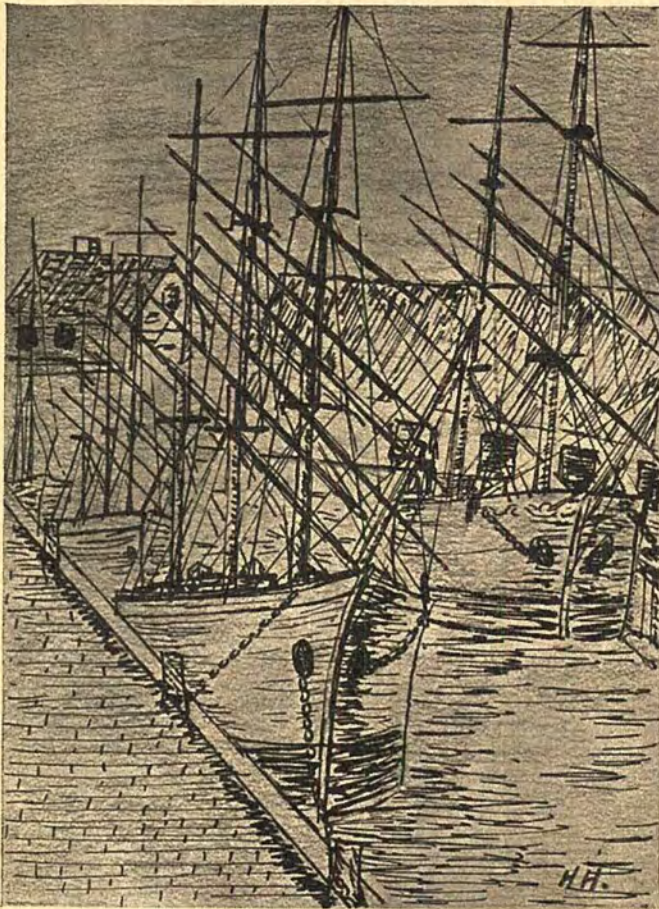
Kommandør Maegaard gjorde, siger man endnu i Marinen, altid, hvad der var rigtigt. Han var en Mand, der aldrig gik paa Akkord eller slog af paa sit Standpunkt, og hans Redelighed og Loyalitet var ubegrænset. Det var disse udmærkede

Egenskaber i Forbindelse med personlig Dygtighed, der var afgørende for, at han som forholdsvis ung Kaptajn blev Næstkommenderende paa Krydsderen „Valkyrien“ under dens berømmelige Togt til Østasien med Kommandør, Prins Valdemar som Chef. Der paahvilede Chefen en overmaade stor Mængde repræsentative Pligter under dette Togt, der jo var et virkeligt Hænelstogt, og dette medførte, at Næstkommenderende ganske naturligt fik overdraget det meste af selve Skibstjenesten. Den var i særdeles sikre Hænder hos ham. Tre Aar efter Hjemkomsten fra Øen blev Maegaard Kommandør, og det maatte sikkert ses som Anerkendelse af hans Fortjenester under Togtet, at han blev Bestyrelsesmedlem i Østasiatisk Kompagni.



Om Sømænd og Skibe

Fortalt ved Holger Hammer



Ved de gamle Kanaler

Ej langt fra Byens Hjerte og Brødstræbets Jag
ved de gamle Kanaler jeg fandt mig selv en Lag
og standsed paa min Vandring ved Synet, jeg saa,
der Side om Side de gamle Skibe laa.

Som raabende mod Himlen sig strækker Mast ved Mast,
de gamle Skuder ligger der med Lænker bundet fast.
Een Gang saa stolte Sejlere, nu udtjent og oplagt.
Der gaar en gammel Sømand og holder t-øfst Vagt.

Den gamles Ryg er kroget, han støtter sig ved Stok,
og sølvvidt er Haaret som Havbølgens Løk.
Paa Livets lange Rejse snart han taget har sin Tørn,
dog endnu skarpt er Øjet paa Havets garde Ørn.

Han og de gamle Skuder tilsidst er havnet her,
en Anløbsplads, den sidste, saa ingen Rejser mer.
Forbi er snart Vagten, Afløsningstimen slaar,
Skibene bliver oplagt, han den store Frivagt faar.

Han og de gamle Skuder har døjet samme Kaar,
tilsammen mangt et Ruskelag de tog i Manddoms Aar.
Ved Kap Farvel og ved Kap Horn de viste Dannebrog;
nu ligger de jortøjede, kølsprængte i en Krog.

Vel er nu Ryggen kroget og Springet visket bort,
paa Tegningen man ser dog, af hvad Tømmer de er gjort;
saa ærlig og saa kærnesund var baade Skib og Mand.
Selv Ege træ og stærke Mænd tilsidst dog bøjes kan.

Naar mit Humør er ødelagt af Livets Naalestik, ...
saa ved jeg, hvor jeg har en Ven, og tit til ham jeg gik.
Jeg er snart helbefren nu og kender ud og ind,
hvad man benævner Sejl og Rær, rumskøds og Bide Vind.

Og Gamlingen fortælle kan, imens jeg lytter spændt,
Historier fra Øst og Vest, om hvad der ham er hændt.
Tre Snes Aar er mange Aar at farte Verden om,
i hver en Havn paa hvert et Hav han alle Steder kom.

Han laa og ventede paa Vind ved Kronborg med en Brig,
da Danmarks første Huldampskib sin Prøverejse gik.
Han spytted efter Tingesten paa ærlig Sømandsvis:
et Skib foruden Sejl og Rær, der stinker som en Gris.

Min Skipper bærer ikke Nag til nogen Mand paa Jord,
dog aldrig har er Damper vil omtale med et Ord.
Han ser paa dem med taus Foragt, det nymoderne Stads,
som har fortrængt fra Sø og Havn Vindskibenes Sejlads.

Lad gaa, at Tiden jordrede en flydende Fabrik,
den samme Tid begravede al Søens Romantik.
hvor hører man en shanty nu, raar Ankret hives op,
hvor strækkes nu til „Sally Brown“ Bramsejlene i Top.

(Fortsæt:es).



MATROSENS HÆVN

En Sønovelle fra Virkeligheden af Styrmand Th.

Sejlmageren og Finnen Paavi, der begge var forhyret med den norske Bark „Collingwood“, var ikke alt for gode Venner. Ja — for at sige det rent ud — de var bitre Fjender.

Det skrev sig fra en Dag i Søen, da Sejlmageren sagde til Paavi, at han ikke var for køn til at lave „Bakstørn“ sammen med Jungmændene. Paavi, der var fuldberøren Letmatros, var 19 Aar og stor og stærk. Det gik hans Ære for nær at nedværdige sig til Opvask. Han gjorde Vrøvl, og det endte med en knaldende Lussing til Paavi.

Sejlmageren skulde nok vise, at han var Øverstbefalende i Ruffet; men Paavi raste og lurede paa Hævn.

Sejlmageren tænkte egentlig ikke saa dybt over „Fornærmelsen“, men han mærkede dog snart, at han havde krænket Paavi langt mere, end han havde tænkt sig.

Første Gang han erfarede det, var nogle Dage senere, da Paavi var oppe paa Storraaen for at bændsle en Gaardingsblok fast paa Jackstaget. Uheldigvis gik Sejlmageren lige under Storraaen, da Paavi „tabte“ Blokken, som ramte Sejlmageren lige i Hovedet, saa Blodet flød ham ned over Ansigtet. Kaptajnen og Styrmanden skældte Finnen ud, forbandt Sejlmageren og betragtede det hele som et Uheld, men begge de „implicerede“ vidste bedre Besked og vøgtede gensidig paa hinanden.

Til Middag var der Saltkød, og Sejlmageren delte ud til Ruffets ti Mand. Han sørgede for, at der kom et stort Ben og kun lidt Kød paa Paavis Skaffebakke. Paavi saa lidt paa det, men sagde ikke noget.

Ved Mørkets Frembrud var det Skik og Brug, at alle Mand „nattede“ Dæk. Dog var Sejlmageren fritaget for dette Job og slangede sig paa Storlugen. Paavi, der skulde „natte“ paa Halvdækket, vilde skyde Genvej over Storlugen, men var saa „uheldig“ at tabe Pøsens Indhold lige over den slumrende Sejlmager. „Collingwood“ var paa Rejse fra Santos til Haiti, og selv om Vandet i de vestindiske Farvande ikke er særlig

koldt, saa raste og bandede han dog Finnen ad „Hekkenfelt“ til. Paavi lo blot, men han var endnu ikke tilfreds.

Nogle Dage efter ankrede den flotte portmalede Bark paa Haitis Nordkyst i Nærheden af Byen Monte Christi. Den skulde laste „Lockwood“ til Tyskland. Ballasten blev losset samtidig med Lastningen, og der var ikke noget, der hed Søndag eller Landlov. Arbejdet skulde være færdigt paa kortest mulige Tid. Imidlertid faldt Langfredag, og den Dag blev Arbejdet indstillet, og seks Mand fik Lov til at gaa i Land i Prammen, ogsaa kaldet „Moses“, med Penge paa Lommen og Ordre til at købe forskellige Ting til de ombordblivende Kammerater.

Blødt Landlovsfolkene var Sejlmageren og Finnen. Turen ind til Flodmundingen gik godt. Her gjorde de deres første Landing. De hilste paa de faa Negre, som boede her, og fik Besked om Landsbyen Cupe', som laa tre miles oppe ad Floden. Negrene bød paa en „Rommer“ af de skrappe, og efter at denne var indtaget, fortsatte de med friske Kræfter mod Cupe'. Sejlmageren og Finnen var efter Nydelsen af den første „drink“ tilsyneladende blevet gode Venner. De sang og skraalte, saa det gav Genlyd i Urskoven paa begge Flodbredder. Efter en god Times rask Roning naaede de Landsbyen. Her stimlede de Indfødte sammen ved Flodbredden, for at se de store, stærke, hvide Sømænd, og Byens spanske Købmand inviterede dem straks op i Boden paa en „Rommer“, og lidt efter gik Handelen livligt. Søfolkene fik Mundharper, Papegøjer, Bananer, Ananas og meget andet Kram, foruden selvfølgelig en Messe „Rommer“, som de dog nu selv maatte betale for. Købmanden tjente godt og var vældig elskværdig.

Da Stemninger løftedes, vilde Sejlmageren synge Shantyes og snart efter lød „Rooping home“, „Blow the man up“ og „Whisky-Johnny“, saa det rungede i hele Landsbyen.

Indbyggerne havde forskanset sig i Dørene og Vinduerne i Boden og overrærede fornøjede „Forestillingen“. Mødrene

Bark „Lenita“
af Nordby,
bygget til Fanø i
Sundswall 1893
og solgt i
Hamborg 1906 til
Sverige for
20.000 Kr.
Billedet tilhører
Lods Gruelunds
Samling.



sendte deres halv- eller helnøgne Unger ind til de gavmilde Søfolk for at tigge. Snart efter var de læns for de fleste af deres Penge, men nu var der jo ogsaa „Blus paa Lampen“ over hele Linien, saa det kom sig ikke saa nøje med en Dollar fra eller til.

De forlod nu Butikken og gik ud for at se paa Byen. Sejlmageren og Finnen laante hver en Hest; men Sejlmageren havde aldrig i sine Dage været paa Rygen af saadan et Dyr, og da Hesten var ung og meget rask i Bevægelserne, maatte han straks efter ned og bide i Græsset. Paavi derimod red som en Cowboy og hoverede ordentlig over Sejlmageren. Denne blev arrig, og det gamle Had blussede op igen. Der opstod et heftigt Skænderi imellem dem, men videre kom det ikke denne Gang, og snart efter forlod de Cupe' med alle deres Varer og en god Del Rom til Turen. — Jungmanden Kalle var den eneste, der ikke havde nydt noget, det havde Sejlmageren været meget forsigtig med. Nu maatte han til Tak herfor ro alene. Russeren Alex og Svenskeren Lind vilde have et Bad og sprang ud i Floden med Klunset paa. De holdt med den ene Haand i Baadens Agterende, og nu maatte Kalle ro dem med. Da Sejlmageren saa, hvor han svedte, tilbød han ham alligevel en „drink“, men nu var Kalle fornærmet og afslog Tilbudet. Da Floden var fuld af Alligatorer, forsøgte Kalle at faa de fulde Folk indenbords, men Svenskeren erklærede, at han „gav vel Fa'n i alle jævliga Ali—ga—to—rer“.

Langt om længe naaede de dog lykkeligt ned til Flodmundingen, men nu vilde de i Land og hilse paa deres Bekendte fra om Formiddagen. Nu var det deres Tur til at byde Negrene paa en „Rommer“. Paavi bar Flasken, og udenfor en af Hytterne standsede de. En ung Negerpige var i Færd med at „operere“ sin gamle Far før Bullenskab i Foden. Hertil brugte hun et Glasskaar. Samme Pige var meget køn, og Sejlmageren forelskede sig paa staaende Fod i hende. Han lagde sine store Næver rundt hendes smækkede Figur og truttede lidt paa de nøgne Bryster. Figebarnet smilte og var tilsyneladende meget villig, men Gamlingen skældte dygtigt ud, og Finnen tog Parti for ham, da han vist selv var „varm“ paa Pigen. Sejlmageren bad dem ryge og rejse, og skulde lige til at forsvinde med Pigen, da Paavis Raseri udbrød i fuld Lue. Han langede Sejlmageren Romflasken i Hovedet, og en—to—tre rasede der en vild Kamp imellem dem. Negrene og de andre Søfolk forsøgte forgæves at skille dem ad, men nu var det ikke lærgere Mennesker, men vilde



Hilsen fra Amerika

*Et Hurra fra danske Sømænd
fra Toppen af Frihedsgudinden
i New Yorks Havn.*

Dyr, som sloges. De væltede rundt i Strandkanten, snart var den ene under Vandet, og snart den anden. De omkringstaaende halede dem op af Vandet i Benene, men straks var de over hinanden igen som brølende Løver.

Da de langt om længe blev udmattede, greb fire stærke Negre Finnen og slæbte ham ud i en af deres Kanoer og padlede ud til „Collingwood“ med ham. De andre Søfolk fik Sejlmageren slæbt ned til Prammen og begyndte langsomt at ro ud til Barken. De forargedes over Finnen, der saaledes havde ødelagt det hele, og fortsatte Drikkeriet. Og Sejlmageren, som nok havde faaet de fleste Klø, lovede højt og helligt, at den „fjorbannede Finnefan skulle faa endnu mere juling“. Men saaledes gik det ikke.

Da „Moses“ langt om længe lagde til ved Falderebet, havde Paavi samlet friske Kræfter, og før nogen kunde forhindre ham der, sprang han ned i Prammen paa Hovedet af Sejlmageren. Ved den pludselige Bevægelse gik Baaden rundt, og alle Mand faldt i Ballen, ligesom alt, hvad der var købt, gik til Bunds, saavel Mundharper som Papegøjer og Romflasker.

Kaptajnen og Styrmanden og Resten af Besætningen kom nu til og fik dem halet op en efter en, og slukørede luskede de hen i Ruffet. Sejlmageren, som havde Ansvaret for Turen, fik en ordentlig Røffel af Kaptajnen og Styrmanden, og han kom derfor

sidst her i Ruffet. Men næppe viste han sig i Døren, før Paavi fik et nyt Raserianfald og før ind paa ham med en Kniv. Men en tysk Matros naaede lige at slaa til hans Arm, saa Kniven gik ind i Skøddet. Herover blev han ude af sig selv og greb et Blikkrus fra Bordet og slog dette med al sin Kraft oven i Hovedet paa Sejlmageren, saa Blodet sprang højt til Vejrs. Nu blev det de andre for meget, de overmandede Paavi, og Styrmanden kom med Haandjern, og nu maatte han tilbringe Natten agterude i et Af-lukke.

Næste Morgen var han ædru, men maatte love Styrmanden, at han vilde opføre sig ordentligt, før han blev løsladt. Han holdt, hvad han lovede, men de to Fjender talte aldrig mere til hinanden, men Sejlmageren snakkede heller ikke mere om, at Finnen skulle lave „Bakstørn“ med. Letmatrosen havde hævnnet s.g. ganske vist ikke helt korrekt, og et Par Maanedere efter blev de afmønstret i Tyskland og rejste hver til sit.

Nesregøth.

Hvem skal beherske Verden?

Foran en ny Verdenskrig?

Bag de store Spørgsmaal, som stiger op i Europa og i Asien og lægger en Skygge helt ude over Stillehavet, aner vi den kommende næste Verdenskrig med stigende uhyggelig Vished.

Herom kan der jo ikke være Tvivl, *det er i Japan, det foregaar.* Hvor meget har de japanske Trusler paa sig? Hvor alvorligt er det ment, naar det officielle Japan erklærer, at alle andre end Japanerne skal holde Fingrene væk fra Kina! Kan den Verdenssituation, som vil opstaa af en saadan japansk Holdning, undgaa at føre til Krig? Japanerne staar parat til at erobre hele Mandtsjuriet og derefter Sibirien. Hvad siger man i Moskva? Det japanske Herredømme over Kina er bestemt til at række helt over til Indiens og Persiens Grænser. Hvad spekulerer man paa i London? Er det ikke Japanernes klare Maal at være Stillehavets enevældige Behersker, og kan denne Tilstand tilvejebringes, saa længe De forenede Stater besidder Philippinerne? Hvad mener de høje Herrer i Washington?

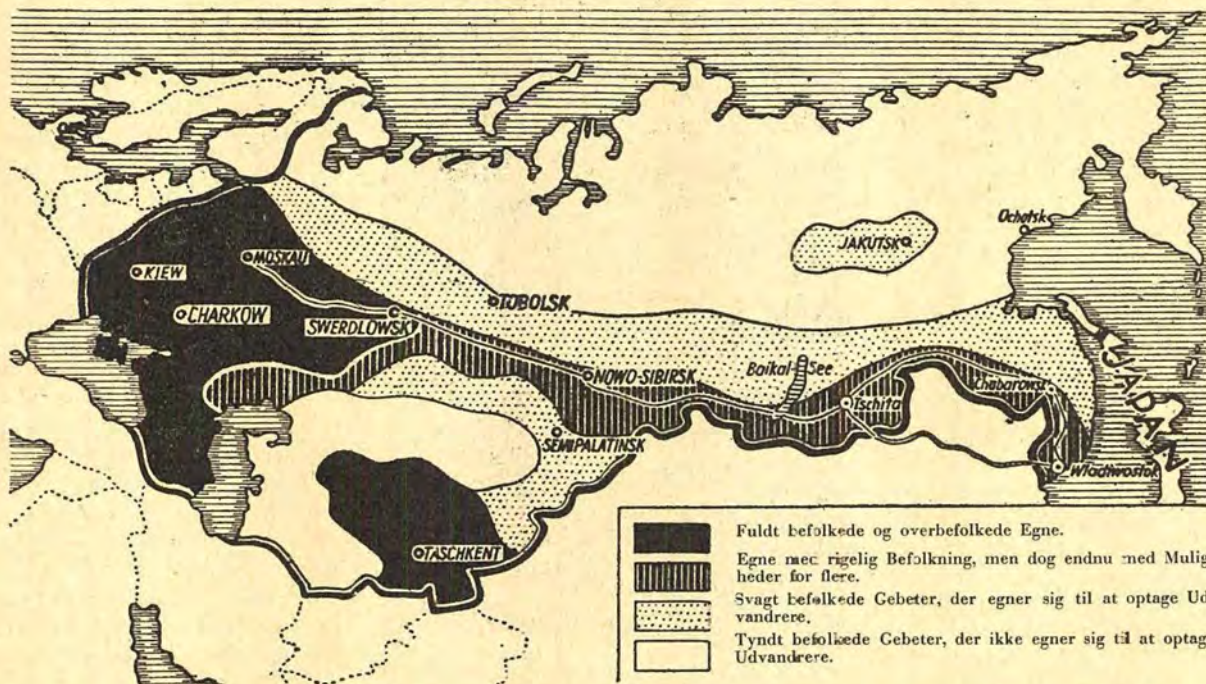
Man taler allerede om den nye Verdenskrig som nær forestaaende, Vi tror nu ikke, det vil gaa saa gesvindt! Men man maa jo være blind og døv, hvis man ikke forstaar, at Brændstoffet til den næste forfærdelige Verdenskrig hober sig op med en uhyggeligt stigende Fart, og man kan ikke lade være med at le, naar man midt under denne Udvikling hører Budskaber fra Folkeforbundet, fra Fredsinstitutet i Genève, osv. Vil der ikke snart blive gjort op med disse Barnligheder? Hvorfor

er det ikke allerede nu altsammen smidt i Papirkurven? — At den nye Verdenskrig kommer, tvivler ingen om, og at den i sit store Forløb skal forme sig som en gigantisk Kamp mellem den gule og den hvide Race, synes i hvert Fald at være Japans Formaal. I Sammenligning med de Farer, der herfra truer Verden, synes de europæiske Forviklinger os nærmest at være af en beskeden lokal Karakter. En naiv Dansker, Dr. Heerfordt, gør end den Dag i Dag Propaganda for sin Tanke om at danne Europas forenede Stater. Tanken er haabløs. Mer ærlig talt: Er der noget, Europa trænger til overfor de Farer, der truer os fra Øst, saa er det Forening, Sammenhold, fælles Kamp i Stedet for indre Splid og indbyrdes Krigsførelse. Men hvad nytter det at tale herom? Haabløs Tale! — og Tingene maa gaa deres Gang!

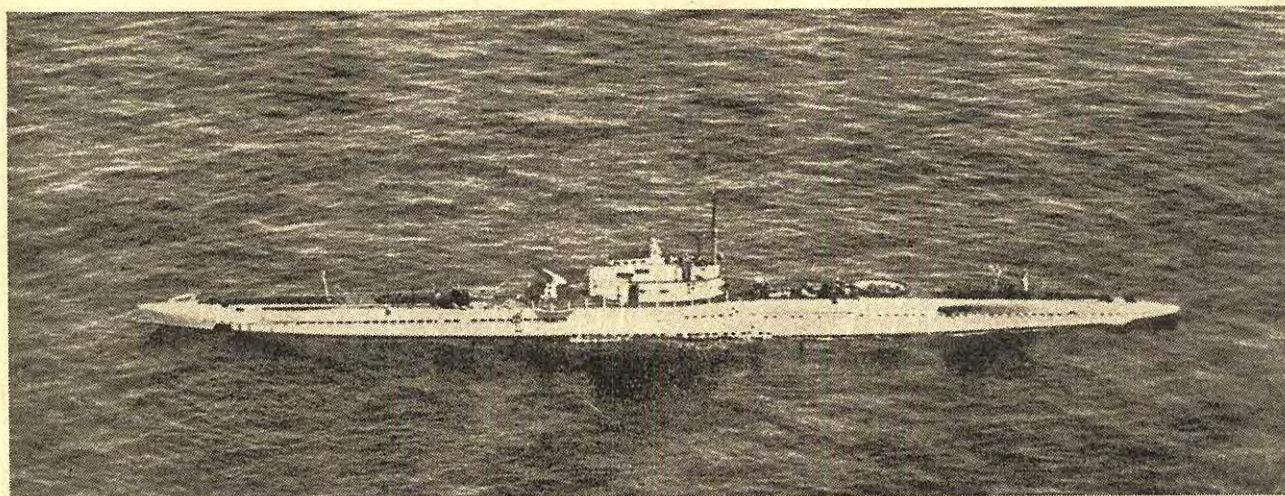
Skal man undersøge, mellem hvilke Lande Krigen sandsynligvis vil blive ført, er der to Spor at følge, der viser Vejen. Det ene er økonomiske Interesser. Det andet er Rustningerne.

Saa længe Erobrerens Ret, der er afskaffet Mand og Mand imellem, anerkendes i Forholde mellem Landene, vil Krig og Vaaben være det afgørende i alle internationale Konflikter. Og der, hvor den internationale økonomiske Koakurrence er haardest, der er Krigen nærmest. Og mellem de Lande, hvis økonomiske Interesser tørner voldsomt sammen, der kommer Krigen snarest.

Japan er Urocentret i Østen, som Tyskland er det i Europa. Dets Udvidelse er uden Grænser, og ingen tvivler paa, at dets Maal er at indlemme ogsaa Mongoliet i Manchukuo.



Kortet viser, hvorledes det russiske Kærneland i Vest kun er forbundet med det russiske fjerne Østen gennem en smal, næppe fyldt, Befolkningsstribe, Forbindelsen bestaar egentlig kun i en Bazelinie, der endnu til Dels kun er ensopret og derfor let kan afbrydes. Den eneste virkelige Beskyttelse er den russiske yderste Øst-Armé og dennes dygtige Chef, Tyskeren General Blücher, om hvis hemmelighedsfulde Personlighed man kun ved saa lidt.



Ny fransk Undervandsbåd.

Gang paa Gang er Rusland blevet udæsket. Snart ved Fængsling og Overfald paa russiske Funktionærer ved den østkinesiske Jernbane, snart ved japanske Bombeflyvemaskiner over Vladivostok.

Bryder Krigen ud der, saa bliver det ligesom den japansk-kinesiske en Overfaldskrig. Allerede i August 1932 udtalte ledende japanske Militære sig i Tidsskriftet „Hinode“ om dette Spørgsmaal: „Udenrigspolitik er een Ting, en ganske anden Ting er det, at et pludseligt Overfald altid bringer Resultater — selv ved en Krig til Lands.“ og videre: „Frem for alt maa Vladivostok ødelægges og besættes.“

Og Rusland begynder trods al Udæskning ingen Krig. Skønt det efter Sigende skal kunne mobilisere en Hær paa 16 Mill. mod Japans to, betyder det i vore Dages Krig omtrent intet. Den næste Krig bliver endnu mere end den forrige Teknikens og Maskinernes med Krigsflyvernes Snigmord paa Kvinder og Børn i Fjendens Land. Er de store Hære ikke støttet af svært Artilleri, Tanks og Flyvere i tilstrækkelig Mængde, er de ingenting værd. De kan hverken angribe eller forsvare sig. Og Ruslands store Hær har ikke, hvad den behøver. Ruslands Jernbaner vil langt fra kunne overkomme Transporten, og Ruslands Industri kan hverken forsyne Hæren eller Landet. Rusland truer, men viger. Japan ønskede den øst-kinesiske Jernbane. Rusland solgte den, hidtil dog uden at have faaet Penge for den.

Japan er den hvide Races bedste Elev. Ikke langt fra at overgaa Læremestrene. Under Krigen blev det et rigt Land, fik de bedste og mest moderne Fabriker, saa mange, at Afsetningsmarkederne ikke mere kunde aftage Produktionen. For at undgaa en Krise forlod Japan Guld-

mønifoden. Og fra det Øjeblik blev det med sin lave Kurs, sin billige, uorganiserede Arbejdskraft den farligste Konkurrent baade i Asien, Europa og Amerika. Med rivende Fart og japansk Energi erobrede det Marked efter Marked, Industri efter Industri. Mest og oftest stødte Japans og Englands Interesser sammen.

I 1910 sad England f. Eks. inde med over 78 pCt. af det samlede indiske Marked. I 1933 var det gaaet ned til 13 pCt. I 1927 leverede England 80 pCt. af Indiens samlede Cementforbrug, Japan kun 8 pCt. I 1933 stod de to Lande lige. I 1929 eksporterede England 175,000 Par Galocher til Indien, i 1932 kun 28,000 Par. Japanske Cykler sælges i Indien for omtrent 15 Kr., en Pris, der ikke engang dækker Arbejdslønnen i England.

Japan indtager omtrent samme Plads i Østen som Tyskland i Europa. Alle Tysklands Naboer befæster og rustet med fordoblet Iver, siden Hitler kom til Magten: Frankrig, Holland, Belgien, Schweiz, Polen o. s. v. Tyskland er Fjenden, den besejrede Fjende med sin Revanchetrang og sin Krigsmentalitet. Alle Naboerne vender Kanonmundingerne mod den tyske Grænse. Ser man sig om i Stillehavet, faar man det samme Billede med Japan som Fjenden. Alle Vegne befæstes der.

England har nu sin Flaade- og Flyvehavn, Singapore, næsten færdig. De forenede Stater sendte den 11. Januar 1934 en Eskadre paa seks Marineflyvere fra Kalifornien til Hawaii. De fløj de 2,400 Mil paa 25 timer uden Mellemlandning og lod Balbo Eskadren langt bag sig. Eskadren bliver paa Hawaii. Ogsaa paa Philippinerne er der en stærk Luftflaade stationeret. Paa et Døgn kan amerikanske Flyvere fra begge Steder naa Japan og Korea. Frank-



Øjet fra Dybet.

Periskopet fra en Undervandsbåd viser sig over Havet.



rig har planlagt stærke Kystbefæstninger paa Ny-Kaledonien, Land- og Søhavne for Flyvemaskiner og Krigsskibe og særlige Anlæg for store Undervandsbaade. Ny-Kaledonien udøver en speciel Tiltrækning paa Japan. Øen er rig paa Nikkel, som er nødvendig i Krigsindustrien, og som Japan mangler. Den 2. December forhandlede England og Holland om et fælles Forsvar mod den japanske Konkurrence i engelsk og hollandsk Ostindien fra et uindtageligt Singapore. Saa betydningsfulde var Forhandlingerne, at de besluttede at fortsætte dem i London. Australien vil bygge vældige Fæstningsanlæg paa Nordkysten for at forsvare sig mod japansk Indvandring og har desuden planlagt store Ammunitionsfabriker. I Følge Traktat mellem Amerika og Rusland skal Amerika ombygge Vladivostok til et stærkt militært Støttepunkt for Kampe i Kina og mod Japan.

Som Modtræk mod alt dette anlægger Japan „for meteorologiske Formaal“ en ny Lufthavn paa sin Mandat-Ø, Saipa. Herfra kan Hawaii, Philippinerne, de engelske Fiji-Øer, de hollandske Besiddelser, Australien og Ny-Kaledonien med Letted naas.

Saaledes ligger det store og stille Ocean for En som et lille Vand med et Par Døgn's Rejse fra den ene Bred til den anden. Med den vestlige Del af Havet i en Halvcirkel indrammet af befæstede Pladser fra Hawaii over Ny-Kaledonien, Singapore og Philippinerne, militære Udløbere fra Stormagterne Amerika, Frankrig og England til Beskyttelse af deres Besiddelser og deres Markeer. Mod Vest sættes Cirklen af Kina, Japan og Rusland.

Naar de fleste mener, at den næste Krig sandsynligst vil begynde omkring Østens Urocentrum, er det dels fordi Japan allerede 1931 begyndte sin Krig og viste sine Hensigter, dels fordi Japan er saa krigsberedt, som det overhovedet kan blive. Paa Budgettet for 1934 staar opført 900 Mill. Yen til Hær og Flaade, hvad der er ensbetydende med $\frac{3}{4}$ af de samlede Statsindtægter. I Øjeblikket har Japan ogsaa den største og bedst udrustede Flaade. Men venter Japan to Aar til, vil De forenede Stater have gennemført deres Oprustning til Sø og overfløjet den japanske Flaade. Japan er et fattigt Land nu, og da det ikke kan laane mere paa det internationale Marked, vil det ikke have de nødvendige Penge til at følge med i en saa kolossal Oprustning. Det europæiske Urocentrum, Tyskland, derimod er ikke beredt og bliver det næppe i en Haandevending. Krigsmoraliteten har de begge to. Propagandens Kunst ogsaa. Men paa begge Omraader har Japan for længe overfløjet sine Læremestre.

Japanske Officerer og Soldater betænker sig ikke paa villigt at give deres Liv, mens de raaber „Leve Kejseren“, for idet de raaber „Banzai“, naar deres Loyalitet Højdepunktet, og de bliver selve Loyalitetens Inkarnation eller med andre Ord: de er trængt ind til Sandhedens Kerne og behøver derfor ikke et Øjeblik at tvivle om, „at de efter deres Død vil blive forenet med Universets store Liv og evigt leve som en Skyts-gud for deres Folk.“

Det er det evige Liv at falde for Fædrelandet, mens man raaber for Kejseren. Det er den store Tro. Den har ingen anden Nat for Mager til. Man husker de „levende Bomber“, hvor Soldaterne med Bomberne bundet til Bæltet løb mod Fjenden. For nylig er der i Japan opfundet en Torpedo, stor nok til, at en Mand kan lukkes inde i den for at styre den. For at anstille Forsøg med den opfordrede Regeringen Folk til at melde sig. Hundreder af frivillige gjorde det. Det er den store Tro. Den, der kan finde paa de „levende Bomber“, den, der kan konstruere den styrbare Torpedo, han har den, og han véd, at der er nok af hans Landsmænd, der ogsaa har den. Nok, der vil lade sig bruge som Projektile for at vinde Hæder og et evigt Liv. Med dette psykiske Krigsberedskab kan ingen anden Nation hamle op. — Dette er, hvad Rustningerne fortæller om den kommende Krig. Om Konstellationen, naar Krigen bryder ud, kan intet med Sikkerhed forudsiges. I en endnu ikke trykt Artikel af den fremragende politiske Skribent, Dr. Taraknath Das, opstilles følgende Hypoteser:

„Hvis Japan bliver indviklet i en Krig med Rusland, England eller Kina, vil Amerikas Sympati være hos Japans Fjender. Hvis Japan tvinges til at gaa mod Ruslands, Kinas og Englands samlede Styrker, er det muligt, at Amerika slutter sig til dem imod Japan.“

Bliver et Sammenstød mellem Rusland og Japan Begyndelsen, er Frankrig værst faren. Frankrig støtter Rusland, og den fransk-japanske Overenskomst fra 1909 staar stadig ved Magt, hvad der har saa meget større Betydning, som den engelsk-japanske Alliance gik i Stykker paa Konferencen i Washington. Og franske Forretningsmænd sætter Penge i japanske Foretagender i Manchukuo. En Krig mellem Frankrigs to Forbundsfæller vil svække dem begge og styrke Tyskland og England, der er tilbøjelige til, hver for sig eller samlet, at følge en anti-fransk Politik.

At denne Krig skulde kunne undgaas, er ikke meget sandsynligt. At den, hvis den kommer, skulde kunne udrydde Krigen ved, end Verdenskrigen kunde, er heller ikke rimeligt.

Skibsfartsberetning 1933

Dansk Dampskibsrederiforening har nu udgivet Skibsfartsberetningen for Aaret 1933. Det er ottende Gang, Beretningen udkommer. Den foreligger i en Bog, hvor der paa ca. 150 Sider gives en kortfattet Oversigt over de vigtigste Begivenheder indenfor Søfartens Omraader i det forløbne Aar.

Af Beretningen fremgaar det, at Aaret om end langt fra at være et godt Aar for Skibsfarten, saa dog har indeholdt den Opmuntring, at en væsentlig Del af den oplagte Tonnage er bragt ud at sejle.

Læser man Afsnittet om Fragtmarkedet og Skibsfartens Aarsresultater, forstaar man, at det stadig ikke er nogen lønnende Forretning at drive Skibsfart, men i Sammenligning med foregaaende Aar er der dog nogen Bedring at spore, en Bedring, som maaske vil fortsætte, forudsat at Friheden til

selv at fastsætte de Vilkaar, hvorunder der skal sejles, ikke beskæres i urimelig Grad ved Indførelsen af kunstige Beskyttelsesforanstaltninger, som i det lange Løb kun kan tjene til at opretholde den Del af Skibsfarten, som ingen reel Eksisterberettigelse har, og ødelægge den Del, som hviler paa sund økonomisk Konkurrence.

Bogens sidste Afsnit indeholder et Register over de i 1933 vedtagne Love, Bekendtgørelser og Anordninger, ordnet Grupper i alfabetisk Orden, med Angivelse af Dato for Lovens Vedtagelse, samt hvor i Lovtidende mere omfattende Oplysninger findes.

Indbødet er praktisk og let overskueligt ordnet og Bogen burde finde Vej til enhver Søfartsinteresset.

Off.



OBSERVATIONER I JULI MAANED

Fremgang.

Allerede inden de to sidste Reduceringer af de oplagte Skibes Antal var Antallet paa ledige Maskinmestre, der modtager Arbejdsløshedsbidrag fra deres Forening, gaaet ned til 80, og er altsaa nu igen blevet betydelig forringet. Sidste Aar paa samme Tid var de ledige Maskinmestres Antal omtrent det dobbelte, nemlig 158.

Men dette er langt fra den eneste Vinding. At Skibene kommer i Drift, betyder Arbejde og Fortjeneste for en Masse andre Mennesker og beslægtede Virksomheder. Der bliver Gang i Reparationsarbejdet, mere at bestille i Havnene, Proviant- og Udstyrsforretningerne faar nye og større Ordre o. s. v. Intet andet Erhverv sætter saa mange forskellige Hjul i Gang som Skibsfarten.

Fortid og Nutid mødes.

Den berømte britiske Passengerliner „Mauretania“ ankom for nogen Tid siden til den engelske Kanal og mødte her det svenske Øvelsessejlskib „Abraham Rydberg“, der i fuld vestlig Storm anduvede Kanalen. Her vekslede Lineren og Sejleren Hilsener med hinanden.

„Abraham Rydberg“ satte et Par Sejl til for at faa Farten yderligere op, og Lineren drejede til samme Kurs som Sejl-skibet, og Side om Side stod Skibene Kanalen ind. Passage-
rerne paa „Mauretania“ fik et Syn, som de sikkert længe vil huske, den store firemastede Bark, der med Stormsejl paa gjorde Kanalen under de blaa-gule Farver fulgt af en af de hurtigste af Atlantens Mynder.

Kronborgmuseet.

Kronborgmuseets samlede Besøg har i Regnskabsaaret 1933—34 været 37.043, det vil sige det største Besøg, det nogensinde har haft paa et enkelt Aar.

Af særlig bemærkelsesværdige Besøg kan nævnes Hans Majestæt Kongens, ledsaget af et større Selskab af de fyrtelige Gæster, i Dagene forinden Prins Knuds og Prinsesse Caroline Mathildes Bryllup i September.

Museet beder atter i Aar indtrængende sine mange Venner om at virke for dets Sag, ved Indsendelse af Materiale, der kan have Interesse. Det vil sige Genstande, der paa en eller anden Maade falder ind under Søfarten eller de øvrige Afdelinger: Storhandel i ældre og nyere Tid, Handelskompagnierne, Portrætter af Folk og Skibe, der er tilknyttet saadanne Selskaber eller egentlige Rederier, de gamle danske Besiddelser i Afrika, Vest- og Ostindien, Nicobarøerne samt vor nuværende Koloni Grønland, den grønlandske Handels Virksomhed saavel som den gamle Handel paa Grønland eller Hvalfangsten i disse Egne, drevet af danske eller udenlandske, f. Eks. hamburgske, engelske og hollandske Firmaer, tillige den danske Orlogsflaade. Alt hvad der kan skildre dansk Samfærdsselsvæsens Udvikling, ikke mindst Færgevesenet i ældre og nyere Tid, er ligeledes af stor Interesse for Søfartsmuseet paa Kronborg.

Hvor er Havenes Frihed?

Fra den anden Side af Atlanterhavet meddeles, at Præsident Roosevelt har undertegnet en Lov, der gaar ud paa, at alle amerikanske Varer, ved hvis Produktion der gives Un-

derstøttelse af Staten, kun maa udskibes paa amerikansk Køl, saafremt saadan er disponibel. Denne Lov bliver hilst med Glæde i amerikanske Søfartskredse, hvor man fra først af troede, at Loven kun vilde forlange, at Halvdelen af de nævnte Varer obligatorisk skulde føres med amerikanske Skibe.

Nu ser man tillige, at den britiske „Timber Trades Federation“ paa Opfordring af den britiske Rederforening anbefaler sine Medlemmer at foretrække britisk Tonnage ved Indførsel af Trælast.

Det kan saaledes blive vanskeligere og vanskeligere at seje, og tilsidst er der intet tilbage af Havenes Frihed.

Siamesiske Besøg.

Det er vel nu snart 40 Aar siden, en Konge af Siam sidst gæstede Danmark. Det var den nuværende Konges Fader, Kong *Chulalongkorn*, der af den gamle Kong *Christian* modtoges paa Toldboden med al den Pomp, det var muligt for det danske Hof at opbyde ved en Fyrstemodtagelse.

Den nye Konge, *Prajadhipok*, og hans Gemalindes Ankomst til Danmarks Hoved- og Residensstad, saa formløs Modtagelsen end var og maatte være i den danske Konges Fraværelse, er dog aldeles ikke uden enhver Betydning. Alle ved, at der i forrige Aarhundrede knyttedes faste og stærke Baand mellem Danmark og Siam, og selv om Siam senere har udviklet sig i Retning af en national Selvstændighed, der ikke længer aabner Udlandinge alle de samme Chancer og Muligheder som før, saa er dog ikke de gamle Baand helt bristede. Der er endnu store danske Interesser i Siam, og under den almindelige Afspærring, som Landene gennemfører overfor hverandre, er Siam forblevet et af de faa Aandehuller for Danske, der søger Lykken i det Fjerne. Af Forbindelsen mellem Danmark og Siam har Danmark høstet overmaade megen Gavn.

Canadas mislykkede Statsdrift.

Fra Canadas Statsflaade solgtes i Fjor tolv Skibe, hvorved Statsflaaden er reduceret til elleve Skibe paa ialt 96.990 Død-vægt Tons. Det fremgaar heraf, at Landet begynder at skille sig af med Statsskibene, dog havde det været bedre for Skatteborgerne, om de mislykkede Forsøg med Statsdrift var blevet afviklet for nogle Aar siden. I 1931 var Statens Tab paa Skibene 81 Millioner Dollars: heri medregnet det Tab, som Omvurdering af Skibene medførte.

Alt i alt vil de canadiske Skatteborgere, naar det mislykkede Forsøg paa at drive Statsrederi er endt, være pumpet for ca. 100 Millioner Dollars.

„Georg Stage“ solgt.

Det gamle Skoleskib „Georg Stage“ skal som bekendt erstattes af et nyt Skib, der for Tiden er under Bygning paa Frederikshavns Skibsværft.

Det gamle Skib, der er fra 1882, har derfor været udbudt til Salg i et Aars Tid. Bestyrelsen for „Georg Stages Minde“, der ejer Fartøjet, var lige ved at frygte, at man maatte sælge det til Ophugning, hvad der selvfølgelig ikke vilde give saa mange Penge som et Salg til fortsat Brug, men nu er man blevet glædelig overrasket ved at faa Skibet afsat til en Engländer, der vil bruge Skibet til Fornøjelses-Sejlads, bl. a. for engelske Drengene.



En Hilsen fra en Sejler

Efterkommerne efter de gamle „Klippere“ befordrer nu væsentligt australske Landbrugsprodukter, og deres Fortrin er først og fremmest deres Billighed. Men dertil kommer, at et Sejlskib giver den bedste Sømandsuddannelse, hvorfor de fleste Storerederier forlanger en grundig Uddannelse paa et Sejlskib af deres Navigationsofficerer. Tjenesten er anstrengende, Forplejningen ensformig, Dis-

ciplinen streng. Mangt et stolt Sejlskib er blevet derude paa Havet. Men trods Farerne og Risikoen vover man stadig Dysten igen. Lønnen er ikke høj, Tjenesten svær, overalt truer Havets Farer, alligevel vil det vare længe endnu, inden den sidste Sejler runder Kap Horn, thi der vil stadig gives ny Ungdom, der har Mod og Vilje til at byde Havet Trods, selv om de derved sætter Livet i Vove.



En glad Gut.



Merssejlet gøres fast.



Rorgængerens.



Paa Vej til Bramraen.



Paa Vej fra Sidney til England.

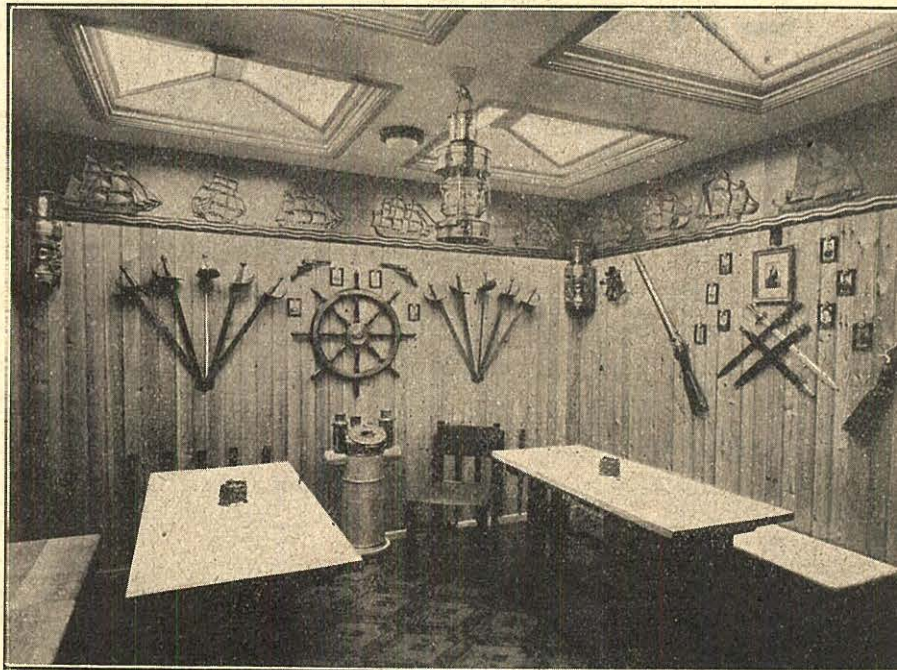
Marine-Stu

For et Aars Tid siden tilstodes, fra Marineministeriet, Marineforeningens Lokalafdelinger Adgang til fra Holmens Arsenal at købe enkelte Haand- og Skydevaaben til Brug ved Udsmykningen af Mindestuerne.

Dette gav Anledning til, at flere af Provinsens Marineforeninger indrettede de saakaldte Marinestuer, hvor Medlemmerne i Forbindelse med de ovenfor nævnte Vaaben udsmykkede Stuerne med hvad de selv kunde fremskaffe af Ting til Minde om de glade Dage til Orlogs.

En af de mest originale Marinestuer, vi har set, er Marine-Kahytten i Roskilde. Den er indrettet i Central Cafeens Lokaler, som ligger lige under Raadhustaaet, det gamle St. Laurenti Kirketaarn. Straks man træder ind i Stuen, kan man se, at gamle Sømænd har indrettet den, og at Opgaven er løst med sand Pietetsfølelse for den Flaade, i hvilken de en Gang tjente deres Land.

Ved at omdanne Stuens Ovenlys-Vinduer til skraa Skylights med Ristværker, har man skabt en egen Lysvirkning, som straks bringer den Besøgende en ægte Fornemmelse af Skib. Kahytten er møbleret med svære Egetræsborde, ved hvilke man bænker sig paa Egetræs Kistebænke ganske som om Bord i de gamle Fregatter. For Bordenden staar en læderbetrasket Egetræsstol, en tro Kopi af Stolene i Kahytten om Bord i Nelsons Flagskib „Victory“, fortalte den gamle Orlogsgast, et af Foreningens ældste Medlemmer, som viste mig Kahytten. „Alt, hvad De ser samlet her, er gamle Ting fra Flaaden,“ fortsatte han, og idet han trykkede paa en Kontakt, tændtes Lyset i Lanterneerne, som er ophængt i Stuen, ja selv i Nathuset, som tidligere tilhørte Torpedobaaden „Ormen“, var installeret Lys. Toplanteren er fra „Springeren“, Sidelysene fra „Tumleren“ og Batteri- og Banjelygterne lyste i fordums Dage om Bord i „Ivar Hvitfeldt“ og „Helgoland“, fortalte han. I Døren hænger et Sladrekompass, hvis Skaal er formet som en Kongekrone, ganske vist kun en Kopi, men ikke desto mindre meget smukt udført Arbejde.



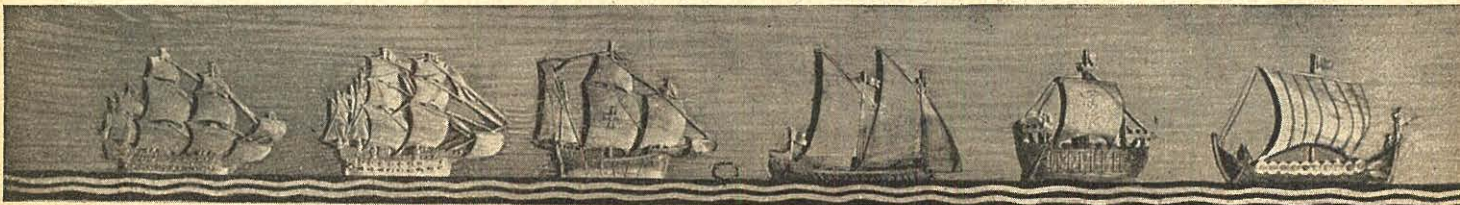
Et Kig ind i Marinekahytten

De gamle Hugerter, som er ophængt der, fortsatte den gamle Orlogsgast, er smedet paa Holmen Aar 1807, efter at Ergelskmanden havde taget alle vore Vaaben; de gamle Skansegeværer er omklævede Forladere, og der hænger nogle af de moderne Vaaben, fortsatte han, idet han pegede paa den modsatte Væg. De mange Seks- og Oktanter har alle været brugt i vore Orlogs- og Handelskibe, fortalte han, men hvem der har lavet Flaskeskibet, ved jeg ikke, men det gamle Fedthorn der har Oluf Jensen fra Frederikssundsbroen udskaaret, da han som ung Sejlmager var med til at sejle Huder hjem fra Plata. Det hører jo Handelsmarinen til, men vor Opgave er jo den at vise Orlogs- og Handelsmarinen lige stor Interesse. Ja, De kikker paa den smukke Roset der, udbrød han, den er lavet af 50 Huebaand og Underofficersemblemer, den indeholder Navnene paa Skibe, som nu alle er hugget op, men i Forværelset hænger

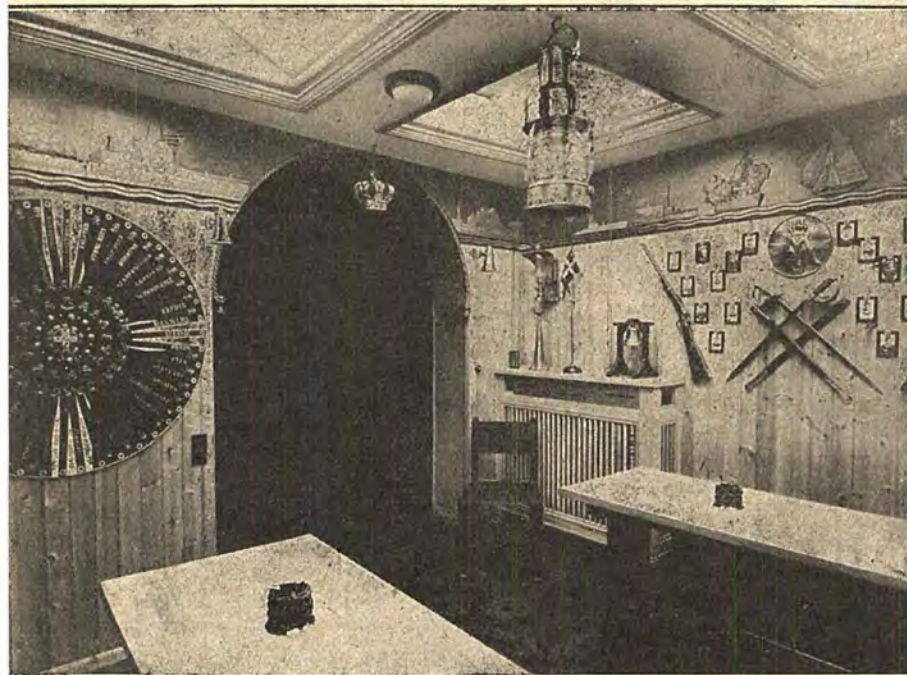


Lørdag Aft

En af de mest originale Marinestuer er Marinekahytten i Roskilde u



n i Roskilde



Marinekahytten. Bemærk Ro-
etten, som hænger til venstre.



Marinekahytten.

Billeder af næsten alle Skibene, der hænger ogsaa det ældste danske Kort over Sundet, trykt i Kobberstik omkring Aar 1770.

De maa forstaa, siger den gamle Mariner, naar vi gamle Gaster samles her, saa skaber vor lille Kahyt den Stemning, som faar Minderne til at vaelde frem, og Sluddereren gaar til langt over otte Glas.

— Ja, det forstaaer jeg, svarede jeg, men sig mig en Gang, hvem har lavet den smukke Frise af gamle og nye Skibe, der oppe under Loftet løber hele Stuen rundt, og som giver Stuen det særlige Præg.

— Det har en af Kammeraterne, svarede han. Manden er egentlig Købmand og har aldrig før befattet sig med Træskærerarbejde. Han begyndte at skære et Vikingskib, væsentligt ved Hjælp af Lommekniv og Stemmejern. Da han fandt ud af, at han havde „Nemme“, udviklede det sig til, at han skar 22 Skibe, et Relief af Holmen med Batteriet

Sixtus, Hovedvagten og den gamle Maste-Kran samt et Relief af Toldboden med Bomløbet, som det saa ud omkring 1860. Holmen ser De der til venstre for Døren, tilføjede den gamle Mariner, og Skibene viser Skibenes Udvikling fra Vikingskibet til Undervandsbaaden og Flyveren „Do. X“. Blandt Skibene findes gamle Kendinge, „Santa Maria“, Fregatten „Gefion“, Briggen „Ørnen“, Skonnerten „Vigilant“, Krydseren „Niels Juel“ og U-Baaden „Ran“.

— Har han selv tegnet sit Arbejde, spørger jeg.

— Nej, tegne kan han ikke, og en Del af Tegnerne har han kopieret fra forskellige Bøger, enkelte Skibe og Stykket af Holmen har Marinemaleren Benjamin Olsen tegnet for ham, medens Just Andersen har tegnet „Niels Juel“ og Flyveren „Do X“.

— Det er da et Kæmpearbejde, som har taget megen Tid, udbryder jeg.

— Ja, 600 Timer har Snittearbejdet taget, og andre 600 Timer har Manden brugt til andet Arbejde ved Stuens Indretning, saa megen Interesse har Manden vist Marine-Stuen, svarer den gæve Roskilde-Borger.

— Men hvem er saa den mærkelige Mand, som har ofret saa megen Tid? spørger jeg.

— Ofret sig! udbryder den gamle Orlogsmand, den Mand har ikke ofret sig, medens han Fritime efter Fritime sad bøjet over sit Snittearbejde, genoplevede han et lykkeligt Afsnit i sit Liv, da han i Ungdommen gjorde Tjeneste om Bord i en af de gamle Fregatter i de Dage, forinden de osende Skorstene havde fortrængt de hvide Sejl.

— Men hvad hedder Manden da, spørger jeg.

— Hvad han hedder, ja, det skal De faa at vide, naar De lover ikke at skrive det. Det er i al Beskedenhed mig selv, svarede Manden, som havde vist mig Marine-stuen, og jeg holder mit Løfte, men gaa hen og se Marine-Stuen, naar De kommer til Roskilde. Det er Umagen værd, der er aabent altid, og Adgangen er gratis.

C. G. Saltoft.

Raadhustaaet med gamle, interessante Ting fra den danske Flaade



Barken „Malvina“

Billedet er reproducet efter et Maleri, som tilhører Brødrene Th. og H. Schjønnemann. Skibet blev bygget Aar 1848 i Hernøsand af Eg og Fyr og var kobberforhudet; det maalte 349 Tons Br. Reg. og 326 Tons Netto Reg. Aar 1861 købte Moses og Søn G. Melchior Skibet og lod det ombygge i København. Medens Skibet var hjemskrevet fra Sverige, sejlede det under Navnet „Freden“, men omdøbtes under dansk Flag til Navnet „Malvina“. Den lille Bark var ligesom den samme Firma tilhørende Bark „Gerson“ og mange andre svenskbyggede Skibe fra den Tid inger Skønhed, men „Malvina“ var en langt bedre Sejler end „Gerson“ og da begge Skibene paa deres gamle Dage blev solgt til Korsør, hvorfra de sejlede i samme Fart og derfor ofte havde Lejlighed til Kapseljads, var det altid „Malvina“, som vandt Prisen. Da Melchior blev Ejer af Skibet, ansattes Kaptajn Lidriksen som Fører. Han afløstes 1866 af Kaptajn F. Harboe, som i Aaret 1865 var forlist med „Birgitte Melchior“. I 1867 fik Kaptajn F. Harboe „Dorothea Melchior“ at føre, se „Vikingen“ April-Nummer, hvorefter Kaptajn H. J. Baagø var Fører, indtil „Malvina“ Aaret efter blev overdraget Kaptajn Jørgen Larsen, som saa Aar 1885 blev afløst af Kaptajn F. Bartram, der senere førte Briggen „Clara“, om hvilket Skib vi har fortalt i Februar-Nummeret. Da Kaptajn Larsen gik i Land var han en gammel Mand, der hele sit Liv fra 12 Aars Dræng havde sejlet til Søs. Da han tog Afsked med sin gamle Reder, Moses Melchior, sagde denne til ham: „Naa, Kaptajn Larsen, hvad har De nu tænkt Dem at faa Tiden til at gaa med, naar De kommer i Land for godt?“ „Ja, ser Grossererens,“ svarede Kaptajn Larsen, „det Spørgsmaal har jeg selv tænkt meget over, thi noget maa jeg jo bestille, og da det eneste, jeg tror at have saadan rigtig Forstand paa, er Landvæsen, saa har jeg tænkt paa at købe mig en lille Landejendom.“

Af en eller anden Grund maa gamle Kaptajn Larsen have ombestemt sig, thi han fik aldrig nogen Landejendom, men købte en lille Villa, „Elmely“, ved Frederikssund, hvor han boede indtil sin Hustrus Død, 2 Aar efter at han gik i Land. Han flyttede saa til København, hvor han boede hos sin gifte Datter, indtil han Aar 1890 døde, nu ligger baade han og hans Hustru begravet ved Frederikssund.

I 30 Aar sejlede „Malvina“ paa Vestindien og oplevede selvfølgelig mangt og meget i alle de Aar, men mærkeligt nok var Heldet altid med den.

Vinteren 1879—80 gjorde „Malvina“ den Rejse, som af Kaptajn Larsen selv altid blev nævnt som den værste, han havde været med til.

„Malvina“ kom det Aar sent afsted, først et godt Stykke ind i December var Skibet sejlklart, og op gennem Kattegat var Vejret daarligt med vestlige Vinde. Da Skibet naaede ud i Skagerak, blæste det endnu haardere af Vest og Sydvest. En Ugestid efter at „Malvina“ var gaaet fra København, laa den underdrejet nær Kysten ved Kristianssand. Flere Gange blev den prajet af de norske Lodser, som vilde tage Skibet til en Nødhavn, men Kaptajn Larsen vilde ikke høre noget om Nødhavn; han syntes, han allerede havde været længe nok om at naa udenfor Skagen. Han haabede igrigt paa Bedring i Vejret og holdt den stadig gaaende langs Kysten. Om Eftermiddagen, da det efter en svær Snebyge klarede noget op, viste det sig, at Skibet laa indenfor en Ring af Klipper og Skær. „Det ser jo godt ud,“ sagde Kaptajn Larsen, „men lad mig faa Andreas til Rors.“ Andreas havde sejlet længe med

Kaptajn Larsen og var hans mest betroede Mand. „Hvad gør vi nu, Andreas?“ spurgte Kaptajn Larsen, da Andreas havde løst af ved Roret. „Ja, hvad gør vi, Kaptajn?“ svarede Andreas. „Vi maa vel se at komme ud igen.“ „Ja, det har du Ret i,“ sagde Kaptajnen. „Nu gaar jeg op her paa Ruffet, saa styrer du ud og ind imellem Skærene. Du kan jo nok se, hvor Søen bryder.“ „All right, Kaptajn,“ svarede Andreas. Saa blev der ikke talt mere om den Sag udover nogle korte Ordre til Andreas om ikke at komme for tæt til, hvor Søen brød, og snart efter var Malvina atter i frit Farvande.

Men Vejret bedrede sig ikke, og hele Natten laa „Malvina“ underdrejet. Om Morgenen fik Styrmanden, som havde Vagt, Land at se i Læ, ganske tæt ved. Kaptajnen blev straks varskoet, og idet han kom paa Dækket, varskoede Kokken, som stod i Kabysdøren, at han kunde se Skibsmaster inde bag Klipperne. Skibet laa da ud for en Fjordmunding, kun et Stenkast fra Landet paa den nordligste Pynt, og drev stadig nærmere. Kaptajn Larsen var kun en Brøkdel af et Sekund om at bestemme sig. „Op med Roret!“ varskoede han, „og klar ved Luv Braser!“ Til al Held saa lystrede „Malvina“ villigt Roret, faldt rask af for Vejret, og for en fair Vind holdtes tæt ned forbi Pynten ind paa Fjorden. Lige indenfor Mundingen drejede Fjorden Nord i, og snevrede i Drejet stærkt ind Midt i Farvandet, i den smalleste Del, laa en stor Klippe med lige lidt Plads paa begge Sider. Da der var for dybt Vand til at ankre, og det ikke kunde lade sig gøre at komme rundt og ud igen, havde Kaptajn Larsen intet Valg, men maatte holde paa. Det eneste, han havde Valget imellem, var, om han skulde tage Klippen om Styrbord eller Bagbord. Da han intet bestemte vidste om, hvor han egentlig var, og Passagen paa begge Sider af Klippen saa lige truende ud, kunde han lige saa vel tage Klippen paa den ene Side som paa den anden. Hvilken han valgte, ved jeg ikke, men i hvert Fald slap „Malvina“ lykkeligt forbi, hvis ikke, var denne Beretning vel næppe blevet skrevet. Indenfor Klippen drejede Fjorden atter Øst over og afgav et Stykke længere borte en sikker Ankerplads, hvor flere Skibe (de Skibe, hvis Master Kokken havde set) laa til Ankers. Da Lodsen kom om Bord, fortalte han, at „Malvina“ var det eneste Skib, som nogensinde var naaet ind til Ankerpladsen den Vej fra; den rigtige Indsejling laa noget nordligere end den, „Malvina“ havde benyttet. „Saa har Vor Herre altsaa alligevel været med os endnu en Gang,“ udbrød Kaptajn Larsen, da han hørte Lodsens Forklaring.

Efter at nye Sejl var slaaget under og forskellige Smaating sat i Orden, lettede „Malvina“ nogle Dage efter og styrede for en fin nordlig Brise ud gennem Fjorden, denne Gang ad den rigtige Udsejling, men ikke saa snart var Skibet vel klar af Landet, før Vinden atter trak sig vestlig og bragte daarligt Vejr, som holdt sig, indtil „Malvina“ var kommet Kanalen ud, saa først fik hun sin Chance, og da Kaptajn Larsen udnyttede den fuldt ud, klarede Rejsen til St. Thomas alligevel paa godt 7 Uger.

Paa en Rejse fra Vestindien til København kom „Malvina“ en sruuk Majdag — i Følge med over hundrede andre Sejlere — sejlede ned forbi Kronborg Pynt. Tæt ved Pynten kolliderede „Malvina“ med en stor finsk Bark, der lige havde lettet, men som, forinden der var kommet Sejl og Styr paa Skibet, var gaaet i Drift. Uheldet havde kun ringe materiel Skade til Følge, idet blot et lille Stykke af „Malvina“s Løn-



ning blev knust, og Finnen overhovedet ingen Skade tog, men Uheldet kunde nemt have foraarsaget en alvorlig Ulykke. En af „Malvina“s Passagerer, en Dame, havde sat sig paa den lave Lønning agter, hvorfra hun betragtede den store Sejlerflaade. Betaget af det smukke Skue, som Sejlerne frembød, og vel sagtens under Indflydelse af den utrolige Tankeløshed, som mange Mennesker fra Land ofte give Bevis for, saa snart de kommer indenfor et Skibs Lønning, blev hun roligt siddende, indtil Styrmanden med et rask, maaske lidt ublidt Tag løftede hende i sine stærke Arme og bar hende bort, et Sekund forinden Skibene tørnede mod hinanden, netop der hvor Damen havde siddet. Hendes Tankeløshed havde nær kostet hende Livet.

Aar 1891 solgte Melchior „Malvina“ til et Konsortium i Korsør med Skibsreder H. Rasmussen som Reder og Kaptajn G. E. Gundersen som Fører. Navnet „Malvina“ fik Skibet

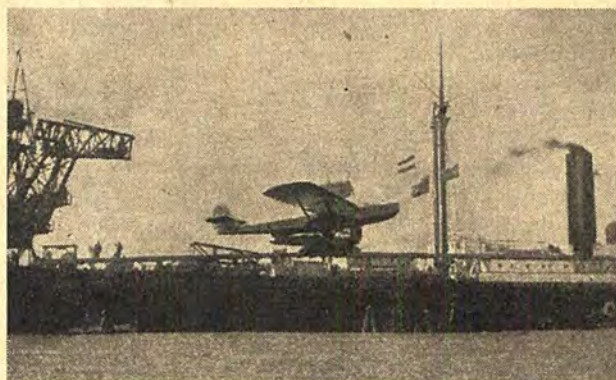
Lov at beholde. De nye Redere satte Skibet i Kul- og Trælastfarten paa Nord- og Østersøen samt Hvidehavet.

I Marts Maaned 1896 skiftede „Malvina“ atter Reder, men verdte ved Skiftet atter tilbage til sit Fødeland Sverige, idet Skibet købtes af Kaptajn August Rosencquist i Borstadhusene. Siden 1909 har jeg ingen Beretning om „Malvina“, men Lilejuleaften det Aar traf Havneassistent Olsen fra Korsør, som i sin Tid sejlede med „Malvina“, den svenske Reder, til hven: „Gerson“ (se „Vikings“s Maj-Nummer) og „Malvina“ var solgt. Paa Forespørgsel om Skibene svarede Rederen, at begge Skibene var gode og sikkert kunde sejle mange Aar endnu, ja han havde endda først for ganske nylig sat en Mølle i „Malvina“, da den var begyndt at trække lidt Vand, især naar den var haardt lastet. „Malvina“ var det Aar 61 Aar gammel.

C. G. Saltoft.

Depot for Flyverne

De store Lande er for Tiden stærkt optagne af en hurtig Befordring over Atlanterhavet ved en Kombination af Dampere og Flyvere i Samarbejde. Vi bringer her to Fotografier, der illustrerer den tyske Lufthansas Forsøg paa at gennemføre en gennemgaende Luftpostforbindelse over Atlanten til Sydamerika ved Hjælp af et svømmende Støttepunkt. 5000 Tons Damperen „Westfalen“ blev hertil købt af „Lufthansa“ og ombygget eller rettere udbygget til svømmende Flyvestøttepunkt. Damperens Opgave er at ligge mellem Afrikas Vestkyst og Sydamerikas Østkyst midt i Oceanet og optage Dornier-Flyvemaskinerne for at forsyne dem med nye Brændselsmateriale.



Damperen „Westfalen“ med den store Kran og Hvileplads for Atlantens Flyvere.



Flyvemaskinen slæbes om Bord paa Damperen ved Hjælp af Kranen og det store Slæbesejl.

Mand over Bord!

Ja, Saltmaden bli'r man hurtig ked af,“ sagde den gamle Lods til sine Kammerater i den lavloftede Skænkestue i Sandkroen.

„Jeg husker, engang jeg sejlede med „Ane-Marië“, det var op under Jul, og Kaptajnen havde faaet en Gris med om Bord, som skulde have været slagtet til Højtiden, vi var nemlig paa Langfart og laa den Novembernat og krydsede rundt „Hornet“ — naa, en forfærdelig Sø gik der selvfølgelig,

og Folkene havde deres Hyre med at gøre Kaptajnen tilpas og med at holde Skuden paa ret Køl, saa lød med ét Raabet: „Mand over Bord!“; vel nok det uhyggeligste Raab, man kan høre en mørk Stormnat. Naa, Kaptajnen klædede sig i Nakken, kikkede til Vejrs paa Sejlene og sagde: „Gud være hans arme Sjæl naadig; der er intet at stille op i dette Herrens Vejr.“ Der gik vel saa ikke mere end et halvt Minut, saa hørte vi en af Folkene raabe: „Hej, Kaptajn, det var ikke en Mand, det var Julegrisen.“ Og saa fik Kaptajnen travt: „Ned med Roret, hiv Storbraser, sæt Storbaaden ud, otte Mand i Baaden, jeg gaar selv med.“



Giftes med en Sømand?

Jeg har altid sagt, at jeg vilde aldrig forloves eller giftes med en Sømand, og da min bedste Veninde blev gift med

en Styrmand, saa saa jeg rigtig, at jeg havde haft god Grund til at sige det, for han er altid paa Rejse, og naar han saa endelig kommer hjem, saa har han smukke Ting med til hende, og naturligvis er Glæden stor, men hvad saa, naar han igen skal afsted? Saa er der Graad og Tænders Gridsel, og hun ved jo aldrig, om hun i det hele taget ser ham igen. Der sker jo saa mange Ulykker paa Søen, og da hun holder umaadelig meget af ham, hvad for en Sorg og Ulykke vilde det ikke være, dersom han blev derude? Han siger, at det tror hun ikke, og at der er ikke nær saa mange Farer paa Havet nu som før, efter at alle Skibe har Radio, og Folk ved meget mere om Vejr og Vind, end de vidste før, og alt det kan godt være. Men alligevel gaar der jo mange Skibe tilbunds, og jeg holder fast ved, at det er en daarlig Lykke at ægte en Sømand. Men nu er jeg alligevel kommet til at holde meget af en af hendes Mand's Venner. Det var underligt, at det netop skulde gaa saadan, at jeg, den første Aften jeg var sammen med ham hos hende, jeg saa sagde til ham, at jeg ikke forstod, nogen vilde vove at gifte sig med en Mand, der havde det Arbejde. Han saa' saa underlig paa mig, og vi havde ikke været mere end tre Gange sammen, da han spurgte mig, om jeg virkelig mente, hvad jeg havde sagt der Aften. Jeg sagde ja, det gjorde jeg, og saa sagde han, det gjorde ham meget ondt. Jeg sagde saa, at hvis en Mand virkelig holdt af en ung Pige, saa kunde han vel nok søge sig noget andet. Men dertil sagde han, at naar man havde valgt sin Gerning af Kærlighed til den, saa opgav man den ikke saadan. Det kan der selvfølgelig være noget om, hvis det havde gældt alt andet, men ikke netop dette, der er saa farligt, og hvor han jo næsten aldrig er i sit Hjem. Saa tog han ud paa en Rejse, og jeg vil godt tilstaa, at jeg savnede ham meget. Han sendte mig smukke Kort udefra, og da han kom hjem, havde han dejlige Gaver med og sagde, dem kunde min Veninde og jeg dele imellem os, da han ingen Familie har. Min Veninde var meget rørt over ham, og hun talte til mig om hans daarlige Barndom og om, hvor glad han vilde være ved at faa et Hjem, og at han holdt urimelig meget af mig, og at vi godt med Sparsommelighed kunde leve af det, han tjente. Der svarede jeg ikke meget til, og jeg ved virkelig ikke, hvad jeg skal gøre. Min Venindes Mand har i de to sidste Aar kun ialt været tre Maaneder hjemme, og er det en Maade at være gift paa? Jeg synes det ikke, og jeg vilde gerne spørge Dem om De ikke ogsaa synes, han godt kunde prøve at søge sig en anden Stilling? Selv om det ikke er nemt, er han saa flink og har saadan et rart Væsen, at det dog maaske kunde lykkes. Og saa

gifter jeg mig straks med ham, men jeg kan ikke faa mig selv til at gaa ind til Ægteskab, hvor jeg skal sidde lige som min Veninde og tænke paa, om det blæser, skønt det jo slet ikke blæser ens alle Steder, hvad jeg ogsaa siger til hende. Og saa være alene den ene Maaned efter den anden. Nu vilde jeg gerne vide, hvad De mener, om jeg ikke har Ret i dette.

Med megen Agtelse og Hilsen

Betty S.

Kære Frøken.

Nej, De maa sandelig undskylde. Vi kan aldeles ikke give Dem Ret i Deres Krav om, at den unge Mand skal opgave sit Arbejde og søge sig et andet. For det første er det jo næsten umuligt at komme ind i en Stilling nu for Tiden, hvor der er saa megen Arbejdsløshed, og for det andet maa en Mand dog selv have Lov til at bestemme, hvad Gerning han vil vælge. Vi synes, Deres Veninde har fuldstændig Ret i sit Syn paa Sagen, og hvis jeg var Dem, vilde jeg virkelig gifte mig og være glad til. Naturligvis gaar der sørgeligt mange Skibe under, men der er da flere, som aldrig kommer noget til. Tænk dog blot paa de Masser af Mennesker, der betror deres Liv til Skibene. Og hvor mange har De hørt om, som er druknede? Der er jo desuden slet ikke saa mange Stillinger, der er fuldstændig uden Fare. En Brandmands Arbejde f. Eks., — er dér ikke Fare? En Murer, der maa staa paa de høje Stilladser. De mange, der arbejder med giftige Kemikalier. Er en Sygeplejerske og en Læge ikke udsat for Smittefare? Og saadan kunde man jo blive ved. Jeg synes, De skulde følge Deres Venindes Eksempel og gøre det bedste ud af det. Desuden ved De nok, at Folk plejer at sige: Søfolks Ægteskaber er lykkeligere end de fleste andres. Maaske netop, fordi de to ikke hænger over hinanden altid, og fordi hver Besøg i Hjemmet er en Fest for begge Parter. De to løber aldrig Faren for at gaa og blive kede af hinanden, og Ægteskabet bliver ikke den vanemæssige Dagligdagshed, som saa mange er strandet paa. Vi synes, De gør Synd ved at prøve paa at gøre Deres Veninde ked af det Arbejde, han altsaa holder af og er glad for. Naar han er saadan en flink ung Mand, som De siger, saa synes vi netop, der var Grund for Dem til at give ham det Hjem, han altsaa ønsker sig. Se Dem i Spejl hos Deres Veninde, der jo ikke hænger med Hovedet, naar Manden rejser, men sikkert glæder sig til hans Hjemkomst og er lykkelig de Tider, han er hos hende. Saadan skulde De ogsaa tage denne Sag. Der er saamænd ikke saa meget Glæde i Livet, at man har Lov til at øde den ved at tage Alverdens Sorger paa Forskud og jage Lykken væk, naar den endelig kommer. Man maa ogsaa have lidt Tillid til sin gode Skæbne, og maaske vil Deres Ægteskab komme til langt at overgaa Deres Forventninger.

Model-Sejlsporten udenfor Skandinavien

Efter at have konstateret Model-Sejlkubbernes 30-aarige Bestaaen i Skandinavien vil vi bevæge os lidt uden for de nordiske Lande for at søge efter endnu ældre Klubber, og lang Søgen er ikke nødvendig: vi finder dem nemlig i England. Dette Land, der ikke er Sportens Land for ingenting, har Modelyachtklubber („M. Y. C.s“), der er op mod 60 Aar gamle, og i mange af dem er Bestyrelsesmedlemmer, der har siddet i en Menneskealder; i 1911 stiftedes den første Sammenslutning af Modelsejlkubber i England — Model Yacht Racing Association — nogen egentlig landsomfattende Sammenslutning kan man ikke kalde den, idet den bestod af en halv Snes Klubber i London og dens nærmeste Omegn, men den var i hvert Fald det første Tilløb til en saadan og bestod indtil Verdenskrigen. Under denne stod Model-Sejlsporten de fleste Steder stille, ogsaa paa Kontinentet; selv om der fandt mange Sejladser Sted, var det i de fleste Tilfælde kun Enkelt personer, der holdt Sporten oppe. I 1923 reorganiseredes Model Yacht Racing Association som Model Yachting Association (MYRA) og talte da en halv Snes Klubber, hvorefter den stadig er vokset og eksempelvis i 1931 omfattede ca. 50 Klubber, nu spredt over hele Storbritannien med Dominions, bl. a. er der Calcutta Model Yacht Club, der sejler paa Dhakuria-Søerne ved Kalkutta. — Model-Sejlkubberne udenfor England er gennemgaaende 20—30 Aar gamle, og for at blive ved de engelsktalende Lande kan vi med det samme tage til Amerika; vi finder der Model Yacht Racing Association of North America, der er Landssammenslutning for godt og vel en halv Snes Klubber, idet der dog ligesom for øvrigt inden for de fleste Sportsgrene findes flere ikke-indmeldte Klubber.

I Letland findes Model-Afdelingen af Riga Yacht Club, i Frankrig Fédération Française des Sociétés des Yacht Modèles, der tæller en halv Snes Klubber og har sit Sæde i Paris. I Belgien er den eneste Klub Modèle Yacht Club d'Anvers. I Holland staar Model-Sejlkubberne under Model-Afdelingen af Het Koninklijke Vereeniging Nederlandische Watersports Verein, som tillige er Sammenslutning for de hollandske Yachtklubber. Det tilsvarende er Tilfældet i Tyskland, hvor en halv Snes Model-Sejlkubber staar under Deutscher Segler Bunde.

Overalt indenfor Sejlsporten har man jo som den fø-

rende den kongelige Yacht-Klub, medens noget tilsvarende dog vist ikke er Tilfældet inden for Model-Sejlsporten. Dog berettes der meget morsomt om Kongen af Siam, at han i 1929 købte nogle Model-Kuttere samt Hefter med Model-Sejl og Maaleregler og Klublove med Henblik paa at søge dannet en Model-Sejlkub i Bangkok, og da det jo ikke er umuligt, det er lykkedes, naar en kongelig Person tager Initiativet, er denne i saa Tilfælde den første kongelige Model-Sejlkub.

Tilbage af Model-Sejlsportens Historie staar nu at berette om Sammenslutningen over alle, den i forrige Nummer allerede omtalte International Model Yacht Racing Association, men den og dens Mænd behøver et helt Kapitel for sig og vil blive udførligere omtalt i næste Nummer, hvorefter vi skal komme ind paa Maaleregler og mere specifikke Ting vedr. Model-Sejlsporten. — — —

Internationale Model-Kapsejladser.

Norsk Modelsejlfloren., Oslo:

Ved Oslo afholdes som allerede tidligere nævnt den skandinaviske Regatta for iaar Lørdag den 1. og Søndag den 2. September. Berettiget til at deltage er enhver Modelyacht, der er hjemmehørende i Skandinavien og kan maales efter den skandinaviske Maaleregels Klasse 0,6, 0,8, 1,0 eller 1,1. Konstruktørens Nationalitet er ligegyldig. Eksempelvis kan saaledes en Baad bygget i Danmark efter f. Eks. den norske Konstruktør Gotf. Christensens Tegning udmærket deltage ved Oslo i Aar. Anmeldelser sendes til Formanden for N. M. S., den kendte Grosserer Eugen Lunde, der er Medstifter af den jubilerende Klub i Oslo. Nærmere Propositioner vil senere fremkomme.

Model Yachting Association, London:

Den aarlige Landsregatta for tilsluttede britiske Klubber afholdes paa Fleetwood Model Yacht Sø i Dagene 30. Juli til 4. August incl. Max. 3 Deltagere pr. Klub. I Startpenge betales 10 sh.

International Model Yacht Racing Association:

Den aarlige international Regatta om „The Yachting Monthly 100-Guinea Cup“ for Lande tilsluttet Associationen afholdes paa Fleetwood Model Yacht Sø umiddelbart efter M. Y. A. s. i Dagene Mandag den 6. til Onsdag den 8. August incl. Amerika, Canada og Storbritannien er tilmeldt.

Tilstrømningen til denne



Sejlads er sædvanligvis saa stor (ifjor ca. 20.000 Mennesker, ifl. *Marine Models*), at Fleetwood Model Yacht Club allerede nu henstiller til Folk at sikre sig Pension i Fleetwood, der dog er en By paa godt 20.000 Indbyggere. Den er beliggende paa Veskysten af England, i Lancashire, omtrent ud for den uforglemmelige „Isle of Man“, som den har regelmæssig Dampskibsforbindelse med.

K. Svarrer, Gl. Kongevej 94 A.

„Endeavour“



Mr. T. O. M. Sopurths Nybygning, der skal deltage i Kampen om „Amerika-Pokalen“.

Richmers-Liniens 100 Aars Jubilæum

Nylig fejrede det store hamborgske Rederiselskab *Richmers* sit 100 Aars Jubilæum.

Firmaet blev grundlagt af R. C. Rickmers — af gammel Helgolænder-Slægt — som Baadebyggeri. Dette udviklede sig i Løbet af en Snes Aar til et betydeligt Skibsværft, fra hvilket bl. a. udgik en Række smukke og meget hurtige Sejlskibe, hvoriblandt det belgiske Skoleskib „L'Avenir“ og Australiefareren „Herzogin Cecilie“ endnu pløjer Havene. I 1842 gik Firmaet Rickmers over til ogsaa at drive Rederivirksomhed, der i stedse tiltagende Omfang tog Sigte paa det fjerne Østen — dog bl. a. ogsaa paa Sibirien og Scrtelhavet — og

ved Midten af Aaret 1914 disponerede Selskabet over en Flaade paa 26 Dampere paa tilsammen 200.000 Tons. Verdenskrigen tilføjede imidlertid Firmaet saa store Tab, at det i Aaret 1919 stod uden et eneste Skib. Under Ledelse af Paul Rickmers gennemførtes dog et støt og maalbevidst Genopbygnings-Arbejde. Skibsbyggeriet opgav man for at kaste sig med fuld Kraft over Rederivirksomheden, og det blev Rickmers-Linien, som først viste det tyske Flag i Østasien efter Verdenskrigen. Selskabet disponerer nu over en smuk Flaade paa ialt ca. 60.000 Tons. I Anledning af Jubilæet har Firmaet udsendt et smukt, illustreret Festskrift.

Havnebelysningen

Der er i Ministeriet for offentlige Arbejder Planer fremme om Gennemførelsen af mere ensartet Belysning i de danske Provinshavne.

Aarsager til, at man ønsker Belysningsforholdene revideret, er, at der i en Del Havne kun er middelmaadig Belysning, medens der andre Steder tiltrænges visse Forbedringer af moderne Art.

Det er Hensigten at foretage en Undersøgelse i hver enkelt af Landets Havne.

Det, man ønsker indført, er Opsætningen af flere af de smaa, faste Ledelyr, som allerede i stor Udstrækning findes anbragt i adskillige Provinshavne. Man vil videre tilraade, at Koste, der markerer Sejlrenderne, men som ikke kan ses i Mørke, bliver markeret med en Krans af Katteøjne af samme Slags, som de, der anvendes paa Cyklerne. Forsøg hermed er med gode Resultater foretaget paa Kosteafmærkningerne bl. a. i Farvandet mellem Langeland og Svendborg og paa Odense Fjord.



Den tyske Marines Skoleskib „Gorch Foch“, der sidste Sommer foretog sin Jomfrurejse.

I Kamp med Sørøvere

(Fortsat)

TIENDE KAPITEL

Klar til Kamp!

„Du gode Gud!“ udbød Kaptajn Klinker halvvalt, thi Mesanen var faldet ned, da Faldet blev skudt over, og havde indhyllt ham i sine Folder; „vi er fortabte, vi er fortabte!“ Han var blevet fuldstændig overrasket ved dette saa uventede Angreb, dog da han først havde faaet viklet sig ud af Sejlets Folder og var kommet paa Benene igen, var han snart den samme raske, raadsnilde Sømand, der var klar til at byde enhver Ubehagelighed Spidsen, klar til at slaas til det sidste Aandedrag, om det gjordes fornødent!

„Paa Bakken der!“ brølte han med en Røst, der hørtes gennem al denne infernalske Larm; „Baadsmand, send Folkene til deres Pladser — klar til at vende!“

„Klar til at vende!“ gentog gamle Grummet, og Folkene, som alle var kommet op fra deres Middag, ilede til deres respektive Pladser, medens Mr. Leechline og jeg løb op ad Mesanvantet for at se at faa den Skade, der var sket ved Mesanfaldet, repareret i en Fart. I det samme gjorde Skipperen Tegn til Rorsmanden, der tilfældigvis var vor Ven Tonny Laphorn, og kommanderede: „Ned med Roret!“

Hver Mand arbejdede for to, Skibet luvede til Vinden og kom rundt uden at tage noget af sin Fart; Skøder og Halse blev firet af og igen halet tot paa den anden Boug, og kort efter skød vi af Sted for Vinden med Styrbords Halse, men nu i en helt anden Retning, end vi hidtil havde styret.

Imidlertid var Mr. Leechline og jeg naaet op til Salingen, og vi opdagede snart, at Skaden var nem at reparere, da Skuddet havde truffet den staaende Part af Faldet tæt ved Blokken. Vi fik derfor snart, tillige med Topsgasten Jack Squibb, der var kommet op til os, Faldet overhalet og gjort

fast igen ved Blokken; derpaa skyndte vi os atter ned ad Vantet under en Regn af Kugler og stod i næste Øjeblik ved Siden af Kaptajnen, der hjalp os med atter at hejse Mesanen.

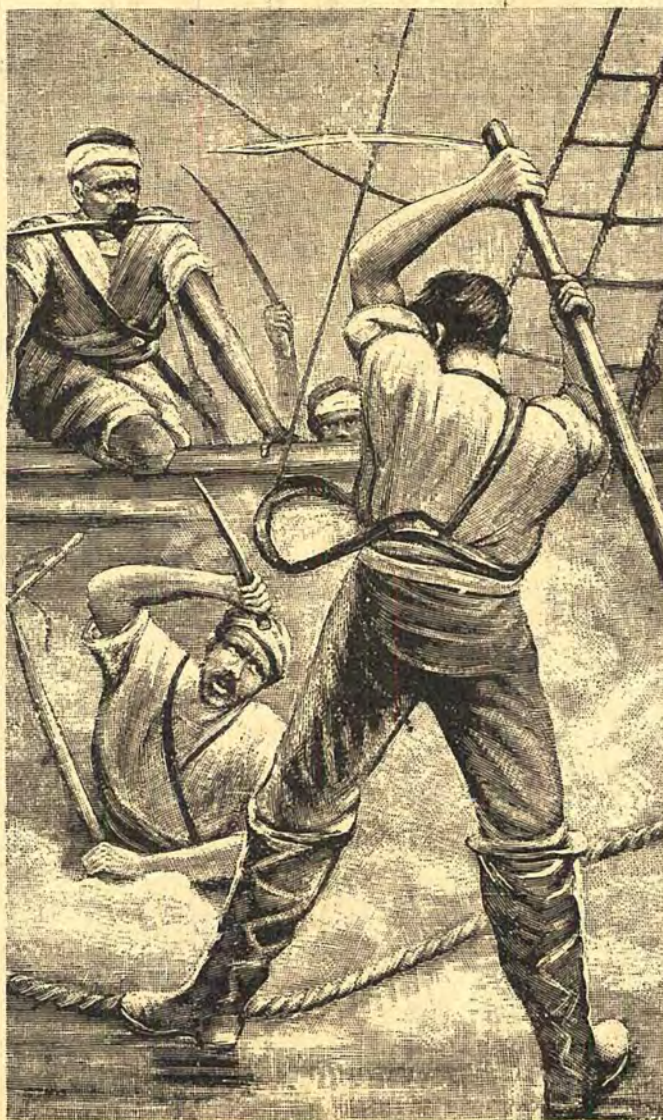
Resultatet af vor Sejlmanøvre var det, at Sørøverjunken i Stedet for at klappe os paa Siden og borde os, hvorved den vilde have faaet os placeret mellem dobbelt Ild, baade fra den selv og dens Kammerat, som det var sket ved det første Angreb, ikke alene ikke fik fat i os, men endog gled bort under vor Agterende, da vi kom op i Vinden; baade den og Prahuer var altsaa nu begge i Læ af os, og vi havde Fordelen ved at være til Luvart.

„Det vil give os Tid til at trække Vejret,“ sagde Skipperen og gæd sig i Hænderne med en Slags undertrykt Glæde, da han saa de to iidevarslende Fartøjer et godt Stykke agter-

ude og os selv uden for deres Kuglers Rækkevidde; „vi vil nu sætte alle de Sejl paa hende, vi kan, og sejle væk, saa længe Brisen staaer, men dersom Vinden stiller af, og de igen kommer op til os, saa er der ikke andet for end at slaas — og slaas som Engelskmænd, der sætter Pris paa deres Liv; ikke sandt, Gutter?“

„Hurra!“ lød det fra hele Besætningen, og alle Mand, lige til begge Styrmandene og mig selv, hjalp nu ivrigt med at sætte Sejl, ja der blev endog sat Læsejl paa begge Sider, og snart baskede den gamle Bark af Sted, iklædt sin hvide Sejldugsdragt fra Dæk til Fløjknap!

Da Kaptajn Klinker nu saa, at vi stadig øgede Afstanden fra vore to Fjender, sendte han Joggins og mig ned i Kahytten for at hente Vaabenkisten op. Den havde han altid i Sikkerhed i sit eget Lukaf tilligemed Ammunitionen, som vi ogsaa bragte op. Skipperen uddelte derefter med egen Haand Vaabnene, som for Resten ikke var mange, thi de bestod kun af et



Dusin Enfield-Rifler, som vi havde faaet om Bord i Singapore, et Par dobbeltløbede Jagtgeværer, som Skipperen havde taget med sig fra England for Jagters Skyld, og endelig et Par Revolvere af temmelig svær Kaliber. Af disse sidste tog Kaptajnen selv den ene og gav den anden til Mr. Leechline.

„De kan faa en af Bagladerne, Joggins,“ sagde han til min rødhaarede Ven; „og du, Jim Harding, kan tage et af Geværerne, naar du lover mig ikke at skyde dig selv færdarvet med det.“

„Tak, Sir,“ sagde jeg fornøjet; „jeg skal nok passe paa og svare Dem til det.“

„Der er vel ingen Fare for, at det skal spolere saadant et Træhoved som Deres,“ spottede Joggins med et onskabsfuldt Grin og vendte sig derpaa til Kaptajn Klinker: „Jeg behøver ikke Deres Bøsse, Sir, jeg har selv en Revolver.“

„Da vil jeg haabe, at De ogsaa har Forstand nok til at bruge den,“ svarede Skipperen, idet han tog Geværet tilbage; „for Resten har jeg ofte tænkt paa, Joggins, om det staaer rigtigt til inden for Deres tykke Pandeskaal. Det var vel ikke Deres Sag at tænke lidt paa Mesanklofaldet, som Mr. Leechline og Harding sprang op for at klare igen; det var Deres

Pligt, Sir, ogsaa at gaa derop, thi De stod her ved Hakkebrættet med os andre. Men jeg skal huske det, min fine Ven!“

Skipperen sagde derpaa til Tony Laphorn, at han kunde gøre Brug af det Vaaben, som Joggins vrængede Næse af.

„Ja, jeg skal saa vist bruge det!“ raabte denne værdige Fyr, idet han gjorde et glad Hop; „jeg vil lade den med Masser af Smaasøm — det er det bedste.“

„Hvorfor det, Mand?“

„Jo, fordi de spreder bedre end Kugler. Hjemme i det gamle Land brugte vi dem altid til at pøbe Snushanerne med, naar de kom og vilde se efter Brændevin,“ svarede Tony i en sagte Tone som Svar paa Kaptajns Spørgsmaal; „men enten De nu giver mig Smaasøm eller ej, Kap'tn, saa skal jeg faa de Bæster til at ønske, at de aldrig var blevet lødt, naar de er døde; thi tro mig, jeg dræber dem for ramme Alvor!“

„Godt, min Ven, du kan lade Riflen med hvad du vil — lige op til Munden, og bild dig saa ind, at du skyder din Godsejer bag et Hegn — det vil gøre dit Sigte bedre.“ lo Skipperen; „men lad os nu faa de andre Vaaben uddelt — lad Folkene komme agterud, Baadsmand!“

SPØRGSMÅL OG SVAR

Redigeret af Kaptajn C. G. Saltoft

Spørgsmaal og Svar er aabent for alle

„Vikings“ Abonnenter og Læsere

Spørgsmaal:

1. Hvor stor er den samlede Byggesum for henholdsvis „Cunard 534“ og „Normandie“?
2. Hvor stor er Maksimalhastigheden for „Cunard 534“ og „Normandie“.
3. Hvor længe varer Overfarten?
4. Hvor stor er den samlede Byggesum for Krigsskib „New Orleans“, U. S. A.

Conrad William Jørgensen.

Svar:

1. „Normandie“ kostede 750 Millioner Franc. „Cunard 534“ er jo ikke bygget færdig endnu, saa den endelige Byggesum er ikke udregnet.
2. „Normandie“ gør 30 miles Fart. „Cunard 534“ bliver bygget til at kunne gøre 31 miles Fart.
3. „Normandie“ bruger ca. 4½ Døgn. „Cunard 534“ vil kunne gøre Rejsen 3 à 4 Timer hurtigere, saafremt Skibet kommer til at svare til Forventningerne.
4. U. S. A. „New Orleans“ er endnu saa ny, at Byggesummen ikke er opgjort og offentliggjort, saa Spørgsmaalet kan ikke besvares, men til Sammenligning kan anføres, at en engelsk Krydser af samme Størrelse koster 2 Millioner Pund, men Amerikanerne bygger noget dyrere.

Spørgsmaal:

Kan „Vikings“ ikke skaffe en Linie og Rigningstegning til en Lystyacht, da jeg gerne vil lave en Model af en saadan. Mangleaarig Holder af „Vikings“.

Svar:

Det kan vi ikke, men der findes mange Bøger med saadanne Tegninger, f. Eks. Edward W. Hobbs „Model sailing boats“ (engelsk) eller Blums „Model-Yachten“ (dansk) og flere andre. Tal med en Boghandler om det.

Spørgsmaal:

1. Hvor lang Tid tager det at læse til Sætteskipper.
2. Hvor stor maa Skibets Lasteevne være, som Beviset giver Ret til at føre, og i hvilken Fart.

E. Jørgensen, Nøddebo, Fredensborg.

Svar:

1. Ca. 4½ Maaned.
2. Beviset giver Ret til at føre dansk Skib af ikke over 100 Tons Brutto (Loven siger intet om Lasteevnen) i indskrænket Fart.

Styrmand Hammers Digte offentliggøres nu i „Vikings“

I dette Nummer af „Vikings“ paabegynder vi en Serie Digte, som den blandt Sømandsstanden saa kendte Styrmand Hammer har skrevet, om Sømand og Skibe.

Digtene, som i Modsætning til saa mange andre Sømandsdigte er skrevet af en Sømand og forfattet paa længe, ensomme Vagter, fortæller os paa Sømandens egne Måde om det, som

ligger dybest i hans Natur, om hans Higen ud mod de store Vidder, om hans Kærlighed til Hjemmet og om det, som maaske er den egentlige Drivkraft for al Søfart, Sømandens uudgrundelige evige Længsel mod alt det, som han i Øjeblikket er langt borte fra.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juli 1934



Medlemmer pr. Januar 1934.

Det Forenede Damp-D/S Jutlandia
skibs-Selskab, A/S D/S paa Bornholm
D/S af 1912 af 1866, Rønne
D/S Svendborg D/S Nordania
A. P. Møller-Tank-D/S Als
baade D/S Nautic
D/S af 1929 Det Dansk-Norske
D/S Dannebrog D/S
D/S Orient A/S De danske
D/S Norden Sukkerfabrikker
D/S Progress A/S det store Nor-
J. Lauritzen diske Telegraf-
D/S Myren selskab
D/S Torm D/S Jyden, Esbjerg
D/S Vendila D/S Øresund
Det Dansk-Franske J. Saabye & O. Ler-
D/S che
D/S Dania D/S af 1925, Es-
Det danske Petro- bjerg
leums A/S D/S Phønix, Es-
D/S Hafnia bjerg
Andreas Christen- Rhederi M. Jebsen,
sen A/S, Aabenraa
A/S Det danske D/S Activ, Korsør
Kulkompagni A/S Dampskibet
D/S Heimdal England
De forenede Kulim- A/S Dampskibet
portører A/S Finland
D/S Pacific A/S Vestjydsk
A/S Em. Z. Svitzers Dampskibssel-
Bjergnings-Entre- skab, Esbjerg
prise Rederi-Aktieselska-
Svitzers Bugseraf- bet Transporter,
deling Odense
D/S Ursus De forenede Bugser-
D/S Baltic selskaber



Ny Motorfærge til Gundested-Grenaa Overtarten søsat fra Nakskov Skibsværft



Torsdag den 7. Juni foretoges paa Nakskov Skibsværft Stabelafløbningen af den nye Motorfærge „Djursland“ til Hundested—Grenaa Overfarten, bestilt af A/S Hundested—Grenaa Færgefart.

Færgen har følgende Hoveddimensioner:

Længde	50,00 m
Bredde	10,00 m
Dybgang	3,65 m

og er bygget til Germaniscæer Lloyd's højeste Klasse.

Færgen bliver drevet af 2 Stk. 450

E. H. K. Motorer fra A/S Vølund, København, og vil faa en Fart af 12½ Knob.

Paa Hoveddækket er der Plads til ca. 40 Automobile, og over Automobildækket findes et rummeligt Promenadedæk med Spise- og Rygesalon samt Veranda.

Under Dækket findes store Saloner for henholdsvis Damer og Herrer samt en Række Sovekahytter foruden Kamre til Færgens Besætning.

Forinden Stabelafløbningen blev Færgen øøbt af Fru Haumann-Roed, Spørring, der knuste den traditionelle Flaske Champagne mod Stævnen, hvorefter Ski-

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN



bet gled af Beddingen. — Efter den vellykkede Afløbning bugseredes Færgen til Monteringskajen, og i Løbet af kort Tid vil Færgen have faaet Maskinanlæg e.c. installeret og indgaa i sin nye Rute.

Med dette Skib har Nakskov Skibsværft bygget 5 Automobilfærger.

Stabeiafløbningen overværedes af: Direktør J. P. Pedersen, København, Lærdsretssagfører H. Arup, København, Rutebil-ejer Haumann-Poed, Spørring, og flere af Bestyrelsens Medlemmer samt af Overskibsingeniør Aa. H. Larsen, København, Inspektør C. Hensch og flere andre.

Et „Taageøje“ til Skibe

En ganske ny Opfindelse, som kan faa vidtrækkende Betydning, og som i særlig Grad kan have Interesse for „Vikings“ Læsere, er et Fotografiapparat, der er i Stand til at trænge gennem Taage og derved giver Navigatøren en Række Billeder af Ting, som han ellers ikke vilde kunne opdage. Det første Apparat er installeret i „United States Line's“ „Manhattan“.

Fotografiet tages ved Hjælp af infrarøde Straaler paa en Filmsstrimmel. Ved at trykke

paa en Knap belyser den vagthavende Officer det Negativ, han har taget f. Eks. 45 Sekunder før. Den udvendige Kasse er af Duraluminium, og Apparatet er opstillet paa en Trefod paa Broen. Billedets Plads bestemmes ved Hjælp af en Pejlskive eller Kompasset. Optagelserne sker ved Hjælp af en sammensat Linse, mellem hvis Elementer der er indskudt et Filter for infrarøde Straaler.

Naar Eksponeringen gennem Taage er sket, drejer Operatøren paa et Haandtag og flytter derved Filmsstrømmen hen i en ny Silling. Den eksponerede Del bringes i en Ramme ned i en særlig Fremkaldertank, der findes i Apparatet; hvor



Fotografiapparat, som tager Billeder gennem Taage.

Fremkaldervæsken holdes paa en bestemt Temperatur af et elektrisk Varmeelement. Medens Filmen fremkaldes, kan der tages et nyt Billede. Den første Ramme føres dernæst til Fikserbadet, i hvis Bund er et Glas, som adskiller det fra Lyskammeret.

Naar Filmen er klar til at ses, trykkes paa Lysknappen, og man ser i et indskudt Spejl, der „korrigerer“ Negativet. Den eksponerede Del rulles op paa en Spole, som kan udtages, naar hele Filmsstrømmen er eksponeret. Der hele

Række Optagelser danner da et fuldstændigt Billede af Skibets Vej gennem Taagen. Paa „Manhattan“ tog man et Billede af Kysten i en Afstand af 6 Sømil, medens den var usynlig fra Skibet paa Grund af Dis.

Det synes, som om Apparatet paavirkes i ugunstig Retning, naar der er Vand i Atmosfæren, og i stærkt Regnskyl er det ubrugeligt. Sod eller andre faste Partikler ødelægger ogsaa Virkningen.

Ikke desto mindre synes det dog, som om man her har faaet et virksomt Middel til at formindske Faren ved Sejlads i Taage, og Apparatet kan maaske udvikles videre endnu.

Sammenslutningen af Cunard og White Star

Den 30. Juni er Sammenslutningen af de 2 ovennævnte Selskaber en fuldbyrdet Kendsgerning, idet White Star fra den Dag opnævner sine Agenturer i Stæterne og Kanada, da Cunard-Linien i Forvejen har Kontorer der.

Det nye Rederi faar Navnet Cunard-White Star Ltd. og

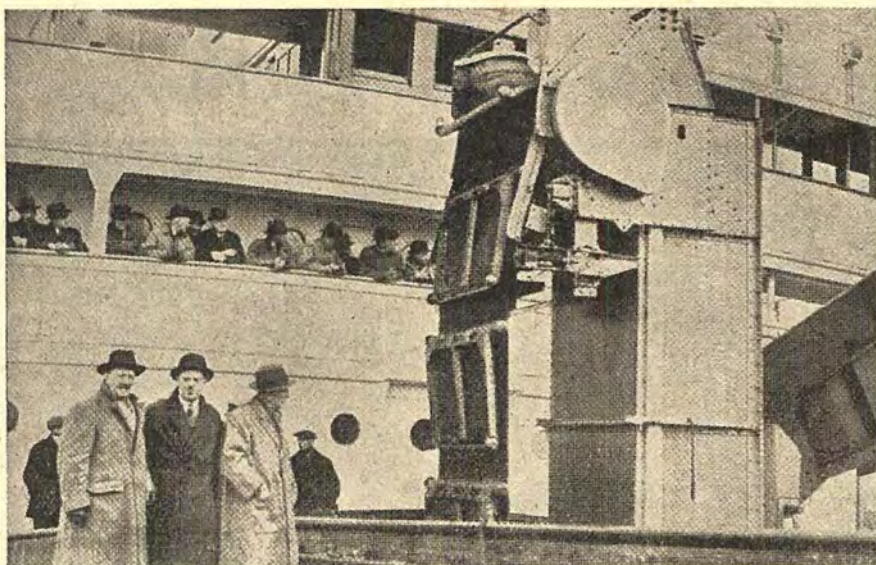
raader over 25 Hurtigdampere — 15 fra Cunard Linier og 10 fra White Star. Efter Forholdet mellem de overtagne Skibe faar de gamle Rederier henholdsvis 6 og 4 Pladser i den nye Bestyrelse, hvis Formand bliver Sir Percy Bates (Cunard), meders Lord Essendon (White Star) bliver Næstformand.

Hovedkontor:
Bredgade 42
København K.

BALTICA
Dansk Forsikring

Telf. Centr. 4058
Telegr.-Adr.:
„Baltassu“
Statstelefon 231

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner



*Apparat, der ved
Lastning af Kul
skal forhindre, at
de knuses*

Norges stolte Handelsflaade vil skrumpe ind!

Det er nok saa naturligt, at engelske Redere søger at finde Midler til at komme den udenlandske Konkurrence til Livs, som de er ude for ved andre Nationers Subsidiering af deres Skibe, eller ved at de andre Nationer lægger Restriktioner paa fremmede Fartøjer. Men der synes at være meget delte Meninger derovre, om man skal naa Maalet ved Subsidier, eller ved „imperial preference“, ved Toldpaalæg paa Varer indført med subsidierede Skibe eller paa anden Maade. Man synes nogenlunde enstemmig at være af den Mening, at saadanne Forholdsregler — hvilke de end maatte blive — først og fremmest bør tage Sigte paa at tvinge de „syncende“ Nationer til at opgive den kunstige Hjælp, de yder deres Skibsfart.

Engelskmændene er ikke blinde for de Svagheder, disse Forholdsregler medfører, og personlig er jeg bange for, at de ikke vil føre frem, uden for saa vidt de mulig vil kunne afstedkomme saa uhyrlig Kaos, at det vil tvinge Verdens Søfartsnationer til at blive enige om at komme til en mindelig Ordning. Det vil imidlertid sandsynligvis vise sig, at det er lettere at slaa ind paa en saadan Vej end at gaa tilbage. Og den Ting er vel nogenlunde sikker, at denne Vej til Bedring vil føre over mange Lig.

Skulde England gribe til en saadan fortvivlet Politik, vil det give vore norske Recere og ogsaa vor Statsmagt noget at tænke paa. Jeg føler mig overbevist om, at ikke alene vil vore Redere i saa Fald betænke sig vel og længe, før de gaar til Anskaffelse af ny Tonnage, men de vil visselig ogsaa se at blive den kvit, de har, saasnart de paa nogenlunde rimelig Maade kan faa Anledning til det. Og hvad vil Norge gøre uden sin Skibsfart? Hvad kan vor Statsmagt gøre for at assistere Rederne og forhindre vor Skibsfarts Sammenbrud? Jeg er bange for, at vi maa være forberedt paa at se den Eventualitet i Øjnene, at vor stolte Handelsflaade vil skrumpe ind til en Brøkdel af, hvad den er i Dag.

Og hvilke Konsekvenser vil et saadant Skridt faa for England selv og for Verden forøvrigt? Vil England, hvis det slaar ind paa en Isolationspolitik, kunne opretholde sin Stilling som Verdens ledende Forretningsnation? Har England Raad til at miste denne Stilling? Har Verden Raad til at miste England i denne Stilling?

Jeg forudsæ, at hvis Verdens Nationer vil isolere sig saadan, som Tencensen nu synes at være, vil vore Børn komme til at leve i en fattigere Verden.

Skibsreder Wilhelm Wilhelmsen.

STABELAFLØBNING

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's* Værft paa Refshaleøen sattes d. 9. Juni et Dieselmotor

torskib. Værftets Byggenummer 592, som bygges for Regning D/S „*Vesterhavet*“ (Konsul D. Lauritzen), her, i Vandet.

Skibet bygges til Germanischer Lloyds højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

88,29 m × 12,95 m × 8,08 m til Shelterdæk, og Bæreevner er ca. 2500 tons D. W.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af *Burmeister & Wain's* nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 2350 I. H. K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Receriet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbttes af Fru Skibsreder Kirsten Lauritzen, fik Navnet „*Asta*“.

CORNELIUS KNUDSEN

Kgl. Hof Instrumentmager

Tlf. Centr. Købmagergade 15 - København Tigr.-Adr.: Celsius
11538

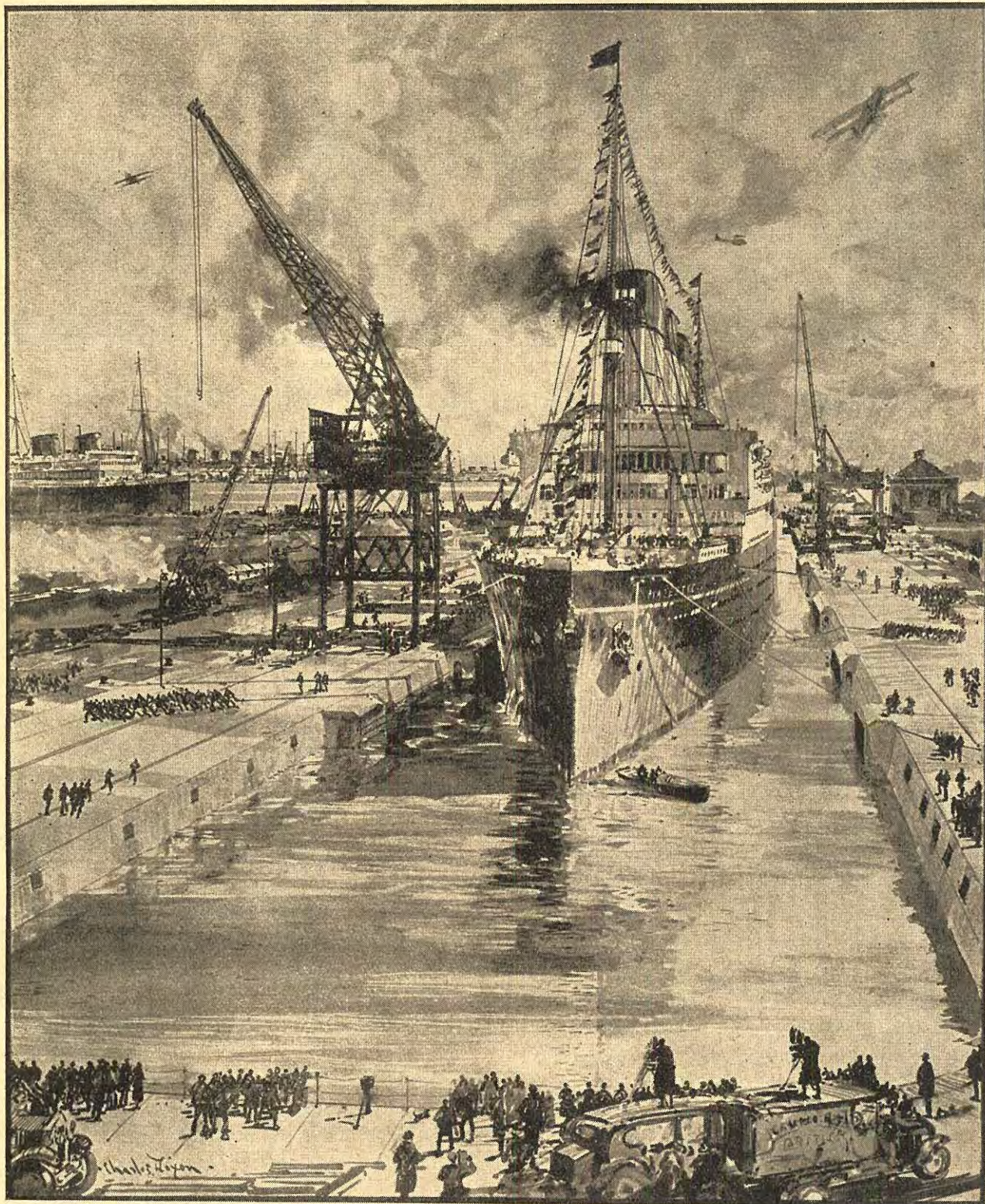
Nautiske Specialiteter:

Org. Clausen Loddemaskiner
- - - - - Kontrolskyddemaalere
- - - - - Deflektorer

C. K. Sekstanter - „Skagen-Type“ Spritkompasser
Kikkerter - Barometre - Kompasretninger m. m.



„Kong Georges Dok“



Den nye »Kong Georges Dok« ved Southampton, da den blev taget i Brug for første Gang. White Star Lineren »Majestic« (56,598 Tons) sejler ind i den store Dok, medens »Carnarvon Castle« (til venstre) forlader Havnen paa Vej til Cape med Prins George om Bord. I Forgrunden arbejder Filmsfotograferne.



Da Arbejdet paa Nr. 534 blev genoptaget med „fuld Musik“



Dalmuir Sogns Sækkepipeorkester spiller for Arbejderne.

Et „heldigt“ Navn til Nr. 534

Da Bygningen af den nye Cunarder, som hidtil kun er omtalt ved sit Byggenummer, 534, nu er genoptaget, viser Offentligheden i England sin store Interesse for den ved til Stadighed i Pressen at foreslaa „heldige“ Navne. Saaledes er Navnet „Haalet“ foreslaaet blandt mange andre. En anden Indsender, der ogsaa er Tilhænger af „heldige“ Navne, gør opmærksom paa, at alle Cunard-Selskabets Skibe har Navne, der ender paa ia — f. Eks. „Mauretania“ —. Som de to „heldigste“ Skibe anfører han „Umbria“ og „Etruria“ og mener, at her er en Lejlighed til at genoptage ét af dem.



John Brown, Portner gennem 34 Aar, aabner for de første Arbejdere, der skal genoptage Arbejdet paa „Cunarderen“.

Flygler og Biler skal flyves over Atlanten

Arbejdet paa den nye Kæmpe-Zeppelin LZ 129 skrider nu rask fremad, og der er nu givet Oplysninger om en Række Enkeltheder, som viser, at Talemaaden „et svævende Kæmpehotel“ her realiseres for første Gang.

Zeppelineren bliver 600 Fod lang og 123 Fod i Diameter paa det tykkeste Sted. De fire Femtædel af det vældige Duraluminiums-Skelet er allerede bygget sammen i Montagehallen i Friedrichshafen, og man kan se hvorledes den tidligere „Gondol“ nu er blevet til en omfattende toetages Bygning. Den nederste Etage reserveres Mandskab og Officerer, medens Passagererne skal have Førstesalen til Raacighed.

For første Gang indrettes der en Rygesalen i en Zeppelin. Der bliver 26 Kahytter, meget større og mere luksuøst indrettede end paa Graf Zeppelin. En Spisesal paa 18×45 Fod vil kunne rumme 50 Passagerer. Desuden bliver der baade Læse- og Skriveværelser og et særligt Postkontor. Paa begge Sider af Skibet bliver der overdækkede Promenadedæk paa 165 Fods Længde, hvor Passagererne kan tage Motion under den lange Rejse. — Godsrummene ligger i Midten. De bliver

saa store, at der kan blive Tale om Transport af saa tunge Ting som Biler og Flygler. — Dr. Eckner haaber at kunne paabegynde Prøveflyvningerne over Atlanten til Efteraaret.

„Are you a windjammer?“

**Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?
Skriv til Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!**

Opgiv *Åar, Navn og Hjemsted*. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografier af Windjammers og daarligtvejr Fotos fra Sejlskibenes Glansperiode. Fra en Pris af 5 Kr. pr. Stk. kan De faa et originalt Fotografikopi fra min Kollektion af engelske, amerikanske, franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuldriggere - 5m og 4m Barker - 7m og 2m Skennerter. Forskellige Fuldriggere og Barker i Træ og Jern.

Japansk Stil

Japanerne har alle Dage ha't en særlig udviklet Kunstsans, som vi alle har set Prøver paa. Den gammeldags japanske Kunst har længe været eksklusiv, men moderne Paavirkninger har dog ogsaa sat sine Spor, selv om man har undgaaet de Overdrivelser, som desværre for ofte andre Steder har fejret vilde Orgier.

Et smukt Eksempel paa japansk Interiørkunst finder man i Takachiho Maru, som i Foraaret af Osaka Shosen Kaisha



er indsat paa Ruten Japan—Formosa.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	144,17 m
Bredde	17,98 m
Dybde til øverste Dæk ...	11,28 m
Dybgang med fuld Last	7,39 m
Gross-Tonnage	8184 ts
Dødvægt Bæreevne	6300 ts
Hastighed	19,18 kn
Hestekraft	7000 A. H. K.

Passagerantal

1. Klasse	35
2. Klasse A	72
2. Klasse B	60
3. Klasse	618

„Takachiho Maru“ er et dobbeltskruet Passager- og Fragtskib med fuldständig Overbygning. — 7 tværskibs vandtætte Skodder de-



Øverst:

2. Klases

Indgangshal.

Til venstre:

Et Hjørne af 1. Klases

Rygesalon.

Nederst:

1. Klases Indgangshal

med Svingsdøre ind til

Spisesalonen.



ler Skroget i 8 vandtætte Rum. Denne Inddeling er i Overensstemmelse med den internationale Konvention om Sikkerhed for Liv paa Søen af 1929.

Med Undtagelse af en lille Bjælkebugt paa Baadedækket og ved Enderne af øverste Dæk er alle Dæk plane. Da Skibet desuden ikke har noget Spring midtskibs, faar alle Passagerum samme Udseende som tilsvarende Rum i Land.

1. Klasses Spisesalon findes paa Forkanten af Promenadedækket og er dekoreret i moderne japansk Stil. Den er omgivet af et lukket Promenadedæk med store, rammeløse Vinduer, der tillader fuldstændigt frit Udsyn i alle Slags Vejr. Spisesalonen selv har store, franske Vinduer. Man kommer ind i Spisesalonen fra Indgangshallen, der ogsaa giver Adgang til Selskabssalonen paa Baadedækket ved Hjælp af en bred, toløbet Trappe.

Den store Højde i Rygesalonen er godt udnyttet. Den er

forsynet med store Metal-Skydevinduer og er i moderne japansk Stil. Væggene er beklædt med japanske Tapeter i mange Farver og med Guld. Søjlerne er lakerede og Gulvet belagt med Gummi. Næsten hele Loftet er dækket med Glas i Rammer, der skjuler det elektriske Lys.

Makineriet bestaar af 2 Sæt Mitsubishi-Zoelly Turbiner, som normalt udvikler 7000 A. HK. Hvert Sæt bestaar af en H. T. og en L. T.-Fremturbine med indbygget Bakturbine, der kan yde 2200 A. HK. ved 39 O/M af Propellerne. H. T.-Turbinen gør 4476 O/M, L. T.-Turbinen 3015 O/M. Ved Hjælp af et dobbelt Reduktionsgear overføres Krafter til Propellerne, som gør 110 O/M.

Kedelanlægget bestaar af 7 enkelte cylindriske Kedler, hver med en Diameter paa 4580 mm og en Længde paa 3660 mm. Arbejdsstrykket er 15,8 kg/cm² ved en Temperatur paa 290°. Kedlerne er kulfyrede og har kunstigt Træk.

Tonnagereduktion i 1933

Den samlede Tonnagemængde, der er ophugget i Aaret 1933 opgøres til 2.300.000 ts. Tillægges der endvidere de Skibe, som er gaaet tabt, faar man en samlet Reduktion paa 2.700.000 ts. Da den nybyggede Tonnage kun andrager 600.000

ts, er Verdenstonnagen saaledes reduceret med over 2.000.000 ts. et Forhold, som selvsegt har stor Betydning for Skibsfarten og Skibsbygningen.

ET VIGTIGT FREMSKRIDT

Nye Gargoyle Marine Super Cylinder Olier til Skibsdampmaskiner.

6 betydningsfulde Fordele gør disse nye Gargoyle Marine Super Cylinder Olier saa fremragende:

- Større Evne til at danne en sammenhængende Oliefilm.
- Hurtig Fordeling af Olien fra Smørestederne til hele Cylinderen.
- Danner praktisk taget ingen Afsætninger i Cylinderen.
- Skylles ikke bort af Dampens Fugtighed.
- Skiller sig usædvanlig let fra Kondensationsvandet.
- Ensartet Kvalitet.

For Smøring af Cylindre, Gidere og Ventiler betyder dette den mindst mulige Slitage og derved længste Levetid for Cylinderforinger, Stempelringe og Ventiler og medfører derfor lave Reparationsomkostninger, usædvanlig god Stempeltæthed, som indvirker gunstigt paa Maskinens Driftsøkonomi, yder størst mulig Sikkerhed mod Olie i Kedlerne og kræver mindst mulige Olieeftersølgelse, hvilket resulterer i den laveste Smøremkostning.

De nye Olier faas nu i over 400 af de vigtigste Havne i Verden. Forlang derfor Gargoyle Marine Super Cylinder Oil Extra Høcla, Gargoyle Marine Super Cylinder Oil 600 W, eller hvilket Mærke De nu bruger, næste Gang De ska have Cylinderolie. De vil da selv kunne overbevise Dem om de nye Oliers Overlegenhed.

Til Lejerne kan De med Fordel anvende Gargoyle Voco Marine Engine Oil No. 1 eller Gargoyle Komo Marine Engine Oil.

GARGOYLE MARINE OLIER faar De over hele Verden i samme gode Kvalitet.



GARGOYLE MARINE OLIER

FREDERIKSBERGGADE 1 · KØBENHAVN K.
TELEFON 2440 · TELEGRAM-ADRESSE: VACUUM

Kapsejladsen fra Australien til England



„Abraham Rydberg“ lober 14 Knob i Kanalen.



Finsk firemastet Bark „Pam“ forlader Australien med fuld Ladning, 50.000 Sække Hvede. 21 Skibe har deltaget i dette Aars Kapsejlad.

Den aarlige Kapsejlad med Korn fra Australien fik det Resultat, at den finske tremastede Bark „Abraham Rydberg“ kom først til Falmouth efter at have tilbagelagt den 1300 Sømil lange Tur fra Wallaroo paa 108 Dage. De bedste Etmaal sejlede den 242 Sømil.

Kaptajn Sune Tamm fortæller blandt andet om sit Møde med Mauretania:

Vi fik en Storm i Kanalen. „Mauretania“ passerede os i en Afstand paa 500 m. Vi kippede Flaget, og den ændrede Kurs en Elle Smule for at hilse paa os, idet Passagererne gav os et hjerteligt Hurra. Saa satte vi Store Bramsejl og prøvede paa at sejle omkap med den, men den var for hurtig, skønt vi holdt ud en Elle Tid.

Vort Billede er taget fra „Mauretania“.



Danmarks samlede Tonnage
over 20 Brutto Reg. Tons er

1.214.000

Brutto Register Tons

Beskyt disse store Værdier med Sadolin & Holmblads Skibsfarver! De er enestaaende modstandsdygtige overfor Vejr, Vind og Vand. Faas til ethvert Formaal.

Blakolin, sort Udenbordsfarve
Kinalin, Emaillemaling
Sadolins strygefærdige Mønje
Lastrumsfarve
Anti-Corrosive } Anker
Anti-Fouling } Skibsbundfarve
Boot-Topping }

SADOLIN & HOLMBLAD^{A/S}

Nordens største og ældste Farve- og Laksfabrik.
Over 100 Aars Erføring. Sk 1-23





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.

Gl. Numre af Vikingen købes

Numrene 1-1927 og 5-1929 købes til Overpris. — Henvendelse til Vikingens Redaktion, Gammel Mønt 39. Tlf. C. 9822

Østerbros Tøjcentral, Viborggade 11

Prima Holmens Bukser

10 Kr. Parret *Opgiv Maal, og Bukserne sendes overalt pr. Efterkrav*

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.

Telegram-Adresse: K U L

Skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

21 Wilton Street, Holdernes Bøac.
Telef. £1397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Gommesen-Pedersen.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street.
Telef. Royal 1879.
Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

90, Boulevard de Paris.
Telef. Colber: 50-85.
Telegramadr. „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Alf. Tollefsen.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

AXEL MORTENSEN'S BAADEBYGGERI

SUNDKROGSGADE — KØBENHAVN Ø — TELF. RYVANG 91

KAPRONINGSBAADE OG KAJAKKER

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3. Telf. 6804.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn. Telf. Byen 4251.

Dansk Styrmandsforening, Havregade 55, Kbhvn. Telf. 5990.

Dansk Sø-Restauranters Forening, Ny Toldbodgade 5. Telef. 1C270.

Den alm. danske Skibsførerforening, Havnegade 55. Telf. 14187. Postgirokonto Nr. 20255 Telegr.-Adr.: „Master“.
København. Afdelingskontor: Tordenskjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 37.

Kjøbenhavns Skipperforening, Holmens Kanal. 18. Telf. Byen 7200.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. Palæ 2863.

Maskinisternes 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, Herluf Trollesgade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Announceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

C.L.O.C. LIQUEUR.
BLAA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

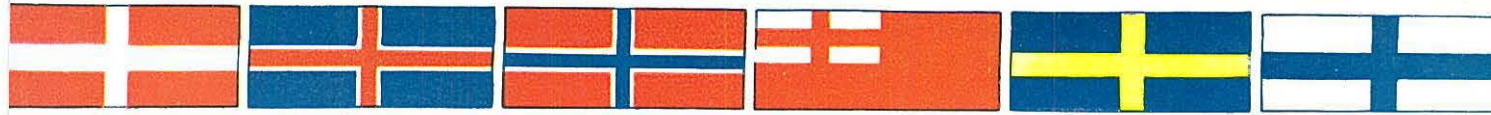
Kjøbenhavn-Paris,
via
Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Stettin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rutefart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
borg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .



VIKINGEN

60 Øre

Fuldskibet Birgitte Melchior
Se Tekster Side 9.

1934 - Nr. 8
11. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle,
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Jhannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

Sønderborg Skipperlaug og et Brudstykke af Byens Søfartshistorie

Af J. Raben

Udgivet som Mindeskrift i Anledning af Sønderborg Skipperlaugs 320. Aarsfest

Mennesket har altid, og saa under de mest primitive Forhold, søgt at skaffe sig Vej over Vandet. Saalænge vi kan følge Historien tilbage, kender vi brugbare Skibe eller Baade. Fund fra Oldtiden vi-

ser os Baadformer med gode Linier, stabile og sødygtige. Fra den ældste Tid har Nordens Beboere faret til Sø.

Baadene var oprindeligt udhulede Træstammer. Broncealderfolket byggede Baade med tyndt Baadskelet og Planker. Denne Byggeform kendte vi indtil før en halv Snes Aar siden kun som Billece, den findes ofte som Helleristning eller som Ornament paa Bronze-genstande. En Baad af denne Type fandtes ved Udgravningerne i Hjortspring Mose paa Als i Aarene 1921 og 1922.

En flad Baad, rigelig 10 m lang, med to tynde Sideplanker, „syet“ sammen om Skelettet, for ikke at tale om Spanter, med dobbelt Køl.

En Mængde Vaaben, Skjolde og andre Genstande var sammen med Baaden lagt ned i den lille Mose. Der har vistnok staaet en Kamp ved den alske Kyst, og Sejrherrene har nedsærket Baaden og Byttet i Mosen som Tak til Guderne. Funoet stammer fra den førromerske Jernalder.

Bortset fra udhulede Træstammer, som kan stamme fra endnu ældre Tider end Hjortspringbaaden, betegnes den som den hidtil fundne ældste Baad i Norden.

Et andet vigtigt Baadfund fra Oldtiden stammer ligeledes fra Sønderborg Amt. Det er Nydam-Baaden, som i 1863 blev udgravet i Nydam Mose ved Øster Sottrup. Denne Baad er ca. 23 m lang, 3,2 m bred og ca. 1,25 m høj. Baaden er



bygget af Egeplanker og indrettet som Robaad til 28 Aarer. Den stammer fra Folkevandringstiden.

Et stort Fremskridt i Skibsbygningen viser de norske Fund fra Vikingetiden. 1880 fandtes et

Skib i Kongshauge ved Gokstad, og 1903 blev et lignende Skib udgravet ved Oseberg i Nærheden af Tønsberg. Begge Skibe, bestemte til større Søfart, omend de er kun godt 20 m

lange, vidner om en højtstaaende nordisk Skibsbyggerkunst og om Vikingernes Mod og Sødygtighed. Vi véd, at de nordiske Vikinger er faret vidt omkring, til Island og Grønland og Middelhavet. De stod ikke tilbage for Søfarten i Middelhavsløndene.

Om Olaf Tryggvasons stolte Skib „Ormen hin Lange“ berettes, at det var 45 m langt med 34 Aarepar. Det kunde medføre 600 Mand, hvorimod Gokstadskibet antages at have haft en Besætning paa 65 Mand.

Vikingetidens Søfarer maa nærmest betragtes som Søroveri. Paa Forstavnen var en ophøjet Plads, hvor de tapreste Mænd (Stavnsbuar) stod under Kampen. Agterude var ligeledes en højere Plads, „Lyping“, der stod Styrmanden, og under denne var „Kapparmmet“ for Mandskabet. Som en Slags Panserbeklædning var Mandskabets Skjolde anbragt omkring Rælingen.

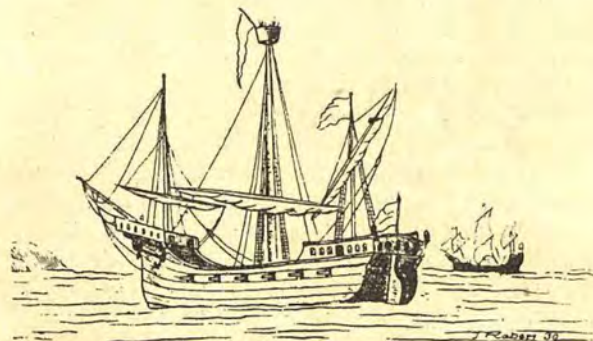
Kristendommens Indførelse i Norden bragte mere fredelige Forhold ogsaa inden for Skibsfarten. Vikingernes Røvertog



Sønderborg Skipperlaugs nuværende Oldemand, Kaptajn Jacob Mo'dt.



Svensk Helleristning.



„Hansahoppe“.



Medlemsmedaille.

Rige. I det nævrende Holland, hvor den gamle Rain og Lex skilles, laa den betydelige Handelsby Dorestad som den store Udførselshavn med Norden. Her var Vikingerne stadige Gæster, og deres Snækker tog Vejen igennem Norcsøen, og for at undgaa den lange og farefulde Sejlads om Skagen løb de ind gennem Ejderen og ind i Trenen, saa langt den var sejlbar, til Hollingsted. Herfra førtes Varerne, maaske ogsaa Skibene over den kun 14 km lange Landstrækning til Hedeby, hvorfra Handelen strakte sig videre til Søs til de nordiske og baltiske Lande. Det var i Vikingetidens Stortid, ca. 300—1000 efter Kristi Fødsel.

1241 oprettedes Hansaforbundet mellem Lybæk og Hamborg. Det varede ikke længe, før de skandinaviske Lande maatte overlade Herskerstillingen til Søs til Hanseaternerne, som i de følgende Aarhundreder forstod at opretholde den. Det varede ikke længe, før Bremen, Stettin, Kiel, Stralsund, Königsberg, Danzig, Riga, Réval og andre Handelsbyer kom ind under Hansaforbundet. Store Byer ved den atlantiske Kyst og Middelhavet sluttede sig til.

Hansastæderne havde Skibe med to og tre Master og op til 150 Mand Besætning, med en Drægtighed indtil 200 Tons. Fra de store Mastekurve kunde en angribende Fløede overdynges med Pile. Skibene var kombinerede Krigs- og Handelskibe til Beskyttelse af Hansabroødrenes Handel. For Fribyttere og Sørovære var de farlige Modstandere. Hansaen omfattede i sin Blomstringstid 90 Byer. Deres Magtstilling begyndte at svækkes med det syttende Aarhundrede.

Trediveaarskrigen og de følgende Svenskekrige brød Hansastaternes Magtstilling til Søs, ligesom den i stærk Grad næsten ødelagde vor hjemlige Skibsfart. Først i det 17. Aarhundredes sidste Aartier kom der Liv i Søfarten. Det førte til et livligt Opsving, som ogsaa for Sønderborg By fik sin store Betydning. Sønderborg fik en betydelig Handelsflåde og egne Skibsværfter, hvor der byggedes store Skibe, som i Løbet af de følgende 200 Aar pløjede alle Verdenshave.

Sønderborg Skipperlaug har i de sidste 300 Aar været Sjælen i Sønderborgs Søfartshistorie. Hvor gammel denne

hørte op, Søfarten stillede i Handlens Tjeneste, og den tog et stort Opsving i Hedeby og Birkas Blomstringstid. De nordiske Skibe beherskede Handelen mellem de nordiske Lande og det nordlige Mellem Europa.

Vore nordiske Vikinger drev i Hovedsagen deres Handel med Lande ved Rhinen og den nordvestlige Del af Karl den Stores

Sammenslutning er, ved man ikke. Ved Nyordningen af Lauget i Aaret 1860 er der Tale om det „seit uralten Jahren“ bestaaende Laug. Den ældste bevarede Datering af Lauget er 1614. Dette Aarstal findes paa det gamle „Opstandelsesbanner“, som nu opbevares i Skipperlaugsværelset paa Sønderborg Slot. Dette Aar maa derfor betragtes som Laugets Grundlæggelse.

Da Langsvænet blomstrede op i det 14. og 15. Aarhundrede, fødtes ogsaa Skipperlaugene i de forskellige Havnebyer. En af de ældste endnu bestaaende Sømmandssammenslutninger er vel Skipperlauget i Lybæk fra Aaret 1379. St. Annabroderskabet for Skippere og Sømænd i Hamborg oprettedes 1492. I Flensborg kendes Lauget fra 1654. Krigene i det 17. Aarhundrede hindrede Skibsfarten i høj Grad, Søfartens Tilbagegang ødelagde samtidig Skipperelskaberne. I Aarhundredets sidste Halvdel, da Forholdene blev bedre, gik man i Gang med Laugenes Nyordning. Dette skete for Sønderborgs Vedkommende i Aaret 1680. 1681 var Medlemsantallet 87.

I Skipperlaugsværelset paa Sønderborg Slot opbevares en malet Vinduesrude med Billedet af et Skib — formodentlig Jens Lydichsens Fartøj, og hans Navn med Aarstallet 1664. Den blev fundet i et gammelt Hus i Skovbyballe og er foræret til Samlingerne paa Sønderborg Slot af Gaardejer Andr. Duus i Skovbyballe.

Opstandelsesbanneret. — Det gamle Banner, broderet paa Silke, bærer Aarstallet 1614. Det viser den opstandne Kristus med Korsfænen. Ved hans Fødder Dødningshoved og Knogler. Over Kristusfiguren følgende Indskrift: „Johs. 11. 25. Spricht Christ: Ick bin de Upstandige vnde dat Lewent, wol an mi gelovet, de wert leven, wen he oock rede istörve.“



„Jonas“-Banneret er ligeledes et prægtigt Silkebroderi uden Aarstal, men efter Stil og Teknik fra samme Tid som Opstandelsesbanneret. En gammel Fregat, godt armeret, gaar for fulde Sejl. Ud over Rælinger hænger en menneskelig Figur, det skal være Jonas, og et Uhre i Vundet — Hvalfisken — ligger parat til at sluges ham.

Naar hvert Aar i Januar de Sønderborg Skippere kommer sammen for at fejre deres „Skipperlaug“ — møder Medlemmerne med



Skibsbillede fra Pokalen.

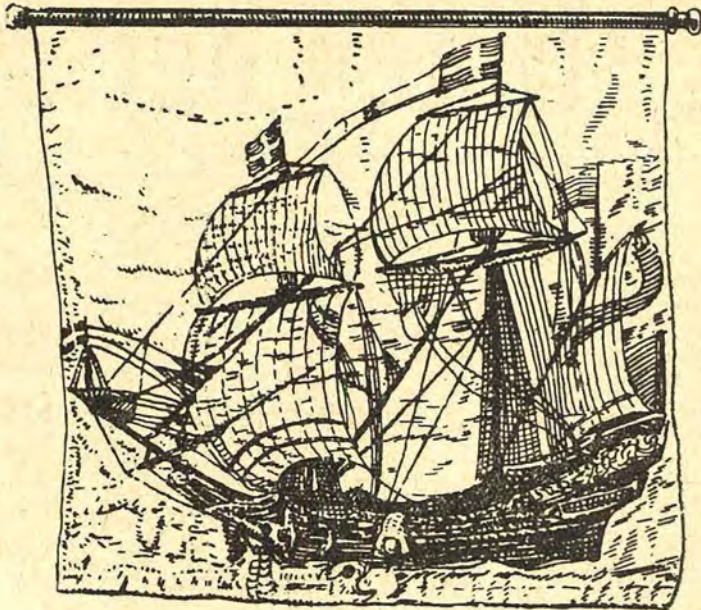
en gammel Tinmedaille med blaat Baard. Det er det gamle Medlemstegn, som skal være anskaffet 1684, da Mathias Paulsen var Oldemand. Billedet paa Medaillen skal være Sønderborgflaadens største Skib, som dengang ejedes af Michel Ahlmann.

Medaillen er slaaet i Tin med Billede af en Orlogsfregat under Sejl. Den bærer ingen Indskrift, den største Fregat var tilstrækkelig til at karakterisere dens Betydning. Medaillen er kun præget paa den ene Side, dens Tværmaal er 3,5 cm.

Til Laugsfesten i 1931 blev et nyt Medlemstegn anskaffet, en Kopi af det gamle, ligeledes slaaet i Tin. Det blev uddelt til Medlemmerne, og de gamle Medailler blev taget tilbage, for at de kan opbevares sammen med de andre Laugssager paa Sønderborg Slot.

Iblandt disse findes ogsaa to Laugskister. Den største er fra 1684. Den blev malet i 1838. Paa Forsiden er bevaret de gamle Navne af Giverne, og Laagets Inderside bærer et Maleri af et af Datidens Koffardskibe. Det var den Kiste, som gemte Artiklerne, Lovbogen og de kongelige Privilegier. Den stod aaben, naar Oldemanden talte Ret.

Den mindre Laugskiste er ligeledes blevet malet i 1828. Hvad den gemmer under dette Farvelag vides ikke. — Desuden ejer Laugt nogle Billeder, Flag og andre Ting. Alle disse Genstande opbevares i det saakaldte „Skipperlaugsværelse“ i Samlingerne paa Sønderborg Slot,



Den gamle Skipperlaugsfane fra 1614.

hvor ogsaa Arkivet er gemt, og hvor man har Lejlighed til at tage disse interessante Ting i Øjesyn. J. Raben.

Søren Matros fortæller en sandfærdig Historie om sit Vækkeur

For mange Aar tilbage,
da jeg skulde paa en Tur,
da tog jeg med paa Skonnerten
mit gamle Stueur.

Det stod der i Kahytten,
og hver Time og hver Dag
det slog, som det jo skulde,
sine kære Timeslag.

Indtil vi kom til Syden —
der er Varmen noget stærk;
saa stærk, at det til sidst løb rundt
for Stueurets Værk.

Det vandt, som det var tosset —
vil I tænke, hvert Kvarter
saa slog det 24 Slag
og sommetider fler!



Saa blev det helt umuligt
at faa Fred og Nattero;
hvis endelig man slum-red,
for maas op, naar Uret slog

Jeg vilde stoppe Værket,
men det tikked' uafbrudt —
og inden længe tog det fat
at slaa for hvert Minut!

Da sagde vores Skipper:
„Nej, nu gaar det skam for vidt!“
Og saa blev Stueuret
i Atlanterhavet smidt! — —

Men tænk jer! To Aar senere,
da jeg dom dér forbi
og naaede til Stedet,
hvor vi sænked' Uret i —

Da lytted' jeg omhyggeligt,
og gennem Bølgen blaa
jeg hørte ganske tydeligt
mit Ur dernede slaa!

Læs Søroverskæbner i de følgende Numre af „Vikingen“!
Nyt interessant Stof . . . spændende . . . fra selve Livet.



„Under det sorte Flag“

I Menneskers Hjerter slumrer Længslen... Drømmen den evige om Lykke og Herlighed, efter Æren, Magten og Rigdommen, efter Æventyr og Farer.

Forrige Maaned halede man to blinde Passagerer frem under Sejldugen i en Redningsbaad paa en Mexicodamper, der havde forladt Hamburg og netop passerede Cuxhafer. Det var to Drengene paa 13 og 15 Aar fra Mellemtykland, som paa Kaptajnens Spørgsmaal rent ud svarede:

„Vi har sneget os ombord for at komme ud i Verden... ud paa det store Hav, ud i ukendte Lande!“

„Og hvordan har I tænkt jer det, Drengene? Hvad vilde I derovre i Mexico?“

„Vi vilde jo ikke blive i Mexico“, fortsatte den 13-aarige med naiv Uforfærdethed, „vi vilde fra Mexico tage videre til en øde Ø, og der ud fra vilde vi være Sørovere!“

Man kan tænke sig det store Smil paa Kaptajnens Ansigt ved at høre denne Bekendelse... en mægtig, hjertelig Sømandslatter, blandet med lidt Medfølelse og indre Forstaaelse... Thi saadanne Drengene med den romantiske Drøm i Sjælen plejer at blive gode Sømænd.

Men er det kun Drengene, der er eventyrlystne? Brænder Længslen efter Æventyr, fjerne Lande og spændende Oplevelser kun i den grønne Ungdoms ubekymrede, frie Hjerter? Nej... de Voksne forstaar blot bedre at skjule deres Hjertes hemmelige Ønsker og forraader det kun, naar de er alene med sig selv... eller naar de læser „Vikingen“, der er Eventyrets og Mandsmødets Blad.

En mærkelig Kendsgerning er det, at netop Mennesker, der til daglig har et Hverdagsarbejde, som synes os andre højst kedeligt, i deres Fritid gerne søger til Søroverhistorier og andre farlige, spændende Æventyr, fra en fantastisk broget, farverig Verden.

Matematikere, Regnemennesker, tørre Videnskabsmænd er kendt for at være ivrige Læsere af fantastiske Rædselshistorier i deres Fritid. Dantons berømte Ven, Naturvidenskabsmanden, Astronomen, Matematikeren Courvoisier, beretter om sig selv, at han næsten hver Aften læste Søroverhistorier... og vor egen kære danske berømte Professor Birch tilstod ærligt, at han om Natten læste Nick Carters og Buffalo Bills Historier inden han faldt i Søvn.

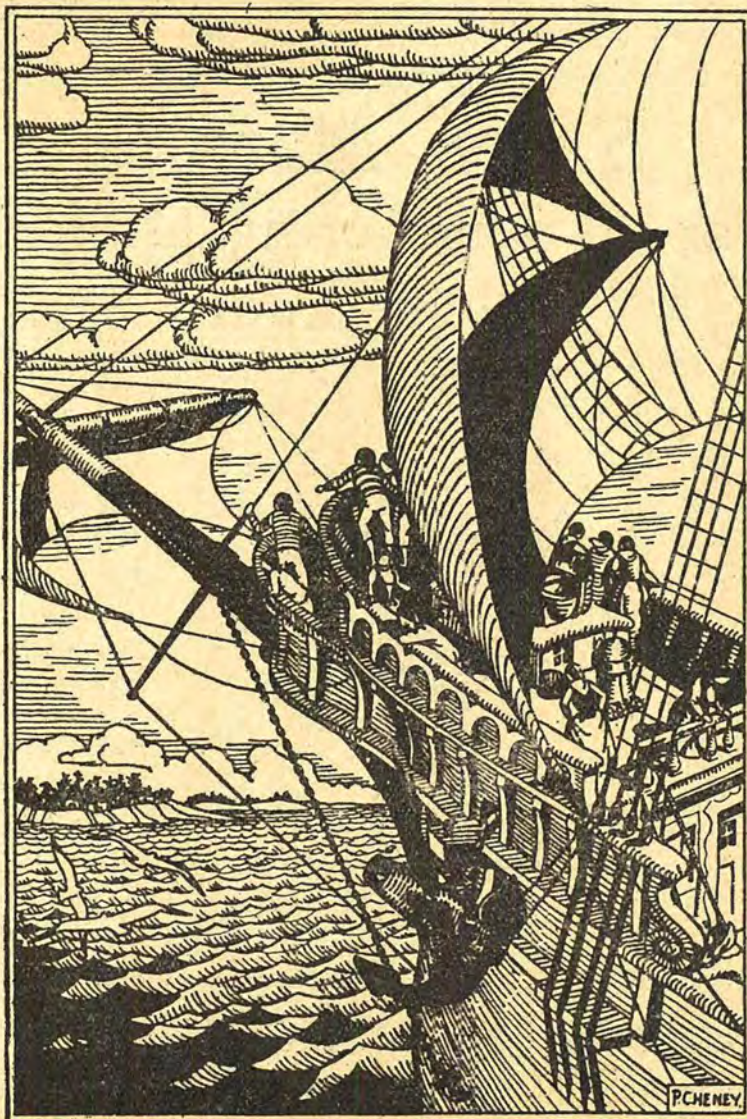
Piraterne har ikke altid været bare Forbrydere. De har ofte i de politiske og krigeriske Forviklinger spillet en smuk Rolle som Forkæmpere for Ret og Frihed. De har ofte kæmpet med den største Uforfærdethed, Dristighed og Mod, der maa afvinge Respekt.

„Det sorte Flag“ er deres Symbol, det uhyggelige Tegn, som ergang har behersket store Dele af Havene og indgydt Angst og Skræk, hvor det dukkede op. Dog har alle Sørover-

flag ikke været sorte. Der har ogsaa eksisteret røde, grønne, gule, hvide og andre; men Mærket og Kendetegnet over de andre var stadig det sorte Flag.

Hvem var Bukanerne og Flibustierne? Hvad var det for Folk, hvis skrækkelige Ræder har holdt sig gennem Aarhundreder? De var Europæere: Hollændere, Englændere, Franskmand. Landflygtige, fordrevne, strandede Eksistenser — man ved det ikke nøje.

Efter Amerikas Opdagelse var Europa grebet af Feber. Kolumbus havde efter sin Hjemkomst — som en Triumfator var han draget ind i Barcelona — istemt Guldets Højsang, den Melodi, der Gang paa Gang, ogsaa i vore Dage, har fortryllet Menneskene. Først drog Spanierne ud i endeløse Skarer for at erobre Skattekammerne. Arven efter tusind-aarig indiansk Kultur blev traadt i Støvet af rovlystne Landsknægte som Cortez og Pizarro, som i Stedet indførte



Munke og Inkvision. Efter Spanierne fulgte andre Europæere, og nu sloges de Hvide om Byttet.

I denne Kamp optraadte først Bukanererne. Det var jagtdrivende Kolonister paa Haitis Sydkyst, der den Gang kaldtes Hispaniola — et smukt klingende Navn. Øen var rig paa Bøffelbjørde. Det nedlagte Vildt blev ristet paa en ganske særlig Maa-ede under fri Himmelen. Metoden kaldte man at „bukanere“, og Pladsen, hvor Jægeren ristede, hed „Bukan“. Saaledes opstod Navnet Bukanerer.

Disse Bøffeljægere var vilde og forvovne Karle med stort Mod og voldsomme Lidenskaber. Deres Flintkugler var mere sikre end Indianernes Pile. De havde grundet en egen Stat med særlige Love. Alt tilhørte alle.

Giftige sig maatte de ikke. Hvis man gjorde det, tilhørte man fra den Stund af ikke mere deres Samfund. Med deres ristede Kød drev de en betydelig Handel med Naboerne og med forbi sejlsende Sørover-skibe. De byttede Kød med Krudt, Bly og Mønter.

En Dag faldt Spanierne over dem. Thi disse Kolonister havde længe været en Torn i Øjet paa dem, fordi det gik dem saa godt og de gjorde fede Forretninger. Spanierne nedbrændte Øens Skove, dræbte Bøffelbestanden og tvang Menneskene til Flugt over til den lille, nordligere Ø Tortuga.

Og nu skete der noget, som Spanierne ikke havde drømt om. Ellers havde de bestemt ikke fordrevet Bøffeljægerne fra Haiti. Flygtningene forvandlede sig pludselig til Sørovere — netop det Erhverv, de havde lært at kende ved deres Kødhandel. De blev kaldt Flibustier af Franskmændene. Man mener, Ordet er det samme som det engelske „freebooter“ (Fribytter). En frygtelig Magt var nu opstaaet. Blodige Jægere og Slagtere var blevet til Pirater. Der opstod en Søroverstat af en Størrelse og Udstrækning, som Verden aldrig senere har set. Hovedstaden blev Tortuga. Og kun en Fjende gaves der: Spanien.

I Spidsen stod en Karl med hule Kincer, med smalle Læber under en lille Schnurbart, grummere end Hitler, med langt Haar ned paa Skuldrene, med Haaret skilt i Midten og med djævelske, stikkende Øjne, fuld af Mistro og Grusomhed. Det er *Lolonois*, ogsaa kaldet *Olcnnerea*, da han stammede fra det oprørske, stædige *Vendée*, fra *Les Sables d'Olonne*. En af de største Førere af Bukanererne og Flibustierne, et Dyr i Menneskeskikkelse, men klog i sine Beregninger og i strategiske Planer. Han skabte deres Sømagt.



Han nøjedes ikke med Overfald og Røverier af spanske Skibe; han foretog med sine forvovne Folk lange Vikingefarter, stormede spanske Kasteller og Byer paa Nabøerne saagar paa Nordkysten af det sydamerikanske Fastland.

Spanierne frygtede ham mere end Pesten. Han forfulgte dem med et saa fanatisk Had, at han aldrig gav dem Pardon. Med 8 veludrustede Skibe begyndte han 1666 Kampen mod Dødsfjenden. Da Bukanererne og Flibustierne havde udraabt ham til Fører, gjorde han dem til Tak derfor paa faa Dage rige. Han erobrede store spanske Handelskibe, hvorfra Byttet blev fordelt mellem Fører og Mandskab efter gammel Sørover-skik.

Hans store Maal var Sydamerikas Nord-

kyst og navnlig Eyen Maracaibo ved Golfen af samme Navn. Hans Skibe maatte i en Orkan søge ind paa en Ø i det karibiske Hav. Her faldt Spanierne over ham i overmægtigt Antal. Kun een blev i Live, saaret og blodig: Lolonois selv. Han havde kastet sig ned mellem sine dræbte Kammerater, og Spanierne, der troede, han var død, holdt Glædesfester over, at den mest frygtede af alle Pirater endelig var dræbt. Selv lytete han hertil fra en Busk, hvor han om Natten krøb ind. Dage igennem holdt han her sig skjult, til det lykkedes ham forklædt som Spanier at komme om Bord paa et Skib, der førte ham til Tortuga.

Lolonois rugede paa Hævn. Hans Had til Spanierne var nu steget til det grænseløse. Han lagde sig paa Lur med et Par Skibe ud for Tortuga, satte sig her som en Kæmpe-Edderkop midt i Nettet og ventede paa sit Offer. En fransk Fregat blev det første Offer. Skibet blev kapret, og Lolonois dømte hele Besætningen til Døden. Dommen udførte han i eger Person. Spanierne maatte en for en komme ud af en Kahyt ud paa Dækket. Saa snart et Hoved viste sig, skilte han det med et eneste, vældigt Hug fra Kroppen... 90 Mand var Besætningen, og 90 Gange slog han til. Fregatten gjorde han til sit Admiralskib, satte det i Spidsen for sin Flaade og sejlede imod sit Maal, Maracaibo.

Fortet ved Golfen blev stormet. Ogsaa her gav han ikke Pardon. Hele Besætningen blev skaanselsløst slaet ned. Forsigtigt sneg hans Skibe sig om Natten ind foran Byen Maracaibo, men ved Morgengry maa han til sin Overraskelse fastslaa, at Byen ingen Forsvarere har. Saa stor var Spaniernes Frygt, at de uden noget Modstandsfor-søg var flygtet med Kvinder og Børn, med al deres Habengut ind i de



nærmeste Skove. Byen blev gennemsegt. Kun en Snes Mennesker fandtes gemt i Kældrene. Lolonois lod dem radbrække paa Hjul for at tvinge dem til at sige, hvor Byens Penge og Værdier laa skjult. Saklerne kunde intet sige. De vidste intet. Da sejrede den Onde fuldstændig i denne vilde, blodtørstige Piratfører. Han fuldførte en Daad, der hører hjemme paa de sorteste Sider i Menneskehedens grusomme Historie. Han lod en Fange binde til et Træ, skar med sin Kniv Hjertet ud af Brøstet paa ham og fortærede det for Øjnene af sine Folk.

Det af Mennesker og Forraad fuldstændig forladte Maracaibo var et haardt Slag for ham. Skuffet forlader han med sine Mænd Byen og opjager Spanierne, der har gemt sig bag Palisaderne i et nyt Fort ved Golfen. Bukanererne stormer, bliver saaet tilbage, lider store Taal. Hunger plager dem og Tørst. De bliver for første Gang modløse. Lolonois holder en Tale til dem: At vende om betyder den sikre Undergang; ird i Fortet er alle Skatte, Erstatningerne for al Lidelsen. Kun fast Beslutning og dristigt Mød kan føre os til Maalet. Han slutter sin Tale: „Endvæ, der fra nu af viser den ringeste Frygt, skyder jeg selv ned!“

Saa bruger han yderligere en List. Han stormer med en Del af sit Mandskab, flygter pludseligt, lokker saaledes Spanierne ud af deres Fæstning, vender sig igen mod dem og naar ind i Byen, hvis Navn var Sydamerikas Gibraltar.

I fire Uger varede Gibaltars Plyndring. Bukanererne førte et utøjlet Liv i Velvære som Sejrherre. Forraad var her i rig Mængde. Der gaves Brød, Vin og Kød. Ved Gidsler pinte han daglig nye Penge, nye Guld-Skatte frem af Gemmerne. Alt blev retfærdigt fordelt mellem ham og hans Mænd, som det sig hør og hør ved et Røvertog; ellers gaar det galt...



Da blev pludselig en Bukaner voldsomt syg og dør. Man ved ikke af hvad. Fem—seks andre smittes. Et Par dø. Lolonois har i Sejrens Rus forsømt at lade Byens Lig begrave. Og saaledes er en Pest steget op fra Ligene under Tropesolens Straaler... I største Hast slæbes Forraad og Guld nu ud paa Skibene. Ilstomt forlader Sørøverne Gibraltar.

I Forbifarten paa Vejen hjem overfalder Lolonois den intet anende, tilbagekomne Befolkning i Maracaibo og afpresser dem 200,000 Piastre og 500 Kæer og lader Kirkerne plyndre for at grundlægge et Kapel for en Helgen i Tortuga.

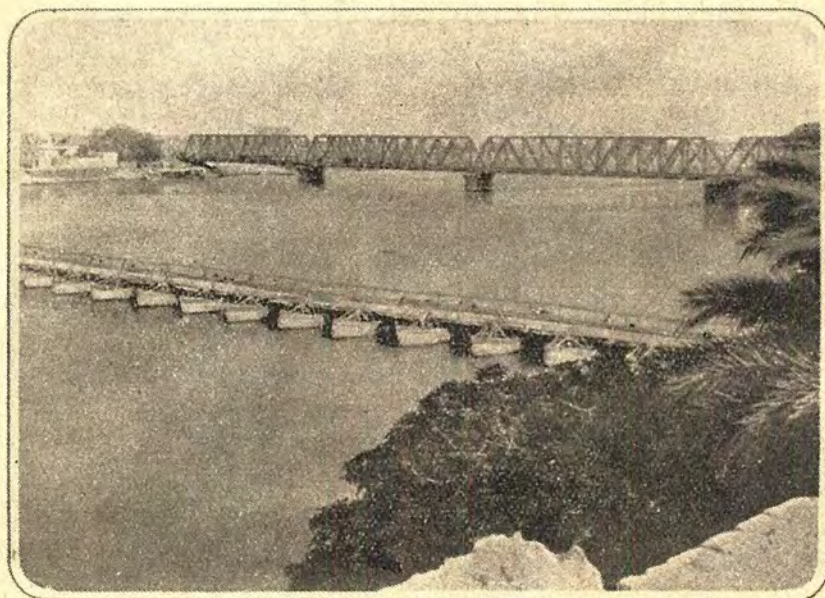
Paa Jordskælvsøen Martinique boede den Gang en Pater Labat, der i sine Skuffer har efterladt os meget interessant Materiale om disse Sørøvere. Han beretter, at de ofte kom til hans Ø for at faa Syndsforladelse hos ham. Det var et saftigt Stykke Skriftemaal, der gerne tog en hel Dag for den overanstrengte Pater. Saa langt var deres Synderegister.

Efter disse Sejre var Lolonois Dagens Helt. Hos sine egne hed han kun „Helten“, „vor Fører“. Hos Spanierne hed han kun „Slagteren“.

Paa Højden af hans Berømmelse ramte Guds Straffedom ham, saadan som det altid gaar.

Da han paa en Nabø overfaldt en Indianerstamme, plyndrede og røvede, tog Rødhuderne ham en Nat til Fange, skar ham i Stykker og brændte ham. Saaledes endte Bukanerføreren Lolonois' Skæbne.

Flere Sørøver-Skæbner i de følgende Namre af „Vikingen“ — alle historisk korrekte fra det virkelige Liv.



Den nye Bro, som Englænderne har bygget over Eufrat.

Undersøisk Malerkunst

Den unge Maler Axel Lind drager om kort Tid til Søs med det usædvanlige Formaal at male Billeder fra Havbunder

— Jeg har gennem Marineministeriet opnået Tilladelse til at gaa ud med Undervandsbaads-Flotillen, naar denne den 23. Juli gaar ud paa Øvelser i de danske Farvande, fortæller Maleren, og under Øvelserne vil jeg forsøge, om det er muligt at male nogle Billeder af Havbunden. Det hele bliver af eksperimental Karakter og vil i særlig Grad afhænge af Lysforholdene. For alle Eventualiteter medbringer jeg Projektører. Det er min Hensigt at aabne en Udstilling i Det ny Teaters Publikumsfoyer, dersom jeg kan forhandle mig tilrette med Direktørerne. Jeg har tidligere mødt stor Elskværdighed, saa jeg haaber, det gaar.

Forsidebilledet paa „Vikingen“ denne Gang gengiver:

Fuldriggeren „Birgitte Melchior“ af København

Billedet er efter et Maleri, som tilhører Handelsøuset Moses og Søn G. Melchior. Skibet blev bygget i Norkøping Aar 1856 og blev straks efter at være bygget færdig solgt til Melchior, som gav det Navnet „Birgitte Melchior“. Ifølge Maalerbrev dateret København den 25. September maalte Skibet 270 Kommercelæster. Multipliceres Tallet med 2, faas den omtrentlige Reg. Tonnage. „Birgitte Melchior“ blev paa sin første Rejse under Melchiors Flag ført af Kaptajn N. P. Juul, og Rejsen gik fra Rotterdam til Haiti og tilbage til Rotterdam.

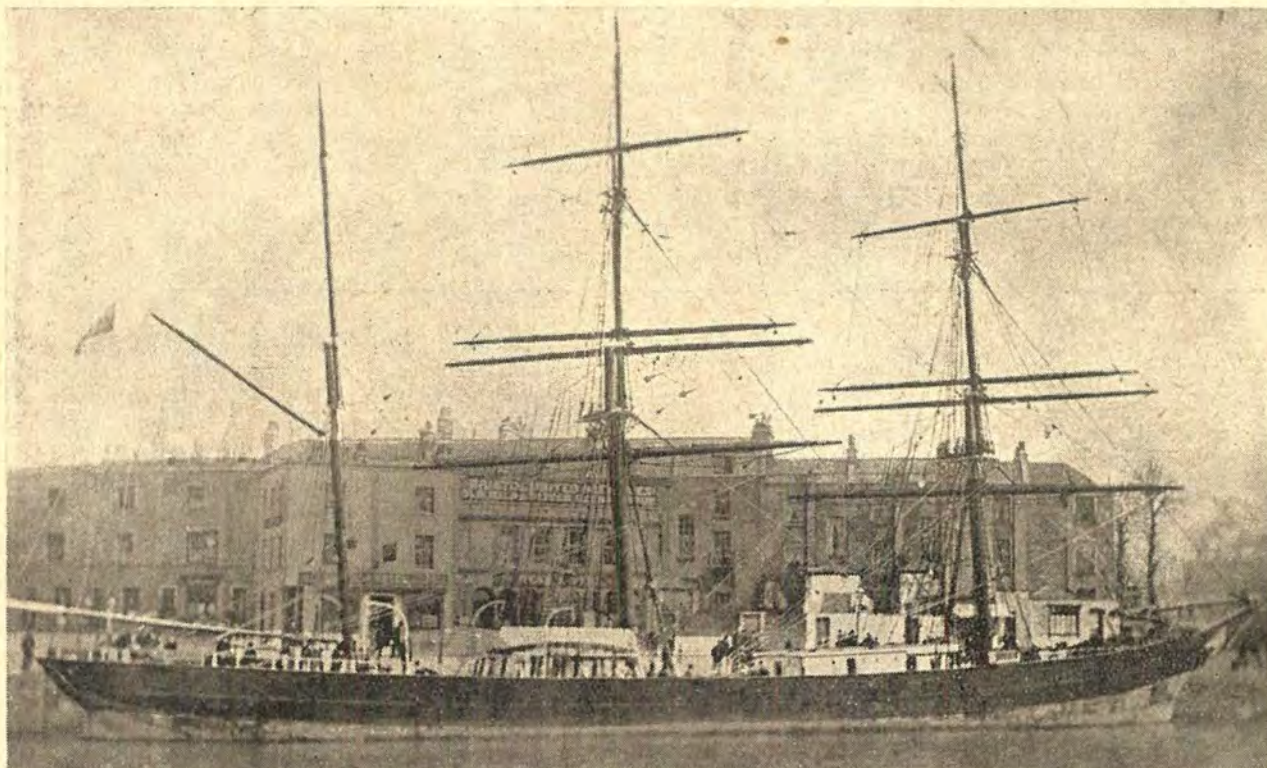
I Sommeren 1857 blev Kaptajn Juul afløst af Kaptajn Aug. Garde, under hvem Skibet gjorde en Rejse til Australien, Ostindien og tilbage til Europa, derefter en Rejse til Ostindien og tilbage igen.

I Februar Maaned 1860 blev Kaptajn Garde afløst af Kaptajn Fr. Harboe, som overtog Skibet i Liverpool. Kaptajn Harboe gjorde en Rejse til Ostindien, hvorefter „Birgitte Melchior“ efter Hjemkomsten til København i Sommeren 1861 blev sat i stadig Fart Europa—Sydamerika og de vestindiske Øer, den saakaldte Mulefart, berømt saaledes, fordi Skibe i den Fart var beskæftiget ved Transporten af Mulesler fra Argentina til de vestindiske Øer.

„Birgitte Melchior“ førte en Besætning paa 22 Mand „all told“, tilsyneladende en stor Besætning til saa lille et Skib, især paafaldende i Sammenligning med en ander Fuldrigger

„Dorothea Melchior“ (se „Vikingen“s April-Nummer), som var ca. 80 Tons større og kun førte 18 Mands Besætning, men betragter vi Billederne af de to Skibe, vil vi se, at „Dorothea Melchior“ var rigget med dobbelte Mærsejl, hvilket var nyt og moderne i de Dage, og langt det mest „handige“. De to Mærsejl, Over- og Under-Mærsejl taget hver for sig, er jo som Lømmetørklæder i Forhold til „Birgitte“s dybe, brede, enkelte Mærsejl. Det er ganske forstaaeligt, at saadanne „Klude“, maaske syet af Bomuldsdug Nummer 0, nok kunde give Beskæftigelse til et Par ekstra „hands“.

Kaptajn Fr. Harboe var en af Datidens mest bekendte Københavner-Kaptajner. Under sin Færden paa Søen blev han ofte stillet overfor de mærkeligste Opgaver. Som Dreng havde han en ukuelig Lyst til Søen, da han ofte i Stedet for at gaa i Skole tilbragte Tiden ved Havnen, sendte hans Fader, som var Kommandør i Flaaden og Kommandant i Nyboder, ham til Søen, endnu forinden han var konfirmeret. Drengen kom til at sejle med en Skipper, som sejlede paa Rusland, hos hvem han døde meget ondt, og han har fortalt mig, at han ofte græd sig i Søvn. Efter Konfirmationen kom han rigtig til Søen med de store Sejlskibe og sejlede der sin Tid, indtil han kunde komme paa Stymandsskolen. Kort efter at han havde taget Eksamen mødte han en Dag paa Gaden en god Ven, Mach Pherson med han. Pherson fortalte, at han nylig havde faaet Grosserer Eriksens Brig „Osmond“ at føre, „og hvis du vil



Bark »Esmeralda« af Nordby. Havde tidligere tilhørt den bekendte »White Star Line« Fre Lods Gruelunds Samling. og været Fuldskib, købt 1894 og solgt til Italien. April 1906 i Hamborg for 23.000 Rmk. Fotograferet i Bristol, England.

have „Jobbet“ som Styrmand, saa har du det nu med det samme,” sagde han til Harboe. Naturligvis slog Harboe straks til. Briggen var bestemt til Vestindien og Sydamerika; ved Ankomsten til St. Croix blev Mach Pherson syg. „Nu maa du sejle Skibet til Argentina og tilbage, og til den Tid er jeg nok rask igen,” sagde han til Harboe, som saa sejlede til Argentina og derfra tilbage igen, men da han atter kom til St. Croix, var Pherson død. Harboe maatte derfor føre Skibet hjem til København.

Da Harboe kom hjem, sagde Grosserer Eriksen til ham: „Jeg har været godt tilfreds med Dem, De kan beholde Skibet.“ For Søfolk af 1934 lyder det som et Æventyr men ikke desto mindre er det sandt, men det er maaske ogsaa sandt, naar nogle paastaar, at Livet den Gang i Forhold til Live: nu var et Æventyr.

Senere kom Kaptajn Harboe til at sejle for Melchior.

Paa en af sine Rejser blev Kaptajn Harboe i Capetown viet til Frk. Margrethe Schicherling, en ung Dame af Boerslægt. Aaret 1862 paa en Rejse fra Vestindien til England, medens Skibet befandt sig midt i Atlanterhavet, fødte Fru Harboe en Datter. Man havde ventet at naa England, forinden „Begivenheden“ fandt Sted, men for alle Eventualiteters Skyld medfulgte en Negerkvinde, som forinden Afrejsen havde gennemgaaet et 14 Dages Kursus i Fødselshjælp, men da man skulde drage Nytte af disse hendes Kundskaber, blev hun aldeles forfjamsket, og Kaptajn Harboe maatte derfor selv overtage Hvervet, og da Søfolk i de Tider jo kunde lidt af hvert, forløb det hele saare vel. Pigebarnet blev døbt Atlante efter Havet og Birgitte efter Skibet. Endnu den Dag i Dag er en ældre, statelig Dame et levende Bevis for, at en Fødsel 1000 Miles fra Land, om Bord i en slingrende Wind-jammer med Bistand af en Skipper og en forfjamsket Negerkvinde kan, eller i det mindste for 72 Aar siden kunde give et udmærket Resultat.

Aar 1865 strandede „Birgitte Melchior“ paa en Rejse fra Haiti til Hamborg med en Ladning Farvetræ og Kaffe. Skibet var naaet ind paa Floden Elben, hvor det den 29. December ovenfor nævnte Aar i meget tæt Taage løb paa en Sandbanke kaldet „Teufel Brücke“ i Nærheden af Blankenese. Ved Grundstødningen sprang Skibet læk, og Vandet i Læsen steg til 8 Fod, saa man frygtede, at Skibet ikke skulde komme flot, men den 4. Januar 1906 lykkedes det at bringe Skibet flot, og flydende paa Pumperne blev det bragt til Hamborg.

Da Skaden viste sig at være saa stor, at det var fordelagtigst at sælge Skibet som det var, blev det ved en Auktion afholdt i Hamborg den 13. Januar solgt for Assurandørernes Regning for 21.000 Mark Banko.

Kaptajn Harboe fik derefter Barkskipet „Malvina“ at føre (se „Vikings“ Juli-Nummer), indtil han i November 1867 blev Fører af Fregatskipet „Dorothea Melchior“, som han førte, indtil Skibet blev solgt til Udlandet i 1873.

Kaptajn Harboe gik derefter i Dampskibsfarten og blev Fører af Dampskibet „Thorvaldsen“. Om Bord i „Thorvaldsen“ faldt det endnu en Gang i Kaptajn Harboes Lod at hjælpe i en vanskelig Situation; det gik for sig paa følgende Maade.

Kort forinden Skibet skulde sejle fra Libau meddelte Styrmanden, at en Ingeniør og hans Frue Aftenen før var kommet om Bord og skulde gøre Rejsen med til København. Kaptajn Harboe spurgte, om de havde Billet. Det var nemlig hændt, at Passagerer var kommet om Bord, og naar de blev afkrævet Billet, efter at Skibet var gaaet til Søs, havde de hverken Penge eller Billet, og da man nu en Gang skulde have Penge i Kassen, havde man indført at billettere, forinden Skibet gik fra Kaj. „Ja, den Side af Sagen er i Orden,” svarede Styrmanden, „men Fruen ser saa svær ud, jeg tror ikke, hun kan holde, til vi naar København,” fortsatte han. Kaptajn Harboe gik straks til Ingeniøren. „Deres Frue ser saa svær ud,” sagde han, „jeg maa gøre Dem opmærksom paa, at vi har to Dages Rejse til København.“ — „Ja, det er udmærket,” svarede Ingeniøren. „der er lang Tid igen.“

„Thorvaldsen“ sejlede saa, og Ingeniøren og hans Frue fulgte med, men allerede Dagen efter blev det galt med Fruen, og atter maatte Kaptajn Harboe træde til og hjælpe en ny Verdensborger frem i Dagens klare Lys. Da Skibet kom til København, kom Lægen om Bord, han konstaterede, at baade Moder og Barn var efter Omstændighederne i bedste Velgaaende, og komplementerede derfor Kaptajnen. „Det er saagu' ikke saa underligt, det er gaaet godt,” svarede Kaptajnen, „jeg skal nemlig sige Dem, Hr. Doktor, det er syvende Gang, jeg har været med ved det Job i rum Søs.“

Efter at Kaptajn Harboe havde givet Søen op, beklædte han flere forskellige Tillidsposter, var saaledes en Tid Formand for „Den almindelige Danske Skibsførerforening“, var Medlem af Søs- og Handelsretten samt Borgerrepræsentant i København.

Aar 1900 afgik Kaptajn Harboe ved Døden -- 75 Aar gammel.
C. G. Saltoft.



— Deres Søn er nok kommet til Marinen?
— Ja, men det er han meget misfornøjet med. Han har altid ønsket at komme ud og se noget af Verden, og saa er han blevet anbragt i en Undervandsbaad.

Titanic-Overtro.

Hvordan Romantik og Overtro breder sig hos tyske Nazister, har vi her et Eksempel paa fra en af deres „Førere“. Forfatteren Blüher, som f. Eks. hævder, at „Titanic“s Undergang maa tilskrives den Omstændighed, at Skibet medførte de jordiske Levninger af en ægyptisk Konge, der for mange Tusinde Aar siden skal have udtalt følgende Forbandelse: „Den, der skænder mit Lig, hans Legeme skal blive fortæret af Fiskene i Havet.“ Derom skriver Blüher ordret: „Kongeforbandelsen, Skænderingen af Mumien og Skibets Undergang har en indre Sammenhæng, ikke en logisk kausal, men en virkelig Sammenhæng. Det vil sige som rent Erkendelsesgrundlag. For saadan er nu engang Forbandelser. De overlever Aartusinder uden at miste det mindste af deres Kraft, forudsat at de bliver udtalt stærkt nok og af beføjet Mund.“ Vendingen „beføjet Mund“ er et Udtryk for Blühers Tro paa Føreren af Guds Naade.



Internationale Model-Kapsejlads

Ingen Beretning om Model-Sejlsportens Historie vilde være fuldendt uden ogsaa at omhandle de internationale Kapsejlads, der Tid efter anden har fundet Sted.

Den første internationale Model-Kapsejlads afholdtes i 1913 ved Enghien-les-Bains i Nærheden af Paris, mellem 3-Baads Hold, der repræsenterede henhv. Belgien, England og Frankrig. Der benyttedes 80-cm Klassen efter følgende Formel.

$$\frac{L + B + \frac{1}{3}G + 3d + \frac{1}{2}\sqrt{S}}{2} = 0,30 \text{ m}^*$$

Præmien i denne Sejlads bestod af en smuk Sevres-Vase,

*) Nærmere Redegørelse for Maaleregler vil senere fremkomme

skænket af den franske Republiks daværende Præsident, M. Poincaré.

Den næste internationale Model-Regatta var efter Krigen, i 1922, og skyldtes en Udfordring fra Mr. W. J. Daniels til Model-Sejlsportsfolk i U.S.A. om at møde ham i en Serie Sejlads. Daniels konstruerede og byggede en Model specielt til denne Sejlads (der sejledes efter amerikansk Maaleregels B-Klasse) og tog til Staterne med den. Uheldigvis for England tabte Daniels, men denne Sejlads betød alligevel en Fremgang for international Model-Sejlsport, thi dette fik til Følge, at Mr. Bull (U.S.A.) maatte love at komme til England, for



Hamburger-Barken „Padua“, som med sit Sesterskib „Priwall“ har opnaaede den hurtigste Overfart fra England til Australien og tilbage paa 175 Dage.

at Daniels kunde faa Revanche. — Da Daniels kom tilbage fra Staterne, udsatte Sejlsportsbladet „Yachting Monthly“ den første „Yachting Monthly 100-Guinea Cup“ til international Konkurrence mellem Modeller bygget til en Maaleformel, der lige var opstillet af Major B. Heckstall-Smith; — det er denne Klasse, dengang kaldet Yachting Monthly 6-m, nu Internationale Model-A-Klasse, der sejles i den Dag idag i internationale Regattaer. — Da der modtoges en Udfordring fra Herr V. V. Graae paa Kongelig Dansk Yachtklubs Vegne, fandt den første Sejlads om den smukke Pokal Sted i 1923 paa Gosport-Modelyacht Sø. Den danske Repræsentant var „Dana I“, tegnet, bygget og sejlet af Hr. Tottrup, der dengang var bosiddende i England. Næste Aar, 1924, udfordrede Herr Graae igen med „Dana II“, som ogsaa var tegnet, bygget og sejledes af Herr Tottrup. Dette Aar vandtes Pokalen ligesom forrige Aar af England ved Mr. Scott Freeman. I 1925 holdt Danmark sig tilbage, men denne Gang mødte Amerika med „Slipper“, der var tegnet, bygget og sejledes af Mr. Joseph Weaver fra Central M. Y. C., New York; ogsaa denne, tredje, Gang vandt Scott Freeman, der saaledes havde sikret sig Pokalen til Ejendom.

Sejladser i 1926, hvor der udsattes en ny Pokal af „Yachting Monthly“, udmærkede sig ved fire Landes Deltagelse, nemlig Storbritannien, U. S. A., Frankrig og Danmark, sidstnævnte denne Gang med „Dana III“, der var adskilligt bedre end sine Forgængere; Storbritannien, der hidtil havde ligget et godt Antal Points foran sine nærmeste Konkurrenter, maatte nu kæmpe sig til hvert Point, idet alle Modellerne var adskilligt finere i Konstruktionen end de fra forrige Aar.

1927 er en Mærkepæl i Model-Sejlsportens Historie, idet International Model Yacht Racing Association da stiftedes, og som dens Klasse anerkendtes den før nævnte Internationale A-Klasse; Medlem er de fleste af de Lands-Associationer, der allerede i forrige Nummer er nævnt. Siden den Tid har de internationale Model-Regattaer været afholdt regelmæssigt hvert Aar, og England har stadig kunnet trække sig sejrrig ud af Dysterne, hvilket vel for en meget stor Del skyldes den dygtige Model-Konstruktør Mr. W. J. Daniels, der med sine fine Konstruktioner og sin store Skipper-„Fähigkeit“ altid har ligget et betydeligt Antal Points foran sine Konkurrenter; —



Kendt københavnsk Scummerbillede ved Sopsavillonen.

dog har Danmark ikke Deltaget siden, men det maa nu haabes, at de nu opvoksede Model-Sejlkubber i hvert Fald i Løbet af et Par Aar eller tre maa kunne drive det til at sende en fin „A-Baad“ til Fleetwood.

I Føraaret iaar er der sket en Reorganisation indenfor I. M. Y. R. A., og en særlig Komité er dels af Repræsentanter for Yachting Monthly og dels Model Yachting Association blevet udpeget til at forvalte Udgifterne vedrørende de internationale Regattaer, og denne Komité har vedtaget et Sæt nye og forbedrede Propositioner for Pokalen; disse er tilsendt samtlige interesserede Lande, deriblandt ogsaa Danmark.

I. M. Y. R. A. benytter samme Pointgivning, som overalt paa Basis af „Tournament System“, nemlig, at der til Vinderen i Kryds-Sejlads gives 3 Points og til Vinderen i Slør- og Halvindssejlads 2 Points henholdsvis. Opstillingen af Turneringskort foregaar som i enhver anden Turnering, f. Eks. ved 8 deltagende Baade nummereret fra 1—8 saaledes:

	1. Par.	2. Par.	3. Par.	4. Par.
1. Heat:	1/2	3/8	4/7	5/6
2. Heat:	1/3	4/2	5/8	6/7
3. Heat:	1/4	5/3	6/2	7/8
4. Heat:	1/5	6/4	7/3	8/2
5. Heat:	1/6	7/5	8/4	2/3
6. Heat:	1/7	8/6	2/5	3/4
7. Heat:	1/8	2/7	3/6	4/5

saaledes, at en Baads teoretisk størst mulige Antal Points i dette Tilfælde vil blive 49 (7 × 3, 7 × 2 og 7 × 2), hvis der er én Sejlads af hver Kategori. — Dette hidsættes kun for at lette Forstaaelsen af senere fremkommende Referater af Kap-sejladser.

En Sømands Brud.

I Kælderen under en af de mange Skibsprovianteringsforretninger i Hamborg, som handler med alt fra Olfetøj og Husgeraad til den verdenskendte Koldingskraa, staar en hel Række af tunge, grønmalde Skibskister med forskellige Mærker paa. — Det ligner jo et Gravkammer. — Aah ja, i mange af dem ligger ogsaa et visnet Haab begravet. De tilhører Piger der fra Byen, som er forlovet med søfarende Folk. Hver Gang Sømanden sender Penge hjem af sin Hyre, kommer Pigen her og køber et Stykke Udstyr. De fleste køber Porcelæn med Elaa Ankere, Symbolet paa Trofasthed. Indkøbet lægges ned i Kisten. En Stund staar Pigen og stirrer ned paa Indholdet af Husgeraad og Smaasager, der stiger i Kistens Indre, eftersom Aarene gaar. Saa laaser hun dem med sin egen Nøgle. Det er den fattige Piges Bankboks. Vi oplever festlige Stunder i denne Kælder, naar en Dag Pigen ikke kommer alene, men sammen med ham, der ogsaa har Andel i den fyldte Skibskiste, som nu skal hentes. Men her er Kister, der aldrig kommer herfra ... — Denne her, sagde Manden, har staaet her siden 1920. Dens Ejerinde har ikke købt noget i de sidste tre Aar, men hun kommer hvert Føraar og ser til den. Det varer længe, før en Sømands Brud holder

op med at haabe. Til sidst kommer hun dog nok, som mange andre og beder mig tage Kisten tilbage. Det gør jeg, med et rimeligt Afdrag i Prisen ...

Hvis der skulde blive Krig?

Hvis der skulde blive Krig, er de højeste britiske Flaadeautoriteter af den Opfattelse, at Handelsruterne i høj Grad vil blive udsat for Forulempning som Følge af Reduktionen af den britiske Flaade.

Den engelske Marineminister har i sin yderst ansvarfulde Stilling sammen med Lord Beatty og andre Søofficerer, der, fordi de gaar ledige, kan udtale sig mere frit, indtrængende raadet Nationen til uopholdelig at gaa i Gang med nye Flaadebygninger, i Særdeleshed Bygningen af Krydsere, hvilket ogsaa nu er sket. Hvad Panserskibe angaar, er Eskadrerne, der før Krigen var 68 Fartøjer, blevet skaaret ned til 15. Alle disse Skibe er, paa tre Undtagelser nær, bygget før Krigen, og Reparationsregningen paa dem stiger stadig. England er med Hensyn til Undervandsbaade svagere end baade U. S. A og Japan.



DE FORDØMTE SKIB

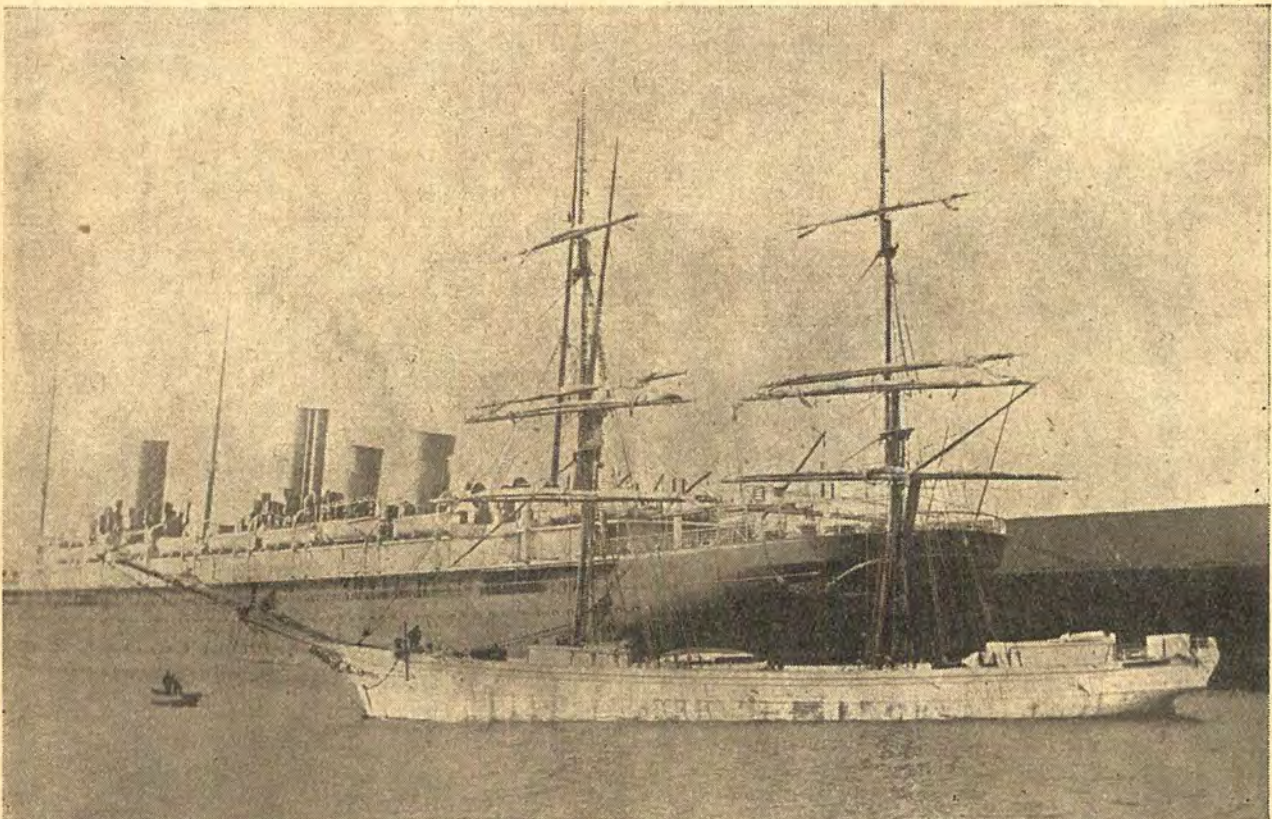
Hvad i Alverden var det for et Skib, han var dumpet ned i?

En spændende Sømandsnovelle af *Edgar Jungsbøll*

I fire Timer havde Ivan nu ventet paa en gunstig Lejlighed, men endnu var den ikke kommet. Uder Køjesækken kunde han sagtens komme i Land, men den vilde han ikke løbe fra. Skulde han rømme, skulde hans Ejendele med eilers vilde han blive, hvor han var. Gid Schulze døg vilde være lidt mindre paapasselig. Der travede han frem og tilbage, fra for til agter, uden at give en den mindste Chance. Ivan stirrede melankolsk ind paa den øde, mørke Eavnekaj. Det maatte være Midnat nu. Inde over Melbourne havde Himlen den smudsigrøde Farve, der er Storbyens Kendingsmærke ved Nat, som et Genskær fra et fjernt og rygende Kæmpabaals rødgule Flammer. Mod Syd stod Maanen rund og mat bag gennemsigtige, feberagtige Skyer, der hastede over den i bugtende og vridende Flugt. Undertiden gled massive og tætte Skymasser op fra Horisonten og dækkede den hvidgule Skive, saa den forsvandt i Minutter. Havnelygternes flakkende, blege Lys spejlede sig som flammende Kerter i Yarra-Yarra-Flodens begsorte Vand. Fra den norske Bark, der laa fortøjet et Stykke længere nede ad Kajen, lød en Harmonikas klagende Toner og en Sang, der herhenne hørtes som et svagt, brummende Akkompagnement til bestemte Strofer, der blev gentaget Gang paa Gang, saa det tilsidst virkede opnidsende ved sin irriterende Ensformighed. En Gang imellem skingrede en Fløjte gennem Nattestilheden, naar der var Brug for Færgemanden,

og langt horte, paa den anden Side af Landtangen, hvinede et Spil fra et Skib, der var under Hurtiglosning. Ude fra Port Phillip bad en Damper om Lods i en langtrukken og fjern, stigende og faldende Tuden.

Ivan spejdede hen mod Vagtsmanden. Nu havde han sat sig til rette paa Agterlugen. Ivan ventede i fem Minutter, og han ventede i ti. Saa besluttede han at vove Forsøget. Han havde sat sin stoppede Køjesæk ud i Siden. Nu løftede han den forsigtigt udenbords og firede den ned paa Kajen. Han skottede atter hen til Schulze og kravlede saa forsigtigt op paa Naglebænken. Han skulde just til at lade sig glide ned ad Fendertovet, da han hørte nogen komme stampende henne fra Færkestedet. Ivan bandede i en lav og inderlig Jammertone og ønskede ærligt og redeligt den Fyr hen, hvor Peberet groer. Det gav et Sæt i Ivan, da han saa Skikkelsen dukke op under en af Lygterne. Saa skulde da Dette var vel Uheld, om noget var det. Det var anden Styrmand. Hans lange Gorillaarme, den firskaarne Skikkelse og hans underlige Gang med Knæk i Knæene for hvert Skridt var saa gammelkendte, at en Fejltagelse var udelukket. Nu kom han fra Byur og ødelagde hele Historien. Ivan blev klar over, at han maatte handle hurtigt. Et Øjeblik dukkede Tanken om at svømme over Floden op i hans Tanker, men den blev forkastet til Fordel for Fortøjningswirerne. Han



Fra Lods Gruelunds Samling.

Brig „Anna & Mathias“ af Nordby, bygget der i 1890, solgt i Aarhus i April 1910 for 12.000 Kr. til Norge, og under Navnet „Takuna“ af Christiansstød eksisterede Skibe: endnu 1918. — Fotograferet i Le Havre.



listede hastigt forud og kravlede op paa Bakken ad den Lejder, der vendte længst bort fra Kajen. Han saa Styrmanden standse ved Køjesækken, og han hørte ham fløjte. Han saa ham tage hans Ejendele paa Nakken og spadserede op ad Landgangen med dem. Der var nu ikke noget at vente paa. Ivan slyngede Benene om en af Wirene, greb fat med Hænderne og skubbede sig saa langt ud, at han var fri af Bakken. Saa ertrede han langsomt, med Ryggen mod Vandfladen, ind mod Land. Da han naaede den store Roteskærm, maatte han lade sig glide ned, saa han hang i Armene, og han maatte svinge sig rundt i den ene Arm. Forpustet naaede han ind paa Kajen, og forsigtigt, som en Skygge i Mørket, gled han af Sted fra Skibet og sørgede for at holde sig i Ly af Skibssiderne, til han naaede saa langt bort, at han var i Sikkerhed.

Han følte sig ikke helt vel til Møde. Paa et Øjeblik havde han revet sig løs fra sine Kammerater og sit Skib, og han kunde ikke gaa tilbage. Køjesækken talte sit tydelige Sprog. Han var alene, rømt fra sit Skib for første Gang i de to Aar, han havde sejlet. Han slentrede tankfuldt af Sted med begge Hænder dybt begravede i Lommerne og Kasketten ned i Panden. Hvad nu? Han standsede for at faa Ild paa en Cigaret. Da han saa op, forekom det ham, at han kendte den lille Sejler, der laa der foran ham.

Rigtigt, det var New Zealand Barken „Phoebe“. Det var et slemt gammelt Trug, men Barken skulde østover, og han havde faaet at vide, at de manglede en Mand. Han vilde gaa om Bord i Morgen og prøve paa at faa Skipperen i Tale. Østover! Det var Fidji, Tonga og Samoa. Var det ikke en Rømning værd? Naturligvis, det var afgjort. Og Ivan tænkte paa de blaa Bjerge, som han længselsfuldt havde hilst hver

Morgen, naar de steg frem af Disen som bugtende og blaaende Taager, fjerne og uvirkelige, som Eventyrets Land. Det var dem, der havde lokket ham væk fra „Argonaut“. Hver Dag havde de tal: deres stumme Eventyrsprog til ham, hver Dag havde de vækst Drømme og Længsler i hans Sind. Aa, han vilde besøge dem engang. De var saa fjerne og ophøjede, men ikke uopaaelige. Naar han var færdig med denne Tur østover, vilde han komme tilbage og erobre dem. Han vilde storme dem og aflokke dem deres blaaende Hjemmeligheder.

Han var efterhaanden kommet langt ind ad Byen til. Han begyndte at blive træt og spekulerede over, hvor han skulde sove. Saa besluttede han sig til at søge Natlogis paa en eller anden Tømmerplads, men kom saa i Tanker om, at der vel maatte være en Køje til ham paa „Phoebe“. Han vendte om og spadserede rask tilbage ad den Vej, han var kommet. Ivan skyndte sig op ad Barkens Landgangsbrædt og travede hele Lækket igennem for at finde Vagtsmanden, men det saa ikke ud til, at der var nogen, der holdt Vagt her. Han skulde til at lukke op til Lukafet og gaa ind, men blev saa grebet af en uforklarlig Uvilje mod at gøre det. Han kom i Tanker om, at det ikke var hans gamle Kammerater, der laa derinde og sov. Det var Mennesker, han aldrig før havde set. Det var ukendte, fremmede. Han trak sig tøvende et Par Skridt tilbage og saa sig hurtigt om. Saa bestemte han sig for Jollen. Han listede sig forsigtigt op paa Ruftaget, løsnede for Sejlduget, der dækkede Baaden, og krøb ind. Saa trak han atter Presenningen ud over Jollen og lagde sig til rette med en Korkfender under Hovedet. Det forekom ham, at det var en syndig Mængde Ragelse, de havde smidt ind i den Jolle. Federe, Sejlsingruller, Blikdunke. Naa, dem om det. Ivan var træt, og han sov.

Han blev vækket af en skarp og voldsom Hoste. Det tog ham lidt Tid, før han blev enig med sig selv om sit Opholdssted. Han lukkede Øjnene og belavede sig paa at døse lidt endnu. Atter lød den skarpe Hoste, og han hørte, at der



Han havde taget Livet let og moret sig. I Tuvis havde han forfærdet Indbyggerne ved Havnen ved at spille paa Sækkepibe ned gennem Gaden.

var nogen ved Baaden. Saa gled Sejldugen lidt til Side, og en lang, tynd Arm rakte sig ind mod ham.

Det gav et Sæt i ham, da Haanden berørte ham, men Manden udenfor maatte være blevet endnu mere forskrækket. Han trak Haanden bort i en Hast, som om hans Fingre havde berørt gloende Jern. Ivan hørte et halvkvalt Udraab og hastige Trin hen over Ruftaget. Han saa et Øjeblik ubeslutsom, saa stak han Hovedet ud under Sejldugen og mødte atter en ubehagelig Overraskelse. Skibet var under Sejl. Han fik Øje paa Western Port og Phillips Øer om Bagbord. Dette var næsten det værste, der kunde ske. Nu saa det ud, som om han havde sneget sig om Bord som blind Passager. Pokkers ogsaa, at han havde ligget her og snuet som et Dyr. Han kravlede besværligt ud paa Ruftaget og strakte sine ømme, værkende Lemmer. Det havde været et temmelig haardt Natteleje.

Besætningen var aabenbart ved at sætte Sejl. Et Par Stykker kravlede rundt i Riggen, og forude var andre beskæftigede med at sætte Klyveren. Han hørte deres monotone Raab og saa det trekantede Sejl langsomt blæse til Vejrs. Saa entrede han ned paa Dækket. Der kom en Mand ud fra Ruffdøren og gik hen mod ham, en gammel Mand med ludende Skikkelse, tung og bred og med slæbende Gang. Ivan spekulerede over, hvad det var, denne Mand mindede ham om. Jo, nu huskede han det. Han vakte en Erindring til Livet fra hans Barndom. Det var den dansende, gamle Bjørn, han havde set paa et Marked, som denne Mand mindede om. Den samme ludende, plumpe og tunge Skikkelse, den samme rokkende Gang. Han huskede den Bjørn saa tydeligt i dette Øjeblik. Det var de smaa, erdskaftsfulde Øjne med et Drag af Lidelse i sig, af sløv og dyrisk Hengivelse i Skæbnen af hjælpeløs Forurettelse, der havde gjort ond.

Ivan vilde give sig i Snak med den gamle, men det samme var der en Haand, der brutalt greb ham i Skulderen og tvæng ham rundt. Ivan saa ind i en Drankers oppustede, rødsprængte Ansigt. Det var en Kæmpe af Skikkelse, der stod overfor ham, men Ivan vilde ikke have betænkt sig paa at lade sin Hidsighed løbe af med sig, hvis ikke det Raseri, han læste i Kæmpens Øjne, havde faaet ham til at tøve et Øjeblik. Før han fik sagt noget, haglede Spørgsmaalene ned over ham, snerrende og hidsige.

Ivan besvarede dem, saa godt han kunde.

„Førbandede Løgnhals,“ afsluttede Kæmpen al videre Diskussion, „tror du, Skuden her er et Hvilehjem for Bastarder af din Slags?“

Ivan skulde til at give et hidsigt Svar, men det blev ikke udtalt. Der var noget, der ramte hans Bevidsthed hørt i et Slag, det blev mørkt omkring ham, og han sank sammen paa Dækket.

Han vaagnede til en smertefuld Bevidsthed. Efter at have undersøgt den værkende Kæbe og opdaget, at han havde mistet et Par af sine Tænder, blev han enig med sig selv om, at han befandt sig paa Bænken i Skibets Kabys. Det maatte være Kokken, der stod og rodede derhenne.

„Hallo!“ sagde Ivan med mat Stemme. „hvad Pøkker gik der af den store Bandit?“

Kokken stod aabenbart i sine egne Tanker, for det gav et Sæt i ham, da der blev talt. Da han vendte sig om, saa Ivan imidlertid et venligt, smilende Ansigt, og efter de sidste Begivenheder gjorde det ham helt godt.

„Nea,“ sagde Kokken, „er du der igen? Ja, O'Cavan er ikke længe om at faa én til at sove. Du kom hurtigt tilbage. Det plejer at vare længere.“

Ivan saa undrende paa Kokkens forslaaede Ansigt.

„Har det Spruthjerg ogsaa gjort det?“ sagde han med et Nik og et Blik paa den andens Skrammer.

Kokken lo. „Aa, nej,“ sagde han muntert, „det gør jeg selv en Gang imellem. Faldesygge forstaar du. Det er vist derfor, at O'Cavan holder sine Fingre væk. Han synes, jeg gør det godt nok selv, eller ogsaa er han bange for den her,“ tilføjede han og viste triumferende en vældig, skarpslebent Kniv til det forundrede Tilhører.

Ivan mærkede en Følelse af Uhygge snige sig over ham. Hvad i Alverden var det for et Skib, han var dumpet ned i? Først der magre Arm, der blev stukket ind til ham under Jollens Sejldugsdække, saa den gamle Graabjørn, han traf paa Dækket, og den brutale, spiritusstinkende Bandit, og nu denne spinkle Kok med de blodunderløbne Skrammer paa det pigeagtige Ansigt, med den skæreste hvide og røde Ansigtifarve. Denne Kok, der triumferende og truende viste ham sit skarpslebne Mordvaaben, som han aabenbart ikke var bange for at bruge.

Kokken bemærkede Udtrykket i Ivans Ansigt, og han lo.

„Et sødt lille Skib, ikke?“ sagde han blidt, „og du kender kun et Par Stykker af Dyrene. Og det hedder „Phoebe“, hvor smukt, synes du ikke? Det burde hedde „Helvede“. Og du kender ikke dem alle? De er søde, kan du tro. Men vær ikke ked af det. Glem det, glem dem, glem alt. Hvad betyder det altsammen. Slib din Kniv, slib den spids og skarp og glem det hele, til en eller anden kommer dig for nær. Saa..“ Han gjorde en betegnende Bevægelse med sin Kniv. „Og du skal se, de kommer dig ikke nær mere, de andre. Jeg gemmer det hele her i min Kabys, og de faar ikke Lov at komme ind. Læser du nogensinde?“ spurgte han brat og vendte sig ivrigt mod den anden.

Ivan saa lidt betuttet paa ham og trak Øjenbrynene sammen. „Læser?“ sagde han spørgende, „hvad mener du?“

„Jeg mener, læser du Bøger?“ svarede den anden, stadig lige ivrig



— Fortæl mig en Historie, Ole-Fisker. Men ikke den om Hajen.

— Ja, nu ska' du høre, Else. Der var engang, da jeg var lige ved at blive ædt af en — af en — Sardin.



„Naa,“ sagde Ivan langtrukket, „ja, paa Argonaut“ laante vi Bøger af Skipperen. Dem læste jeg alle.“

„Hvad var det for Bøger?“ spurgte Kokken igen.

„Aa, alle Slags,“ sagde Ivan, „Romarer og Førtællinger og nogle med Digte eller saadan noget.“

„Digte!“ Kokken blev atter ivrig. „Digte! Det har du ogsaa læst? Jeg glemmer det hele, naar jeg læser dem, og jeg prøver paa at lære dem udenad.“ Har kom hen til Bænken og satte sig ved Siden af Ivan, der havde rejst sig op.

„Nu skal du høre,“ sagde Kokken, halvt udseligt og halvt fortroligt, „bryder du dig om det?“

Ivan nikkede ligegyldigt, og den anden halede en lille, fedtet Bog op af Lommen. Han slikkede sig om Læberne og begyndte med betaget og dirrende Stemme at læse.

Da han havde læst et Vers, blev der et Øjeblik Tavshed. „Min Gud,“ sagde Kokken saa med lav og betaget Stemme, „min Gud, hvor er det smukt.“ Hans Øjne blev fjerne og drømmende, og han bladede mekanisk i den lille Bog. Ivan saa med stigende Undren paa den mærkelige Mand, og han

blev betaget af en Følelse af Skamfuldhed. Han forstod det ikke.

„Her,“ sagde Kokken, „hør saa.“

Kokken læste atter et Vers og sad derefter lidt med bøjet Hoved. „At der er noget saa smukt,“ sagde han saa. „Og her sidder vi Svin, og aldrig, aldrig skal vi opleve det. Forstaar du det, forstaar du det, Mand? Men, aah, man kan glemme, man kan glemme det hele, naar man har saadanne Bøger. Uden dem vilde jeg ikke leve, ikke et Sekund længere.“ Hans Tone var hæftig og dirrende af Bevægelse. Ivan rejste sig. Han holdt ikke af dette her. Det var nok smukt, men det var da ikke noget at tage saadan paa Vej for.

„Jeg gaar ud paa Dækket,“ mumlede han, „skal jeg hente Vand til dig?“

Den anden saa aandsfraværende paa ham. Saa vaagnede han op. „Ja, fyld bare Kedlerne,“ sagde han ligegyldigt og stak Bogen i Lommen. „Hvis du vil ha' en af de Bøger, jeg har, saa sig bere til.“

(Sluttes i næste Nr.).

Flagene paa „Vikingen“s Forside

Af Civilingeniør, Kaptajn C. Hermansen

Ogsaa jeg faar vel Lov at sige et Par Ord om ovenstaaende. C. R. Pinewood (i Nr. 4) har ganske Ret i sin Fremstilling. Jyder og Göter er sikkert de samme (paa Latin „geates“). Saxer var kun en lille (uroelig) Klat i det nordlige Holsten og ikke søfarende. Jyder alene gik 1. Gang 474 til England og hævlede Pictar og Scoter (hjælp Britterne), kom igen 475 og medtog Angler og Saxer. Saa dannedes de nordiske Kongeriger, og ved en vældig Veld — baade mod Vest og Nord — lukkede de Britterne ude. Forbud mod Giftermaal med dem. Det samme gjorde ogsaa Vestgoterne senere i Spanien (Aquitainen — det nuværende Catalonien: Separatbevægelse i vore Dage). Ligesom Aryaerne (de frie, de ægte) fra Norden, da de 2000 Aar før Christus erobrede Nordindien og jagede de indfødte negeragtige Dasyus op i Dekans Højland. Senere Blanding med dem blev til Hinduerne. Herfra stammer Ariernavnet. Men Vikingetogterne begyndte allerede i Stenalderen mod S.O. Sumerernes (Nordbo)rige omkring Evfra: og Tigris Munding stod i sin kulturelle Ejsjeglars 4000 Aar før Christus. Og Summerer grundede den ægyptiske Kultur ifl. Wadell — dansk Wedell — „The Egyptian Culture and its Sumerian (Nordbo) origin“: New York). Endog de gamle kinesiske Mandarinslægtar (med lys Ansigtssfarve) hævder at nedstamme fra de *giti* d. v. s. Göter, som sammen med de oprindelige Kinesere fra Øst-Turkestan drog ind og underlagde sig det nuværende Kina og afsørrerede sig. Tilmed i Bibelen findes lysende (hvide) Krigere omtalt, som ad Floderne paa kæmpemæssige udhulede Træfartøjer trængte ind i Landet, som en Slags Halvguder. Tilbage har vi Nordamerika. At Amerika først opdagedes af Islændere, hvorefter enkelte slog sig ned der — er nu kendt nok. Men Hovedparten af de senere „Vikinger“, som gjorde Landran (tog Jord) der, var jo Eng-

lændere — altsaa Efterkommere af vore Forfædre — fraset de mange Skandinaver, der ogsaa fandt derover. Tyngdepunktet er da overvejende hos den nordiske Race. Foruden altsaa det ældgamle Nordbo, der satte Krudt i de farvede Racer, har vi mere direkte tilbage: Danmark, Island, Sverige, Norge, Finland, England, Nordamerika. Skønt Finland for de 3 Mill. Vedkommende er en finsk-ugrisk Race, findes der dog i denne meget svensk Blod, foruden de 400.000 rene Svenskere, bl. a. paa Alandsøerne med Mariehamn, Skibsreder Ericsson. Og hele deres Kultur er nordisk; skønt de ikke er altfor elskværdige mod disse svenske Kulturskabere, saa hører de dog af kulturelle Grunde med i Selskabet; og som Følge deraf endnu mere berettiget U. S. A. Det vil ikke være nogen svag Kombination — og bliver ved naturligt Samarbejde en *nødvendig* — overfor den japanske truende Expansion. Hvis der saa blev et Nord- og et Sydchina (selvstændigt) — thi de er ganske forskellige — under fornuftigt Samarbejde (ikke for høvent) med de gamle Vikingestater, kunde der nok skaffes Alburum for den hvide Race. Det ser jo ikke altfor godt ud i Øjeblikket. At den blonde (nordiske) Race er opstaaet (udviklet) i Norden fremgaar af, at den vestfranske Race, hvorfra vore første Forfædre for vel ca. 12.000 Aar siden indvandrede til Danmark — langs Kysterne — og — efter Isens Tilbagetræk — videre, stadig er mørkhudet, mørkhaaret og mørkøjet samt *raindre*, men iøvrigt aldeles homogen med Nordboerne. Farvede Afbildninger viser Sumerer, Afganer, Perser m. m. som *blonde*.

Jeg kunde godt tænke mig, at disse reelle Oplysninger vakte Jubel hos „Vikingen“s mange erfarne og kyndige Læsere: vore udmærkede Sømand — fra Skipperen til Messedrenger — thi de hører absolut til Nationens bedste.

Millionær-Drengenes Atlanterhavsskonnert

Hver Sommer bemander den unge amerikanske Kaptajn Worwick M. Tompkins sin Sejlskonner: „Wander Bird“ med unge Drengar af god Familie som Besætning og gør med dem en Rejse over Atlanten. „Wander Bird“ er kendt fra Cannes og andre Middelhavshavne.

I Sommer foretager Kaptajn Tompkins sit første Togt til Skandinavien, der i de sidste Aar er blevet Turistlande frem for alle andre Lande, og vil paa Rejsen anløbe Gøteborg, København, Visby, Mariehamn og Stockholm.



Om Sømcænd og Skibe

Fortalt ved Holger Hammer

Om Gigt, Vejr m. m.

Især en Sommeraftenstund, naar Solen lener op, og Gigten ikke er saa fæl og river i hans Krop, saa sidder vi saa lunt og rart, der gamle Ulk og jeg, mens jeg med Undren hører paa, hvad han fortæller mig.

Jeg langer ham min Shagtobak, og Snadderne blir tændt; naar de har taget rigtig Fyr og smider Røgen pænt, og Drengene, som Dagen lang med deres Næsvisted har klatret rundt i Skibene, er listede af Sted.

Saa sidder vi en lille Stund og drøfter Vind og Vejr, om den Nordvest vil holde sig, om Varmen vil især: „Det var jo dengang, lad mig se, i nogle og halvfjerds, at Vejret og Kalenderen var kommet helt paa tværs.

Ved Juletid det var saa mi'ldt, at Blomsterne spræng ud, i Februar det Sommer blev, i Juni Sne og Slud. Jeg førte dengang „Brødrene“, en topsejlrigget Jagt, og sejlede paa England mest med Kul og Tømmerfragt.

Det er jo anderledes nu, om Sommeren især, nu har vi jo et Institut, som laver Vind og Vejr, bestemmer Varmegraderne og Vejrberetning g'ør. Man læser blot i sin Avis, saa ved man, hvad det blir.

Se for Eksempel her engang, i Bladet der nu staar: I Morgen saa skal vi ha' Regn, saa ved jeg, at vi faar en dejlig Solskinssommerdag, det er jo meget let, naar man forstaar at læse paa rette Vis og Sæt.

Man kan nu sagtens sidde her og gøre af dem Nær, men jeg har tit funderet paa, hvorfor de ikke har en gammel Mand, saadan som jeg, med Skroget fuldt af Gigt, han kunde sige dem Besked om Vind og Vejr og sl-gt.

For se nu her, i dette Knæ, det højre alisaa, vel, hvis det nu jager i det fælt, saa s'ør jeg til mig selv: Ja, nu er Dagen ødelagt, i Morgen skal vi se, saa har vi Regn og Ruskevejr. Det venstre Knæ g'ør Sne.

Den venstre Arm betyder Storm og Uvejr fra Nordvest. Den højre giver Nattefrost. — Saadanne Regn og Blæst kan føles gennem Lemmerne, naar man iit Gigt biot her. Det minder mig for Resten om Kaptajner paa „Korscr“.

Det var en Bark, jeg sejlede med som Letmatros er Gang, Kaptajnen var fra Svendborg af, og han hed Ole Vang; han kunde mærke paa sig selv, hvad Vejr der var paa Spil, han lagde Kursen efter det, og det slog altid til.

Jeg husker det saa tydeligt, vi udfor Hanstholm laa med Mørsejlskuling af Nordøst, og intet Fyr vi saa, for Sne og Islag væltede ned og skjulte Fyr og Land, saa kom Kaptajnen hen til mig, ej som han plejede van.

Nu var den Skipper ellers ret en gudsforgaaen Krop, som sejlede Fanden Øret af og aldrig gav den op, men denne Nat, det saa jeg straks, langt fra sig selv han var, og da han talte, troede jeg, han vilde gøre Nær.

Han sagde til mig: „Hør engang, du er saa ung, min Søn, du kan vel huske, hvordan man skal be' en Bøn. Det værker i min venstre Arm som tusind Ild og Brand, vi faar en Piber fra Nordvest og driver ret i Land.

Hvis jeg nu vidste, om det hjalp at be' Vorherre om, det maatte klare op en Vagt, saa Skagen ind vi kom, saa kunde jeg jo love ham: Hvis ikke mer' det sner, vil Ole Vang frc denne Dag af aldrig bande mer.

Jeg husker godt frc vi var smaa og ind til Køjs blev lagt, saa lærte Mor os Aftenbøn om Englene paa Vagt, nu lukker sig mit Øje i — og den med Englehær; men Mor har aldrig landet og lovet at la' vær'.

Har maatte derfor prøve paa at faa det selv fortalt, han stod og mumlede i sit Skæg, jeg hørte ikke alt, han levede at holde op med disse stærke Ord, kun Slutningen lidt mere glat ham ud af Munden for:

Aa'n, lad det holde op at sne, saa vi kan komme rundt, vi stakke's Sømæna ligger her og døjer meget ondt. Hvis du vil hjælpe os paa Gled herud af Skagerak, saa skal du Fanden hule mig s'gu ha' saa mange Tak.

— Om vi kom rundt? Ja saa som saa, vi kom nok Skagen ind, og meget rigtigt fik vi saa en stiv nordvesten Vind. Det blæste, saa det pøb og sang og røg med Skum og Vand, vi naaede til Læsø, og der vi rendte ret i Land.“





ET SPEJDENDE ØJE

hviler over Aarhus-Bugten

Hvordan foregaar Lodsernes Arbejde?

Derom fortæller Lodsformand M. Jensen. Han taler roligt og lidenskabsløst om det hele. Saadan, kan man tænke sig, gaar Lodserne til Arbejdet, hvad enten det drejer sig om et haardt og ofte livsfarligt Job under natligt Uvejr, eller om de daglige Poster, Lods-Stationen har at betjene i Aarhus Havn.

— De fleste vil vel nok tro, siger Lodsformanden, at det meste Arbejde for os ligger i Dagens Timer; men det er ikke rigtigt. Helt Grever er vi ikke, selv om vi af og til ken gøre os det lidt hyggeligt i Vagstuen. Det er for det meste om Natten eller meget tidligt om Morgen, det store Antal Dampere kommer til Aarhus Havn. Der kommer for Eksempel alle de Skibe, som om Aftenen lossede færdig i andre danske Havne. Det er naturligt nok. Mellem Klokken 5 og 7 om Morgen — og om Vinteren er der jo ikke ligefrem Dagslys paa det Tidspunkt — kommer de fleste Job.

— Hvor mange Lodsninger kan der være i Løbet af et Døgn?

— Uhyre forskelligt med det. Fra en halv Snes Stykker vel — og gennemsnitlig op til Sneseen Vi er 7 Mand ved Lodsstationen her

— Og arbejder i 3 „Skift“?

— Baade ja og nej. Vi har vor egen Ordning paa den

Lodsstationen paa Søndre Mole er Aarhus Havns altid aarvaagne Øje. — Dag og Nat, Vinter og Sommer er Lodserne paa Post til Betyggelse for hele Sejladsen — ikke mindst under Lvejr.

Side af Sagen. Der skal jo altid være Vagt baade Dag og Nat, nemlig 3 om Dagen med Baadsmænd og 2 om Natten. Vi deler Arbejdet efter et specielt System, som ikke ret mange andre

dødelige kan finde ud af. Der syvende har Fridag — de andre aar ikke helt fri To Mand har Vagt, de er Nr. Et'ere, to er Nr. To'ere og tre Nr. Tre'ere. Hvis der bliver for meget for de to Et'ere, maa To'erne være klar til Udrykning o. s. v. Det sker ofte, at vi tager en Tørn paa ca. 30 Timer. Saa er man for Eksempel Nr. Et fra Kl. 12 Aften til 6 Morgen, bliver saa Nr. To til 12 Middag og igen Nr. Et senere. Hvis der er meget at lave, kan det godt blive umuligt at komme til at sove, ogsaa mens man er Nr. To. Paa Stationen har hver Mand sin Seng, saaledes at der altid er Mandskab i Nærheden. Fritid og Fritic, ser De nok, det er to Ting paa den Maade. Den Mendskabsliste, vi har, er god nok, men den er ikke saadan at forklare. Imidlertid er det jo ogsaa godt, naar vi selv kan finde ud af den!

Mens Lodsformanden fortæller, gaar den anden Lods stadig til Udkigsruden med Kikkerten.

— Der kommer „Svanholm“, siger han pludselig, og saa tager han den ankomende svenske Damper i nærmere Øjsyn. Der gives Ordre til Havnedamperen og Lodsbaaden. I



Nogle Billeder fra Lodsstationen i Aarhus. Øverst til venstre ses Lodsformand M. Jensen og desuden et Par af Lodserne, som spejder ud over Aarhusbugten, saadan som det gøres fra Lodsstationen Døgnet rundt, Aar ud og Aar ind. Til højre har vi Lodsbaaden klar til at rykke ud. Nederst ses Aarhus Havns lille, stærke Damper „Hermes“ i Færd med at hjælpe „Svanholm“ ind. Den aarhusianske Lods har taget Kommandoen ombord.

Kikkerten er det konstateret, at Signalflaget er gleden til Vejrs i „Svanholm“s Fortop.

Den svenske Damper nærmer sig Aarhus Havn. Bugten ligger i Dag næsten som et Spejl. Støt og roligt glider „Svanholm“ nærmere og nærmere, og nu afgaar Aarhus Havns lille Havnedamper „Hermes“ fra Bølværket for at sejle den svenske Gæst i Møde. Intet andet end den forholdsvist mægtige Skorsten røber „Hermes“ 700 Hestekræfter

— Hvorfor skal den kunne præstere saa meget? spørger vi.

— Der skal ofte slæbes godt, l'der Svaret. Skal en stor Damper for Eksempel rette op! Er det Sejlskibe, kan det ske, at de ikke rigtig lystre Ror — saa kan Trosserne synge, ser De, saa er der Spænding paa! Endelig er der jo ogsaa ofte om Vinteren Brug for en god Portion Hestekræfter

Er der ikke Tale om Bugserhjælp, men blot om Lods, sejler vi ud med vor egen Lodsbaad.

— Stationen her var paa Forhaand klar over „Svanholm“s Ankomst?

— Ja, ja. Rederierne underretter Havnekontoret om Skibe, der skal komme, og fra Havnekontoret faar vi et Prajderom, oplyser Lodsformanden. Vi holder imidlertid alt til Øje med Bugten, saa langt vore Kikkerter kan række.

— Skal alle Skibe hjælpes ind?

— Nej, ikke alle, men alle, der kommer fra oversøiske Pladser skal have Lods ombord. Vi kommer, naar Signalflaget i Fortoppen kalder. Det skal det ankommende Skib sørge for at gøre i Tide.

— Men der er ogsaa Opgaver med at hjælpe Skibene ud igen — hørte vi

— Ja, ja. Saa tuder de i Fløjten derinde ved Bølværket, og saa farer vi op her i Vagtstuen. For det meste er vi forøvrigt underrettet om, hvornaar Afgang ventes.

— Sker det ikke, naar De nu har haft mange Timers Vagt, at De ligesom sidder og sover hen under Vagten

— Hvad siger De? Sovet hen! Aldrig! Om Natten kan de to Mand godt skiftes til at sove. — Nej, nej, lad os nu endelig ikke snakke om det

Nu har „Hermes“ og „Svanholm“ mødt hinanden allerede paa Bugten. Vi ta'r dem i Kikkerten. Mægtig, stor og værdig tager „Svanholm“ sig ud med den lille koncentrerede Kraftkar af en Havnedamper paa sin Side.

Vi ta'r dem i Kikkerten. Nu entrer Lodsens Skibet ad Lejderen. Der gaar nogle Minutter, hvorefter „Hermes“ trækker lidt hen under „Svanholm“s høje Forstavn. En svær Trosse spænder op til „Svanholm“, og lidt efter stikker de begge Snuden i Retning mod Havneindløbet. „Hermes“ ser helt stor-

snudet ud, for det er den, der bestemmer Farten, og den aarhusianske Lods, der kender Havnen saa vel som sin egen Vest, har overtaget Kommandoen paa „Svanholm“s Dæk. Saa dan glider de to Skibe ind i Aarhus Havn, og noget efter kan „Hermes“ atter lægge til ved Bølværket nedenfor Lodsstationen — klar til at tage næste Törn.

— Hvilken Uddannelse har Lodserne?

— Helbefarne Sømand, lyder Lodsformanders Svar, med Skibsførereksamen og for de flestes Vedkommende med flere Aars Li: paa Søen som Ballast. Jeg sejlede selv i 10—15

Aar, før jeg for 18 Aar siden faldt til Ro her. Selv om Lønnen ikke kan staa ved Siden af, er dette jo dog en roligere Tilværelse. Og saa har den én stor Fordel: Den lugter alligevel lidt af Søen

— Men om Natten? siger vi. Naar Bugten ligger hen i Mørke, hvad saa med Signalflagene?

— Ogsaa om Natten holder vi hele Tide: Udkig herfra. Ankommende Skibe, der vil paakalde vor Opmærksomhed, og som ønsker Assistance, signalerer ved Hjælp af Blus. Disse Signalblus skærer skarpt gennem Mørket og fanger jo Øjet næsten endnu bedre end Damperen selv om Dagen.

— Hvad er det for Blus?

— Man anvender Blaaly, en Art Fakkell, men iøvrigt ogsaa blot et lille Bundt Tvist eller lignende vædet i Benzin. Mens der om Dagen, naar Lodsbaaden rykker ud, hejses Lodsflag paa den, afbrænder vi om Natten lignende Blus, saaledes at man fra Damperen kan se, vi er

paa Vej. Desuden fører Lodsbaaden om Natten hvidt Lys. Det kan altsammen sagtens gaa, men hvis det er Taage, er det værre. Saa maa vi tilkaldes ved Hjælp af Fløjten.

— Er det ikke uhyggeligt, hvis det nu er Stormvejr, eller hvis det er tæt taaget Vejr, at skulle ud om Natten?

— Det er naturligvis ikke altid sjovt at vælte lige ud af Kanen heroppe paa Stationen, i Sydvesten og ud i Skumspøjtet: — men det er Job'et, det skal være saadan, derfor er det blot at gaa paa. Vanskeligt — og ogsaa ofte farligt — naturligvis kan det være at lægge op paa Siden af Damperen, hvis det er meget stærk Søgang — forøvrigt ogsaa at komme til og fra Bølværket. Den lille Baad kan let blive et altfor spinkelt Bytte for Bølgerne store Kraft. Det kan være galt nok om Dagen i Søgang — om Natten er det naturligvis værst, og saa er der ogsaa flest Chancer for Havari. I det hele taget lader man jo helst være med at gaa ud, naar Vejret er rigtig ondt — for os er der mest at gøre paa saadanne Dage og Nætter

— De mange Fyr herinde har Lodserne ogsaa at betjene?

— Ja, det hører til de faste, daglige Pligter. Vi har 12 Fyr



Herfra glider Lodsens Blik Døg og Nat — Aar ud og Aar ind — ud over Aarhusbugtens Vande. De to Havnedampere „Aros“ og „Hermes“ ligger klar til Udrykning. — I Forgrunden ses Storarsignal-Masten.



i det hele, men kan betjene de fleste automatisk. De to Ledefyr paa Trøjborg og alle de ydre Fyr tænder vi pr. Telefon ganske automatisk — og saa skal vi holde Øje med, om de alle brænder rigtigt.

— Sirenerne?

— Paa samme Maade. — Igangsætningen sker pr. Telefon her fra Stationen. Der er to Sirener, hvoraf den ene giver korte, skarpe Hyl, den anden en længere, klagende Lyd, der ligesom ruller ud i Taagen. Men det kender sikkert de fleste fra søvnløse Timer, naar Vejret er taaget! Vi starter Sirenen blot ved at ringe ganske almindeligt paa Telefonen her, men med en særlig Omstilling. Jo, jo, den „Ballade“ laver skam Lodserne, men Skibene derude er glade for den

— Til de faste Pligter i Dagenses Løst, fortsætter Lodsformanden, hører iøvrigt et vist Opsyn med mange Ting i Havnen. Er det Stormvejr, har vi skam ikke blot Bugten at holde Øje med, men for Eksempel ogsaa Damperne i Havnen. De kunde jo ligge og rive sig løs eller komme til Skade mod Kajen ... Vi kommer for Resten ogsaa daglig i en vis intimere Forbindelse med Offentligheden ved Københavns-Dampernes Afgang. Det har de fleste Mennesker set. Lodsbaaden fører en Trosse fra Damperne tværs over Bassinet til Midtmolen for at hjælpe ved Manøvreringen. Naar Damperen er kommen et Stykke bort fra Kajen, lyder der gerne et Fløjtesignal. Det gælder os og betyder, at vi kan slippe Trossen.

— Naar Stormsignalerne hejses?

— Ja, saa sker det efter Ordre — pr. Radio! Meteorologisk Instituts Meldinger følges hele Tiden paa Stationen. I Tiden fra Kl. 6 Aften til Kl. 7 Morgen har Lodsstationen

det egenlige Opsyn med Havnen — saa der er saamænd alt i alt nok at tage Vare paa

— Er der nogen Sunde sket alvorlige Ulykker under Aarhus Lodsstations Arbejde?

— Ja, et Par alvorlige Ulykker er der sket i de sidste Aartier, men den uhyggeligste tror jeg dog skete for 60 Aar siden, nemlig den Dag nuværende Kong Christian X blev født. Da skulde der saluterer, og det skulde gøres med nogle gamle Bagladekanoner. Der var den Gang en gammel Lods her, som hed Bornholm, og han blev dræbt ved, at Kanonen slog tilbage. Den Salut kostede ham Livet. I 1915, tror jeg, blev en af Lodserne dræbt i en af Havnens Motorbaade under sit Arbejde. Han blev ramt i Ansigtet af en Turnstang og døde efter det. Et tredje Tilfælde var den Gang, en af Lodserne her — under Manøvreringen ved en af de gamle Hjuldamperne — kom for tæt ind til Skovlhjulene med Motorbaaden og blev dræbt paa Stedet.



Aarhus Lodsbaad vender hjem.

— Længes De ikke af og til ud paa Søen igen?

— Nej, det vil jeg ikke sige. Jeg har sejlet min Tid — og Aarhus er en By, der er noget ved at være i, kan De tro.

— Hvorfor mener De det?

— Den er blot Verdens dejligste By, lyder Svaret, der nu pludselig, hvor Talen ikke er om Lodsernes Arbejde, er formet i store Ord. Aarhus er i Udvikling. Se de forskellige store Arbejder, der foregaar her, se Havnen. Alt er vel indrettet. Alle mulige mekaniske og elektriske Hjælpemidler gør Tjenesten let og fornøjelig. Hvorfor længes fra Aarhus — smukke Udsigt end vi har fra vort Lodshus, er der vel ingen, som venter at finde andre Steder

En berømt Kapsejlsads.

Verdens flotteste Kapsejlsads fandt Sted i 1865, det var en af Theclippernes mest berømte Sejlsadser for at faa The hurtigst muligt bragt frem til London.

Førstemand i London med Sæsonens ny The fik en ypperlig Fragt, i den bedste Tid var den 8 Pund Sterling pr. Ton, og desuden fik første Skib en høj Præmie. Skibene var nogenlunde ens, Træ- eller Komposit-Skibe, mellem 700—1000 Register Tons, de gik omtrent samtidig fra Kina, naar Sæsonen aabnede, og skulde alle til London. Resultatet blev selvfølgelig Kapsejlsads mellem disse Skibe, Verdens hurtigste Sejlere, og i alle Shipping-Kredse var man stærkt interesserede i Udfaldet, og man indgik høje Væddemaa!

Den flotteste Kapsejlsads, der vel overhovedet er præsteret i Verden, fandt Sted i 1866 mellem fem af de mest bekendte Clippere, „Taeping“, „Ariel“, „Serica“, „Fiery Cross“ og „Taitzing“.

I samme kinesiske Havn laa 16 Skibe samtidig under Lastning. Fragten var 7 Pund pr. Ton for Hurtigsejlere og 1 Pund 2 sh. ekstra for det Skib, der kom først frem. Paa samme Dag afsejlede de fem nævnte Skibe, og 3 af dem gik ud med samme Højvande, den 29. Maj.

Havde man dengang haft Radio, kunde man have faaet at vide, at Sejlerne saa et sige fulgtes ad. Men dengang hørte man intet om dem før den 5. September. Den Dag stod tre af Skibene samtidig op ad Themsen, først kom „Taeping“ Kl. 10, „Ariel“ Kl. 10,20 og „Serica“ Kl. 11,30, eller kun 1½ Time mellem Nr. 1 og Nr. 3.

„Taeping“s Fører fik straks 100 Pund, men han delte broderlig Beløbet med „Ariel“s Fører, og antagelig har „Serica“s Kaptajn været med til at svinge et Bæger sammen med de andre ved Landkendings-Groggen om Aftenen.

„Fiery Cross“ og „Taitzing“ kom to Dage senere, næsten for tætt at regne var denne Forskel i Sejltid for de fem Clippere over en Distance af over 16,000 Sømil.

»Guvernør af Ækvator«

Man har i den senere Tid læst saa meget om en Søslinge, som skal være set i Lock Ness, Skotland — og set af mange. Underligt at tænke, at et Uhyre er at finde i en lille Sø.

Søslangen har ofte været paa Tale, men er eliers mest anset som et Fabeldyr — et Foster af Søfolks Fantasier — en god Skipperløgn. De Lærde tror ikke paa den, fordi de ikke selv har set Slangen, eller hvilket Uhyre det er, som forskellige Folk har set.

Jeg har ikke selv set en Søslinge af saa mægtig Størrelse, som saa ofte er omtalt; jeg sejlede i 48 Aar hovedsagelig ud over de store Have, men saa aldrig Uhyret, men den kan godt være der; man kan jo ikke fange saadanne i Side- eller Torskegarn. Der findes sikkert trods Videnskabsmændenes Ihærdighed endnu meget i de store Have, som man ikke kender. Har jeg ikke set den store Slange, saa har jeg set noget andet, som de Lærde maaske vil antage for ligesaa utroligt.

Det var i Aaret 1884. Jeg sejlede med et engelsk Skib fra Øst-Indien til London. Vi havde passeret Ækvator i Atlanterhavet og laa der og drev i Stille, saa var det en Eftermiddag, vi saa noget ligesom en Baad langt borte komme nærmere, og tænkte: „Hvad mon det er?“ Langsømt kom det nærmere, og tilsidst ret ved Siden af Skibet. Vi saa da, det var en Haj af uhyre Størrelse. Dyret havde 2 Unger med, næsten helt hvide og ca. 5 Fod lange. De gik paa hver sin Side af Moderens Hoved lige ved Munden og fjernede sig ikke derfra. Da Uhyret var kommet os nær, blev Kaptajnen kaldt paa Dækket, og han beordrede straks, at Folkene, som arbejdede med Reparation i Skibets Rig, skulde komme ned paa Dækket. Saa samledes alle paa Halvdækket til et Syn, som ingen før saa. Vi var forstenet og kunde ikke faa et Ord frem. Nøje blev Dyret betragtet, thi den var hos os en 3 Timer, til Mørket faldt paa, og der kom lidt Vin til at fylde vore slappe Sejl. Vi kunde godt med en Aare eller anden Stage have stødt Dyret i Hovedet, men vi var bange.

Hvor stort var da Dyret? Ja, maale det kunde vi ikke, men vi kunde se, at det var længere, end Skibet var bredt. Skibets Bredde var vel 36 à 38 Fod. Dyret havde en lysegraa Kulør, men spættet af brunlige Pletter som en Leopard. Graahajen og Blaaahajen har Munden under Hovedet og kan ikke bide uden at vende Maven op, men ikke saadan med denne. Dens Mund var nærmest som en Geddes. Vi fik se det mægtige Gab ved, at den gabede, om af Søvrighed eller af Lyst til at faa fat i et Par af os, som var den saa nær. Vi konstaterede ved den Lejlighed, at en middelhøj Mand let vilde kunne staa oprejst i dette Gab, og vi var enige om, at Dyret i en Mundfuld kunde tage en almindelig Hest. Vi var ogsaa klar over, at om vi havde en Krog, som var stærk nok, vilde Dyret med Lethed kunne slæbe Skibet, som var paa 600 Tons. Vi

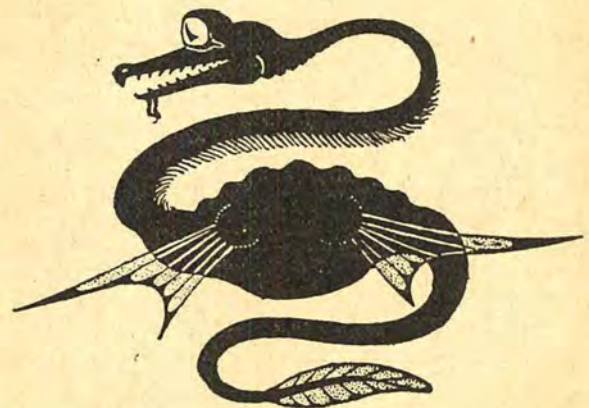
dehste Dyret „Guvernør af Ækvator“. I Nattens Løb forsvandt „Guvernøren“ — heldigvis. Det var en ubehagelig Gæst. Vel en 40 Gange har jeg siden passeret Stedet, men „Guvernøren“ saa jeg ikke. Jeg har skrevet dette for at vise, at der er noget, de Lærde endnu ikke ved. Det er vel et Par Aar siden, jeg læste en Beretning om, at man ude paa en Sydhavsø havde fundet Skeletdele og Kæber af en stor Haj, et Fortidsdyr, meddele man. Nej, det var ikke noget Fortidsdyr. Saadanne Uhyrer eksisterer endnu. Om man kan finde dem. Men heldigvis for Mennesker og Fisk synes der ikke at være mange saadanne.

I Aaret 1887 var jeg Styrmand med et Skib paa Rejse fra Hamburg til Nicaragua, da jeg i Stillehavet en Morgen paa min Vagt saa et stort, underligt Dyr, som krydsede vor Bøv med stærk Fart. Dyret var helt sort, men havde Lighed med en Kæmperokke. Dyret var meget stort, vel en 20 Fod bred. Det bevægede sine Sidesfinner paa en Maade, som naar Fuglen flyver. Med lydhøre Slag slog de vældige Labber mod Vandet, som skummede og sprøjtede som fra en Hjuldamper. Hoved og Hale saas ikke, men forrest saas noget som et Par mægtige Horn; de var saa lette at se mod den kulsorte Hud. Hornene — eller hvad det nu var — lyste bleggult. Hornene havde Form, som man ofte ser hos en gammel Kø, naar Hornene krummer ind mod Panden, eller som en Arm paa en Stenfiskers Tang. Mere fik jeg ikke at se. Dyret havde Hast, og vi løb en 7 miles Fart.

Ja, det er mange Aar siden, men jeg har ikke siden set noget lignende. Det staar endnu tydeligt i min Bevidsthed som et hæsligt og frygtindgydende Dyr, og vilde man kalde det en Djævelfisk, var Navnet fuldt berettiget, for den var hæslig, og den havde Hornene.

B. Cl. Jensen,

fhv. Skibsfører, Alderdomshjemmet, Ribe.



Stats-Støtte til Skibsfarten?

— Den danske Skibsfart ønsker ikke Statsstøtte, siger Direktør Mægaard. Men vi er stadig villige til Samarbejde og vil gerne forhandle om en hvilken som helst Plan, der kan tjene til Ophjælpning af Skibsfarten. Og jeg har Grund til at tro, at der i en ikke fjern Fremtid vil blive bragt et Møde i Stand i „International Shipping Conference“, en store In-

stitution, der omfatter 90 Procent af hele Verdens Rederier, og som har Hjemsted i London.

Ved en Frokost, hvortil det internationale Handelskammer havde indbudt, holdt Handelsminister Runciman en Tale, i hvilken han beklagede sig over Systemet med Statsstøtte til Handelsflaaderne. Verden vilde være rigere og Handelsflaaderne mere stabile, hvis enhver Statsstøtte blev afskaffet.



Omkring et Flaadebesøg

Af Orlogskaptajn Kay Jungersen

Næsten hver Dag, Sommer og Vinter, Foraar og Høst, sejler de tyske Krigsskibe Vandet tyndt i de Sunde og Bælter, hvor det danske Orlogsflag, Splitflaget, efterhaanden er en saare sjælden, altfor sjælden Gæst.

Som oftest damper disse tyske „men-of-war“ paa deres Besejlingstogter forbi vore skovkranste Kyster og smilende Smaapær, men imellem hænder det, at en eller anden af de fremmede Fugle slaar sig til Ro nogle Dage ved Bolværket i en af Danmarks mange Havnebyer.

Saaledes fik København den 13. Juli Visit af den fjerde tyske Torpedobaadshalvflotille og fra den 14. Juli af Tenderen „Hela“.

Torpedobaadsflotillen bestaar af de fire 800 Tons store Torpedobaade „Greif“, „Falke“, „Kondor“ og „Möwe“. Den sidste er opkaldt efter den berømte Blokadebryder, der under Grev Dohnas Kommando gentagne Gange stak til Søs fra Hjemlandets blokadelammede Havne under Verdenskrigen for at jage Fjendens tungtlastede Trampdampere over Oceanernes uendelige „highways“.

Baadene, der nærmest maa kaldes for smaa Jagere, er alle bygget omkring 1926 som de første af ialt 12 Enheder — det Tyskland tilladte Antal Baade under 16 Aar i Henhold til Versaillesstraktaten — og armeret med 3 Stk. 10,5 cm Kanoner og 6 Tripletorpedorør foruden Installation til Mineudlægning og Taageudvikling m. m. Turbinernes 23,000 Hestekræfter kan præstere 33—34 Knob som Maksimalfart, og den nødvendige Drivkraft faas fra oliefyrede Kedler. Hver Baad har en Besætning paa 120 Mand.

Til Sammenligning skal anføres, at vor nye Torpedobaadstype, Glenten-Typen, deplacerer knapt 300 Tons og er armeret

med 2 Stk. 8,7 cm Kanoner og 6 Torpedorør, mens de 6000 Hestekræfter svarer til en største Hastighed paa ca. 28 Knob. Det er en til vore Farvande vel afpasset Fartøjstype, der gør sin Konstruktor, Orlogsværftets Direktør K. Nielsen megen Ære. Skade kun, at den vigtigste Faktor i al Krig, Mennesket, „the man behind the gun“, takket være Flaadesaboteringsloven af 1922 faar altfor karrig en Tid tilmaalt til at kunne blive tilfredsstillende uddannet om Bord i disse fortrinlige Fartøjer.

Mens de fire Torpedobaade, der gæstede os, som nævnt er fuldt moderne Krigsinstrumenter, er „Hela“ et ældre Skib — sat i Vandet i 1918 som et af de sidste af den daværende kejserlige Flaades utallige, krigsskabte Ministryerfartøjer — M-Baadene. Mange af dem sank under Krigen under Udøvelser af deres farefulde Dont — andre er nu spredt over Kloder, især i en Del af de nye Rigers nye Flaader, en enkelt, „Golorozina“, er blevet opkøbt til at være Præsidentyacht i Argentina, mens 30 endnu gør Tjeneste i det „tredie Rige“ — de 27 som Ministrygere og „Hela“, „Zieten“ og „Taku“ som Flaadetendere, Moderskibe m. m. for Marinens øvrige Afdelinger.

Typen, der ikke mere fører nogen Armering, er paa ca. 525 Tons og har en Besætning paa omtrent 50 Mand.

I 4—5 Dage vagede det nye Tysklands Orlogsflag i Københavns Havt. Saa kastede Skibene atter Fortøjningerne los og stod ud paa det Element, hvor Danskerne engang var saa husvante — ud paa det bølgende blaa Baand, der gennem Aarhundrederne har bundet Danmarks Rige sammen til en Enhed — takket være den Flaade, hvis Rester nu er ved at ruste op derude paa den gamle hæderkronede Holm.

Hvormange Søslanger findes der?

Forbruget af Søslanger i Agurketiden er elleve og en halv Gang større i Dag end for femogtyve Aar siden. Det er statistisk bevist.

Man mener, at i vaade Somre yngler Søslangerne kraftigere. Det er derfor, der er flere af dem i de tørre Somre.

Der er i Aar observeret 111 Søslanger til Søs, tre til Lands foruden Uhyret i Loch Ness og den, Katten spiste.

Af de observerede Søslanger havde de 75 et meget lille Hoved og de 26 et meget stort Hoved, medens Resten blev iagttaget uden Hoved. Femten af de iagttagede Søslanger havde fire Ben og var altsaa egentlig ikke Søslanger, men Søfirben. Alle Slangerne havde Rygfinne. Den største i Aar observerede

Slange havde en anslaaet Længde paa ½ Kilometer. Den mindste var ikke større end en Aalelarve. Her er ikke medregnet en Søslange, som man er kommet under Vejr med paa Atom-institutet i Detroit ved at kikke for dybt i Mikroskopet.

Den nyeste Møde er Damesko og Tasker af Søslangeskind.

Efter den Flaadeordning. Forsvarsminister *Stauning* og Admiral *Rechnitzer* brygger paa, vil der foruden de mindre Skibe ogsaa blive bygget et Viceadmiralskib. Det skal hedde „Søslangen“.

I Aaret 1634 var den lærde Litteratur lige saa optaget af Enhjørninger som Aviserne i 1934 af Søslangen.

En Skipperkrønike

Mit Navn er Hansen, jeg er kun en lille Mand med stort rødt Overskæg og smaa sorte Tandstumper, og ud af Mundvigene flyder en ustandselig Strøm af Skraasovs.

Jeg er Indehaver af en gammel sort Kasket og en yderst slunken Skibspose. desuden ejer jeg Styrmandstitelen ombord paa Tankdamperen „Bristol“ af København. Jeg har kun ni Fingre, men det generer mig ikke mere.

Igaar da jeg sad i Messen, drillede Kaptajnen mig og

spurgte efter min tiende Finger, og saa fortalte jeg ham Historien:

Det var dengang, jeg sejlede med fore and aft Skonnerten „Juliane“ af Stavanger, en dejlig lille Skude med en lille Dværge mast for og en lang Kæmpe agter. En Nat da vi plaskede rundt i det nordlige Atlanterhav, rejste der sig en Storm, og jeg gik udenbords, draget af en uimodstaaelig Higen mod Havet.

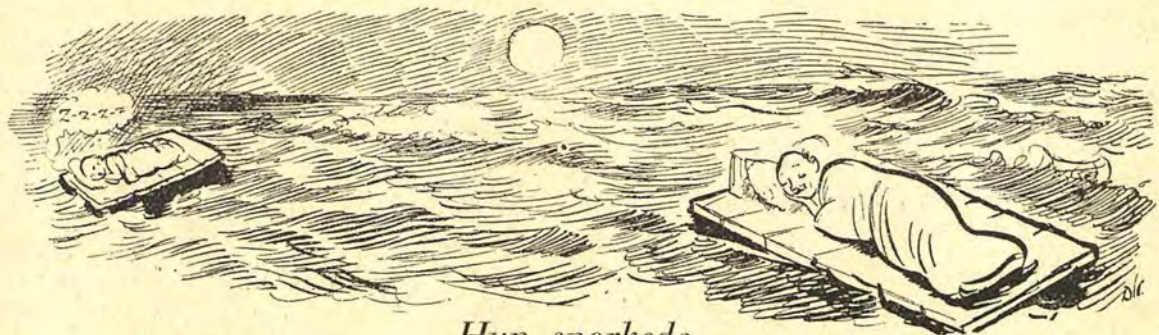
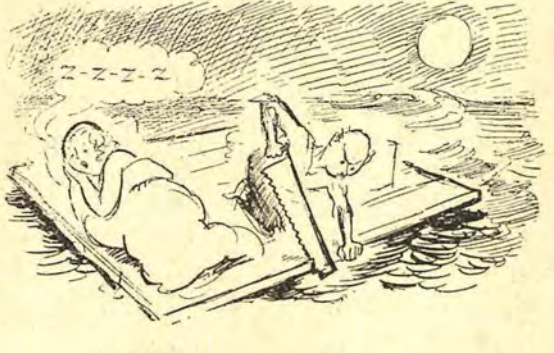
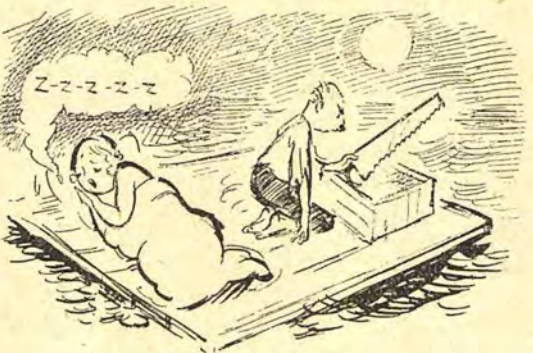
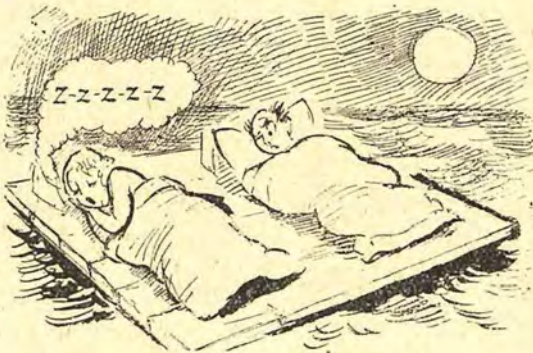
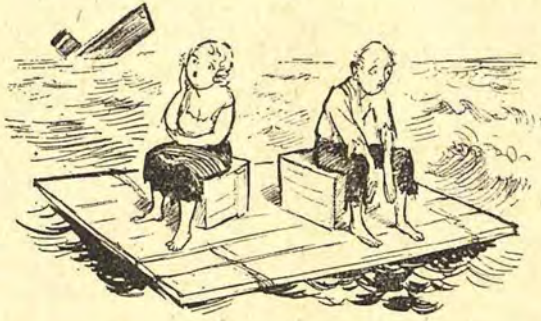


Pludselig trillede jeg ned gennem en mørk Kanal og landede i en dunkel Drypstenshule. Da jeg havde sunnet mig lidt, gik det op for mig, at jeg var blevet slugt af en Hval sæmmen med en hel Bunke Sild. Naa, vi skulde jo ha' Tiden til at gaa, saa vi gav os til at lege Tagfat; men midt i det hele træder der en lille sort Herre frem og præsenterer sig: „God Aften! Jeg er Hvalens Mavesyre og vil gerne have Lov at fordøje et

Stykke af Dem,“ og dermed snuppede han min Lillefinger. Imidlertid var det blæst stærkere op, og Hvalen var blevet søsyg, den vrec sig noget saa frygteligt, til sidst blev det den et Stykke for broget, og den kastede os op.

Der laa jeg nu i det kolde Vand, og da der ingen Skiibe kom forbi, dykkede jeg ned paa Bunden og spadserede hjem.

Wontalla.



Hun snorkede.

Slavetransporter.

Trods alle Bestræbelser fra europæiske Regeringers Side er der den Dag i Dag en omfattende Slavehandel i Gang i Abessinien og Arabien. Selskabet i London til Bekæmpelse af Slaveri og til Beskyttelse af Indfødte har nu atter møddelt de engelske Øvrigheder nogle Beretninger fra tilfældelige Hjemmelmænd, hvad sandsynligvis vil foranledige Regeringen til at træffe energiske Forholdsregler derimod, eftersom de talrige Slavetransporter, der føres gennem britisk Omraade, ikke netop er til Hæder for England.

Selskabets nyeste Materiale stammer fra en fransk Forsker ved Navn Joseph Kessel, der har berejst Slavetransportørernes Omraade, og som selv har været Vidne til, hvorledes en lille kvindelig Gedehyrde faldt i deres Magt. Slavejægerne erklærede, at Pigen vilde blive betalt med 40 Pund Sterling af en arabisk Agent, der arbejdede sammen med dem, og at denne vilde faa ca. den dobbelte Sum for hende.

En karakteristisk Beretning fik Selskabet fra en Søofficer, hvis Skib i det røde Hav passerede en arabisk Dhau med knækket Mast. „Vi kunde tydeligt se,“ hed det i Indberetningen, „at den aabne Dhau fra Førstævn til Bagstævn var fuldt pakket med kraftige Negre, der med lænkede Fødder sad overskrævs paa Roerbænkene, og som ved vor Tilsynekomst udstødte jamrende Hjælp-Skrig. Den arabiske Besætning var febrilsk i Færd med at reparere det skete Havari, da de sandsynligvis var klar over, at vi straks gennem Radio vilde anmelde deres Position til de nærmeste Havnemyndigheder. Næppe var Masten gjort i Stand, før Dhauen sejlede af Sted for fulde Sejl for at naa den arabiske Kyst og dermed Slave-markedet.“

Kæmpe-Cunarder.

Man regner nu sikkert med, at den vældige Nybygning til Cunard-Linien vil kunne sættes i Vandet til Efteraaret. Skibets Dimensioner overgaar alt tidligere. Længden over Dæk bliver 1018 Fod, Promenadedækket bliver 750 Fod lang, Afstanden fra Køl til Mastetop 250 Fod. Skibets Brutto-Tonnage bliver 73,000 Tons. Til dets Bygning medgaar 10 Millioner Nitnagler. Ankerkæder og Trosser tilsammen bliver af 4 Sømil's Længde, Rorets Vægt er 140 Tons, Ankrene er de største, der hidtil er forfærdiget. Om de tre Skorstenes Størrelse faar man et Begreb ved at høre, at den første Cunarder paa 1200 Tons vilde kunne passere gennem hver af Skorstenene (med Rigningen ved).

Nybygningen, der stadig figurerer under Betegnelsen „Nr. 524“, men som sikkert vil komme til at bære Navnet „Britannia“, skal drives af Turbiner, virkende paa fire Skrue. To Sæt Maskiner placeres i to adskilte Rum; de bliver dieselfyrede med forceret Træk. Skibets Fart bliver i alt Fald 30 Knob.

2000 Mand arbejder Døgnet rundt paa den enorme Bygning, der under almindelige Forhold vil kunne rumme 5000 Mennesker.

En Australien-Liner.

Med et Forspand af fire Bugserbaade stod den britiske ca. 16.000 Tons store P. & O.-Liner „Mongolia“ Frihavnen ind — et imponerende Syn, som ude ved Langeliniemolens Spids havde samlet mange interesserede Tilskuere. Damperen lagde til ved Østmolen, helt yderst ude med Udsigt til den anden britiske Kæmpecamper, Orient-Linieren „Oxford“ paa en Snes

Tusind Toas, der var kommet og havde fortøjet ved den nye Langeliniemøle.

„Mongolia“ virker kolossal, men smuk er den ikke med sit sorte Skrog og sin tropegule, uforholdsmæssigt store Overbygning. Der var 635 Turister om Bord, mest Folk fra Mellemklassen, men der er ogsaa Tale om en af de billige og ret korte Rejser med Udgangspunkt fra London og derfra til København, Bornholm, Zoppot ved Danzig og Hamborg. Det er den tredje af den Slags Rejser, „Mongolia“ har foretaget i Sommer, hver Gang med op mod syv Hundrede Passagerer.

Besætningen om Bord paa „Mongolia“ bestaar væsentligt af Indere, hvis røde Turbaner og brogede Lændebælter virker meget malerisk. Det var for Størstedelen unge og smukke Folk, og mange var fra Bombay.

Om Bord havde vi Lejlighed til at hilse paa Skibets Chef, Kaptajn Rhodes, der fortalte, at „Mongolia“ normalt gaar paa Rute mellem London og Melbourne, paa den Rute har han sejlet i mange Aar. Han er fortrolig med hver By undervejs og kender baade Brisbane og Melbourne samt flere andre australske Byer ud og ind.

Skibsinspektør Thorsen død.

Grønlands Styrelse og Grønlandske Handel har lidt det store Tab ganske pludselig at miste Styrelsens mangeaarige, dygtige Skibsinspektør, Kaptajn V. Thorsen. Han havde et svagt Hjerte, men passede endnu sin Gerning som sædvanlig. Han ramtes i sit Hjem af en Hjertelammelse.

Skibsinspektør Thorsen, der blev 65 Aar gammel, viede hele sit Liv til Tjenesten i Grønlandske Handel. Han var født paa Læsø og begyndte som ganske ung i „Handelen's Skibe, hvor han arbejdede sig frem gennem alle Grader fra Matros til den øverste Stilling som Leder af Skibsfartsafdelingen. I en ret ung Alder blev han Kaptajn, og han kom til at gøre Udviklingen med fra de gamle Sejlskibe til Damperne.

Carl Krarup død.

Seniorchefen i det kendte gamle Firma Carl Krarup er død, 75 Aar gammel.

Carl Krarup var født her i København. Faderen var Skibs-Kaptajn, og i 14-Aars Alderen kom Sønnen i Dampskibsekspeditionen her i Byen, hvor Ruteskibene paa Göteborg og Lübeck blev ekspederede. I 1893 oprettede Krarup sit eget Firma, og det har gennem de mange Aar særlig haft Tilknnytning til svenske Rederier. Hallands Bolagets Ruteskibe har sæledes stadig haft sin Ekspedition i det kendte Firmas Kontorer.

Krarups Helbred har i de senere Aar været noget vaklende. Han efterlader sig Hustru, f. Jennings, tre Sønner og en Datter, der er gift i Sverige.

For et Par Aar siden opdrog Carl Krarup sin mangeaarige Medarbejder Axel Petersen i Firmaet og i Aar sin ældste Søn Ture Krarup; de fører nu det gamle Firma videre.

Spørgsmaal og Svar.

Spørgsmaal.

1. Hvor mange Kahytspadser findes der om Bord paa D/S „Bremen“, Norddeutscher Lloyd.
2. Hvor mange Passagerer kan den medtage i fuld Udstrækning.

Svar:

„Bremen“ kan medføre 2400 Passagerer, som alle rejser i et-, to-, tre- eller fire-Mands Kamre.

I Kamp med Sørøvere

(Fortsat)

ELLEVE KAPITEL

Kaptajnen og hans Folk.

Gamle Grummet lod sin Pibe lyde og brølte med det samme af sine Lungers fulde Kraft: „Alle Mand agterud!“

Vi havde ialt 18 Matroser, alle Englændere og Skotter, og da Kaptajn Klinker havde faaet dem alle hen til Eytten og havde forklaret dem vor farefulde Stilling, hvis Vinden skulde løje af, spurgte han dem, om de vilde overgive sig til de nederdrægtige Sørøvere eller kæmpe som ægte britiske Matroser; der hørtes kun ét Svar, nemlig at de vilde slaas til sidste Aandedrag! „Ja, Kapt'n,“ tilføjede Tony Laphorn, „og naar vi ikke kan slaas længere, saa vil vi før lade vort stakkels gamle Skib springe i Luften eller bore det i Sænk, før disse hæslige sorte Djævlø skal tage det!“

„Ja, det er hørt, voldsomt hørt!“ brølte Resten af Mandskabet; „vi vil slaas, til den gamle Bark synker under Fødderne paa os — men vi giver os aldrig, Hurra!“

Hvad skulde Skipperen egentlig svare saadanne raske Gutter? Han var næsten i Forlegenhed; endelig udbroød han med Taarer i Øjnene: „Alt hvad jeg vil sige jer, Folkens, er, at jeg takker jer, fordi I stoler paa mig som eders Kaptajn, og jeg haaber at fortjene eders Tillid ved at gøre det bedste, jeg formaar, for jer alle. Kom nu op til mig en for en: jeg vil da uddele de Vaaben til jer, som jeg har. Jeg beklager, at der ikke er Rifler nok til jer alle, men vi maa saa benytte andre Vaaben; jeg har Entrehager og Huggertier nok.“

Atter kom et tordnende Hurra fra de raske Gutter, og Jack Squibb, Fortopgasten, en Kæmpekarl, der maalte 6 Fød og 4 Tommer paa sine Strømpesokker, udbroød: „Ja, har De ikke Huggertier og Entrehager nok, Kaptajn, saa tager vi Haandspag — det er noget for mig og passer svært godt til disse mørkhudede Skurkes Pandeskæller derovre.“

Kaptajnen uddelte nu baade Vaaben og Ammunition, thi Huggertier og Entrehager var imidlertid bragt op paa Hytter af Lin Sin. Gamle Grummet fik overladt den lille 6-pundige Messingkanon, som vi havde midtskibs og brugte til Signalering; den blev ladet med et Par Pund Krudt, en Pakke Søm og nogle gamle Jernstumper, og Baacsmanden var meget stolt af at have den under sin Kommando.

Mr. Vandersturm, hvem jeg med Vilje har sat sidst paa Listen af dem, som tog en fremtrædende Del i vort Forsvar, var uafhængig af os andre med Hensyn til Vaaben; han var nemlig, ligesom den nævnte Jogging, der

stak sin egen Revolver op i Skipperens Næse, da denne meget ædelmodigt tilbød ham et af sine egne dobbeltløbede Geværer, allerede forsynet med et Vaaben, der næsten i sig selv var et helt lille Arsenal. Det var nemlig en lang Bagladeriffel, som den værdige Herre, som han selv sagde, havde benyttet i hele den fransk-tyske Krig; han kaldte den „ein Zündnadel Gevær“ og pralede meget angaaende de store Ting, den havde idrettet, medens han klappede Skæftet og udpegede de mærker paa det, der viste, hvor mange Mand den havde fælcet i Slagene. Han havde tillige selv Patroner, og Lin Sin hentede en Lænestol nede fra Kahytten, hvori den lille tykke Herre satte sig. „Saa,“ sagde han; „nun jeg sidder godt her och kan brænde løs paa dem forfluchte Skurken, som ikke kunne se mich igen!“

„Meget godt arrangeret,“ bemærkede Skipperen, som nu var i straalende Humør, da alle vore Forberedelser var truffet, og Skibet fejede rask af Sted for den friske Nord-Ost-Monsun; „men jeg tænker ikke, vi vil komme saa nær til dem, hvis denne Vind bliver ved at staa; vi løber fra dem, gør vi!“

„Det er ikke værd at reabe, før vi er ude af Skoven,“ sagde Mr. Leechline lidt alvorligt; „se blot, hvor den lille Slyngel af en Prahu har faaet sine Bunkaarer ud for at hjælpe paa Farten, og den store Junk vil vel følge dens Eksempel, thi den har Mandskab nok. Jeg vilde blot ønske, at det snart maa blive mørkt, thi da har vi maaske en Chance for at undslippe ved at slukke vore Lanterner og halse rundt, saa vi narre disse Bøster; de forfølger os ligesom et Par Blodhunde — Fanden have dem!“

„Tab ikke Modet saaledes, Leechline,“ udbroød Skipperen muntert, skønt jeg alligevel lagde Mærke til, at han kastede

et halvt ængsteligt Blik op til Undersejlene, der ikke stod saa fulde, som man kunde have ønsket; „en Kølvaands Jagt er en lang Jagt, Leechline!“

„Det er sandt nok, men den faar ogsaa en Gang Ende, Sir.“


„Pas paa at holde fulde Sejl der ved Roret; Læsejlene sla; støttig!“ raabte nu Kaptajnen til Rorgængereren.

„Støttig skal være, Sir; men Vinden løjer af, det faar Sejlene til at flapre,“ svarede Tony Laphorn.

„Ja, jeg er bange for det, min Gut,“ svarede Skipperen i en noget alvorlig Tone; „disse Pirater vinder ind paa os igen!“

Vi fik nu alle Befaling til at stille os langs Rælingen midtskibs, under hvis Beskyttelse vi kunde være i Stand til at aabne en Ild mod Sørøverne, saa snart de kom inden for Skudvidde, og gamle Grummet fik Kokken til at læg-





ge sin Ildrager i Ilden; den vilde Baadsmænden bære til at lunte Kanonen af med. Kokkens Vandkedler var ogsaa fulde af kogende Vand, som skulde kastes paa Søværnet, naar de kom langs Siden.

Junken og Prahuen kom nu nærmere og nærmere. Tomme for Tomme vandt de ind paa os, den ene paa Strybord, den anden paa Bagbords Side. Vi Officerer paa Hytten havde alle vore Vaaben klar, og jeg ladede Tony Lap-horns Ge-

vær; Lin Sin kom nu ogsaa op, svingende sin Huggert. — I dette Øjeblik kom jeg i Tanke om et Middel til at opholde vore Forfølgere, hvilket jeg foreslog Skipperen, og han fandt Planen saa god, at han straks gik ind paa den og betragtede den som en glimrende Idé. Men det er vel bedst, at jeg fortæller min snedige Plan, og saa kan jo enhver dørlme, hvad den var værd.

Fortsættes.

I Kamp med en Djævle-Fisk

Forleden skulde en Englænder, der ejer et Firma i Karachi, Indien, ud og forlyste sig med Fiskeri. Han lejede en Tretonser og seks Indfødte. Man havde lige kastet Anker i det arabiske Hav, da det gav et saa voldsomt Rys i Skibet, at det var ved at skille det ad.

Pludselig jog Skibet i raserde Siksak over Vandet til stor Rædsel for Passagererne, der ikke anede, hvad der var i Vejen. Den vilde Fart blev ved en Time, inden man fik Opklaringen: Ankerkettingen kom til Syne i sin Helhed, og ca. 50 Yards borte for Enden af den opdagede man et Havuhyre af Form som en uskadelig Rødspætte, men er Kolos paa 5000 Pund. Den havde paa mystisk Vis faaet sin Hale i en Løkke i Kettingen, og den Løkke var stramme: jernhaardt omkring Halefinnen.

Det lykkedes at harpunere den, men det skulde man aldrig have gjort. I flere Timer jog den aldeles sindssvag rundt med

Baaden, hvis Passagerer havde nok at gøre med at hage sig fast og som hvert Øjeblik ventede at „vende Bunden i Vejret“.

Medens Kæmpedyret laa og samlede Kraft til en ny Vandvidsfart, besluttede en modig Gurkha at gaa over Bord med en Kniv i Munden. Gurkhaernes Knive er berygtede, og Manden vilde prøve, ved at udsætte sit eget Liv, at redde sine Kammeraters. Det lykkedes ham efter mange Dykningskunster at komme under Uhyret og jage den sin Kniv i Hjerter. Og endelig efter otte Timers Aandeløshed kunde man sejle hjemad med Kolossen paa Slæb. Da man trak den op og maalte den, var den 22 Fod fra Bugfinsens Spids til Rygfinsens Spids og 21 Fod fra Hoved til Hale. Tværs over Gabet maalte den fire Fod, og det var rigeligt spækket med glubske Tænder, saa det har nok været en indbringende Tur for den mere end modige Gurkha ... forudsat at Lystfiskeren ikke var Skotte!

Rusland bestiller 8 Krigsskibe i Frankrig.

Rusland har efter det nyetablerede storpolitiske Venskab med Frankrig placeret en Ordre paa Bygning af 8 Krigsskibe paa franske Værfter. De nye Skibe skal stationeres i Kronstadt og erstatte ældre Skibe af Østersøflaaden.

Den russiske Flaade bestaar nu af 3 Slagskibe af Dreadnought-Typen, 6 Krydsere, 17 Destroyer og 16 U-Baade. Desuden er der paa russiske Skibsværfter flere Undervandsbaade under Bygning. Alle den russiske Flaades store Skibe er gamle og værdiløse. Flere af dem er bygget i Frankrig før Verdenskrigen.

Den store Tørst.

Med Damperen „Pacific Reliance“ kom der for nylig 25.000 Kasser Whisky til den tørstende Befolkning paa Nord-Amerikas Vestkyst, og fra Japan kom 100 Kasser Spiritus, der imidlertid blev beslagnet, hvilket ogsaa skete med et Parti Rom fra Jamaica. Fra Californien udskibes nu store Mængder Vin til Atlanterhavskysten og New York, og mange Laster Vin og Whisky gaar fra Frankrig og Canada til Amerikas tørstende Befolkning.

Danmarks Flaade.

„Selskabet til Udgivelse af Kulturskrifter“ forbereder Udgivelsen af et større illustreret Værk „Danmarks Flaade“, der for Tekstens Vedkommende redigeres af Kaptajnlejtnant K. Dahl. Bogen tilsigter at give et klart og saa vidt muligt udtømmende Billede af hele det Virke, der Aar 1934 finder

Sted under Marineministeriets Omraade, og det vil derfor omfatte saavel den historiske Optakt som Omtale af alle Virksomhederne af 1 Dag, altsaa baade Skibe og Værft og alle øvrige Institutioner, saasom Fyrvæsen, Lodsavæsen, Redningsvæsen og meget mere.

Efter den forelagte Brochure og den i denne indeholdte Medarbejderliste samt det udsendte Prøvebind at dømme, vil Udsendelsen af dette Værk kunne paaregne megen Interesse, og man vil, gennem det Mosaikarbejde, en Bog med saa mange Specialarbejdere maa blive, kunne faa et godt samlet Overblik over hele Virksomheden og et Indtryk af de enkelte mindre Ledes Betydning for Helheden. Vi anbefaler paa det varmeste denne Bog til vore Læsere.

Sophus Weber.

Sophus Webers Venner paastaar, at man kender ham først rigtig, naar man har set ham i en Storm paa en Skude. Naar han sidder ved Roret i gult drivende Olietøj og uanfægtet af Sprøjt og Sus synger sine djærve Sømandsviser, saa er han prægtigst. Men naar han paa Gammel Hestehauge ved Svendborg er Vært for et Selskab af fyrstelige, adelige og statsborgerlige Gæster, da er han hyggeligst, altfavnende og charmerende.

Sophus Weber er netop fyldt 75. Naturligvis fejrede han sin Fødselsdag paa Søen, ombord paa sin ny Baad „Gurly“ paa Vej fra Svendborg til København. Nu ligger „Gurly“ ankret op ud for Langelinie. Den gamle slanke Kæmpe med det store Skæg og de spillende Øjne nyder Solskin paa Dækket.

Alle Dage har hans største Interesse været Skibe. Han har deltaget i mange Kapsejladser og hjembragt over hundrede Præmier, og han overvejer nu at foretage en Jordomsejling.

Frå Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

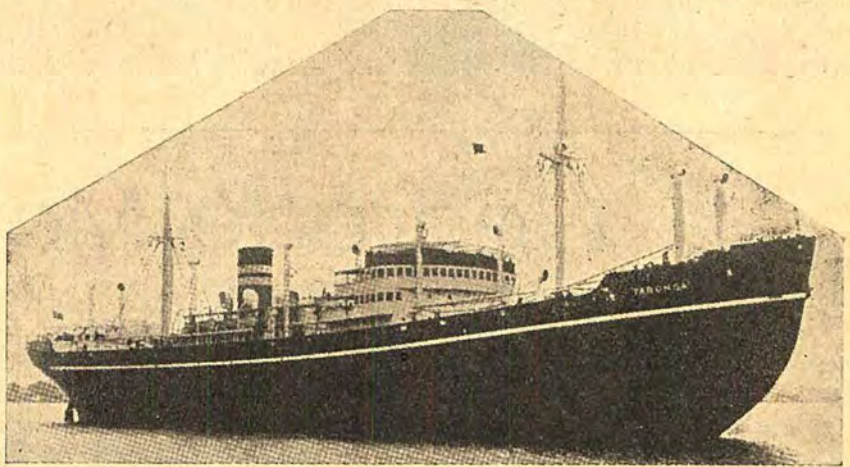
1. August 1934



Medlemmer pr. Januar 1934.

Det Forenede Damp- skibs-Selskab, A/S	D/S Jutlandia
D/S af 1912	D/S paa Bornholm
D/S Svendborg	af 1866, Rønne
A. P. Møller-Tank- baade	D/S Nordania
D/S af 1929	D/S Als
D/S Dannebrog	D/S Nautic
D/S Orient	Det Dansk-Norske
D/S Norden	D/S
D/S Progress	A/S De danske
J. Lauritzen	Sukkerfabrikker
D/S Myren	A/S det store Nor-
D/S Torm	diske Telegraf-
D/S Vendila	selskab
Det Dansk-Franske	D/S Jyden, Esbjerg
D/S	D/S Øresund
D/S Dania	J. Saabye & O. Ler-
Det danske Petro-	che
leums A/S	D/S af 1925, Es-
D/S Hafnia	bjerg
Andreas Christen-	D/S Phønix, Es-
sen	bjerg
A/S Det danske	Rhederi M. Jebsen,
Kulkompagni	A/S, Aabenraa
D/S Heimdal	D/S Activ, Korsør
De forenede Kulim-	A/S Dampskibet
portører A/S	England
D/S Pacific	A/S Dampskibet
A/S Em. Z. Svitzers	Finland
Bjergnings-Entre-	A/S Vestjydk
prise	Dampskibssel-
Svitzers Bugseraf-	skab, Esbjerg
deling	Rederi-Aktieselska-
D/S Ursus	bet Transporter,
D/S Baltic	Odense
	De forenede Bugser-
	selskaber

Motorskibet „Taronga“



Odense Skibsværft har til Rederiet Wilh. Wilhelmsen i Oslo afleveret Motorskibet „Taronga“, hvis Hoveddimensioner er:

Længde overalt 154,10 m
 Største Bredde 13,59 m
 Dybde til Shelterdæk ... 13,08 m
 Dødvægttonnage 10500 tons
 Dybgang 3,33 m

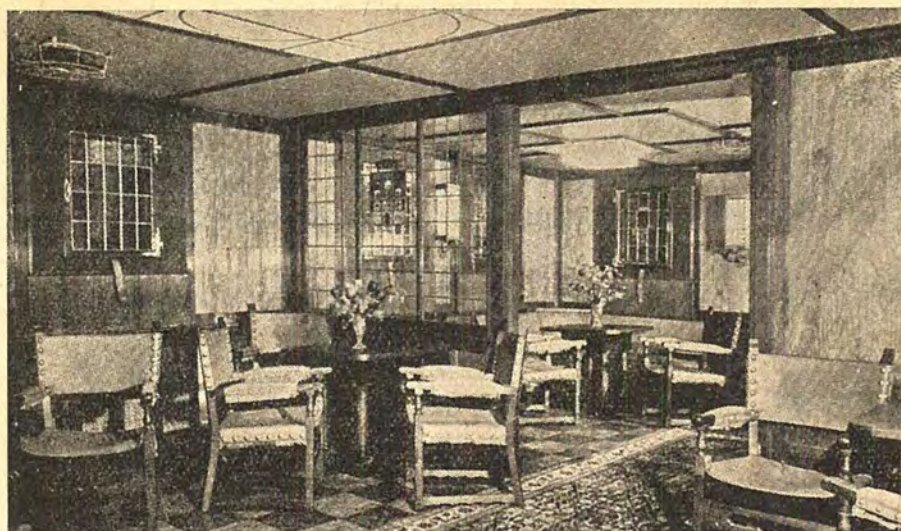
Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse og er konstrueret med Forskib af Maier-Form.

Skibet kan medføre 12 Passagerer, som bebor Dækshuset midtskibs i 1-Sengs og 2-Sengs Kamre, alle med særskilt Baderum. Spisesalonen har Mahognipaneler og tilsvarende Møbler i moderne Stil. Rygesalonen er ogsaa i moderne Stil.

Hovedmaskinen er en B. & W. dobbeltvirkende Totaktsmotor med 7 Cylindre, hvis Diametre er 620 mm, medens Slaglængden er 1400 mm. Ved 105 O/M udvikler den 8000 B. HK.

VERITAS
SOLAR- & SMØREOLIE
 LAGRE I ALLE HAVNE
ALFRED OLSEN & Co. A/S
 STOCKHOLM - GÖTEBORG - KØBENHAVN





Rygesaloner paa „Taronga“.

De to Skylleluftblæsere er kædetrukne. De har hver sit Kædetræk, og ved nedsat Fart kan man nøjes med kun at anvende den ene af dem.

Hovedmaskinen har Ferskvandkøling i et lukket Kredsløb, saa man sikrer sig, at Vandet er fuldstændigt frisk og luftfrit.

„Taronga“ skal anvendes i Fart mellem Europa og Australien.

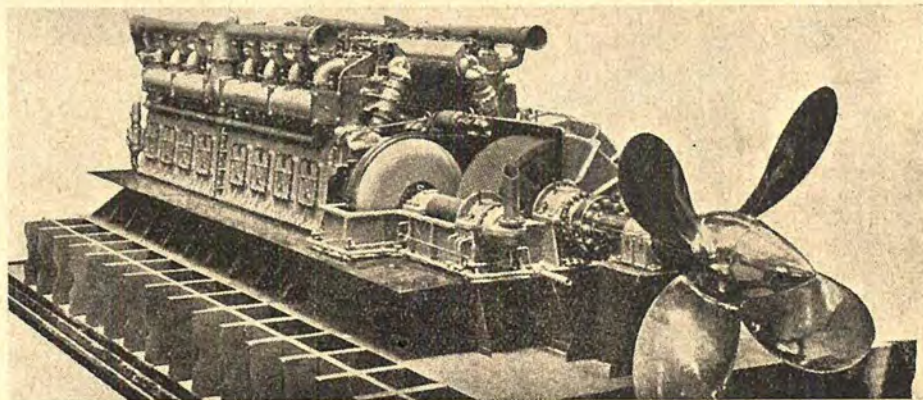
Gearede Motorer

I Japan er der for nylig bygget en Fragdamper, som er bemærkelsesværdig derved, at den er forsynet med gearede Motorer, og derved, at den er første Gang, man derovre har forsøgt at bygge et Vulcan-Gear.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 Sæt Mitsubishi enkeltvirkende Firetaktsmotorer, der er omstyrebare og har Trykforstøvning efter Vickers System. Hver Motor udvikler normalt 1350 B. HK. ved 420 O/M. Denne Hastighed reduceres til 90 O/M for Skruerakslen. Man har ved disse Motorer anvendt en særlig Konstruktion for Forbrændingsrummet og for Retningen af Brændstofindsprøjtningen, og der siges, at Forbrændingen er særlig god, og Jdstødsgassen klar ved alle Belastninger.

De to Sæt Maskiner er koblet til en Propeller-

aksel ved Hjælp af to Vulcan-Koblinger og et Gear. Koblingerne er hydrauliske og arbejder med Smørelie. Omstyringen sker med Maskinerne, som sættes



Model af Motorinstallationen i „Shinshu Maru“. Man ser den ene hydrauliske Kobling og Gearet.

ind eller ud af Forbindelse med Skruerakslen ved at fylde eller tømme Koblingen for Olie. Paa Skruerakslen faas normalt 2570 HK., altsaa en Virkningsgrad paa 95,5 pCt..

Skibets Prøvetur er forløbet udmærket.

Brug kun

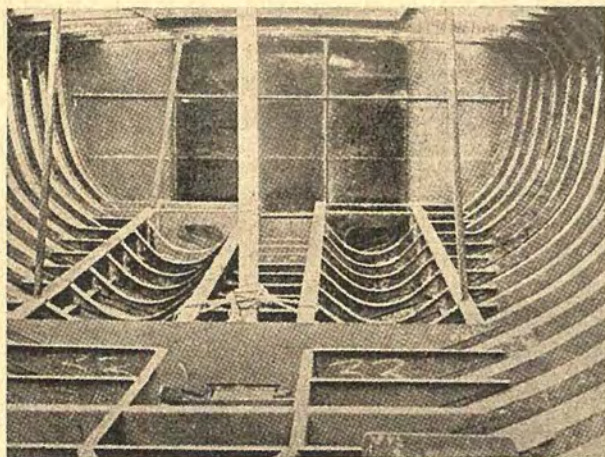
Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930





En svejst komposit-bygget Yacht



Motorrummet med Fundamenterne set agterfra

Da man i Midten af forrige Aarhundrede havde store Vanskeligheder med at holde Bunden paa Jernskibe fri for Begroning, navnlig paa de lange Rejser, begyndte man at bygge komposite Skibe, d. v. s. Skibe med en Yderklædning af Træ uden paa et Skelet af Jern. Denne Byggemaade har flere Fordele, men da den er ret dyr, anvendes den i vore Dage kun til Lystfartøjer.

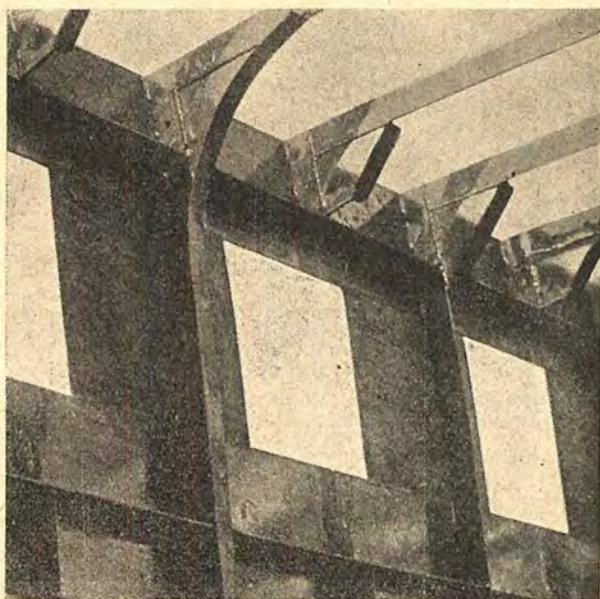
I Portsmouth er der for nylig færdigbygget en diesel-dreven Yacht efter dette System, hvor imidlertid hele Staal-skelettet er svejset sammen, hvilket er noget helt nyt og interessant.

Selve Konstruktionen af Staal-skelettet frembyder ikke noget særlig nyt. Man har holdt sig til det gamle, kun med den Forskel, at der i Stedet for Overlapning til Nitning er benyttet svejsede Samlinger Stød i Stød. Ved Forbindelsen mellem Bundstokpladerne og Spanterne har man dog brugt et Overlæg paa 12 mm for at undgaa for megen Tilpasning. Man har ved denne Konstruktion faaet en let og stiv Konstruktion med en god langskibs Styrke, hvilket er en Afhjælpning af en me-

get væsentlig Mangel ved denne højmoderne Byggemaade.

Klædningen er af Teak, Dækkene af Teak og Pitch pine. Køl og Stævne er ogsaa af Træ, saa al Kalfatring foregaar Træ mod Træ, hvilket har stor Betydning for Vandtæthed.

I Bekostning er der næppe noget sparet ved elektrisk Svejsning, den er maaske snarere mere kostbar, men man har vundet i Styrke og sparet ca. 10 pCt. paa Staalvægten. Dette sidste Forhold er af stor Interesse. Man skal blot videre endnu. Det er ikke nok at bruge de gamle Konstruktioner og saa svejse dem elektrisk i Stedet for at nitte dem. Man skal derhen, at den elektriske Svejsning bestemmer Udførelsen, saa først faar man det fulde Udbytte af denne Fremtidens Arbejds-metode. Saa skal den blive billigere og lettere (20 pCt.) end vor nuværende Byggemaade.



Elektrisk svejst Konstruktion ved Salonvinduer.



Et moderne Kammer paa Motoryachten „Rosaura“.

En fornem Kahyt

Ved Ombygning af en ældre Kanaldamper til en Motoryacht for en engelsk Rigmand blev hele Apter-ingen fornyet. Man undgik heldigt alle de Rædsler, der desværre i mange lignende Tilfælde komponeres af Arkitekter med „moderne“ Indstilling. Vi bringer her et Billede af et Kammer beregnet til Brug i Troperne og derfor stort og luftigt. Alle Møblerne er af Eg. Belysningen er gjort blændfri med Opalglass.

Smøring af Skibsmaskiner

Af E. A. Evans Esq.

Chefkemiker hos C. C. Wakefield & Co. Ltd., London.

Det moderne Skibs indviklede Installationer af forskelligeartede Maskiner og Udrustning gør Spørgsmaalet om Smøring til et lige saa indviklet Problem; derfor kan det her omhandlede Emne kun blive indgaaende klarlagt i en Afhandling, der vilde blive altfor omfattende for det foreliggende Formaal. Jeg maa derfor anmode om Overbærenhed fra de Læseres Side, der maatte være særligt interesserede i en enkelt Side af Spørgsmaalet om Smøring.

Tidligere var Stempelmaskinen utvivlsomt et godt Arbejdsfelt for Entusiaster paa Smøringens Omraade, men nuomstunder sker Smøringen efter Erfaringen og baseret paa videnskabelige Undersøgelser. Maskinmesteren, som er ansvarlig for Pasningen af aabne Lejer, kræver med Rette en vis Tolerance i den forskriftsmæssige Behandling, særlig ombord i et Skib, hvor continuerlig Drift er absolut paakrævet, og hvor Omstændighederne er vidt forskellige fra de, der hersker ved et Landanlæg.

Ved Tyngte-Smørings Systemet, som er almindeligt anvendt paa Damp-Stempelmaskiner i Skibe, er det bevist gennem Erfaringer, at Mineralolier, blandet med Rapsolie, giver de bedste Resultater. Kondenseret Damp fra utætte Stempelsænger og Ventilspindel-Bøsninger vil fra Tid til anden finde Vej til Lejerne, særligt til Krydshoved- og Krumtap-Panderne, og med en ren mineralsk Olie som Smøremiddel vilde der let opstaa Fare for, at Oliehinden brydes. Hvis Olien derimod blandes stærkt op med Rapsolie eller blæst Rapsolie, bliver denne Fare i høj Grad formindsket, idet Tilsætningen af Rapsolie bevirker, at Blandingen emulgerer, hvis Vand kommer ind i Lejerne.

Der gør sig en Del modstridende Opfattelser gældende med Hensyn til Anvendelsen af og den Mængde af Rapsolie, der bør tilsættes en Marineolie for at frembringe en formaalstjenlig Smøring. Resultater af rent akademiske Undersøgelser har vist, at mindre end 5 pCt. Tilsætning er passende, men Faktum er, at Maskinmesteren, som er ansvarlig for Pasningen af Maskinerne og deres Driftssikkerhed, ved, at der til Søs kan opstaa Forhold, der absolut forlanger en Smøreolie, der indeholder megen Rapsolie eller lignende.

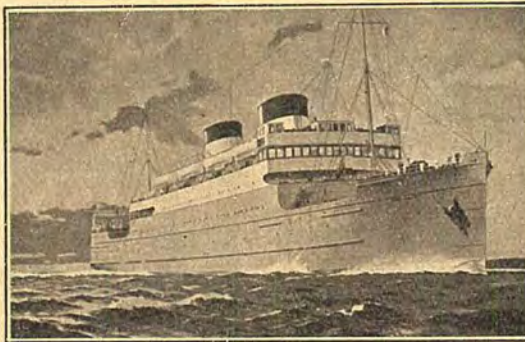
I et moderne Skib, med

Turbiner som Fremdrivningsmiddel, er Forholdet et ganske andet. Turbineakslens Bæreflader og Trykpander roterer i olietætte Lejer, og Tandhjulene arbejder i deres egne olietætte Gearkasser. Smøreolien, som er i stadig Cirkulation, naar Turbinerne kører, og som pumpes under Tryk til de forskellige Lejer og Tandhjul, maa naturligvis være af vidt forskellig Karakter. Turbinefabrikanterne i Forbindelse med Rhedernes Maskininspektører og Smøreoliefabrikanterne bestemmer, hvilken Olie der skal anvendes eller ikke anvendes i de paagældende Tilfælde. Naar Turbinerne er installeret, sørges der for Kontrol med Oliens Viskositet, dens Syretal og Demulsifikationsværdi. Ved gearede Turbineanlæg bruges der sædvanligvis Olie af en højere Viskositet end ved et tilsvarende ugearet Anlæg. Dette er dog

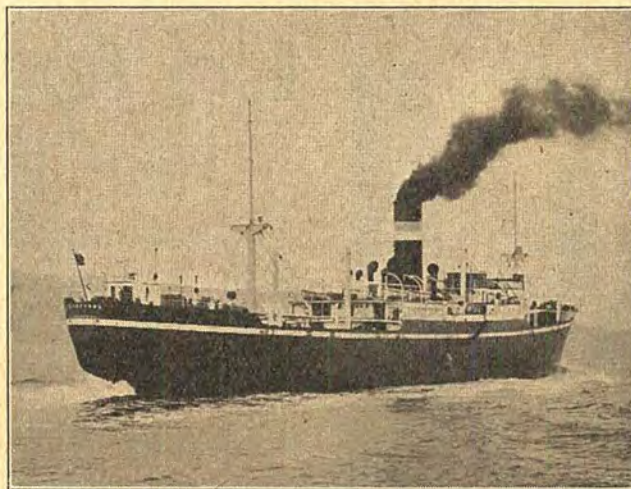
ikke nogen fast Regel, idet nogle Fabrikanter af ugearede Aktions-Turbiner foreskriver en Olie af ret høj Viskositet. Maskinmestre, som er vant til Pasning af Turbiner, vil være fortrolige med de Fordringer, der stilles i Specifikationer for Turbineolier.

Nedbrydninger af Olien i Brug er det meget vanskeligt at følge. Det er en kendt Sag, at en Olie vil vare mange tusinde Timer i nogle Turbiner, medens den i andre af lignende Konstruktion og under temmelig nær de samme Forhold maa betragtes som kassabel i en meget kortere Tid. Under Oliens Cirkulation bliver den intimt blandet med Luft og er i stadig Kontakt med varmt Metal, maaske Jernrust (Jernhydroxyd), Kobberoxyd fra Kobbersmørrørerne og Udfælninger fra Kedelvandet, saasom Kalcium- eller Magniumsalte, eller de ødelæggende Magnium og Natrium Klørider,

Kedelsten eller Vandblødgøringsmidler. Disse Materialer har, enten de optræder enkeltvis eller samlede, en stærkt nedbrydende Virkning paa Mineralolie. De virker som Iltningmidler og frembringer bituminøse Stoffer i Olien. Dette hænder først i meget fine colloide Partikler og fremkalder, hvad Kemikeren kalder en „Micelle“, i hvilken Form Stofferne holder sig svævende i Olien. „Micellen“ er sædvanligvis ladet med negativ Electricitet, og der foregaar derfor, naar den kommer i Berøring med en Elektrolyt,



M/S „Ulster Prince“, Coast Lines.



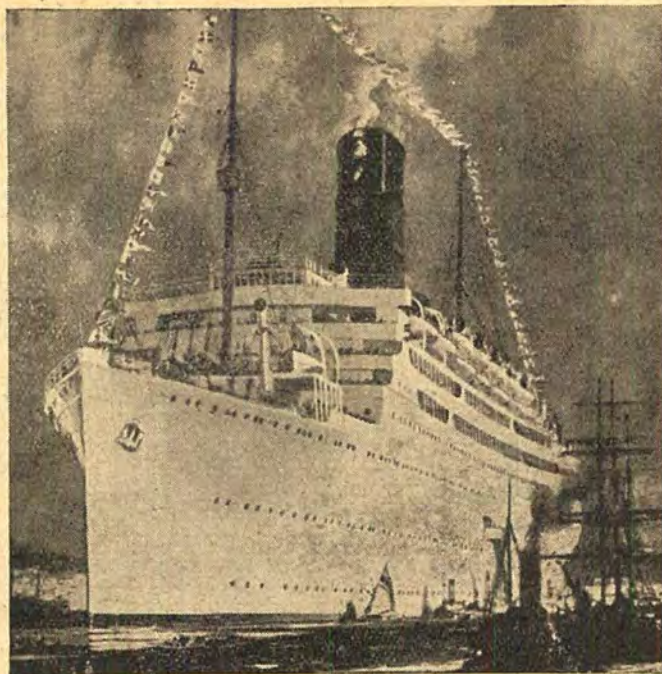
S/S „Makseer“, T. & J. Brocklebank.

saasom vandige Opløsninger, en Udfældning af et Bundfald. Hvor meget man end forsøger at forhindre Vandets Indtrængen i Olien fra Turbinens Dampkninger ved Anvendelse af Labyrintpakninger eller andre Konstruktioner, tror jeg, man maa betragte Vandets Indtrængen som uundgaaelig. Hvis Vandet naar Olien i forholdsvis store Draaber, vil det udskilles, men hvis det kommer ind i førstøvet Form eller samtidigt bliver splittet ved mekaniske Paavirkninger, er der stor Fare for, at det emulgerer med Olien og frembringer en Slam-Emulsion. Jeg ved, at en Turbineolie skal være i Stand til at modstaa Vand; det gør den ogsaa, naar den er ny og faar

en normal Behandling, men under unormale Forhold maa der tages særlige Forholdsregler; Olien maa hyppigt centrifugeres. Den bituminøse „Micelle“ er i Stand til at bringe Vandet og Olien i nærmere Kontakt og derved fremkalde en Emulsion.

Under Oxyderingens Forløb frembringes visse organiske Syrer i Olien, men ingen har hidtil kunnet paavise, at disse Syrer har været positivt skadelige i Turbinen. Selve Ordet Syre fremkalder straks Bevidstheden om skadelig Indflydelse. Det er selvfølgelig en kendt Sag, at hvis Alkalier fra Kedlen træffer Smøreolien, vil de forbinde sig med disse fede Syrer og danne Sæber, der har emulsionsdannende Evner. Det er sandsynligt, at en Olie, der indeholder en udviklet Syremængde svarende til 1.9 mgr. KOH. pr. Gram Olie, er forholdsvis sikker, selv om det maaske maa anses for at være kloget at udskifte Olien, naar Syreindholdet naar denne Værdi.

Dieselmotoren har nu faaet Indpas overalt som Marine-maskineri. I mange Henseender kan der behandles paa lignende Maade som andre Forbrændingsmotorer, i det mindste



T/S „Fraconia“, Cunard Line.

Olien førstøvet i varm Luft; paa Cyldervæggene bliver Olien i Form af en tynd Hinde udsat for varm Luft og Gas. Iltningens forholdene er ganske ensartede, og der dannes i begge Tilfælde asfaltisk Bitumen; den Form, hvori det forefindes paa de to Steder, kan være noget forskellig. I nogle Tilfælde findes Stoffet svævende i Olien som en „Micelle“, medens det i andre Tilfælde afsætter sig som et uldent (amorf) Materiale i Form af „Koks“. Foruden Udskilningsprodukterne fra Smøreolien kan man blive generet af Forbrændingsprodukter fra Brændselsolien. Kulpartikler fra Brændselsolien træffer Smøreolien mere direkte, end hvad Tilfældet er i en Benzinmotor. De virkelige Krav til en Dieselmotor-Smøreolie fordrer Modstandsdygtighed overfor disse meget hærde Betingelser, og sidst, men ikke mindst, forlanges en Olie med en god Demulsifikationsværdi, der tilsikrer en god Adskillelse fra Vand, hvis dette hændeligt skulde trænge ind i Systemet gennem utætte Kølekappe eller fra Stemplerne, hvis disse er vandkølede. E. A. Evans.

Illustrationerne viser forskellige Typer Skibe smurt med Wakefield Olie.

Hvad vor Flaade kan udrette i Tilfælde af Krig.

Den danske Flaades Øverst, Viceadmiral Rehnitzler stod nylig ved Statsradiofoniens Mikrofon og talte om Flaadens Opgaver. Der er jo nedsat et Udvalg med den Opgave at undersøge Søværnets Forhold. Hr. Rehnitzler kom overhovedet ikke ind paa dette Forhold. Han holdt sig strengt til Opgaverne — men det er naturligvis heller ikke uden Interesse at høre, hvad Viceadmiralen mener herom.

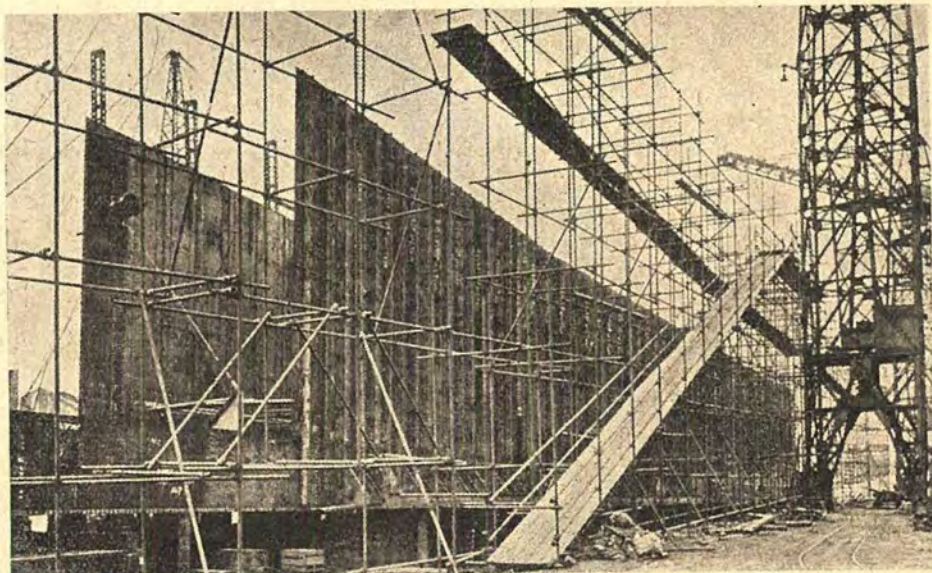
Han indledede med at minde om, at den engelske Flaade ofte benævnes „den stille Flaade“ — the silent Navy — fordi den varetager sin Gerning paa en ret stilfærdig og ubemærket Maade. Saaledes er det bl. a. ogsaa med den danske Flaade: dens Virksomhed er kun lidet kendt uden for dens egne Enemærker. Hr. Rehnitzler vendte sig derefter til Opgaverne,

den egentlige militære Uddannelse af Personalet, Fiskeri-inspektionstjenesten og Opmaalings-tjenesten. Men den egentlige militære Gerning er naturligvis Hovedhjørnestenen. Landets uyre Kyststrækning stiller store Krav til Bevogtnings-tjenesten under de Situationer, der kan komme til at foreligge. Dertil kommer, at de danske Farvande er de eneste Sejlløb mellem Nordsøen og Østersøen. — Selv om Flaademateriel kun er til Stede i forholdsvis beskedent Omfang, vil en fjendtlig Aktion efter vore Farvandes Karakter altid være et betænkeligt Forehavende. Torpedoer, Miner og Bomber fra Luftfartøjer er her farlige Vaaben, selv i en svag Magts Haand.

Til Løsning af Flaadens Opgaver kræves baade Skibsmateriel og Luftmateriel, som er klart til hurtig Udrykning.

Nyt Stilladssystem til Skibsværfter

Enhver, der har aflagt et Besøg paa et Skibsværft, vil have bemærket Stilladserne omkring en Nybygning. Som en forvirret og uigennemtrængelig Masse staar ru Tømmer paa Jorden og stritter op i Vejret, hvor Jukker, som Skibbyggeren kalder de vandrette Stilladsbærere, og Planker danner en for den ukendte haabløs sammenfiltret Masse. Ved Bygning af større Skibe, der har et parallelt Midterparti — Plankeværk! — ser man dog nu anvendt Stillads, der bygges paa selve Skibet ved Hjælp af Knægte, som boltes til Spanter eller Klædning. Begge Systemer har deres Fordele og Mangler, men fælles for dem begge er, at de er dyre, idet den stadig Tilpasning og Flytning kræver Arbejde, d. v. s. Penge.



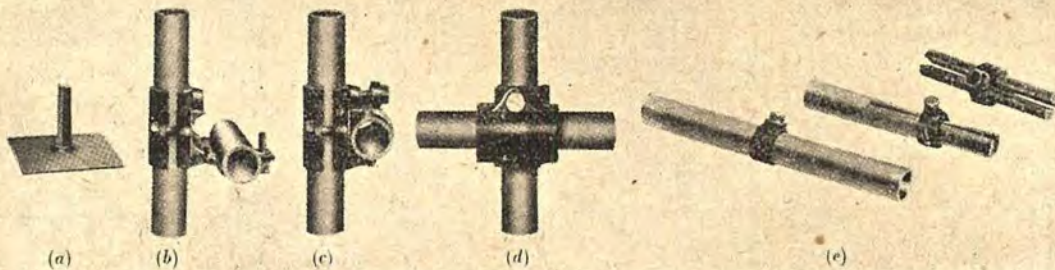
Staalstillads med Opgang ved en Nybygning.

I England har man i nogle Aar ved Husbygning, navnlig ved Facadereparationer, anvendt Stilladser bygget op af Staalrør. De har den Fordel, at de er billige, lette og kan tilpasses alle mulige Arbejdssteder. Man har nu ogsaa begyndt at anvende dem paa Byggebeddinger, som Læserne vil se af Billederne.

Hele Systemet bestaar kun af Fodplader, Koblingsstykker, Samlingsstykker og Rør. Har man en Gang anskaffet de forskellige Stykker og Rør i passende Længde, kan de kombineres paa alle mulige tænkelige Maader. Desuden er der ingen Tvivl om, at et saadant Stillads byder Arbejderen

større Sikkerhed, idet der altid vil være et vandret Rør som Haandfangslist irdenfor Rækkevidde. Baade ved Nybygninger, udenbords og indenbords, ved Reparationsarbejder for og agter, under den overhængende Hæk eller ved Bosser, kort sagt alle Vegne, kan et Stillads opsættes i Løbet af ganske kort Tid. Hvis man ikke ønsker selv at udføre Arbejdet, kan man kontrahere med Stilladskompaniet, som da sender sine Specialister til at gøre det.

De fleste Steder bygger man paa Værfterne endnu Stilladser, som man brugte dem for Hundreder af Aar siden. Staalstilladser vil sikkert vise sig at være en Konstruktion, som det vil lønne sig at stifte et nærmere Bekendtskab med.



Detaller af Staalstillads.

a. Fodplade. b. Dobbelt Koblingsstykke aabent (set fra Siden). c. Samme i lukket Tilstand. d. Koblingsstykke set forfra. e. Samlingsstykke.

STABELAFLØBNING

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Værft paa Refshaleøen sattes den 7. Juli et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 607, som bygges for Regning D/S Vesterhavet (Konsul D. Lauritzen), fer, i Vandet.

Skibet bygges til Germanischer Lloyds højeste Klasse og er bestemt til Frugtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 88,39 m × 12,95 m

8,08 m til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 2500 tons D. W.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 2250 I. H. K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet „Dora“.



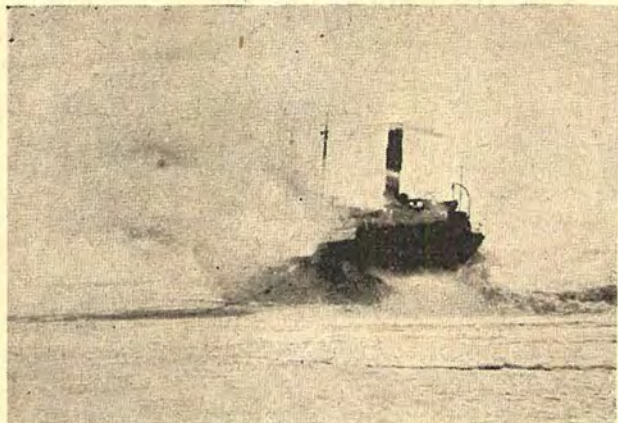
Et veludført Redningsarbejde

af Emil Z. Svitzers Bjergningsentreprise, paa Jyllands Vestkyst

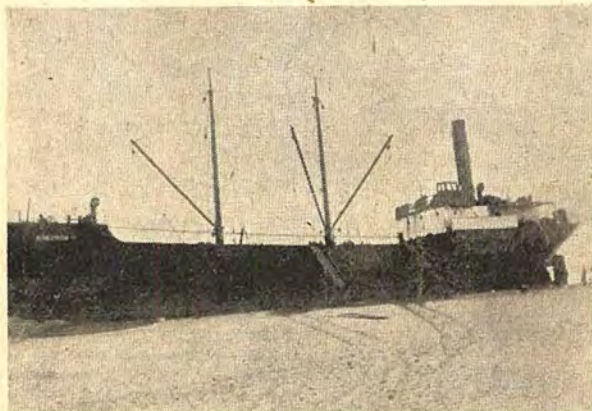
Under Orkanen den 8. Februar 1934 strandede S/S „Mænestrøm III“ af Göta med en Ladning Kul ved Thyborøn. Skibet kom fra Blyth og var bestemt til Göteborg med ca. 600 Tøns Kul (Beans), det kom ind i den voldsomme Orkan og blev bogstaveligt talt slynget op paa Land. De observeredes ved 11½-Tiden tæt under Land, og en halv Time efter var det

slynget ind paa Kysten. Det var komplet umuligt for Redningsbaaden at gaa ud, derimod lykkedes det at etablere Forbindelse med Skibet ved Raket, og Besætningen blev hurtigt hjerget. Svitzer blev alarmeret og sendte straks sin Damper S/S „Garm“ afsted fra Frederikshavn. Dagen efter sluttedes der Kontrakt om Bjergning af Skib og Ladning. Skibet stod fuldstændig tørt, saa der kunde køres til Siden med Hestevogn, og paa den Maade blev Ladningen hjerget og bragt indenfor Klitten.

Fredag Aften den 16. Februar begyndte det at friske op af Sydvest, og Kaptajn Ungerskov paa „Garm“ lod ikke Chansen gaa fra sig, men lagde sig parat til Søs og fik overført den



Strandingsdagen, da Søen brød over Skibet.



Bredsiden mod Land. Slidskerne viser, hvorledes der lossedes i Vogn.



En Fiskerkutter, „Klitboen“, slynget paa Land under samme Orkan, hjerget af Svitzers „Bjørn“.

store Slæber til Havaristen. I Løbet af Eftermiddagen og Natten blæste det godt op, og ved 3-Tiden om Natten lykkedes det at dreje Havaristen af Land, saa den nu stod med Stævnen ret ud, og Søndag Eftermiddag ved 3-Tiden blev Flotbringelsen fuldbjrdet. Baade om Natten og Dagen havde mange Mennesker samlet sig paa Stranden for at overvære det stolte Syn, og trods blæende Vind og Slud holdt de ud til det sidste.

Sakier.



Skibet staar tørt flere Fod nede i Strander.

„Are you a windjammer?“

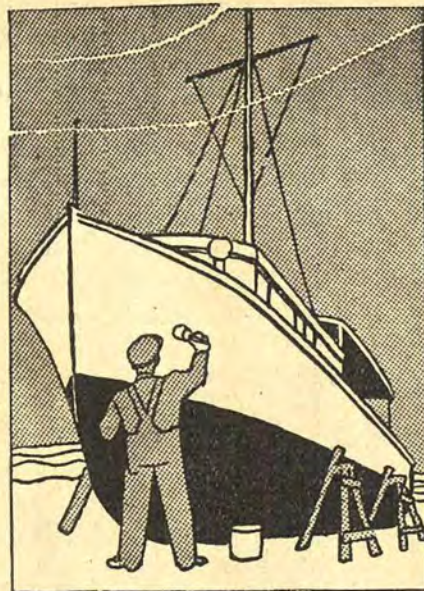
Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?
Skriv til Loås Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

Opgiv *Aar*, *Navn* og *Hjemsted*. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografier af Windjammers og daarligtvejr Fotos fra Sejlskibenes Glansperiode. Fra en Pris af 5 Kr. pr. Stk. kan De faa et originalt Fotografi kopi fra min Kollektion af engelske, amerikanske, franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuldriggere - 6m og 4m Barker - 7m og 2m Skonnerter. Forskellige Fuldriggere og Barker i Træ og Jern.

Et Sammenstød i den engelske Kanal



Damperen „Luimneach“ efter Sammenstødet med Jageren „Whirlwind“. — Begge har svær Bovskade.



Til Yachting

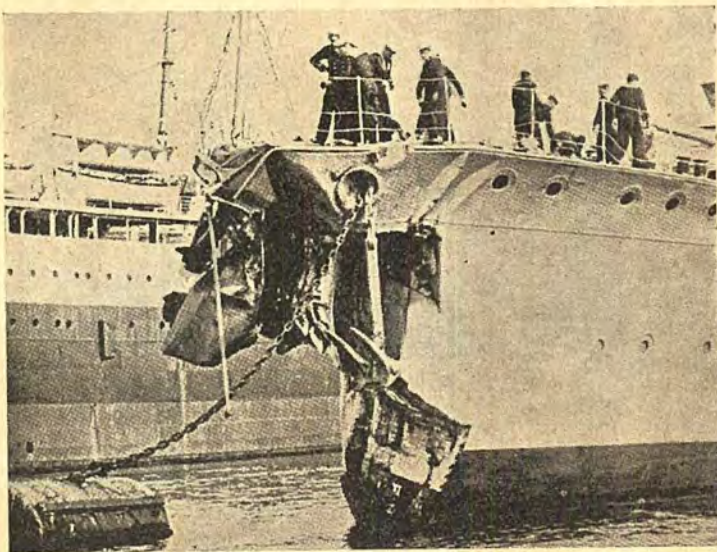
er Farvernes Holdbarhed og Skønhed lige nødvendige!

Farver og Lakker, hvor begge disse Krav er imødekommet til sin yderste Konsekvens er Sadolin & Holmblads danske Yachtfarver:

- Emaillakker
- Spar Varnish
- Patent Bundfarve
- Yachtfarve
- (Bronce Bundfarve)

SADOLIN & HOLMBLAD $\frac{1}{5}$

Nordens største og midste Farve- og Lak-Fabrik
OVER 100 AARS ERFARING Sk 5-32



Et Dementi angaaende „Normandie“

At det store Publikum baade i England og i Frankrig følger Bygningen af de to Kæmpedampere med en meget stor Interesse og ser paa dem som Deltagere i et Væddeløb, vidner følgende Dementi om, som af det franske Rederi er udsendt i London.

Det er fejlagtigt gennem forskellige Ophavsmænd blevet fortalt, at den franske Damper „Normandie“ efter Rederiets — Compagnie Générale Transatlantique — Ønske skulde undergaa forskellige Forandringer for at forøge dens tilsyneladende Størrelse med det Formaal at udkonkurrere Nr. 534, der er under Bygning til Cunard Linien. De forskellige Rygter fastslaar, at det er Hensigten at forøge det franske Skibs Længde ved Forandringer for eller agter (et Rygte gaar oven i Købet ud paa, at Skibet skal skæres over og have indbygget et nyt Midterparti), eller at Displacementet skal forøges. Hyppigt fortæller Rygterne, at Gross-Registertonagen kunstigt skal pustes op. — Hertil ønsker „Normandie“s Rederi at udtale, at de ikke har foretaget større Forandringer ved deres Skib eller agter at gøre det, Skroget er nu færdigt selv i de mindste Detailler, Maskinerne er monterede og klar til at gaa rundt, de Arbejder, der for Tiden er i Gang, bestaar i Udrustning, Udstyr af Passagerapteringen osv. — Rederiet ønsker saa kraftigt som muligt at tilbagevise disse falske og arimelige Rygter. Det ønsker kun at



bygge et Skib, der svarer til dets egne Ønsker, uden Hensyn til Størrelse og Fart af noget andet Skib. Det bemærkes, at de to sidstnævnte Faktorer ikke har nogen afgørende Betydning for en Luksusdampers Succes. Der er andre, der er lige saa vigtige, hvad Rederiets nuværende Flagskib „Isle de France“ beviser. Dette Skib er langt fra det største eller hurtigste i Atlanterhavsfarten, men er ikke desto mindre det, der har de fleste 1ste Klasses Passagerer.



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.

Gl. Numre af Vikingen købes

Numrene 1-1927 og 5-1929 købes til Overpris. — Henvendelse til Vikingens Redaktion, Gammel Mønt 39. Tlf. C. 9822

Østerbros Tøjcentral, Viborggade 11

Prima Holmens Bukser

10 Kr. Parret *Opgiv Maal, og Etiketterne sendes overalt pr. Efterkrav*

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

21 Wilton Street, Holdernes Road.
Telef. 31397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Gommesen-Pedersen.

LIVERPOOL:

23, Nelson Street.
Telef. Royal 1879.
Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

99, Boulevard de Paris.
Telef. Colbert 50-85.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Alf. Tollefsen.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef. 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

AXEL MORTENSEN'S BAADEBYGGERI SUNDKROGSGADE — KØBENHAVN Ø — TELF. RYVANG 91 KAPRONINGSBAADE OG KAJAKKER

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amalie-
gade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3.
Telf. 6804.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade
16, Kbhvn. Telf. Byen 4251.

Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55,
Kbhvn. Telf. 5990.

Dansk Sø-Restaurations Forening, Ny
Toldbodgade 5. Telf. 10273.

Den alm. danske Skibsførerforening, Hav-
regade 55. Telf. 14187. Postgirokonto
Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Master“,
København. Afdelingskontor Torden-
skjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.

Kjøbenhavns Skapperforening, Helms
Kanal 18. Telf. Byen 7200.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbod-
gade 10. Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Anna-
plads 16, Kbhvn. Telf. 2480.

Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort
Adelersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf.
Byen 6326.

Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Told-
bodgade 10. Telf. 8436.

Sømændenes Forbund, Herluf Trolles-
gade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen; Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.
For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

C.L.O.C. LIQUEUR.
BLAA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Paris,
via
Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Stettin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rutefart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
borg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .



VIKINGEN

50 Øre

Skonnertbrig „Thea“
Se Teksten Side 15.

1934 - Nr. 9
11. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle,
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

Havets eventyrlige Rigdomme

A² Dr. phil. A. Vedel Tåning

Betragter vi flygtigt forskellige nordeuropæiske Landes Historie i Tiden fra det 12. til det 18. Aarhundrede, ser vi, hvilken overordentlig stor Rolle visse Fiskerier og Hvalfangsten har spillet for disse Landes økonomiske Udvikling og Magtstilling blandt Nationerne; Sildefiskeriet og den Magt, som fulgte med at beherske det, vandrede saaledes fra Havnstæderne til Hollænderne og derpaa til Englænderne. I Øjeblikket er Torsken den Fiskeart, som alt i alt giver størst Udbytte i Nordvest-Europa, i 1929 saaledes rundt regnet 200 Millioner Kroner, og Norge og Island staar nu som de første torskeproducerende Lande med over Halvdelen af den hele Fangstmængde. Naar man i Island taler om Fisk, menes altid kun Torsk, hvilket ikke er saa mærkeligt, da hele Landets Økonomi hviler paa Fiskeriet af denne Fiskeart, og den unge ihærdige islandske Nations Udvikling gennem de sidste ca. 75 Aar, ja hovedsagelig gennem de sidste 30 Aar, skyldes for en meget stor Del Torskefiskeriet. Island stod ifølge den sidst omfattende Statistik som Nummer syv blandt nordvest-europæiske Lande med Hensyn til Værdiudbyttet af de samlede Havfiskerier.

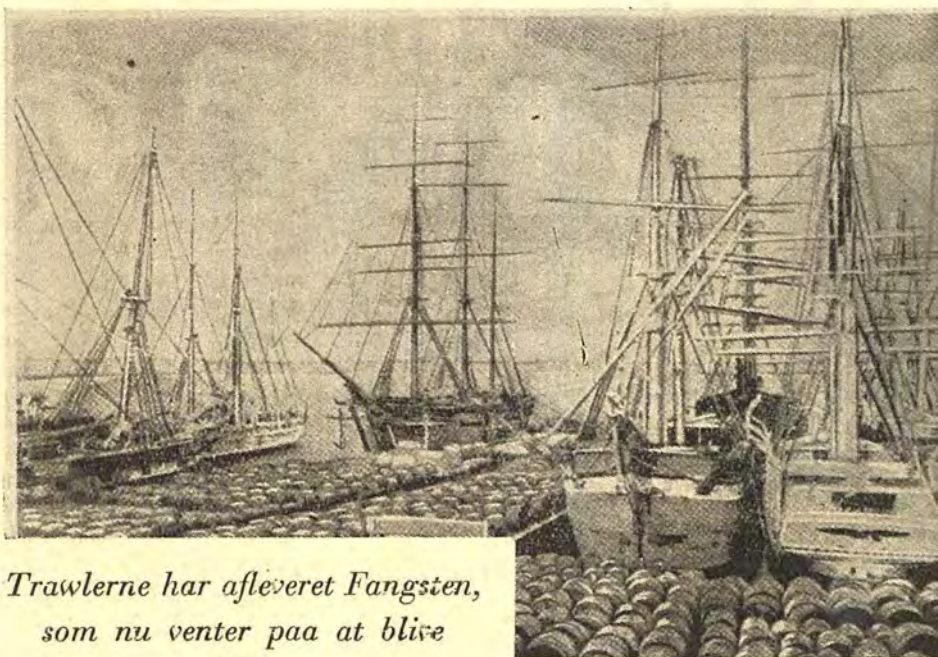
Torskefiskeriet ved Island har taget et mægtigt Opsving i dette Aarhundrede, først og fremmest paa Grund af Indførelsen af det moderne Trawlfiskeri; det er ikke længere siden end i 1891, at den allerførste Damptrawler for første Gang satte Trawlen ud ved Island; nu fisker i Højsæsonen Hundreder af Trawlere deroppe. I 1929 toges lige ved 400,000 Tons Torsk ved Island, og heraf tog Islænderne selv Halvdelen. Islænderne ejer ca. 45 Trawlere (foruden talrige Motorbaade og andre Fartøjer), og selv om Trawleren er dyr i Drift, bringer den Arbejde og Føde til mange, hvilket klart fremgaar deraf, at en enkelt islandsk Trawler i 1924 fiskede for halvanden Million islandske Kroner, en Verdensrekord.

Omkring to Trediedele

af den ubyre Mængde Torsk, der aarligt øses op af Havet ved Island, tages paa et mindre Omraade ved Syd- og Sydvest-Island i Løbet af et Par Foraarsmaaneder.

Det er paa denne Tid et imponerende Skue, man har, naar man kommer over den saakaldte „Selvogs Bank“ — overalt Fiskefartøjer: hastige smaa Motorbaade fra Vestmændene tæffer ud og ind fra Øerne for at sætte og røgte Garnene, færøiske og franske Fiskekuttere driver for udfirede Sejle, mens hver Haand om Bord er optaget af Haandsørefiskeriet, og Damptrawlere af snart sagt alle Nationaliteter sætter og haler Trawlen; Farvandet er som en mægtig Fabrikshøj. Torsken er her i Millioner — dejlige, store Banktorsk paa en Meters Længde, spillende i sølverne, gullige og brunlige friske Farver, ikke graa og kedelige, som de Lig, Fiskehandlerne kører rundt med.

Rigdommen af Torsk er her til Tider fabelagtig; man har Eksempler paa, at en Damptrawler her har trukket sit Redskab i 15—20 Minutter i Søen, og da Trawlen blev hevet op paa Siden af Skibet, var den saa fuld af sprallende, store Torsk, at Indholdet maatte tages indenbords i 17 Portioner, og Arbejdet for Besætningen med at flække, rense, vaske og salte Fisken tog over et Døgn. Da vi i 1928 i April,



*Trawlerne har afleveret Fangsten,
som nu venter paa at blive
solgt.*

der er Hovedsæsonen, opholdt os paa Vestmanøerne, hvorfra der fiskes med ca. 100 Motorbaade (hvoraf Fleertallet er bygget her i Danmark), blev der visse Dage smidt ca. 200.000 Stykker Stortorsk op paa Fiskekajerne, og i 1932 naaede man endogsaa her over ¼ Million Stykker visse Dage; desværre var Prisen dette sidste Aar for Fiskerne kun 25—30 Øre Stykket, medens de i 1928 fik en hel islandsk Krone for hver Fisk, de kastede op paa Kajen. Alt flyder paa denne Tid med Torsk, man vader i Torsk paa Kajerne, alt lugter af Torskeindvolde, og der arbejdes i den korte Sæson paa Livet løs; Fiskerne sover et Par Timer, derpaa gaar de ud igen, ofte i et Herrens Vejr, thi Farvandet her bører paa denne Aarstid til de uroligste i Verden; imedens oparbejder Flækkerne, Vaskepigerne og Salterne den ladede Fisk. Næsten alt anvendes, selv Indvoldeene bruges her paa Vestmanøerne til Gødning paa Markerne; Hoveder og Ryggede tørres for senere at males til Fiskemel, Rogten (Æggene) saltes i Tønder og sælges bl. a. til de franske Sardiniskere til Agn for Sardinerne, og en Del af Svømmeblæserne, „Sundemaverne“, bliver endnu i vor Tid vasket og tørre: (de benyttes til Limkogning etc.). Senere følger Omsætningen og Tørringen af Fisken enten i Sollyset eller i kunstige Tørrerier, og det er Arbejder, der kræver megen Kendskab og megen Omhu. Inden Klipfisken naar ud til Publikum, har den passeret gennem mange, mange travle Hænder.

Vi nævnte, at omkring to Trediedele af hele Torskfiskeriet fandt Sted ved Sydvest-Island i en kort Foraarsæson, og om Aarsagen hertil kunde vi skrive et langt Kapitel, fordi det blev Torskens hele Livshistorie, vi da maatte give, og den er, som de fleste af Havdyrenes Livshistorier, rig paa interessante Enkeltheder. Men dertil skaar Pladsen ikke til i denne Artkel, saa vi maa nøjes med et meget kort Rids.

I de sidste Vintermaaneder og de første Foraarsmaaneder stimer de kønsmodne Torsk i disse Farvande mod Sydvest-

Island; de kommer, som Mærkningsforsøg har vist, hertil fra de kolde Nord, og Øst-Island, fra Jan Mayen, fra Øst-Grønland, ja endogsea fra Vest-Grønland. De søger hertil, fordi de her og alene her paa denne Aarstid finder den passende Temperatur af Havvandet omkring 5—7 Grader, som de forlanger for at gyde deres Æg. Naar de har gydt deres Æg, og disse er blevet befrugtet, har de voksne Torsk gjort deres til Slægtens Formering; de er blevet dygtig sultne og vandrer derfor igen bort fra Gydepladserne, hvor Myriaderne af Torsk ikke vilde kunne finde Føde nok. De spreder sig nu i Løbet af Maj—Juni—Juli ogsaa til Islands kolde Kyster mod Nord og Øst, hvor Fiskeriet da fortsættes, selv om i mindre Stil; men ogsaa til Grønland kan de vandre paa denne Ædevandring, hvorfra de først vender tilbage næste eller et følgende Aar for atter at gyde deres Æg. Af Æggene, der svæver i Havets Overflade, kommer i Løbet af nogle Uger de smaa, 5 Millimeter lange Torskeunger frem; de driver hjælpeløst med Havstrømmen, der fører dem rundt om Island i samme Retning, som Viserne paa et Ur bevæger sig. De æder dog dygtigt og vokser i Løbet af et Par Maaneder op til at blive ca. 4—5 cm lange, og nu søger de ind i lune Fjorde, i Tangskovene og mellem Stenene, hvor de lever af de mange smaa Krebsdyr, der færdes her; men Millioner er gaaet til under Driften, da mange af Havets Fisk og Havets Fugle en Tid af Aaret for en stor Del lever af smaa Torskeunger. Ved Størmens Hjælp er Milliaderne af smaa Torsk blevet fordelt til Islands forskellige Kyster, og her vokser de nu op; men først naar de er otte Aar gamle og har en Længde omkring 75—90 cm, er de fuldvoksne, og nu kommer den Periode i deres Liv, da de gaar paa den lange Vandring til Ynglepladserne ved Sydvest-Island, hvor Fiskeflaaderne ligger rede til at tage deres Del af denne Havets eventyrlige Rige, der i disse Farvande endnu ikke i nogen som helst Grad viser en Aftagen paa Grund af Fiskeriet.



- Maa jeg faa en Pakke Skipperskraa.
- Det fører vi ikke her.
- Det vil jeg nok sige, og det kalder De for en Delikatesseforretning.

Vore Museumsskatte.

Kronborg-Museet er først og fremmest et Museum for Handel og Søfart. Naar Lokalerne omkring den store Riddersal engang bliver færdigrestaurerede, vil man her sikkert ogsaa faa et anseligt Kunst- og Kulturmuseum. Mange af Kunstmuseets opmagasinerede Billeder, som man ikke kan finde Plads til i Sølvgade, vil da passende kunne ophænges paa Kronborg. Det maa de da ogsaa hellere end at staa og raadne op i Kædere og paa Loftet i „Statens Museum for Kunst“, og Kronborg har jo ogsaa før været en Slags Magazin for Den kgl. Malerisamling.

Handels- og Søfartsmuseet er, som Navnet ogsaa hentyder til, navnlig helliget vor Handels og Søfarts Historie. Særlig rigt er Museet paa Skibsmodeller, lige fra de gamle Vikingebaade og senere Tidens Sejlskibe til den allersidste Tids store Dampskibe og Motorskibe. Baade Det forenede Dampskibsselskab og Østasiatisk Kompagni har afgivet sine fint udførte Modeller til Samlingen.

Helt fantastisk virker Salen med de gamle Gallionsfigurer, en Skibsdekoration, som vore moderne Skibe ikke kender til. Der er smukke Billedskærerarbejder iblandt, saaledes en interessant Gruppe af en Moder med sit Barn, der engang har prydet en siolt Tremaster, der for paa de store Have.

DE FORDØMTE SKIB

Af Edgar Jungsboell

(Sluttet fra forrige Nummer).

Ivan fik efterhaanden stiftet Bekendtskab med Resten af Besætningen. Det er maaske vel meget at sige, at han stiftede Bekendtskab med dem. Han saa dem. Der blev ikke vekslet mange Ord mellem Mandskabet paa denne Bark. Men han saa dem, og Kokken fortalte ham, hvad han ønskede at vide om dem. Der var Bewan, den lange, magre Fyr, der havde fundet ham i Jollen og havde kaldt Skipperen til. Bewan var saa mager, at det var utroligt, at hans Knogler kunde hænge sammen. Hans Kinder var indfaldne, og hans Øjne skinnede med hektisk Glans. Han hostede og hostede ustandseligt, og undertiden sprøttede han Blod. Forøvrigt havde han ikke megen Forstand paa en Sømands Gerning. Ivan saa Negeren, Antonio, der blev hundset af alle, selv af Bewan, og som sneg sig rundt om Bord, som om han havde en kronisk daarlig Samvittighed. Der var Pehrsson, en lille, ucersætsig Svensker, med den flade Sixpence trukket dybt ned i Panden, faamælt og gnaven. Bjørnen var en Schweizer og hed Erny, og Pueblo Luco, Dagoen, var Argentinier.

Ivan kunde ikke se bort fra, at det var en mærkelig Besætning, han var dumpet ned iblandt, saa langt fra de Kammerater, han hidtil havde sejlet med, men han skulde jo i Land igen, saa snart de naaede Nelson. Den Tid gik hurtigt, og han besluttede at passe sig selv. Der var intet Kammeratskab paa dette Skib. Det var tavse eller ynkelige Mænd, og det forekom ham, at de alle saa ud til at bære paa tunge og uhyggelige Hemmeligheder.

Om Aftenen skete der noget der vakte hans Interesse og Forundring. Ivan var kommet paa Vagt med Pueblo Luco og Erny. Da han fik Frivagt, kastede han sig træt paa sin Køje og besluttede at udnytte Tiden saa godt som muligt, til han atter skulde paa Dækket. De tre Mænd talte ikke til hverandre. Bjørnen kravlede besværligt op i sin Overkøje, og Pueblo Luco rakte Armen ind i sin Køje og halede en stor Perlemorsskal frem. Et sort Trækors med den korsfæstede Kristus var anbragt ovenpaa den blanke, skinnende Perlemor. Han hængte omhyggeligt Perlemorsskalen op paa et Søm i Skotten og sank saa ned paa Knæ. Ivan hørte hans sagte, fremmumlede Bønner. Dette havde han aldrig set i et Mandskabsluk af før. Pueblo var kommet i Ekstase. Han slog Kors for sig og hævdede sine Arme besværgende mod Lukafets Loft eller skjulte sit Ansigt i Hænderne.

Erny havde bøjet sig ud over Køjekanten. Han saa med et tvært og foragteligt Blik ned paa den ledende Mand.

„Hold Kæft,“ mumlede han lidt efter, „har jeg ikke sagt dig, at jeg ikke vil have den Forestilling her hver Gang jeg skal sove.“

Pueblo slog Kors for sig, og hans Bønner blev endnu inderligere og lidt mere højkrøstede. Han brugte det spanske Sprog, og Ivan kunde ikke forstaa ham.

Erny saa over paa Ivan.

„Se det Dagsvin,“ sagde han, „se, hvær han vælter sig i sin Hellighed. Jeg har truffet ham i Sidney for et Par Aar siden. Han er den værste Tyveknægt, der kan spadserer rundt i et Par Dagobukser. Han be'r!“ Han grinte haanligt og tvært. „Hvis du ikke holder op, skal jeg komme ned og stoppe dig, din forbandede Hykler. Hvis du vil snakke her paa Frivagter, skal det være om Guld, forstaaer du! Det er det, man skal bede til, er du med! Guld, Guld, Guld! Se

mine Næver, se paa dem, din Reje af en Dago. De har gravet Guld op, og de har givet det ud igen, og de skal grave efter Guld, saa længe jeg lever paa denne forbandede Jord, hvor Guld er det eneste, der er noget værd. Guld! Guld i Floder og Guld i Lommer og Guld i Aarer!“ Han rystede sine store Skovle af et Par Næver ned mod den anden.

Ivan spærrede Øjnene op over dette Oprin. Pueblo lystrede. Han slog endnu en Gang Kors for sig og krøb saa ind i sin Køje.

Ivan var træt, og han faldt snart i Søvn. Han blev vækket af en eller anden Lyd i Rummet. Hvad det var, kunde han ikke blive klar over. Han hørte en dyb og enstonig Snorken oppe fra Bjørnen. Maanen skimmede ind gennem Køjet, og dens hvide Lys stod som en Kegle gennem Mørket og ramte Skottet i Pueblos Køje. Det lyste i den skinnende Perlemorsskal, der kastede et hvidt og forklaret Skær over det sorte Kors

og Kristusfiguren med det bøjede Hoved.

Dette Krucifiks hypnotiserede Ivan. Han læa og stirrede over paa Perlemoren og Korsset med den Korsfæstede, og det syntes ham uvirkeligt og forstørret. Pludselig gled en Skygge over den lysende Skal, og han saa Pueblo rejse sig forsigtigt op i Køjen og derpaa lige saa forsigtigt svinge sig ud paa Gulvet. En Arm blev rakt over mod hans Køjebænk, og Pueblo skulde til at hale hans Tøj til sig, da Ivan greb fat om hans Haandied. Med et Brøl forsøgte den forskrækkede Argentinier at rive sig løs, men Ivan holdt fast.

„Din fordømte Tyveknægt,“ snærrede han, „skal du stjæle fra dine Kammerater. Slip det Tøj, eller jeg skal hamre dig til Flakfisk!“

Pueblo klynkede og slap øjeblikkelig Tøjet, mens han fremsættede en ynkelig Forklaring om, at han vilde se efter en Tændstik, saa han kunde faa Ild paa sin Cigaret.

Fra Overkøjen kom et haanligt Snøft:

„Der ser du,“ lød Bjørnens Stemme, „Tyveknægt og Hyk-





ler. Guld er har ude efter. Guld og atter Guld, og det er allright saadan, men han gider ikke bruge sine Næver til at grave det op med. Derfor stjæler han. Evis du en Gang til prøver paa at stjæle fra nogen her om Bord," snævrede han mod Argentineeren, „skal du blive varpet udenbords. Det kan Pehrsson besørge. Han er vant til det!“

Der blev atter stille i Lukafet, men Ivan kunde ikke sove mere den Frivagt. Den Dago havde overtraadt en af Lukafets strengeste Love. Han følte sig underlig utryk og uhyggelig tilmode, som han laa der i Mørket og lyttede efter de andres Aandedræt eller stirrede paa den skinnende Pelemorsskal.

Næste Dags Morgen begyndte det at blæse op fra Syd. Søerne vaskede ind over „Phoebe“, og det var med største Besvær, at den endelige Forsamling om Bord fik bjerget Sejle. Ivan sled som tre af de andre under Arbejdet for at redde de tyndslidte, lappede Klude, før den tiltagende Kuling fik revet dem i Laser. Denne Dag blev en Smertens Dag for Negeren Antonio. Skønt han aabenbart anstregte sig over Evne, og hæsbælende og gennemblødt af Søerne fo'r fra Givtov til Gaarding og fra Braser til Ræer kunde han ikke være i Fred paa Dækket. Alle hundsede ham, og Pehrsson faldt tilsidst over den hylende Sorte med Spark og Forbandelser. Saa blev det Ivan for meget. Klart og bestemt lod han den brutale Svensker forstaa, at han gjorde bedst i ikke at gentage den Forestilling en Gang til, saa længe han, Ivan, var om Bord.

Forbavelsen bredte sig over Pehrssons mutte og tvære Ansigt. Svenskeren var, af en eller anden Grund, frygtet af Besætningen, og hans Overraskelse over Ivans Indblanding var aabenbar. Han mumlede et Par uklare Trusler efter den ander, men Ivan var ligeglad. Han havde atter vundet en let Sejr, og han følte sig sikker og overleger overfor denne Flok sølle Menresker.

Paa Forlugen sad Antonio med Benene trukket op under sig og ømmede sig efter den haarde Medfart. Ivan stansede foran den grædende Neger for at spørge, hvorledes det gik.

„Hvorfor de sparke mig, hvorfor slaa mig? Jeg arbejde som bare Fanden og gøre alt, hvad de siger. Hvorfor de gøre det? Hvorfor?“ var hans stadige Omkvæd og Spørgsmaal, mens Taarerne løb ned over de sorte Kinder, og de mørke Dyresøjne rullede forvildet rundt i Hovedet paa ham.

„Ram dem nogle ud igen,“ svarede Ivan kort, „du ser ud til at have Kræfter nok til det.“

Antonio saa forfærdet paa ham.

„Nej, nej,“ sagde han frygtsonmt og rystede paa Hovedet, „ham Svensker, ham sidde i Fængsel i Melbourne et halvt Aar. Han beskyldt for at skubbe Styrmand i Vardet ved Kap Haab. Ingen Bevis. Ham meget farlig Fjende.“

Ivan gik tankefuld fra ham, og han spekulerede en Del over denne Svensker. Han havde straks være klar over, at han var en brutal Fyr, men dem havde han truffet saa mange af. Egertlig havde han troet, at Pehrsson var den eneste orcentlige Sømand af hele Besætningen foruden ham selv, og kun hans tvære og afvisende Holdning havde afholdt Ivan fra at nærme sig ham noget mere. Og nu denne Historie.

Efter Middag besluttede han at spørge Kokken Edmunds nærmere ud om denne Svensker. Han tog sin Tinnugge med for at faa lidt mere Kaffe og gik om til Kabyssen. Her fandt han Kokken liggende paa den fedtede Dørk med Fraade om Munden og de krampagtigt sammentrukne Fingre krummede ind over Tommelfingrene. Ivan skyndte sig ind i Kabyssen og løftede hurtigt Edmunds op paa Bænken. Kokkens Øjne stod stive og uhyggelige i Hovedet paa ham, og Blodet fra

et Saar over det højre Øje løb ned over hans Ansigt og blandede sig med Fraaden om Munden.

Paa Dørken laa en af de smaa Bøger, han havde læst op fra. Den laa aaben, med Bindet opefter. Ivan skyndte sig at hælde lidt koldt Vand over den Syges Ansigt og vaskede ham derefter omhyggeligt ren for Blodet og Snavset fra Dørken. Det stive Legeme faldt lidt efter lidt til Ro. De uhyggelige Træk blev slappe, og der bredte sig et Udtryk af uendelig Træthed over Ansigtet. Ivan stod et Øjeblik og saa paa ham. Saa bøjede han sig ned og tog Bogen op. Han bemærkede, at et Par Vers i den opslaaede Bog var indrammede med Blyant. Uvilkaarligt gav han sig til at læse.

Der steg en Følelse af Beslemthed op i Ivans Sind. Hans Strube snørede sig sammen, og han fik Taarer i Øjnene, da han saa ned paa den stille Skikkelse med det ligblege Ansigt og de lukkede Øjne. Han bandede stille over sin Svaghed og listede saa ud paa Dækket, efterladende sin Tinnugge paa Komfuret.

Han saa ikke noget til Edmunds den Dag. Han havde Rorstørn om Eftermiddagen, og mens han støt passede Styringen, listede den gule Fyr rundt om ham, lurende og tavs. Ivan følte sig ubehagelig tilmode, hver Gang han kom i Nærheden af denne Fyr, der altid mindede ham om en slimet Slange. O'Cavan saa han ikke meget til paa Turen. Han tilbragte sin meste Tid i Kabyssen, mere eller mindre drukken.

Ivan begyndte nu at tælle Timerne, til han kunde slippe bort fra dette Skib. Han følte sig ensom og utilpas midt i denne Flok af ensomme, der var ukendte med Kammeratskabets friske Glæder og Fortrolighed, og som forlængst var borte fra alt, hvad der gjorde Livet taaleligt eller tiltrækkende for Menneskene. Han følte Længsel efter sine gamle, raske Kammerater, og han fortrød bitterligt sin Rømning.

Da „Phoebe“ lagde til Kaj i Nelson, var Edmunds den eneste, som Ivan tog Afsked med. Kokken forærede ham den Bog, han havde lovet ham, og Ivan skyndte sig ned ad Landgangsbroen. Den sidste af Besætningen, han saa, var den samme, som han først havde truffet paa. Det var Bewan, der stak sit smalle, hulkindede Ansigt op over Lønningen og hostede. Han spyttede i Vardet mellem Skib og Kaj og drejede langsomt sit Hoved for at se efter Ivan. Med et ligegyldigt og sløvt Udtryk i de skinnende Øjne, stirrede han efter ham og dukkede saa atter ned bag Lønningen.

Ivan havnede ude paa den vældige Strandbred ved Nelson.

Han sad længe og stirrede ud over Havet, mens hans Tanker atter og atter vendte tilbage til den Uhygge, han havde forladt. Han trak den lille Bog op fra Lommen, og hans Blik faldt atter paa de indrammede Vers. Han begyndte at læse. Saa kastede han med en Ed Bogen hen ad Stranden og skyndte sig over til et Par halvnøgne og solbrune unge Mænd, som leende og snakkende var i Færd med at hale en Kano ud i de vældige Bølger, der buldrede og krummende sig som Vilddyr i Spring suste ind mod den hvide Strand. Han fik Lov at komme med og kastede i en Fart Tøjet. Da han, i Takt med de andre, padlede udefter, for en Skikkelse forbi dem, halvt oprejst i det brusende Bølgeskum. Han løftede Armene og vinkede forrøjet, da han passerede dem paa sin svimlende Fart mod Stranden. Ivan følte atter Blodet bruse raskt og varmt gennem Aarerne. Han havde nu, først nu, truffet den første Station paa sin Eventyrvej. Han smilte og lovede sig selv, at flere skulde følge efter. I Kystens brusende Bølgeridt glemte han de sidste Dages Oplevelser. De var nu kun en ond Drøm. Foran ham laa Eventyret. Og han kunde atter tænke med Takræmmelighed paa de blaa Bjerge. De havde alligevel ikke narret ham.

Model Yachting Association's Regatta i Fleetwood

Fra 30. Juli til 4. August 1934.

Model Yachting Association afholder aarligt bl. a. en Regatta, der tjener som Udtagelsessejlsads til den internationale Model-Regatta, der gerne holdes umiddelbart efter paa samme Sp. Til Sejlsadsen i Aar var tilmeldt 31 Baade (alle A-Klasse Modeller), der alle startede. Af Deltagerne, der kommer fra hele det engelske Imperium, bør nævnes „Miss South Africa II“ fra Durban Model Yacht Club. — Den 30. Juli Kl. 9,30 pr. aabnedes Regattaen af Borgmesteren i Fleetwood, Alderman G. M. Robertson i Overværelse af et stort Antal

Honoratiories og

Venner af Sporten.

Det første Par, der

startede, var de to

berømte Baade fra

sidste Aars Sejlsadsen,

„Glengarry“,

(sejlet af W. J. Daniels)

og „Cymru“ (G. H. Emery).

Vinden havde været

let Brise af WSW.,

men midt i den syvende

Runde løjede den fuld-

stændig af, saa al

videre Sejlsads var

umulig. Kl. 18,30

aflystes derfor, og

syvende Runde be-

gyndtes atter den

31. Juli Kl. 9,30.

Vinden var SW. og

ikke stærkere, end

1. Sæt Sejl kunde

føres hele Dagen igennem;

ved Slutningen af Dagens

Sejlsads var knapt de 13

Runder af hele Regattaens

30 sejlet. Paa

Sejlsadsens 3. Dag, den

1. August, blev Vejret om

muligt endnu finere —

meget bedre til at tage

Solbad i end til at

sejle Model-Regatta i! —

der var tordenlummet og Sol-

skir og en Vindstyrke paa ikke stort mere end Beaufort 2 eller 3; Starten maatte udsættes til Kl. 10,15, og der maatte aflyses Kl. 17; paa det Tidspunkt forsvandt Vinden fuldstændigt. „Glengarry“, der var betragtet som absolut Favorit, havde lidt Uheld den 31. Juli, men inchtendede igen den 1. August alle tabte Points, saaledes at den nu havde 69 P. mod sin nærmeste Konkurrents (Symphony II's) 63. — I Løbet af 4. Dag, hvor Sejlsadsen begyndte Kl. 9,15, naaede man at fuldende 24. Runde i en frisk Vind stik Syd,

Stryke 5. 5. Dag,

den 3. Aug., kunde

man fuldende

den 30. Runde og

udtage de 8 Baade,

der skulde sejle

Finale-Løbet d. 6.

August. Ved denne

Sejlsads blev Favoriten

„Glengarry“, tilh. Oberstløjtnant

I. Dennistown, sejlet

af Konstruktøren og

Riggeren, W. J. Daniels,

Vinder med 126 P.,

mod „Concord's" 121;

„Symphony II“

havde haft Uheld

og maatte nøjes

med 7. Pladsen

med 104 Points. —

Den 4. August skrev

Referenten til Pressen:

„Den

100-Cup“,

bliver altsaa atter i

Aar „Glengarry“,

der paa Mandag

saa skal sejle mod

sin Konkurrent, U. S. A.-

Baaden „Westward

III“. — Vejret lover

fint, baade for god

Start og mange Tilskuere“.



Klubhuse: i Kensington Gardens Model Y. C. De fleste af de Baade, der ses paa Billedet, er A-Klasse Baade. Under Maaleapparatet, der ses til højre, ligger Stokke til Veaving af Modelerne ved Land. Bemærk de nummererede Skabe til mindre, afriggede Baade samt Værktøj og Reserve-Fittings til Modelerne.

Baad, der skal forsvare „Yachting Monthly 100-Cup“, bliver altsaa atter i Aar „Glengarry“, der paa Mandag saa skal sejle mod sin Konkurrent, U. S. A.-Baaden „Westward III“. — Vejret lover fint, baade for god Start og mange Tilskuere“.

Den Internationale Model-Regatta i Fleetwood

Fra 6. til 7. August 1934.

Det skulde desværre vise sig, at Vejrspaadommen som saa mange andre ikke skulde gaa i Opfyldelse; — Bank-Holiday-Mandag begyndte med svære Regnskyl og en ret jævn Brise af OSO. Trods Vejret menes det dog, at ca. 60.000 Tilskuere har overværet Sejlsadsen mellem de to Baade. „Westward III“, der sejledes af Ejeren, Mr. F. L. Pigeon, viste sig at være en god Baad, der godt kunde sejle fine „close races“ mod „Glengarry“, men dels viste det sig, at Mr. Pigeon ikke var ganske fortløig med at starte i en Indsp, og dels havde han det Uheld under et af Løbene at falde med sin Model, dog uden varigt Men for hverken ham selv

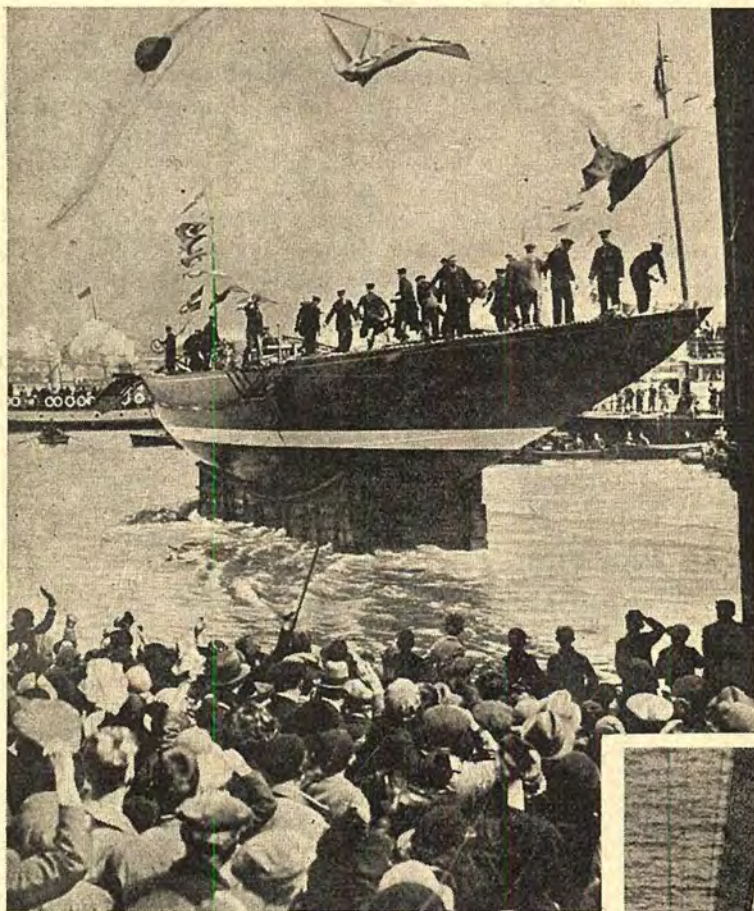
eller Baaden, saaledes at „Glengarry“ efter endt Sejlsads havde tilkæmpet sig 91 Points mod „Westward III's" 34, et noget lignende Resultat som „Glengarry“ mod „Vanja“ i Fjor.

„Glengarry“ beholder dermed Verdensmesterskabet for endnu et Aar, og 100-Guinea Pokalen overrasktes den 7. August ved en Festlighed til Vinderen ved Borgmesterens Frue, Fru H. L. Robertson.

En ekstra Sejlsads om „The Wing and Wing Cup“ blev vundet af „Westward III“ i en Tid af 2 Min. 45 S. mod „Glengarry's" 2 Min. 47,5 S.



The American Cup



„Endeavour“ løber af Stabelen.

Aar 1851 blev Amerika Pokalen vundet for første Gang af „America“; den har nu været i Amerikanernes Besiddelse i 53 paa hinanden følgende Aar, og 14 Gange har Engleskændene for-gæves prøvet paa at vinde Pokalen.

Sir Thomas Lipton ofrede Millioner i Kampen om det saa attraaede Trofæ, han lod det ene Skib bygge efter det andet, i Haab om dog en Gang at blive den sejrende, hans Skibe hed alle „Shamrock“. Sidste Gang, der blev sejlet om Pokalen, i Aaret 1930, stod Kampen imellem „Shamrock V“ og Amerikanernes „Enterprise“. Shamrock V tabte. Det Held, som siges at være knyttet til den lille irske Shamrock (Kløver), syntes helt at have svigtet Sir Lipton.

Den 15. September dette Aar skal Sejlsadsen atter foregaa. Engleskændene, som er de udvæ-drende, vil benytte en særlig til Kapsejlsadsen bygget Yacht, som bærer Navnet „Endeavour“, med hvilken de i Kraft af de Forventninger, man iæl-

ge „Endeavour“s Konstruktion og Præsta-tioner under Sejlsads ved de engleske Ky-ster, stiller til den, næsten er sikker paa Sejren. „Endeavour“ ejes af den engleske Mangemillionær Mr. T. O. M. Sopwith, hvem Skibet staar i en Pris af 30,000 Pund Sterling, næsten 700,000 Kroner; den er tegnet af Mr. Charles Nicholson og bygget paa Camper and Nicholsons Værft i Gosport, hvorfra Skibet blev sat i Vandet den 16. April 1934. Skibet er bygget helt af Staal, med Undtagelse af Dæk, Bom og Ror, som er af Træ. Læng-den overalt er 130 Fod og Længden i Vandlinien 83,5 Fod; den største Bredde er 22 Fod, og paa sine Kapsejlsads-Mær-ker vil den ligge 15 Fod; det store Over-hæng baade For og Agter giver Skibet en god Chance under Sejlsads i lang Sø, netop en saadan Sø, som er mest almin-



„Endeavour“ med knækket Storbom,



„Rainbow“ fotograferet fra Luften.

delig ved Kysten af Rhode Island, U. S. A., hvor Kapsejladsen skal foregaa. Masten, som er bygget af Stælblade indvendig forstærket, har en Længde af 156 Fod, (Rundetaarn er 114 Fod højt). Mastens største Diameter er 19 Tommer, mindste Diameter er 9 Tommer.

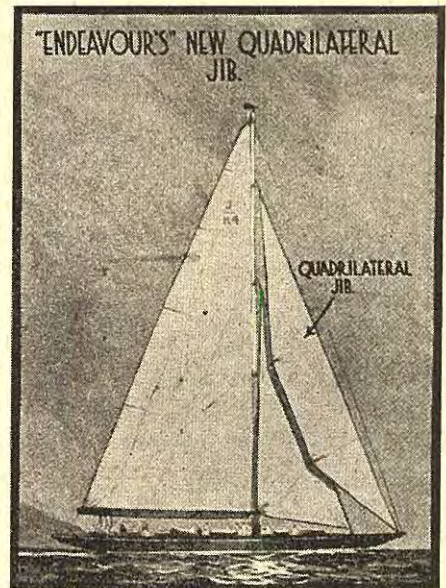
„Endeavour“ vil føre en Klyver af helt ny Facon, et meget stort Sejl, hvis Forlig naar fra Mastetoppen helt ud til Stævnen, Sejlet er skaaret med fire Hjørner, idet der i Agterliget er to Skødsbarme, een som almindelig, hvorfra Skødet fører til den sædvanlige Plads forude, i en Afstand fra Dækket lig to Trediedele af Sejlets største Længde, er endnu en Skødsbarm, fra hvilken Skødet fører helt agterud; en



En kritisk Bedømmelse af „Rainbow“s Mast.

saadan Klyver formodes at give Skibet en bedre Chance, end en almindelig Klyver, idet den gør det muligt under Bidvindssejlads at ligge meget tættere til Vinden; hele det samlede Sejlareal er 7550 Kvadratfod (Raadhushallens Gulvflade er ca. 9500 Kvadratfod). Den ovalformede Bom, som er bygget af silver spruce (Sølvfyr) er bøjelig og kan saaledes følge Underligets Krumning; til Forstærkning er langs Bommens Sider rigget Stag med Støttegærder; Sejlet lidses fast til et paa Overkant anbragt „jackstag“. Men trods alt, ved en Prøve-sejlads den 27. Maj knækkede Bommen (se Billedet), og „Endeavour“ maatte for Forsejl alene gaa ind til Gosport.

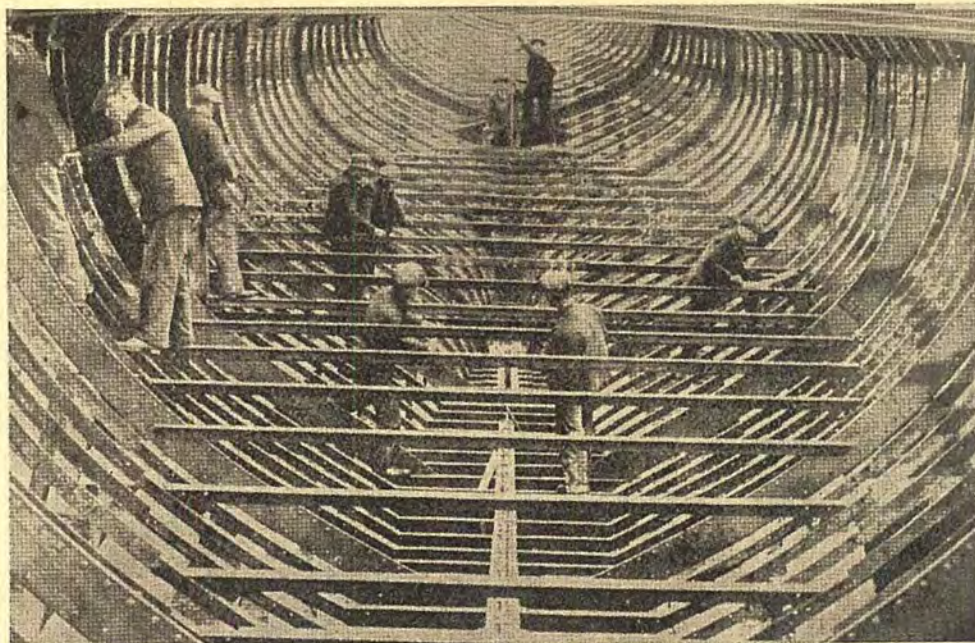
Ifølge Vedtægterne for Kapsejladsen skal denne afholdes ved Kysten af det Land, i hvilket Pokalen beror, og Udfordreren skal sejle dertil paa egen



„Endeavour“ for fulde Sejl. Bemærk Klyveren med de to Skøder.

Køl; det er derfor nødvendigt at bygge Skibet saaledes, at det er vel egnet saavel til Kapsejladsen som til Atlanterhavsfærd, maaske en vanskelig Kombination, som giver Udfordreren en meget lille Chance for Sejren, idet Forsvareren kan bygge Skibet, uden at tage andre Forhold i Betragtning, end de, som er fremherskende i det Farvand, hvor Sejladsen skal foregaa; at Engelskmændene i Aar er ret tillidsfulde, skyldes, at Reglerne, med Henblik paa det ovenfor omtalte Forhold, i Aar er noget ændrede, til Eks.

skal begge Skibene være bygget med Kahyt, ligesom Masterne ikke maa veje mindre end 5500 Pd. Trods den for Mastens Vægt fastsatte Grænse fører „Endeavour“, som nu har forladt England, paa Rejsen over Atlanten en lavere, men ret svær Rigning, og først efter Ankomsten til Amerika indsættes den egentlige Rigning igen. Som Følge af en Uoverensstemmelse imellem Mr. Sopwith og



Det indre af „Endeavour“s Skrog.

Besætningen, som skulde paamønstres, forlød 14 af den 22 Mand store Besætning Skiber. „Endeavour“ sejler nu under Kommando af Capt. George Williams med en Besætning, som delvis bestaar af Amatører. Ligesom Engelskmændene har Amerikanerne ogsaa bygget deres Skib „Rainbow“ af Staal. „Rainbow“ ejes af et Syndicat, for hvilket Mr. Harold S. Vanderbilt staaer i Spidsen. Skibet er tegnet af Mr. W. Starling Burgess. „Rainbow“ blev sat i Vandet i Bristol Rhode Island den 15. Maj 1934. Meger Omhu har været anvendt under Bygningen, først studerede man Vejrkortene for de sidste 30 Aar over den Kyststrækning, hvor der skal sejles, for derefter at faa et nøjagtigt Begreb om, hvilke Vejrforhold Skibet skulde være særligt egnet til at sejle godt under, en Model, som vejede 500 Pund og stor nok til at bære en Mand, blev anbragt i en Prøvetank, ved Hjælp af Spil blev Modellen bugseret frem og tilbage, og samtidig maalttes Modstanden i Vandet; efter talrige Forsøg, hvert efterfulgt af Ændringer i Formen af Skro-

get, naaede man frem til en Skrogform med mindst mulig Fremdrivningsmodstand, efter hvilken Model man saa byggede Skibet, hvis Vandlinielængde er 82 Fod. Sejl og Rigning Elev fremstillet saaledes, at den bedste Virkning opnaaedes netop under de Forhold, man kunde vente at sejle under ved Kapsejladsen.

Den 165 Fod høje Mast er bygget af en Metallegering kaldet 24 S. T.; den er stærkere end Staal, men Vægten er kun en Trediedel af Staalets. „Rainbow“s hele Sejlareal er 7555 Kvadratfod, og alle Sejl er syet af Egyptian long fiber cotton.

Ligesom „Endeavour“ har ogsaa „Rainbow“ under Prøvesejlads været forfulgt af Uheld, under en saadan Sejlads i meget daarligt Vejr med SVestlig Storm blæste Storsejlet til Pjalter, og Skibet naaede kun med Bugserhjælp til en Ankerplads.

„Rainbow“, hvis Besætning ialt udgør 32 Mand, føres af Mr. Harold S. Vanderbilt selv, og Konstruktor Mr. W. Starling Burgess vil gøre Tjeneste som Navigator.

C. G. Saltoft.

Peder Wessel Tordenskjold.

Paa den smukke gamle Christianshavnske Patricierejendom Strandgade Nr. 6 er paa Facaden opsat en smuk, af Arkitekt H. H. Engquist tegnet Marmorplade, som kort udtaler, at i denne Bygning boede Peder Tordenskjold indtil sin sidste Rejse i 1720, — det Aar, da han under en Rejse i Nordtyskland faldt i en Duel med den svenske Oberst Staal.

I Huset ses endnu de Stuer velbevarede, hvori Admiral Tordenskjold levede under sine Ophold i København, og Gaarden er ganske den samme, som da den afgav Plads for de smaa Malmkanoner, hvormed der salutedes til de Skaaltaler, som udbragtes, naar Søhelten bød Gæster til sit Bord.

Det er en fortjenstfuld Gerning og en god Skik paa saadan Maade at betegne Huse, til hvilke der knytter sig Minder om

store Begivenheder eller store Mænd — og København rummer mange saadanne, men ikke alle bærer talende Vidnesbyrd derom, og Stenhuggermester P. Schannong, som er Giveren af den smukke Mindetavle, har atter bevist, at han som gammel Sømand værner om Marinens store Minder og glorige Fortid og er villig til at ofre noget derpaa. Alle gamle Marinere vil give ham Tak derfor. Mindetavlen, som er af hvidt Marmor og meget smagfuld, bærer foruden den korte og talende Inskription tillige en veludført Relief af en dansk Fregat fra Tordenskjolds Tid, og vi opfordrer alle Interesserede til at lægge Turen om ad Strandgade, — de færreste har sikkert anet noget om den historiske Betydning, som Bygningen Strandgade Nr. 6 ejer.

U. 20

Et Minde fra Verdenskrigen

*Undervandsbaaden,
der sænkede „Lusitania“ og endte sit Liv
paa Jyllands Vestkyst, Nord for Bovbjerg*



Manden, der sænkede „Lusitania“,
Walther von Schwieger.

Lørdag den 4. November 1915 blev der en Mils Vej Nord for Bovbjerg paa Jyllands Vestkyst ude paa Havet opsendt Raketter, før det endnu var blevet lyst. Folk kunde da forstaa, at der — velsagtens i den tætte Taage, der havde ligget over Havet Aftenen forud — var strandet et Skib.

I Dagningen opdagede man, at det strandede Fartøj ikke som ventet var et almindeligt Skib, men en Undervandsbaad.

Det uhyggevækkende Fartøj, der i et Nu ligesom bragte alle Krigens Rædsler nær, var en tysk Undervandsbaad, U. 20, Baaden, der sænkede „Lusitania.“

*

Den 7. Maj 1915 blev Kæmpedampere „Lusitania“ paa Vej til England fra New York torpederet af en tysk Undervandsbaad ud for Irlands Sydkyst og sank i Løbet af 16 Minutter.

Tyskernes „hensynsløse Undervandskrig“ havde allerede før sat Sindene i Bevægelse i Amerika. Den amerikanske Regering havde i Marts Maaned i en Note underrettet den tyske Regering om, at hvis amerikanske Borgere led Overlast paa Søen, vilde det blive vanskeligt at opretholde den venskabelige Forbindelse mellem de to Lande.

Den amerikanske Forbitrelse naaede derfor Højdepunktet, da man fik Underretning om, at den store Passagerdamper „Lusitania“, der kom fra New York med 1255 Passagerer om Bord, uden Varsel var blevet sænket ud for Queenstown. Det viste sig, at 102 af de 188 ombordværende amerikanske Borgere havde fundet Døden.

„Lusitania“ havde før Krigen været opført paa Listen over engelske Hjelpekrydsere, men var ikke blevet armeret. Medens den lastede i New Yorks Havn, udspreddes der mange falske Rygter om, at den skulde medføre store Mængder af Vaaben og Ammunition til England.

Den Dag, „Lusitania“ skulde afgaa, udsendte den tyske Gesandt i Washington, Grev Bernstorff, en Bekendtgørelse, hvori det bl. a. hed:

„Rejsende, der har til Hensigt at indskibe sig for at rejse over Atlanterhavet, erindres om, at der er Krig mellem Tyskland og dets Allierede paa den ene Side og England og dets Allierede paa den anden Side;

— at Rejsende, der sejler i Krigszonen om Bord i Englands eller dets Allieredes Skibe, gør dette paa egen Risiko.

Det kejserlige tyske Gesandtskab.

Washington, d. 22. April 1915.“

Til Trods for denne tilslørede Trusel afsejlede „Lusitania“ planmæssigt den 1. Maj med 1255 Passagerer og en Besætning paa 651 Mand om Bord.

„Lusitania“, der var et af Cunard-Linjens bedste Skibe, sejlede uden Hindringer af nogen Art over Oceanet.

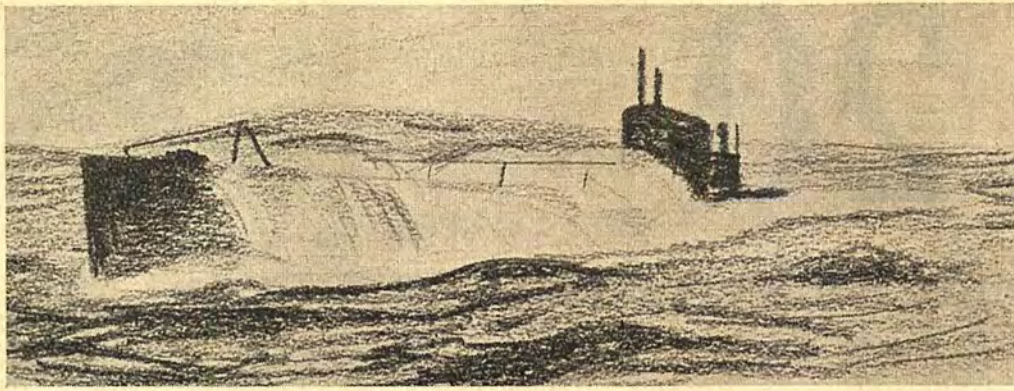
Imidlertid havde man i England fra de første Dage i Maj Maaned sporet stor Aktivitet fra de tyske Undervandsbaade Syd for den irske Kyst. Der var øjensynligt koncentreret et større Antal Undervandsbaade i dette Farvand, og skønt man havde Formodning om, at det var „Lusitania“, de laa paa Lur efter, gjorde man dog intet for at hindre dem i deres Forsæt.

Da „Lusitania“ den 7. Maj havde faaet den irske Kyst i Sigte, modtog Skibets Kaptajn, W. T. Turner, traadløs Meddelelse om, at der var Fare for Angreb af Undervandsbaade. Han lod derfor Skibet løbe i Zig-Zag-Kurs indefter og etablerede dobbelt Udkig. Da der imidlertid ikke var sket noget til henimod Kl. 12 Middag, holdt han støt Kurs og satte Farten ned til 18 Knøb for ikke at komme for tidligt til Mersey-Bæren, hvær den paa Grund af Tidevandet stærkt varierende Vandstand ellers vilde tvinge ham til at ligge stille i nogen Tid og afvente Højvande.

Vejret var straalende, Søen rolig og Passagererne følte sig fuldstændig trygge. Kl. ca. 2 Em. var Skibet 8 Sømil Syd for Queenstown. De fleste af Passagererne var nede til Lunch, da man pludseligt fra Kommandobroen observerede en Torpedo, der et Øjeblik senere ramte Skibssiden. Der mærkedes en svag Rystelse og der strømmede Røg og Damp op af et Hul mellem 3. og 4. Skorsten. Torpedoen var trængt ind i et af Kedelumme, og Kaptajnens Ordre „fuld Kraft bak“ blev ikke adlydt.

Umiddelbart efter Torpedoen Ekspllosion hørtes en ry. Og man troede, at det var endnu en Torpedo. Det er dog senere konstateret, at der kun blev afskudt een Torpedo; den anden Ekspllosion maa saa skyldes en Kedelsprængning el. lign.

Skibet gled videre med ret stærk Fart og be-



Paa Atlanten
i høj Sø.

gyndte at krænge over. Passagererne forlod Fækostbordene, kom op paa Dækket, men skønt de fik at vide, hvad der var sket, opstod der dog ingen Panik. Man troede ikke, at et Skib af „Lusitania“s Størrelse vilde kunne synke.

Da Krængningen stadig blev større, begyndte Besætningen at uddele Redningsbælter og at sætte Redningsbaade ud. Men dette var meget vanskeligt paa Grund af Skibets stærke Fart. Ligeledes kunde Baadene kun sættes ud til den ene Side, da Krængningen vedblivende øgedes.

Man havde intet Øjeblik set noget til Undervandsbaaden, og der øjnedes intet Skib, som kunde komme til Hjælp. Fra Land havde man imidlertid iagttaget Katastrofen og sendte øjeblikkelig saa mange Fartøjer til Hjælp som muligt. Men efter 16 Minutters Forløb lagde „Lusitania“ sig helt over paa Siden og sank.

Da Hjælpen omsider kom til Stede — ca. to Timer efter at Skibet var gaaet ned — var der kun 770 levende tilbage af de 1906, der havde været om Bord.

102 amerikanske Borgere, deriblandt Millionæren Vanderbilt, havde fundet Døden ved Ulykken. Og da tilmed de tyske Aviser jubledes over Begivenheden, tog den amerikanske Regering kraftigt til Orde.

Forskellige Noter udveksledes mellem U. S. A. og Tyskland. I en Note af 9. Juni hedder det bl. a.: „De forenede Staters Regering kæmper for noget langt højere end den almindelige Ejendomsret eller Handelsprivilegier. Den kæmper for noget saa højt og helligt som Menneskehedens Rettigheder —“.

Tyskland fastholder under Noteudvekslingen, at „Lusitania“ havde været armeret og medførte kanadiske Tropper og Ammunition — „bestemt til Ødelæggelse af tapre tyske Soldater, som med Selvopofrelse og Hengivenhed gør deres Pligt i Fædrelandets Tjeneste“.

En Tid forsatte Noteudvekslingen, men længe — selv efter Krigens Slutning — var Harmen mod, og Afskyen for Tyskernes Krigsmetode, og det særlig med „Lusitania“-Episoden som Baggrund meget stor.

Den engelske Forfatter Lowell Thomas (bl. a. kendt som Forfatter af et Par Bøger om den engelske Officer Lawrence, der paa et givet Tidspunkt spillede en stor Rolle i Arabien) udgav 1929 en Bog

„Raiders of the Deep“ („Dybets Fribyttere“), hvori han skildrer den tyske U-Baadskrig.

Han har opsøgt de overlevende fra Undervandsbaadene og gengiver i Bogen sine Samtaler med dem.

Lowell Thomas har ogsaa fundet en af Mændene fra U. 20, den Undervandsbaad, der sænkede „Lusitania“.

Manden, som gav Ordre til det skæbnesvangre Skud, Kaptajnløjtnant Schwieger, kan han af gode Grunde ikke faa talt med. Han var om Bord i U. 88, som i September 1917 forsvandt med Mand og Mus, sandsynligvis i Nordkanalen mellem Skotland og Irland.

*

Den engelske Forfatter sidder over for fhv. Løjtnant paa U. 20, Zentner. Og denne fortæller om U. 20. Hvordan denne Baad var den muntreste af alle U-Baade, et af disse Fartøjer med høj Latter og rask Kammeratskab, med noget af Aanden fra en gammel Tremaster, fuld af „hjerteligt Sømandsskab“. Det var en munter Baad, U. 20, en venlig Baad, og dog var det denne Baad, der sænkede „Lusitania“, og som øvede den Gerning, der opflammede Verden til den heftigste Vrede og Afsky i vore Dage.

Og Zentner tegner et sympatisk Billede af Manden, der sænkede „Lusitania“. Man staar igen over for dette mærkelige, den udmærkede Mand, der var Personifikationen af Venligheden mod sine Kammerater, den afholdte Mand, der ved sine Gerninger spreder Død og Ødelæggelse. Lowell Thomas siger: „Jeg forstod, at Tilfældet med Manden, der sænkede „Lusitania“, udgør en af Krigens mærkelige, bitre Tragedier.“

*

Mens Sneen stille falder i Lübecks gamle Gader, fortæller fhv. Løjtnant i den kejserlige tyske Marine, Rudolph Zentner om U. 20's Togt. Hvordan U-Baaden stak i Søen en Fredag og tilmed den 15. — to daarlige Varsler. Der sker imidlertid intet, før U. 20 paa Tilbagevejen ved Norges Kyst træffer en anden Undervandsbaad, U. 30, der er i Havsnød. Begge dens Dieselmotorer strejker, og den gør meget langsom Fart ved Hjælp af sin Reservemotor. Saa tilbyder U. 20 at ledsage den anden for at være ved Haanden, hvis der skal ske noget. „Vi skulde have vidst bedre end at have noget at gøre med U. 30. Den var en Ulykkesbaad. Ca. to Aar før sank U. 30 i Emdens Havn med hele sin Besætning paa tre nær. Vi kom der forbi et Par Dage senere. Mandskabets Banker

paa Indersiden af det sunkne Skrog holdt netop op. Efter tre Maaneders Førløb blev Baaden og dens døde bragt op til Overfladen. Saa blev den efterset og istandsat. Den syntes at være en god Baad, men havde altid Uheld. Den var en Ulykkesbaad, absolut!"

Den 4. November løber begge Baadene i Overfladen nær den danske Kyst. Kompasserne er i Uorden, og da det samtidig falder ind med stærk Taage, gaar Undervandsbaadene paa Grund. Vind, Tidevand og Bølgegang sætter dem haardt paa Grunden. Da de ikke kan bakke af Grunden, begynder man at kaste Ballast over Bord. Og det hjælper paa U. 30, som nu

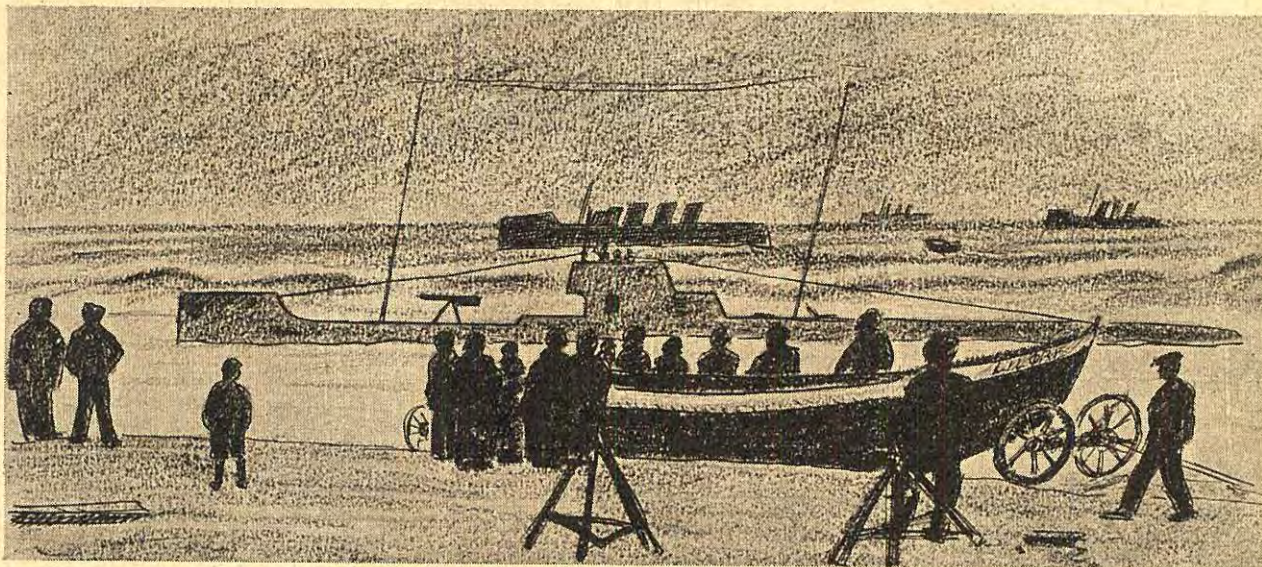
endnu ligger rustende paa en Revle ved den danske Kyst."

*

Beretningen om U. 20's Endeligt lyder som følger i et Øjenvidnes Skildring:

Undervandsbaaden, der var graamalet og af anselig Størrelse, laa i Havstokken ca. 30 Meter fra Land. Den duvede svagt i Brændingen, som nu og da skyiede hen over det lave For- og Agterdæk. Paa Stranden stod Liløre Redningsbaad omgivet af sit Mandskab

Tidligt i Morges havde Undervandsbaaden opsendt Raketsignaler, og Kl. godt 8 var Redningsbaaden



U. 20's Stranding paa Jyllands Vestkyst. Man ser de tre i Arikken omtalte Torpedojagere, samt Motorbaaden, som skal hente Mandskabet, paa Vej mod Land.

kommer af Grunden. U. 20 sidder imidlertid fast. Man arbejder hele Natten, men uden Resultat.

Saa beslutter man at sende S.O.S.-Signal til den nærmeste tyske Flaadebasis. Og en Redningseskadre stikker straks i Søen. „— Ikke eet eller to Skibe, men en hel Flaade af Torpedobaade og endog store Krigsskibe. De forstaa, vi var bange for, at Englænderne skulde have opfanget vort S.O.S. og udkommanderet nogle af deres hurtige Krydsere for at ødelægge os. Hvis de kunde have bekendtgjort for Verden, at de havde ødelagt den U-Baad, der sænkede „Lusitania“, vilde det havde været af næsten samme moralske Betydning som en rigtig Sejrr i et Søslag. Det tyske Hovedkvarter vidste dette — derfor den store Redningsstyrke.“

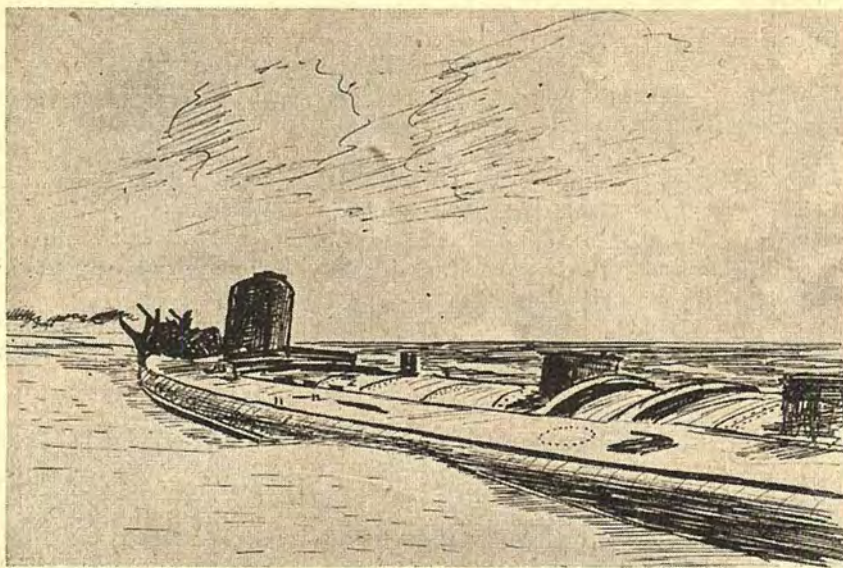
Nogle af de mindre Baade i Eskadren forsøger at trække Baaden af Grunden, men Tovene og Kæderne springer tre Gange. Og da det viser sig umuligt at faa Baaden løs, beslutter Kaptajnøjntant Schwieger at sprænge den i Luften.

Zentner beskriver saa, hvordan man fører personlige Ejendele og Skibspapirer etc. bort og lægger et Par Bomber. Mandskabet sætter ud til Flaaden. „Der lød flere kraftige Eksplosioner, og det, der havde været en smuk Undervandsbaad, var nu forvandlet til gammelt Jern. — Jeg antager, at U. 20

gaaet ud og havde faaet Forbindelse med Baaden. Men Chefen havde afvist al Hjælp. Saavidt Redningsmændene kunde forstaa, havde han sagt, at Torpedojagerne vilde prøve at trække Baaden af Grunden, og hvis dette mislykkedes, vilde man give den en Torpedo.

Efter de mislykkede Forsøg paa at trække Baaden af Grunden, ankom ved 10½-Tiden Øvrigheden fra Lemvig. Efter at Politimesteren havde set lidt paa Forholdene, gav han Ordre til, at Redningsbaaden skulde gaa ud. Han vilde ud for at tale med Chefen. Redningsmændene tog fat og begyndte at skyde Baaden ud i Havet. Men da vender U-Baadens Chef sig ind mod Land og raabte: „Ich warne Sie!“ (Jeg advarer Dem). Han ønskede ingen Besøg af Øvrigheden. Saa blev man i Land.

Den sidste Bagage blev bragt fra Borde, en Matros tog en stor Hammer, og med den ødelagde han Baadens Kompass og forskellige andre Ting paa Kommandobroen. Man saa andre Matroser lægge Ledninger ned til Skibets Indre. Forskellige Ting blev kastet over Bord. En efter en gik Folkene fra Borde. Tilsidst var kun Chefen — en ung Mand med skarpe, myndige Træk — tilbage. Han satte en stor Raaber for Munden og raabte ind mod de mange Tilskuere: „Torpedieren ... alle weg ... weg ...“



U. 20's Vrag. Forenden er søndersplittet af de tyske Bomber.

Vinden tog de halve af Ordene, men de kraftige Armbevægelser, der ledsagede dem, var ikke til at tage Fejl af.

Politimesteren raabte noget ud til Officeren, men denne opfattede det ikke. Han vinkeede blot med Haanden og raabte: „Hinter dem Berge!“ (Bag ved Bjergene).

Og saa gik ogsaa han fra den dødsdømte Undervandsbaad.

Tilskuerne, hvis Antal nu var vokset til 4 a 500, satte i Løb ind i Klitterne, nogle mod Syd, andre mod Nord. De klogeste gik Syd paa mod Vinden.

Klokken var nøjagtig 12 da Chefen raabte sine advarende Ord ind mod Tilskuerne. Et Kvarter efter gik han i Motorbaaden. Førinden havde man fra Kommandobroen hejst det tyske Flag.

Der begyndte nu nogle spændende Minutter. Og faa Øjeblikke senere blev Spændingen til Uhygge. Den Motorbaad, der havde hentet de sidste Matroser og Chefen, blev af en Bølge ført ind mod Stranden, saa den kom til at røre Bunden. Motoren gik i Staa,

og Baaden drev nu Nord paa langs Stranden. — Der var ingen Aarer i Baaden, men Matroserne, der vidste, at det gjaldt Livet, brugte Bundbrædder og hvad de ellers kunde bruge til Aarer.

Nøjagtig 10 Minutter efter, at Chefen havde forladt sin Baad, lød et øredøvende Brag. Den sorte Røg stod som stive Straaler op i Luften, og højt, højt oppe formørkedes Luften af vældige sorte Flager af det splintrede Skib.

Saa godt som ingen havde været uden for Skudvidde. En Mængde svære jernstykker faldt ned mellem Klitterne et godt Stykke inden for de Bjerge, hvor Folk havde søgt Dækning. Helt ovre paa den anden Side af Jernbanelinjen, der ligger $1\frac{1}{2}$ Kilometer fra Stranden, faldt der Jernstykker fra Strandingen. Søfolkene i den havererede Motorjolle slap godt fra det.

Hele Forenden af U-Baaden var søndersplittet, medens Midt- og Agterskibet ingen Skade havde taget.

Med U. 50 paa Slæb sejlede Hjælpeeskibene tilbage mod deres Bas.s. Og nu viste det sig, at Tyskerne havde haft Grund til at frygte for, at Englænderne skulde opsnappe deres S.O.S. Thi paa Hjemvejen blev Hjælpeeskadren angrebet af en engelsk Undervandsbaad, og to af Tyskernes Slagkrydsere, „Grosser Kurfürst“ og „Kronprinz“ blev haardt medtaget.

*

Som ovenfor berettet endte „Lusitania“s Banemand sit Liv paa Jyllands barske, sandpiskede Vestkyst.

Men ingen rustne Jernplader minder mere om Strandingen. I Løbet af de følgende Aar blev U-Baaden „hugget op“. Og Stedet, hvor U. 20 laa, er nu en hvid og jævn Sandbred, glattet af de evigt rullende Bølger.

Ivan Rønn.

ROSPORTEN

Den berømte Skuespiller Thomas Doggett udsatte i 1715 et Liberi og en Sølvplade samt en mindre Sum til den af Themsens Færgemænd og Fiskere, der kom først i et Kapløb mellem tunge Robaade og Joller fra London Bridge til Chelsea. Da han døde i 1721, havde han gennem sit Testament sørget for, at dette Løb ogsaa fremtidig kunde afholdes, og det er sket lige siden — under Fiskerlavets Ægide — med Undtagelse af Aarene 1915—18. Heraf udvikledes Kaproningstekniken og Kaproningsbaadene i Løbet af et lille Hundrede Aar efter Doggets Død. 1829 afholdtes det første af de senere saa berømte boat-races mellem engelske Universiteter. I 1866 kom Danmark med.

Der er ca. 75 Roklubber i Danmark, i København alene elleve: Kvik, Skjold, Øresund, Københavns Roklub, Studenternes, Arbejdernes, Damernes, Hellerup Roklub og en Række mindre Klubber, hvis Eksistens vidner om, hvorledes

de store Arbejdsgivere betragter denne Sportsgren: Personalet hos Moresco, D.F.D.S.s Kontorfolk og Burmeister & Wains Funktionærer har hver deres Roklubber.

Purunge Fyre og modne, travlt optagne Mænd ses i disse Baade: Højesteretssagfører Bondo Svane, Grosserer Rudolph Schmidt, Grosserer Filtenborg, Josias Bille, Henrik Bentzon; Læger, Lærere, Direktører, Bankfolk, Smede og Bagere, Skrædere og Skomagere er repræsenteret i Roernes Rækker.

Naar de ikke er endnu flere i Tal skyldes det Forestillingen om, at det er dyrt at være Roer. Klubbernes Materiale er kostbart. En Fireaarer koster en halv Snes Tusinde, og Aarskontingentet for en Roer er i Reglen 60 Kr. Men Langtursroeren har sine Fornøjelser gratis. En Sommerweekend koster ham 1,17 Kr. Og Langtursroning, siger de, der har prøvet det) bør blive Danmarks Nationalsport.

Forsidebilledet paa „Vikingsen“ denne Gang gengiver:

Skonnertbrig „Thea“ af København

Billedet er efter et Maleri, som tilhører Frøkerne Jensen, Døtre af „Thea“s Fører, Capt. Chr. Jensen. I Aaret 1876 lagdes Kølen til det smukke lille Skib paa det den Gang saa bekendte Træskibsværft i Helsingborg, hvor Firmaet Moses og Søn G. Melchior havde bestilt Skibet, som var bestemt til Vestindiefarten.

Skibet var bygget af Eg og Fyr og køberforhullet i Bunden; det maalte 240 Tons Netto Reg. og 252 Tons Br. Reg. og kostede 65,000 Kr. Der 21. Marts 1877 søsattes det og fik i Daaben Navnet „Thea“. I Maj Maaned 1877 afsejlede „Thea“ paa sin Jomfrurejse fra Helsingborg til Barbados, St. Thomas, St. Croix, Laguna, derfra tilbage til Falmouth for Ordre, og derfra til Hamborg for at losse, hvilken sidstnævnte Plads Skibet ankom til i November 1877.

Det var ikke alene de danske Besiddelser i Vestindien, som „Thea“ sejlede paa, thi alle Vegne rundt om i Vestindien træffer vi den lille „Dame“, Barbados, San Domingo, Trinidad, Ponce Demirara, St. Croix og St. Thomas er alle Navne, vi støder paa i „Thea“s gamle Logbøger, ligesom ogsaa Buenos Aires og Montevideo har været besøgt gentagne Gange.

Paa „Thea“s Tid var Skibsfart drevet ved Hjælp af Sejlskibe, rentabel Kapitalanbringelse. Sidst i December Maaned 1881 sejlede „Thea“ f. Eks. en Last Stykgods fra Genua til Montevideo. Fragten udgjorde godt 8000 Kr.; i Montevideo fik Skibet en Last Mulæbler, bestemt til St. Croix; da „Thea“ kunde laste 102 Dyr og Fragten pr. Dyr var 22 Dollars, saa udgjorde hele Fragten, efter den den Gang gældende Kurs, lidt over 8000 Kr. og da Mulerne blev landsat paa St. Croix i Begyndelsen af April 1882, var saaledes over 16,000 Kr. indsejlet paa godt 3 Maaneder; det var i de Dage, da en Krone var en Krone og et Pund Sterling kun kostede 18 Kroner.

„Thea“ var et velsejlende lille Skib, som gjorde mange hurtige Rejser, den hurtigste blev gjort i Sommeren 1888 fra St. Croix til Greenoch paa 25 Dage, en Rejse, som kan sammenlignes med Barkskibet „Galilei“s i 1872 fra St. Croix til København paa 28 Dage. Natten mellem den 4. og 5. April 1897 blev „Thea“ oversejlet af en norsk Damper „Tryg“, hjemmehørende i Bergen, i den irske Sø, ud for „Holy Head“, en lille Ø Vest for Anglesey. „Thea“ sank straks efter Kollisionen; af Besætningens 10 Mand bjergedes kun en Mand, en tysk Matros ved Navn Carl Siegel, som efter at have drevet paa et Vragstykke i en Time, i bevidstløs Tilstand blev fundet af en Baad, som blev sat i Vandet fra „Tryg“. Dampere, som var paa Rejse til Cette i Frankrig, fortsatte Rejsen til sit Bestemmelsessted, hvor Siegel blev landsat den 16. April, og aflagde der paa det danske Konsulat for den daværende danske Konsul Jansen, følgende Beretning:

„Thea“ var afsejlet fra St. Croix den 16. Februar bestemt til Portland for Ordre, efter Ankomsten til Portland beordredes Skibet til at gaa til Liverpool for at losse, Kl. ca. 9,45 Em. Lørdag den 4. April, da „Thea“ paa Rejsen til sidstnævnte Plads befandt sig ud for „Holy Head“, styrende Bidevind for Sth. Halse, med østlig Vind, laber Kuling, med fint klært Vejr, men meget mørkt, observerede 2. Styrmand, A. Nielsen, som havde Vagt, 2 Streger foran for tvers om Sth. en Dampers Toplanterne. „Thea“ laa da NtØ efter Kompasset, og holdt sin Kurs, som den ifølge Søvejsreglerne skulde (idet et Dampskib jo altid skal gaa af Vejen for et Sejlskib, naar Skibene nærmer sig til hinanden, saaledes at der kan opstaa Fare for Sammenstød, dette være sagt til ikke helt søkyndige Læsere), kort efter saas fra „Thea“ tillige Dampers røde Lanterne, Skibene viste nu altsaa rødt mod grønt. Dampere viste „Thea“ sin Bb. Side og „Thea“ viste Dampere sin Sth. Side (ogsaa dette være sagt til de mindre søkyndige Læsere), om Bord i „Thea“ havde man, i Overensstemmelse med godt Sømandsskab, straks, da man observerede Dampers Toplanterne, forvissiget sig om, at „Thea“s Lanterne brændte klart, og maatte derfor antage, at Dampere havde set den lille Seljer, det røde



Kaptajn Jensen.

Lys kom nu hurtigt nærmere, og da Dampere var ca. halvanden Skibslængde fra „Thea“, saas Dampere at dreje hurtigt Bb over, den forsøgte altsaa at komme agten om Sejleren, men det var for sent, i samme Øjeblik, Dampers grønne Lys kom frem, ramte dennes Bov med al Kraft „Thea“s Agterende, hvorefter „Thea“ som ovenfor fortalt, straks sank. Kaptajnen om Bord i „Tryg“, hvis Navn var Olsen, aflagde ligeledes en Forklaring, men om den har jeg intet kunnet opspore, udover at han, Kaptajnen, ikke var paa Broen, førend umiddelbart forinden Kollisionen indtraf, samt at Siegel ikke vilde underskrive den norske Kaptajns Logbog.

Langfredag 1897 naaede det triste Budskab Melchior's Kontor her i København, nogle Dage forinden drev et Vragstykke fra „Thea“, en Del af Styrbords Side, i Land ved Langness paa Isl. Man det var alt, hvad Havet gav tilbage af den stolte, lille Sejler. „Thea“ medførte en Last Sukker, bestaaende af 310 Tons, til en Værdi af 68,000 Kr., som var assureret for hele Værdien. Skibets Værdi var ansat til 30,000 Kr., men var ikke assureret.

Da Siegel kom til København, aflagde han Beretningen for Moses Melchior; denne, som vel sagtens har tænkt, at han vilde gøre noget for den forliste Sømand og eneste overlevende, tilbød Siegel, at han kunde tage Styrmandseksamen paa Rederiets Regning eller modtage en Ducør. Siegel valgte det sidste, men han soldede Pengene op i Løbet af faa Dage, letsindige Sømand.

(Fortsættes næste Side).



Om Sømænd og Skibe

Fortalt ved Holger Hammer



Saa mange en Aftenstund sad jeg betragtende Skyggernes
Leg,
i Tankerne drog jeg paa Langfart henover Bølgenes Vej
ud til de fremmede Lande, hvorom jeg saa tit havde hørt
den gamle Sømand fortælle, at Skibene havde ham ført.

Bugnende Sejl sig saa spændte imellem Ræer og Stag,
og agter hejst under Nokken blafred' det rød-hvide Flag.
Her kommer en Længvejsfarer med Bramsejl og Røjler i Top,
Passatvinden suser i Riggeren, til Dansen spiller den op.

Skumsprøjtet flyver fra Boven. Af Vejen der og gør Plads,
her kommer en fuldrigget Skude, og vi er paa Langfarts-
sejlads.

Tusinde Mil ligger bag os, foran er flere end dem.
Guineas Kyster er Maalet, gaa væk og lad os komme frem.

Men naar Solens Straaler saa sluktes bag Skure og Pak-
huses Tag,
hvor var saa min stolte Sejler med Bramsejl og Røjler og
Flag.

Skyggerne var nu forsvundne, og mat laa Kanalernes Vand,
jeg vaagned' og fandt mig ombord paa en Skude fortøjet
ved Land.

Jeg spurgte engang den gamle, om ikke han følte sig stolt,
naar han paa en juldregget Sejler mod Eventyrlandene holdt.
Aah jo, nok som Dreng og som Yngling, da følte jeg Glæde
derved,
og Brystet spændtes af Udve, naar paa Langfart jeg drog af
Sted.

Men senere kunde det hænde, at Hjertet skælvede sært,
naar jeg rejste fra Hjemmet og alt, hvad der dér var mig
kært.

Min Hustru prøvede tappert at smile til mig et Farvel,
jeg vidste jo nok, bagved Smilet græd Hjertet som i mig selv.

Og mine dejlige Smaabørn — tilbage de hulkende stod,
de var jo mit Eventyrrige, mit Lykkeland jeg forlod.
Til Sydens pragtfulde Strande lad Skibet kun krydse sig
frem,
intet Sted kan dog lignede med det, hvor vi har vores Hjem.

Udve og Hjemve.

Prøv paa en Sommeraften, naar Solen synker bag Sky
og med sine gyldne Straaler indæmmer den rastløse By,
at søge de gamle Kanaler, de synes saa milevidt skilt
fra al den larmende Travlhed, der aldrig faar nok besidt.

Her høres ej Bilernes Tuden og Sporvognens Hvirren og
Klemte,
her ved det tjærede Bolværk bliv' Sindet til Drømme stemt.
Se Masternes lange Skygger i Vardets graagrønne Spejl,
de leger i Aftenbrisen, som om Skibene laa under Sejl.

I de 20 Aar, „Thea“ eksisterede, gjorde den ialt
39 Rejser, som alle begyndte i København med Und-
tagelse af 6 Rejser, som henholdsvis udgik fra Hel-
singborg, Hamborg, London, Liverpool, Genua og
Greenock; paa 8 af Rejserne var „Thea“ tillige i Bu-
enos Aires og Montevideo. Skibet var saaledes 78
Gange over Nordatlanten, 16 Gange over Sydatlanten
og det passerede Linien 16 Gange. Capt. Jensen,
som førte Skibet alle Aarene, og tidligere som Styr-

mand med „Birgitte Melchior“ og „Dorothea Mel-
chior“ (læs „Vikings“ April-Nummer) og som Ma-
tros med andre Skibe, havde sejlet over Nordatlanten
26 Gange over Sydatlanten 18 Gange og passeret
Ækvator 20 Gange, havde saaledes, forinden han ved
„Thea“'s Forlis fandt sin vaade Grav i Havet, været
104 Gange over Nordatlanten, 34 Gange over Sydat-
lanten, og Linien havde han passeret 36 Gange, tro-
løse Hav.
C. G. Saltoft.

Da de danske Farvande minespærredes

I den forløbne Maaned var det 20 Aar siden, Verdenskrigen brød ud. Disse historiske skæbnesvangre Dage er blevet mindet overalt i Aar. Ingen har givet en bedre Skildring af de alvorlige Dage end Oberstløjtnant *Thaulow*, hvorfor vi bringer den interessante Arikel her:

Det historiske Kronraad paa Danmarks mest kritiske Dag.

Af Oberstløjtnant af Livgarden *Thorikild Thaulow*

Den 2. August om Aftenen havde den tyske Gesandt meddelt den danske Regering, at Tyskland ikke nærrede fjendtlige Hensigter over for Danmark, men at Forholdene kunde udvikle sig saaledes, at Flaadeoperationer i de danske Farvande kunde blive en Nødvendighed. Selv om der næppe kunde bygges noget paa den første Del af Meddelelsen, betød den anden derimod et Memento til os om at have vort Neutralitetsværn i Orden. Ministrene drøftede da ogsaa Gesandts Udtalelse hele Natten, men enedes blot om en Erklæring om, at Danmark ikke af skiftende Situationer ville lade sig friste til at slutte sig til Tysklands Modstandere, hvilket senere er forklaret derhen, at man i det hele taget ikke vilde lade sig friste til Partitagen i Krigen.

En lille Lysning i Forholdet mellem Tyskland og Rusland den 4. satte den uforbederlige danske Optimisme et Par Streger op, men om Natten indløb det alvorlige Telegram, at England havde erklæret Tyskland Krig. Meddelelsen modtoges for saa vidt med Tilfredshed, som der derved skabtes bedre Balance mellem Parterne, men samtidig var den for os farlige Situation indtraadt.

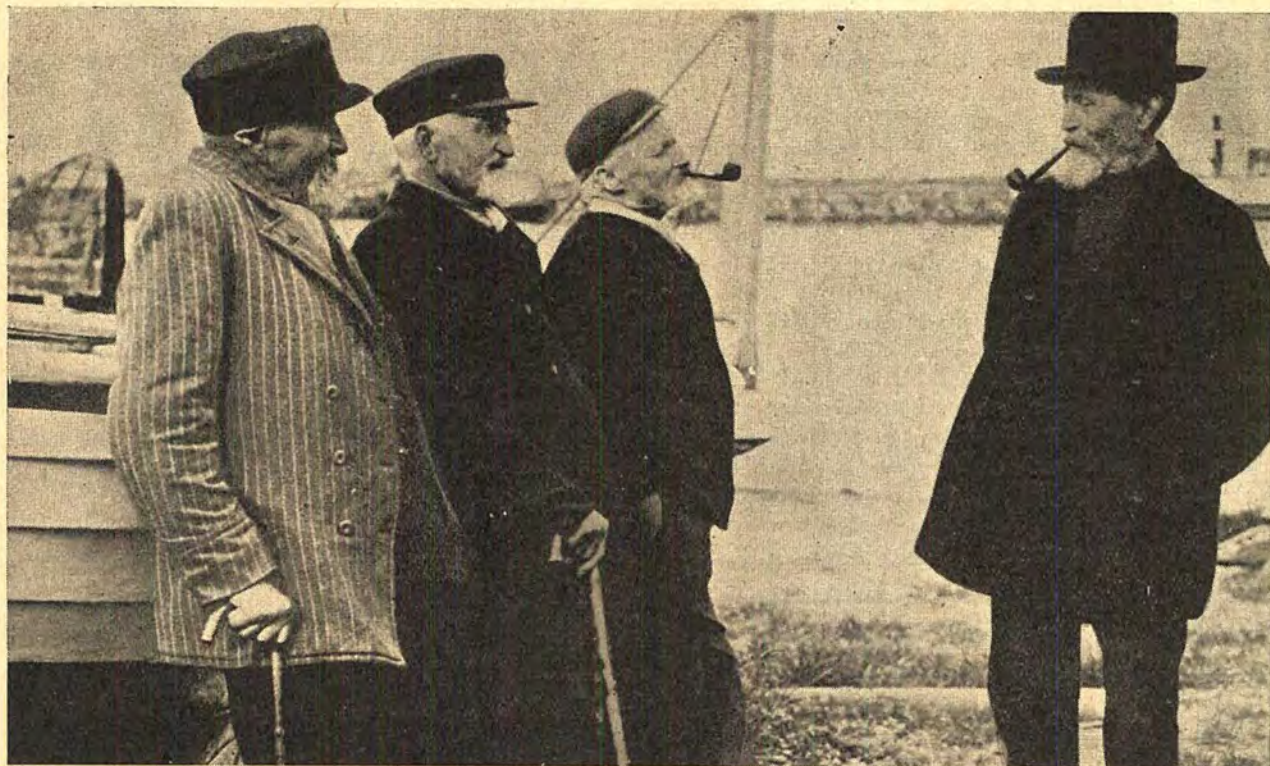
Under de *J. C. Christensen'ske* Forhandlinger i Aarene 1902—03 med den tyske Generalstab havde denne stillet sig paa det Standpunkt, at under en tysk-engelsk Krig vilde en

dansk eller tysk Spærring af Store Bælt være en Nødvendighed, og *J. C. Christensen's* Mellemand, daværende Kaptajn *Lütken*, havde skrevet hjem, at Grundtonen i de Udtalelser, han havde hørt, var der: — *Kan vi (Tyskerne) ikke stole fuldt og helt paa jer under en stor Krig, maa vi hellere straks ved dens Begyndelse lamslaa Danmark.*

Siden da var der kun sket det, at den tyske Flaade var blevet den engelske en endnu farligere Modstander, men til Gengæld kom Tyskland nu paa een Gang ikke blot til at staa defensivt over for England, men ogsaa offensivt over for Rusland.

Caefen for den forholdsvis svage tyske Østersøflaade, Admiral, Prins Heinrich var ansvarlig for, at Englænderne ikke gennem de danske Bælter førte et Angreb ned mod Kieler Fjord. Han havde ingen udtrykkelig Ordre om ikke at krænke dansk Søterritorium, og en nervøs Melding om, at engelske Krigsskibe var afsejlet fra Dover, fik ham til af egen Drift den 5. om Morgenen at spærre Langelandsbæltet med Miner, der ved Albuen paa Lolland naaede ind paa dansk Territorium. Der blev ganske vist senere gjort en Undskyldning, men dette forhindrede dog ikke Prinsen i at gentage Mineudlægningen den følgende Maaned.

De danske Kystudkigsstationer havde straks indberettet om



Aftenpassiar ved Havnen.

de tyske Krigsskibes Tilstedeværelse i Langelandsbæltet, og Klokkeren 7 om Morgenen samme Dag samledes Ministrene og de ansvarlige Chefer for Hær og Flaade til Døftelse af Situationen. Under denne anmeldte den tyske Gesandt Klokkeren 8 en Forespørgsel, om Danmark var villig til at spærre Store Bælt effektivt med Miner.

Den tyske Henvendelse opfattedes af mange som et Ultimatum eller i alt Fald, som daværende Finaansminister Dr. Edv. Brandes senere har udtrykt det, som et Eaten- eller, der øjeblikkelig maatte afgøres, og som direkte var rettet mod England. Udenrigsminister Scavenius mente derimod, at det kun drejede sig om en Forespørgsel, som stillede os diplomatisk frit, selv om der laa den Tanke bagved, at hvis vi ikke vilde udlægge Minerne, vilde Tyskland gøre det.

Viceadmiral Kofoed-Hansen udtalte straks klart og uforbeholdent, at Danmark selv maatte tage Mineudlægningen paa sig. Baade han og den landmilitære Sagkundskab klarlagde, at en tysk Udlægning ikke vilde kunne ske uden samtidige alvorlige Krænkelser eller endog Besættelser af dansk Land og Sjøterritorium, over for hvilke Forsvarsminister P. Munch indrømmede, at en Protest ikke var tilstrækkelig.

En betænkelig Side af Spørgsmaalet var, hvorledes England vilde stille sig til en dansk Spærring. Et eventuelt Brud med dette Land kunde ikke blot blive militært katastrofalt i Øjeblikket, men ogsaa skæbnesvangert for vor Landbrugseksport i Fremtiden.

Klokkeren 9 tog Finansminister Edv. Brandes ud til Kongen paa Amalienborg og redegjorde for Situationen. Kongen raadede Ministeren til at søge Landstingsmand, Lensgreve Frijs, som med sit Kendskab til og Fortindelse med engelske betydende Kredse kunde give gode Raad. Dette gjorde Erardes, og tillige afholdt Ministeriet Møder med Partiførerne og de forhenværende Konseilspræsidenter. Meningerne var stærkt delte, og J. C. Christensen nægtede rent ud at udtale sig. Med sine Forhandlinger med Tyskland i 1902—03 paa den ene Side og Hensynet til Landbrugseksporten paa den anden Side var han øjensynlig kommet i Bekneb.

Selv om den tyske Marinestab og Admiral v. Tirpitz senere er kommet til det Resultat, at en dansk Spærring af Store Bælt i det lange Løb var ufordelagtig for Tyskland, saa var den i dette Øjeblik en Fordel og altsaa egentlig en neutral Handling af os. Den tog Sigte paa at holde England borte fra Østersøen, dels af Hensyn til den tyske Sjøhandel, og dels for at den størst mulige Del af den tyske Flaade kunde sammentrages i Norsøen. Danmark havde yderligere altid — og sidst i 1912 — klart hævdet, at Store Bælt var et internationalt Farvand, og selv om denne Erklæring ikke ansaas for bindende, mente dog for Eksempel Admiral v. Tirpitz og flere, at en dansk Spærring ogsaa af den Grund var ulovlig.

De enkelte Ministres Standpunkt til Forespørgselen kendes kun af deres egne Udtalelser. De paaistaar alle, baade at de ikke var nervøse, hvad isørigt havde været naturligt og menneskeligt i en saa dybt alvorlig Situation, og at de efter Militærchefernes Redegørelse var ganske enige om, at Dan-

mark selv maatte udlægge Minerne. Efter Drøftelserne med Partiførerne og med Niels Neergaard og Grev Frijs mærkedes — efter Ove Rodes Udtalelse i Forsvarskommissionen — dog nogen Vaklen, men de var enige igen, da de Klokkeren 16,30 kom ud paa Amalienborg til det „historiske Kronraad“.

Kongen havde i Løbet af Formiddagen forhandlet med den kommanderende General og Admiral og havde taget sin Beslutning, da Statsraadet tog sin Begyndelse. Klart og bestemt udtalte Majestæten som sin Mening, at vi selv burde lægge Minerne ud, altsaa i Overensstemmelse med Ministeriet, og da Indenrigsminister Ove Rode udtalte, at Grev Frijs og Niels Neergaard nærede Frygt for, at Beslutningen vilde blive misforstaaet af England, svarede Kong Christian, at han var overbevist om, at Danmarks vanskelige Stilling fuldt ud vilde blive forstaaet af det engelske Folk. Yderligere vilde Kongen telegrafisk give Kong George af England fuld Besked.

Dette sidste og Kongens Standpunkt beroligede, og faa Dage efter fik Kong Christian et venligt og forstaaende Svar fra Kong George. England havde med andre Ord foreløbig ingen Interesse af Østersøen. I Statsraadet toges ligeledes Beslutning om Indkaldelse af den store Sikringsstyrke paa ialt ca. 50,000 Mand. Indkaldelsesordrerne udgik samme Aften, og ved Midnatstid stod vor Storebælt-Eskadre Sundet ud for blændede Lanterner. Der 9. var Bæltet spærret ved en stærk Minespærring, og ligeledes udlagdes andet Sted forskellige Spærringer. Derimod spærredes Lille Bælt ikke. Vi nøjedes med en ubetydelig Spærring mellem Bogø og Fyn, og den tyske Flaade havde saaledes fri Passage gennem den nordlige Del af Lille Bælt og videre gennem det tyske Aarøsund. Sverige havde af Hensyn til sin Sjøhandel nægtet at afspærre Flinterenden, saaledes at Handelstrafikken gennem Sundet kunde ske derigenom.

Den 5. August er da den mest kritiske Dag for Danmark i hele Krigsperioden. Med sikker Haand greb Kong Christian Statsskibets Ror, og Politikere af alle Partier er enige om at anerkende Majestæten klare og bestemte Standpunkt til det store Spørgsmaal, der afgjorde Danmarks Skæbne. Store Bælt-Spærringen blev i Forbindelse med vort Mobiliseringsberedskab den væsentligste Aarsag til, at det lykkedes Danmark at bevare Freden. Den hindrede Flaadeoperationer i danske Farvande og eliminerede dermed Farerne for større Neutralitetskrænkelser. Edv. Brandes udtaler aabent sin Beundring for Kong Christian paa denne Dag, og senest har ligeledes de to Historikere, Adjunkt Hartvig Frisch og Udenrigsminister P. Munch, anerkendt Kongens modige og faste Holdning. Saa meget mærkeligere er det da, at Professor Arup i sin Pièce til Brug for de historiskstuderende ved Universitetet, „Rids af Danmarks Historie“, overhovedet ikke nævner Kongen i denne Forbindelse, men blot (Side 84—85), at Partiførerne „ikke mente at kunne give Regeringen noget Raad, maatte den paa egen Ansvar beslutte sig til at svare den tyske Regering, at man fra dansk Side agtede at afspærre Gennemsejlingsfarvandet“.

Spørgsmaal og Svar

I „Vikingen“s Juli-Nummer er „Abraham Rydberg“ ved en Trykfejl betegnet som en finsk 3-m. Bark. „Abraham Rydberg“ er en 4-m. Bark af sverisk Nationalitet.

Redaktionen.

Spørgsmaal: Skal Motorfærgen „Djursland“ være bemandet med 3 Navigatører.

En Skibsførersøn fra Stege.

Svar: I Følge Bestemmelse af Januar 1933 skal Skibe i indskrænket Fart med over 500 Passagerer paa over 6 Timers Sejlads og Skibe i indskrænket Fart med over 800 Passagerer have 2 Styrmand.



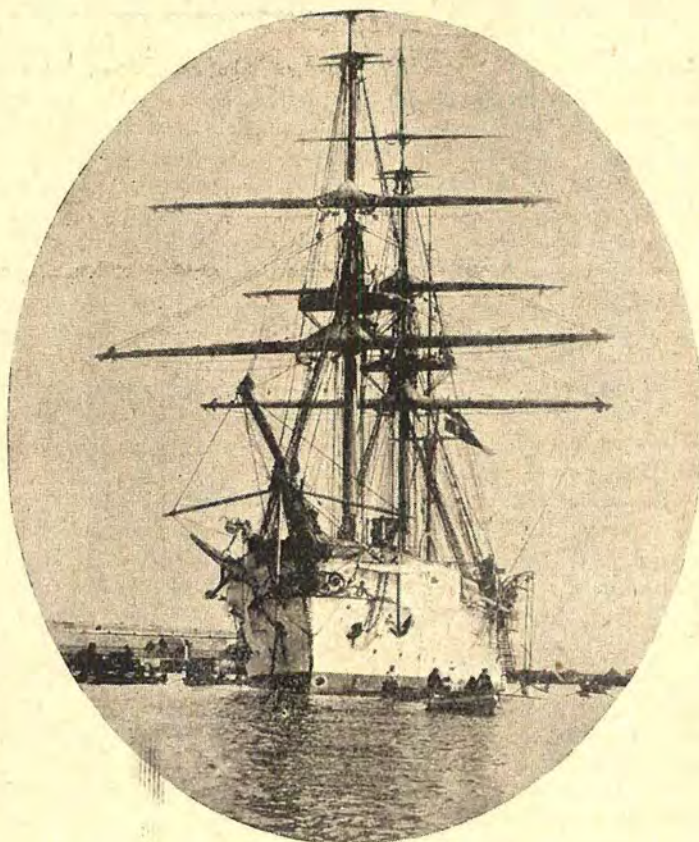
»Danmarks Flaade«

I nær Fremtid udsender Selskabet til Udgivelse af Kulturskrifter et Værk: „Danmarks Flaade“. Det er stort anlagt, velanbefalet af Chefen for Søværnet, Admiral Rechnitzer, redigeret af den habile Skribent Kaptajn K. Dahl, for det biografiske Stofs Vedkommende af Hovedarkivar H. Hjorth-Nielsen.

Paa dette Tidspunkt, hvor Flaadens Anliggender føres frem for Offentligheden, og Regeringen tager den saare vigtige Sag op, er det af største Betydning, at der foreligger et fyldigt Materiale til Belysning af alle

Forhold. Den nedsatte Kommission har sit særlige Stof at arbejde med, men Offentligheden, Folket, maa ogsaa vide Besked. Det er jo i Virkeligheden Folkets Vilje, der er den afgørende.

Nylig udkom min beskedne Bog „Vore Orlogsskibe“ med Billeder og Tekst, belysende Marinen i den



Fregatten »Fyn«.

Henseende. — Det Værk, som nu fremkommer, „Danmarks Flaade“, bringer først og fremmest Flaadens Historie, derefter Redegørelse af Virksomheden som den er nu, Uddannelse og Øvelser med frentidig Uro og Krigsforhold for Øje, Fiskeriinspektionen, Søopmaalingen, Søkortarbejdet, Lodstjenesten, Fyr-, Rednings- og Vejrvæsenet og alt det andet, som hører ind under Marineministeriet, Vager- og Mærkevæsen, Minevæsen, Flyvevæsen og de maritime Militærskoler.

Endelig, og det er ikke det mindst in-

teressante, bringer Værket et Væld af Portrætter og Biografier af Flaadens Mænd fra Admiral til Kvartermester, fra Lodskaptajn og Flyverløjtnant til Fyrbøder. — Alt i alt maa „Danmarks Flaade“ anses som et lødigt Værk, der gerne skulde have en vid Udbredelse.

Kay L.

DANSKE SKIBSREDERE

Navnet Carl har en særlig god Klang i dansk Søfarts Historie, hvor dets Indehaveres Indsats strækker sig over flere Generationer. Som Formand for Dampskibsrederforeningen var Skibsreder Adolf Carl engang et Midtpunkt i vor Skibsfarts Liv, men Slægtens Indsats udøves nu af Firmaet Martin Carl, som administrerer Dampskibsselskabet Hejmdal, der ejer en Række moderne Trælastdampere, væsentlig beskæftiget i Nord- og Østersøfart.

Firmaets Ledelse er nu i Hænderne paa Grundlæggerens to Sønner. Af disse er *Hans P. Carl* den ældste. Han fik sin første praktiske Uddannelse i Faderens Forretning, kom siden til Newcastle og Antwerpen, vendte hjem og blev i 1913 Medindehaver af Firmaet Martin Carl og korresponderende Reder for „Hejmdal“. Hans Arbejdskraft er i stort Omfang blevet taget i Brug udenfor Forretningen, og hans Interesser

er omfattende. Han er saaledes Suppleant til Bestyrelsen for The Baltic and International Maritime Conference og Medlem af en Række Udvalg indenfor denne. Han er Medlem af Foncen af 4. April 1919 og Formand for denne, Medlem af Bestyrelsen for Sønderjyds Centralforening og for Foreningen Siesvighus. Hans store Interesse for Spejderbevægelsen har fundet Afløb gennem Arbejde indenfor det øverste Raad for de danske Søspejdere, sammes Divisionsraad og Korpsraadet for det danske Spejderkorps.

Ogsaa den yngre Broder, Skibsreder *Axel Carl*, uddannedes først i Faderens Forretning, siden kom han i nogle Aar til New York, men vendte i 1921 hjem for at indræde i Firmaet Martin Carl og blive Reder for „Hejmdal“. Han har desuden i nogle Aar været Medlem af Bestyrelsen for Helsingør Jeraskibs- og Maskintyggeri.

Fem Mand i en Baad

Det er ikke en engelsk Roman, der her skal serveres, skønt det indrømmes, at Overskriften giver Mulighed derfor, men en kort og nøgtern Rapport om fem danske Sømands energiske Fremstød i og Sejr over Polhavet.

Motoryachten „Thor“, kun 18 Tons og 30 HK Maskine, ført af Kaptajn Alf. Trolle, med Styrmand Gjessing, Maskinmester Schultz, Hovmester H. L. Jensen og Matros og Altmuligmand Knud Østergaard som Besætning, udrustet med moderne videnskabeligt Havundersøgelsesinventar samt Radio, har i denne Sommer gæstet de hylende Snestormes Farvand, Havet mellem Østgrønland og Svalbard. Det var ikke almindelig Forstand Lystsejlad, selv om Farten foregik med Kgl. dansk Yachtklubs Mærke i Splitflaget, men for vore fem Vikinger var Færden lystig nok, de fik aldrig Tid til at kede sig, thi hvert Minut i Etmaalet maatte de passe paa, hvis Succes'en skulde sikres; — og der blev vagtet, som der burde; den lille, danske Skude satte en Rekord; i ca. 5 Uger blev der i et af Verdens vanskeligste Farvande udsejlet mellem 4 og 5000 Kvartmil, samtidig med, at der toges flere hydrografiske Serier, Vandprøver, Dybmaalinger med Ekko-lod, Observationer helt til 1200 Meters Dybde og andet videnskabeligt Arbejde, altsaa ikke nogen Jagten efter blot at faa den dristige Sejlads lykkeligt overstaet, men programmæssig Fart og maalbevidst Optræden.

Enhver, som er kendt med Forholdene, vil forstaa, at „Thor“-Mændenes Rejse ikke er Barneværk, men voksne Mænds Daad. Forud for Starten ligger maanedlangt Slid, store Beregninger og ikke mindst økonomisk Offervillighed og kæk Besluttsomhed parret med fast Vilje, men Kaptajn Trolle viste sin Samtid, at har fuldtud magtede Iscenesættelsen af dette Værk, thi han alene har været Drivfjederen i dette Foretagende, som, i en slap Periode for Landet, bringer os netop det friske Pust, som skal til, for at vort gamle Dannebrog kan vaje frit ud.

Den eneste Anke overfor „Thor“-Ekspeditionens Folk, som muligvis kan fremføres, er denne, at Trollemændene er for beskedne; der er saa sandt ingen Aarsag til at være tilbageholdne i dette Tilfælde, og vi, deres Standsfæller, kan med Tilfredshed vise dem frem for Alverden som rette Efterkommere af de gamle Vikinger. Selv de norske Ishavsgrubber i Tromsø forsikrede, og bedyrede Forsikringerne

med et ikke ringe Antal norsk norske kraftige Understregninger, at slig Svalbardfart havde man ej tidligere oplevet; ja, saa interesseret var man deroppe, at Tromsingen Bernhard Svendsen, som 53 Gange tidligere havde været paa Spitzbergen, drog med derop igen med „Thor“, som han erklærede kun var halvt saa stor som den mindste Baad, der forhen havde foretaget Rejsen.

Vore danske Sømand har, som man vil forstaa, gjort sig fordelagtigt bemærket i det ellers kritiske Broderland, og, deres Frygt for Omtale til Trods, vil vi her i Landet ikke tie dem ihjel.

Togtets nøgne Data er: Afgang fra Rørvig den 31. Maj, Christianssand den 2. Juni, Bergen 4. og 5., Trondhjem 7. og 8., Tromsø 13. og 14., Danskøen og Kingsbay den 18. og 19.

Nu stod man ud i Ishavet og naaede paa 80° n. Br. Polarisen, som med stormende Kuling satte raskt ned mod det lille Fartsøj; man faldt da af for Vejret og stod efter Programmet med Føret sydøst udenfor Iskanten.

Den 23. passeredes Vulkanøen Jan Mayen, Trolles gode Bekendt fra tidligere Tider, og Farten gik videre mod Island. En agterlig Storm med usædvanlig svær Søj bekræftede Kaptajnens Antagelse om „Thor“s Egenskaber som fortrinligt Søslib, og den 29. naaedes Reykjavik med alt vel ombord.

Hjemrejsen herfra begyndte 1. Juli; den 4. passeredes Færøerne, den 6. Hullet, den 9. den lange Jyde og den 10. Julaa „Thor“ atter velbeholden ved Rørvig Bro.

Et nyt Blad var føje: til den danske Sømands Laurbærkrans.

n. x. p.



Paa Billedet ses fra venstre: Hovmester Jensen, Styrmand P. Gjessing, Maskinmester Schulz og Matros Østergaard. Siddende: Kaptajn Trolle og Fru Trolle.

Fra Maalereglernes Overdrev

Det er en kendt Ting, at Maaleregler ofte har ført Konstruktionen af Lystfartøjer ud i Overdrivelser. Et af de ejendommeligste Eksempler herpaa er den amerikanske Yacht „Outlook“.

„Outlook“ blev bygget i Boston 1902 for at starte i „Quincy cup“-Løbene, hvor den eneste indskrænkende Betingelse var, at de deltagende Fartøjer ikke maatte være over 21' i Vandlinien. Hvorledes „Outlook“s Konstruktor, Mr. Burgess, derefter formede sin Baad, fremgaar af Tegningen.

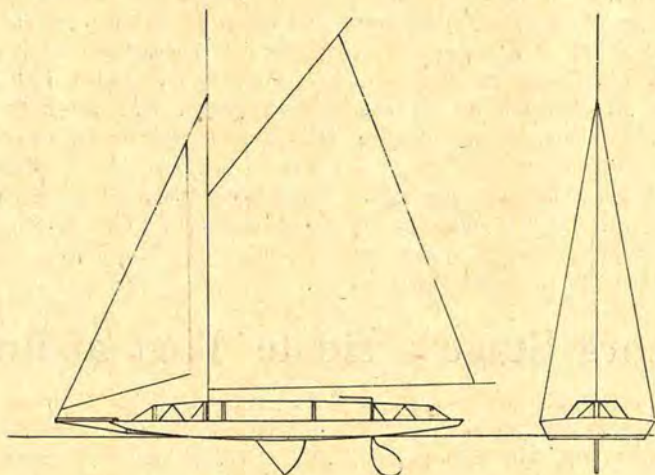
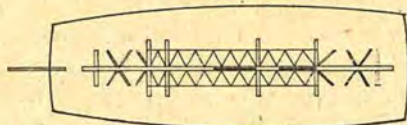
Dimensionerne er:

Længde overalt 51,4',
Længde i Vandlinien 21',
største Bredde 16', Bredde i Vandlinien 13,4', Dybgang 0,66', Areal i Vandlinier: 271 Kvadratfod, vaad Overflade (uden Centnerkøl) 278 Kvadratfod, Kassekoefficient 0,592, Displacement 3 ts, Sejlareal 1800 Kvadratfod.

Som man ser, er Skroget blevet til en bred og flad Ponton med enorme Overhæng for og agter og af en yderst let Konstruktion, bygget op omkring Højen langs Skibets Gitterkonstruktion, som rager op gennem Dækket og giver den fornødne Styrke. I en langskibs Spalte i Gitterværket bevæger Sænkekølen sig, og gennem et langskibs Rør længere agter er Rørstammer ført. Ballast fandtes ikke. Sejlarealet er langt større end tidligere opnaaet med saa lille Vægt og kort Vandlinie, hvilket naturligvis skyldes den store Bredde og de store Overhæng. Dækket har lidt Bjælkebugt for at lade Vandet løbe af og er ellers saa glat som et Stuegulv. Noget Skibsrum findes overhovedet ikke. Besætningen maa finde sin Plads paa Gitterværket og holde sig fast der.

Sejle kunde den. Den slog sine Konkurrenter stort og satte en ubrudt Rekord paa 7 Sejre. Men om man kan kalde den et Skib, er vel nok et Spørgsmaal, og den har i alt Fald ikke som saa mange andre Kapsejlere kunnet blive Turbaad paa sine gamle Dage.

V. D.



Skal Danmark have en Trawlerflaade?

Danmark har kun een Trawler, den er hjemmehørende paa Færøerne. Vort Flag er saaledes kun beskedent repræsenteret ved de store Fiskerier under Island, Grønland og i de nordlige Have, medens Englands, Frankrigs, Tysklands, Islands, Hollands og Italiens allerede længe har væjet fra store Flaader af Trawlere.

Danmark kunde have et betydeligt Havfiskeri, men vi har lidet eller intet gjort for at afbøde Virkningerne af Fortidens Politik, vi har ikke gjort noget alvorligt Forsøg, skønt Opmuntringer ikke har manglet. Vi har selv Skylden, thi enhver søfarende Nation har det Havfiskeri, den fortjener. Det maa nemlig ikke forventes, at de fremmede Trawlerselskaber skal opmuntre eller hjælpe os, og de vil snarere raade os til at blive hjemme med baade Inspektionsskibe og Trawlere.

Vi har imidlertid alle Betingelser for at drive Havfiskeri: Vi har let Adgang til Havet og ikke lang Vej til Fiskepladserne, vi har dygtige og uforfædte Søfolk, hvoraf mange tjener eller har tjent i fremmede Trawlere, vi har Skibsværfter, som kan bygge og for nogles Vedkommende allerede har bygget Trawlere (til Frankrig), og vi har en Industri, som kan levere alt, hvad Trawlerdrift kræver af Udrustning, og foruden Hjemmemarkedet har vi en dygtig Handelsstand og

en fremragende Konserverindustri til Udnyttelse af Eksportmulighederne.

Hvad tøver vi efter?

En Trawlerflaade stiller mange Opgaver ogsaa til Ingeniører, den har Brug for en Mængde Ting, og dertil kommer Anlæggene i Land, Preserverings- og Konserveringsvirksomheder af forskellig Art; alt i alt arbejdssekabende Aktiver af stor Værdi. Danmark vilde i Havfiskeriet finde en fuldt ud naturlig Næringsvej, her mødes Fiskeri, Søfart, Industri og Handel og kan hver især bidrage med sine Evner og specielle Erfaringer. Maatte den Dag komme, da vi ikke alene ofrer Penge paa Fiskeriinspektionsskibe som det nye „Ingolf“ — færdigbygget Marts 1934, Pris 1,830,000 Kr. — til Beskyttelse af vore Rettigheder, men ogsaa bygger Trawlere til praktisk Udnyttelse af Havets Rigdomme og de Fordele, som tilkommer os. En Flaade af Trawlere bygget, udrustet, sejlet og kommercielt ledet af Danske vil være et stort nationaløkonomisk Aktiv og et virksomt Middel imod store Dele af Arbejdsløsheden paa Søen og især i Land, hvor et stort Antal Mennesker kan beskæftiges med Leverancer til Trawlerflaaden og ved Fiskens Behandling, Transport og Salg.

Johs. Skow.



„GEORG STAGE“

til Hollywood

Den australske Forfatter Allan John Villiers, der er Køber af „Georg Stage“, er kommen hertil til Mødet sammen med Bestyrelsen for „Georg Stages Minde“, der i 62 Aar har været Reder for det gamle Skoleskib. Man drøftede de nærmere Betingelser for Hr. Villiers Overtagelse af Skibet, der skal finde Sted den 3. September. Købesummen kommer til at ligge mellem 30,000 og 40,000 Kr., men der er endnu nogle mindre væsentlige Spørgsmaal om Ballast og lignende, der skal ordnes. Det nye Skoleskib, der er under Bygning paa Frederikshavns Værft, bliver færdig til næste Aar.

Forfatteren Villiers, der selv har sejlet som ung, og er meget interesseret i Sejlskibe, har skrevet adskillige Sømandsromaner, hvoraf „Paa Hvalfangst i Sydishavet“ er oversat til Dansk. Han sejler herfra med „Georg Stage“ til

London og videre til New York, hvor han vil præsentere Skibet for sine Forlæggere. Det skal nemlig spille Hovedrollen i en ny Bog, han vil skrive om en Sejler paa Stillehavet, og det er Meningen, at denne Roman skal filmatiseres.

Forfatteren har tidligere drøftet Planerne om en saadan Film med Metro Goldwyn, der ogsaa var villig til at gaa i Gang med Filmen, som de imidlertid af økonomiske Hensyn vilde optage i et Atelier. Men Villiers vilde have, at Filmen skulde gengive det virkelige Liv om Bord paa et Sejlskib, og han regner med, at Filmen faar ny Vind i Sejlene, naar han nu selv møder op med Skibet for egen Regning. Der er saaledes Udsigt til, at vi genser „Georg Stage“ bemanded med amerikanske Filmsstjerner, impliceret i et større Drama i rum Sø paa Stillehavet.

„Georg Stage“s sidste Togt afsluttes

Med det halvtredsindstyvende Togt, der er afsluttet fornylig, udgaar det gamle kendte Skoleskib „Georg Stage“ af den mangeaarige glørværdige Tilværelse, dette Skib har ført under dansk Flag.

„Georg Stage“ gik til Ankers udfør Bellevue. Derefter fik det sidste Hold Elever Landlov, og et Par Dage efter afholdt

Bestyrelsen sit sidste Møde om Bord i Skibet, hvorefter det sejlede ind i Flaadens Leje. Eleverne afmønstredes, og for en Del af dem gælder det Hjemsendelse eller Hyre i andre Skibe, medens 45 Elever overføres til Statsskoleskibet „Danmark“, som nu gaar ud paa Vintertogt.

Skibsfartens Fremgang

Et af de kraftigste Tegn paa, at Troen paa de „bedre Tider“ er ved at indfinde sig, afgiver Skibsfartens Stilling i Øjeblikket. Dampskibsaktier er i den sidste Maaned undergaaet en betydelig Opgang paa Børsen, og nylig kunde Statistisk Departement meddele, at Rederiaktier nu staa 25 pCt. højere end paa samme Tid i Fjor.

Tager man Aktielisten for sig, ser man, at disse Papirer i Løbet af en Maaned er gaaet op med fra en halv Stes til op mod 20 Points.

Seniorchefen for Dampskibsselskabet „Progress“, Hr. *Marius H. Nielsen*, siger om Aarsagen til denne stærke Opgang:

— Skibsaktierne indre Værdi er blevet forbedret i det sidste Aars Tid. Skibspriserne er steget. Det er blevet dyrere at bygge Skibe, og derved er de ældre Skibe blevet mere værd. Desuden er der nu blevet Købere til ældre Tonnage, hvad der ikke var før.

Alt dette forbedrer jo Rederiaktieselskabernes Status.

Men desuden er der ogsaa kommet mere Liv paa Fragtmarkedet. Naar Skibsaktierne var kommet saa langt ned, skyldtes det selvfølgelig, at der ikke var saa meget at bestille. Nu er der atter fuldt ud Brug for Dampskibsflaaderne, og saa at sige alle Skibene er i fuld Gang.

Der er jo heldigvis kommet bedre Forhold i Tilbud og Efterspørgsel paa Fragtmarkedet. Hertil bidrager bl. a. det Samarbejde, der er opnaaet mellem Rederne i *Trælastarten*, saaledes at man, hvis der skulde komme en Tid med mindre Efterspørgsel efter Skibe, kan lægge nogle af dem op i Stedet for at trykke Fragterne for hinanden. Det har ikke været

nødvendigt endnu, men Samarbejdet er organiseret, og det er ikke blot skandinavisk, men internationalt.

— Hvad mener De om Børsens Vurdering af Chancerne?

— Børsen tager jo altid Forskud — baade paa Opgang og Nedgang, svarer Skibsrederen, men jeg kan ikke se, at der er noget usundt i det, der sker paa Børsen for Tiden. Derimod var det usundt, at vi var kommet saa langt ned med Værdierne.

— Man hører dog endnu — trods Bedringen — Klager fra Skibsfarten over Tiderne.

— Det skyldes, at der er megen Forskel paa Mulighederne for dette Erhverv. Det ligger nemlig forskelligt for de forskellige Skibstyper.

Naar et Selskab som „Progress“ har set sine Aktier stige saa meget, skyldes det at vore Dampere er paa ca. 3500 Tons, der netop passer for Nord- og Østersøfarten og Middelhavs-farten, og her er fuld Beskæftigelse.

Det er derimod ikke for de store Skibe — det vil sige, den senere Tid har ogsaa bragt Bedring for de store nye og moderne Dieselmotor-Skibe. Men for de gamle Dampere paa 6—8—10,000 Tons er der ikke meget at bestille.

— Er Opgangen i Aktierne ikke kommet overraskende?

— Nej, den var ventet, fordi vi har ligget saa langt nede med Værdierne lige siden 1930.

Nu er vi aabenbart kommet til det Tidspunkt, hvor det atter gaar den rigtige Vej, men lad os nu haabe, det gaar lidt langsomt, for det er aldrig sundt, hvis det gaar for stærkt.



Egedes Sø-Uhyre.

Dansk Skonnert ser Søslange ved Skagen

En dansk Skonnert har mødt Søslangen ved Skagen. Den firmastede Skonnert „Ruth“ af Thurø er ankommet til Gävle med en Last Kul fra Wales, og Kaptajn P. Sørensen fortæller „Stockholms-Tidningen“'s naivt maabende Korrespondent, at Skonnerten den 9. Juli Kl. 5 ud for Skagen har passeret et mystisk Dyr, der i den klare og sollyse Morgen laa nok saa behageligt og drev paa Vandet. Styrmand M. Hansen, som havde Vagten, tilkaldte straks fire Mand af Besætningen, der alle tydeligt saa Dyret. Det var den store Søslange. Den blev i tyve Minutter observeret paa en Afstand af $\frac{1}{2}$ Sømil. Længden anslaaes til 12 Meter, Tykkelsen til omkring en lille halv Meter. Paa Ryggen var Dyret mørkt, under Bugen lysere. Om det var beklædt med Skæl eller Skind, kunde man ikke afgøre, og man kunde heller ikke se, om det havde Finner.

Man kunde fra Skonnerten høre det sagte Skvulp i Vandet fra dens langsomme Bevægelser. Styrmand Hansen vil aflægge Ed paa, at det var Søslangen. Desværre fandtes intet Fotografiapparat om Bord.

Politikens Telegram fra Stockholm om Søslangen, der var observeret ud for Skagen den 9. Juli, har vakt Røre og Grin blandt Skipperne i Frederikshavn.

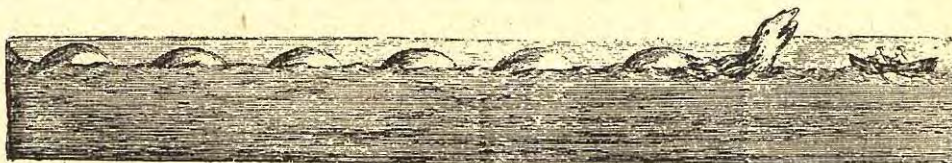
Skipper Bilde, Kutteren „Fønix“ af Frederikshavn, beretter, at han ogsaa har observeret Uhyret omkring samme Dato; men ved nærmere Undersøgelse viste det sig at være en 12 Meter lang, knudret Granstamme, der var blevet rødlig og slimet af at have ligget længe i Vandet. Bilde forsikrer, at han ogsaa vilde have troet, at det drejede sig om Søslangen, hvis han ikke havde taget „Uhyret“ nøjere i Øjesyn.

Den Art Skipperhistorier kunde vi fylde flere Sider med i hvert Nr. af „Vikingen“, særlig i Aar, hvor vi har haft en usædvanlig dejlig Sommer, og hvor Aviserne ofte har manglet godt Stof, naar der da ikke var Palads-Revolutioner i Tyskland eller opsigtsvækkende Gangster-Historier i Amerika.

Det maa indrømmes Pres-

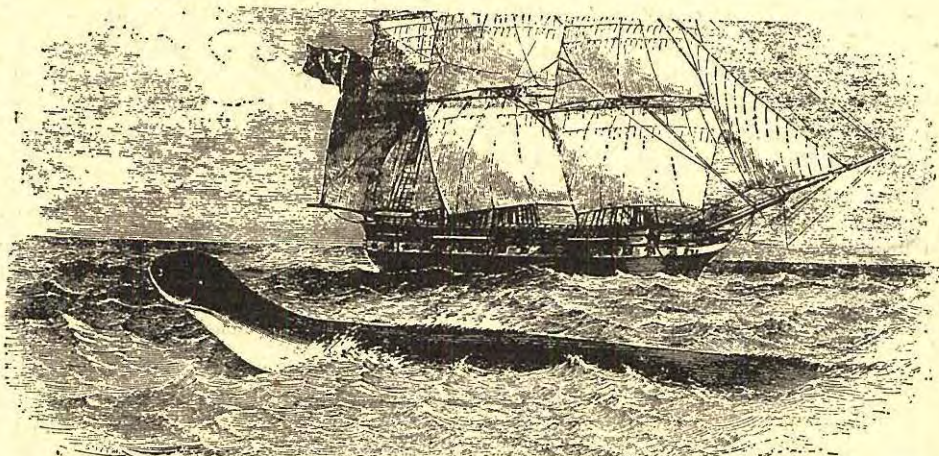
sen, at et af de alvorligste Spørgsmaal i det moderne Aandsliv er, om hvorvidt der virkelig gives en Søslange eller ej.

Nu er der udkommet en engelsk Bog om Søslangen, skrevet af Kaptajn R. T. Gould, en ældre Gentleman, pensioneret fra den kgl. engelske Marine. Han tror virkelig fuldt og fast paa, at Søslangen eksisterer. Han siger, at det er ligesom med



„Gædalus“-Søslangen.

Giraffen. Da der første Gang kom Beretninger til Europa om, at der levede et saadant langhalset Dyr, vilde Videnskabsmændene ikke tro det. De sagde, det kunde ikke eksistere. Han nævder, det er meget muligt, at et Fortidsdyr endnu yngler i Havenes ukendte Dybder og i den varme Tid svømmer op til Overfladen — et Dyr som „Plesiosaurus“ fra den mesozøiske Tid kalder han det, muligvis en Efterkommer af denne. — Kaptajn Goulds Bog fortæller om denne Gloucester-Søslange og mange andre, der siden er set, hvilket viser, at Problemet er over hundrede Aar gammelt. Desværre er hans Bog skrevet, før det nedfaldende Luftskeib i Loch Ness dukkede op i Aviserne; men derfor er den sjov alligevel, og navnlig er det morsomt at se de gamle Billeder, han har gravet frem fra Bladene i gamle Dage af forskellige Søslange-Iagttagelser, hvoraf vi bringer nogle Gengivelser her.



Portoppidans Søslange.



TIL FJERNE KYSTER

Ude paa Nordhavsværftets Ophalerbedding har man haft „Godthaab“ under Behandling, og man kunde i flere Dage se en Mand af Besætningen staa og spytte Langspyt ud over Vandet. Begge Hænder, som to store Knuder, var gemt i Bukselommerne. Det morede ham at betragte Arbejdet, og i Særdeleshed nød han dette, „at der nu endelig var faldet lidt Ro over hende. Hun har nemlig altid været fjølet til at dyppe Næsen“. Disse Ord fortæller han til alle og enhver, og man forstaaer udmærket, hvorfor en Sømand kan have saadanne Følelser, naar man ser, hvor godt „opklodset“ „Godthaab“ ligger paa Beddingen. Foran faar man Øje paa den tykke „Ishud“, og hele Vejen rundt om Skibets Køl er der et Lag af tynde Staalplader. „Ishuden“ er et ekstra Lag af tykke Planker, der skal beskærme „Godthaab“ mod Angreb af skarpe Isflager, og Staalpladerne er til for at beskytte Plankerne, der danner hele Skroget.

„Godthaab“ er et Træskib paa 720 Tons og har en Længde af ca. 40 Meter. Den har 3 Master, en Mesan, en Stormast og Fokkemasten. Klods op ad Stormasten ser man den gule Skorsten med den sorte Ring øverst oppe. Skibet har nemlig baade Dampmaskine og Sejl, hvilket jo er en Nødvendighed, hvis Skruen skulde blive ødelagt paa Turen.

Saaledes ser altsaa Billedet ud af „Godthaab“ paa Bedding, men der er alligevel noget mere, som taler til En, naar man staa paa Bolværket og kigger op til Radioantennen. Det er ligesom Skibet er blevet levende for Ens Øjne, akkurat som var det en Hest, der var til Smeden for at blive skoet, eller en Ko, der maatte staa stille for at blive malket. Der er noget levende ved selve Skibets Bygning. Ankerklydsene er som to skæve Eskimoøjne, der stirrer utaalmodigt ned over Arbejdet. Det er som om Skibet har en Sjæl, der kun længes efter at komme ud og tumle rundt paa det store urolige Atlanterhav, og der er noget i det, den gamle Sømand fortæller mig, da han siger:

— Kan De ikke se, hvor fornærmet hun ser ud, fordi hun faar sig en Omgang. Hun føler sig nemlig ikke hjemme paa Landjorden. Hun er alt for blufærdig til at vise sin Køl for andre end Fiskene, og de er stumme.

— Naa, siger jeg og trækker lidt paa Smilebaandet, man skulde da mene, hun var glad for at blive pudset lidt op. Det er som Regel alle Medlemmer af Hunkønnet.

— Nej, protesterede han ivrigt, hun har det ligesom Eskimoerne. De elsker nemlig ikke Rengøring. Naar jeg siger, hun er fornærmet, saa er det et Udtryk for, at man ikke respekterer hendes Sødtygtighed. Hun er nemlig en af de bedste Skuder i Verden. Hun er saa elastisk og bøjelig som et syttenaars Pigebarn i Portugal. De skal se hende hoppe op paa en Isflage og klemme den ind under sig, bare fordi hun har den skarpe Stævn, som skærer Isen i Stykker. Hvis hun var af Jern, vilde hun synke i Løbet af Nul

— Hvor mange Søskende har hun? spørger jeg.

— Fem, svarer han. Der er „Hans Egede“, „Gustav Holm“, „Gertrud Rask“, „Sværdfisken“ og „Disko“, og de tager alle sammen en 4—5 Ture hvert Aar, men skal vi ikke spørge Tømmermesteren, om vi maa faa Lov til at gaa om Børd?

Det var en god Idé, og den blev hurtigt realiseret. Forude var der et lille Lukaf med Sovepladser til 12 Mænd, som ganske vist skal være 12 meget smaa Mænd efter Køjpladserne at dømme, men agterude er der dog bedre Plads, men det var ogsaa til Officererne og til de eventuelle Videnskabs-

mænd, som, hver Gang et Skib gaar til Grønland, tager med som Passagerer. Ialt følger der 30—40 Mand med paa hver Rejse, og det maa i Sandhed være en spændende Tur. „Godthaab“ er kun en lille Nøddeskal, naar den vipper op og ned paa de bjerghøje Atlanternavsbølger, men den klarer ogsaa hver eneste Bølge, skønt det mange Gange maa se galt ud, naar en „Brækker“ oversvømmer Skuden fra Stævn til Stævn.

Skibet er ingen Hurtigsejler. Den tager Turen i Ro og Mag. „Havværk er Lastværk“, siger Kaptajnen, og vi har ikke noget „Blaa Baand“, vi skal kappes om endnu. Det bliver Flyvernes Opgave engang i Fremtiden. Den Rejse, som Skibet bruger tre Uger til, maa forkortes af Fremtidens Luftflaade, naar Amerika eller et andet Land faar oprettet regelmæssig Lufttrafik til Europa via Grønland. Paa Vejen op gennem Nordhavet møder „Godthaab“ utallige Flokke af Grindehvaler, Sæler og Kæmpehvaler, og det kribler i de gamle Sømand efter at sætte Harpunen i Hvalens Nakke, men de maa nøjes med at betragte de høje Vandsøjler, der staa lodret op i Luften fra Hvalens Næsebor. Undertiden faar Skibet Besøg af store Flokke af Havmaager, som har en fænomenal Udholdenhed. De kan følge Skibet i flere Døgn, hvis man kaster lidt Føde ud til dem, men ellers gaar Dagene, den ene efter den anden, og hver Morgen ser Øjet kun Vand og atter Vand.

Skibets Last er rummelig. Der er god Plads til alle de Kolonialvarer, som Grønlænderne ikke kan undvære. Som en Kuriositet kan nævnes, at Figen er en meget eftertragtet Spise deroppe, og derfor kommer der adskillige Fustager af den Slags sammen med Kartoffler, Sukker, Mel og Kaffe. Vi gaar nedunder og ser paa Dampmaskinen. Den er 36 Aar gammel, men god nok endnu, skønt det unægteligt er et morsomt Syn at se paa denne Maskine og i Tankerne sammenligne den med den hypermoderne Maskine paa „Disko“, som er den yngste af alle Grønlandsfarerne. „Godthaab“ er lige ved at være den ældste, men der siges om den, at den er den bedste. Kabysen er ganske lille med Cementgulv og to store Komfurer, som man finder dem i de store Gaarde paa Landet.

Naar Godthaab stikker Bøvsprødet ud igennem Kronløbet paa Vej til Grønland, er den pudset fint op i alle Ender og Kanter. Sejlene er eftersyet og repareret og rullet pænt op ovenover Ræerne. Rigningen har faaet en Omgang Tjære Dækket er ferniseret, og saa er „Godthaab“ rigtig i sit Es. Den skal igen ud for at rulle paa Søen i samfulde tre Uger, forinden den naar „Kap York“ helt oppe paa Vestkysten, og naar Grønlænderne hilser den velkommen inde fra Kysten, fortjener den absolut alle de barnlige Glædesugbrud, som er Eskimoernes særegne Udtryksmaade, naar de ser et Skib gaa ind i Havnen. Grønlandsfareren maa nemlig paa hver eneste Tur kæmpe en haard Kamp mod Elementerne. I Storm og Regn, i Sne og Taage maa den møjsommeligt finde Vej nordpaa, uden at anløbe en eneste Havn, og naar den tilsidst ligger i en af Grønlands skønne Fjorde, har den god Grund til at vugge majestætisk paa Bølgerne. Hver eneste Rejse er nemlig en Sejrr. Det er som om Mesanen, hvorfra Splitflaget smælder i Vinden, strækker sig endnu et Par Tommer for at vise sin Masteknop saa langt borte som muligt og sige til Grønlænderne: „Jeg klarer den hver eneste Gang! Jeg er Verdens dygtigste Sejler!“

OBSERVATIONER I SEPTBR. MAANED

Stigende Trafik paa Københavns Havn.

I den syvende Udgave af Statistiske Oversigter over Skibsfart og Vareomsætning paa København, udgivet af Københavns Havnevæsen og udarbejdet af Ekspeditionssekretær H. N. Skade i Statistisk Departement, fremgaar det, at i Sammenligning med de øvrige danske Havne indtager Københavns Havn Stillingen som det dominerende Centrum for den indenrigske Skibsfart. Det samlede Kvantum af det mellem særlige danske Havne transporterede Gods andrager godt 2 Mill. Tons, og da Farten mod København beløber sig til 0.7 Mill. Tons og 0.5 Mill. Tons gaar i modsat Retning, berøres denne Havn altsaa af hen mod $\frac{2}{3}$ af Godset. De for den indenlandske Fart mest betydende Provinshavne er Aalborg—Nr. Sundby med 104,000 Tons indgaaende Gods og 273,000 Tons udgaaende (Cementafskibningerne), Aarhus med henholdsvis 147,000 og 109,000 Tons og Odense med 108,000 og 40,000 Tons.

Ogsaa med Hensyn til den udenrigske Omsætning er Københavns Havns Omsætning af langt større Dimensioner end de øvrige danske. I 1933 gik 37 pCt. af Danmarks samlede Vareomsætning med Udlandet over Københavns Havn. De betydeligste Provinshavne var Aalborg med 9 pCt., Aarhus med 9 pCt., Esbjerg med 6 pCt. og Odense med 5 pCt. Den fortsatte Udvidelse af Provinsbyernes Havne har iøvrigt bevirket, at Københavns Andel af den samlede Import er formindsket. Det fremgaar af det tabelariske Stof, at den indgaaende Reg. Tonnage i 1933 udgjorde 6.7 Mill. Reg. Tons Netto. Hermed er den Tilbagegang, som fandt Sted i det for Danmarks Erhvervsliv mest udprægede Kriseaar 1932, atter indvundet, og Trafiken paa Havnen har været større end i noget tidligere Aar.

„Niels Juel“ skal laves til Artilleriskib.

Det stærkt omdisputerede Artilleriskib „Niels Juel“ skal nu laves om til virkeligt Artilleriskib. Man har, efter sikkert Forlydende, i Marineministeriet besluttet at forsyne Skibet med moderne Ildledelses-Apparater og foretage forskellige andre Ændringer i det. Ændringerne vil koste ca. $1\frac{1}{4}$ Mill. Kroner, og Pengene faar man fra den i Forvejen stærkt taptede Nybygningskonto, der nu er nede paa 1,7 Mill. Kr.

En ældre, anset Søofficer giver Udtryk for sin og mange Kollegers Mening om Beslutningen i følgende Udtalelse:

— Jeg betragter disse Penge som givet meget daarligt ud. „Niels Juel“ er helt igennem et til sit Formaal ubrugeligt Skib, og det hjælper ikke stort, at man nu vil anvende en Masse Penge paa at modernisere det. Denne Modernisering betyder i Virkeligheden meget lidt i Spørgsmaalet om Skibets Kampværdi. „Niels Juel“ kan ikke gøres til Artilleriskib, fordi det i hele sin Bygning og Konstruktion slet ikke opfylder de Krav, man stiller til et Kampskib.

Sørgeligt at se.

I selve Buenos Aires er det sørgeligt at se de mange Danske, der her er søgt ind til den store By for som en sidste Udvej at søge et Job. De vandrer rundt uden Understøttelse af nogen Art og maa „bomme“ sig frem hos de skandinaviske Søfolk, som ret hyppigt kommer til Buenos Aires. Jeg vil blot henstille til Socialministeren, naar han kommer til Buenos Aires, en Aften at stille sig op i Havner og saa efterhaanden

pille Danskerne ud af de forhulede Skarer af Arbejdsløse, der ved Aftenstid søger herved for om muligt at skaffe sig et Nattelegi i et af de mægtige Pakhuse, som i Mangel af bedre er indrettet til Soveplads for disse Stakler. Det er slemt at være arbejdsløs herhjemme, men sandelig tusinde Gange værre i Udlandet.

Gdynia's nye Havn.

Polens økonomiske Forhold i Tiden efter Verdenskrigen tvang det til at knytte umiddelbar Handelsforbindelse med oversøiske Lance. Den første Etape til Opnaelse af det efterstræbte Maal var Anlæggelsen af Havnen i Gdynia, der skulde blive en Regulator for Polens økonomiske Liv og skaffe varig Sikkerhed for den oversøiske Expansion af det Folk paa 32 Millioner, som den polske Stat omfatter.

Anlæggelsen af en Havn i Fiskerbyen Gdynia blev paa-begyndt i Aaret 1924; Bygningsarbejderne fik dog først et passende Tempo i Aaret 1926, der blev et Vendepunkt i Havnens Historie, da Arbejdet blev taget op med ægte amerikansk Tempo.


Resultaterne lod ikke vente længe paa sig, idet Gdynia-Havnen efter kun nogle faa Aars herkulisk Arbejde ved Opnaelsen af en samlet Godsomsætning i Aaret 1933 paa 6,207,736 Tons har indtaget Førstepladsen blandt samtlige Østersøhavne.

Den største Sølv-Ladning over Atlanten.

Af de Beholdninger af Sølv, som i den senere Tid er opkøbt i Europa for amerikansk Regning for at indgaa som Led i Roosevelts Sølvpolitik, finder store Forsendelser for Tiden Sted over Atlanterhavet. Saaledes afsendtes forleden Dag den største Sølvladning, som hidtil er sendt med et enkelt Skib. 12,000 Sølvbarrer til en Værdi af $1\frac{1}{4}$ Mill. Lstr. blev indladet i U. S. A.-Lineren „Washington“ i Southampton. Halvtreds Jernbane-Waggner bragte Sølvet fra London til Southampton, og Damperen blev forsinket i fem Timer for at kunne tage Sølv-Sendingen med.

København og Provinsen.

En Oversigt over Forholdet mellem Københavns og Provinsbyernes Flaader viser den ejendommelige Udvikling, der fandt Sted i Løbet af det 19. Aarhundrede. I Aaret 1800 havde København $\frac{3}{4}$ af hele Landets Tonnage og Provinsen $\frac{1}{4}$, men i de følgende Aartier formindskedes den i København hjemmehørende Flaade uafbrudt, medens Provinsens forøgedes, saaledes at Tonnagen i 1870 var fordelt med $\frac{3}{4}$ til Provinsen og $\frac{1}{4}$ til København. Efter 1870 begyndte Dampskibene at faa Betydning, og da denne Tonnage ganske overvejende ejedes af københavnske Rederier, kom København ved Aarhundredskiftet atter i Spidsen, og i 1920erne var det ovenfor omtalte Forhold fra den store Handelsperiode omkring 1800, nemlig ca. $\frac{3}{4}$ af den danske Handelsflaade i København og $\frac{1}{4}$ i Provinsen, atter til Stede. Naar Bevægelsen i de senere Aar atter er begyndt at gaa i modsat Retning, endogsaa i ret stærkt Tempo, skyldes dette ikke nogen væsentlig Stigning i Provinsrederiernes Tonnage, men er foranlediget af, at Skibe tilhørende københavnske Rederier, bl. a. Ruteskibe, i stigende Grad er indregistreret i Provinshavne.



Sovjet-Professoren vil aabne Nordost-Passagen for Handels-Trafik.

— Hvordan gik det til, at De forlod Deres Professorat i Matematik og blev Ishavsforsker?

— I denne Epoke og i Sovjetland, svarede „Tsjeljuskin“s berømte Fører, Professor Schmidt, maa en Mand gerne være to Ting eller flere. Presset er saa voldsomt, Opgaverne saa mange; overalt ser vi, at Grænserne for en Mands normale Arbejde bliver sprængt.

Han smiler: — Jeg kom til Ishavet egentlig fordi jeg var ivrig Tindebestiger. I 1928 rejste jeg med en tysk-russisk Ekspedition til Pamir; blandt de andre Deltagere var Krylenko, den offentlige Anklager, Folkekommisæreren for Retsvæsenet; her er ogsaa en lidenskabelig Klatrer. Paa denne Færd lærte jeg Organisation, før den Tid havde jeg en videnskabelig Uddannelse, Aaret efter blev jeg Leder af en Ekspedition til Franz Josephs Land, hvor vi grundlagde en meteorologisk Station. Siden har jeg hvert Aar været i Isen; man bliver glad for den, kan ikke undvære den.

I 1933 gik jeg med Isbryderen „Sibiriakov“ gennem Nordøstpassagen. Før os havde altsaa Nordenskjöld og siden Amundsen med Harald Sverdrup som videnskabelig Leder gaaet igennem. Som Forskning var disse to Ekspeditioner uhyre inspirerende; som praktiske Perspektiver det modsatte. Det er ingen Bebrejdelse; vi har taget en ny Tids Teknik i vor Tjeneste. „Sibiriakov“ gik fra Arkangelsk til Beringsstrædet paa to Maaneder og fire Dage. En Etappe i vort Arbejde var tilbagelagt.

Den Dag, jeg kom tilbage fra Vladivostok, talte jeg med Stalin. Han foreslog, at vi skulde lægge Virksomheden om fra Videnskab til Statsarbejde. Saaledes fik jeg Ledelsen over Landet nord for 62. Breddegrad.

Han peger paa Kortet: et Omraade saa stort som Europa.

— Sibirien har uhyre Rigdomme, Mineraler, Træ, Fisk; dette Land maa aabnes. Vi maa skabe Færdselsveje til Flodmundingerne.

Til Jenissej er Trafikken allerede i Gang, i Sommer har

der været omkring 40 Skibe. Nu gælder det om at aabne Lena. Jeg husker, jeg talte med Nansen om dette, da han var her i Moskva i 23, han mente, det næppe var gørligt. Dog, i Fjor havde vi tre store Océandampere der.

Det var for at vinde nye Erfaringer om disse Steder, at vi foretog Færden med „Tsjeljuskin“. En Trøst har vi i hvert Fald efter Ulykken: vore videnskabelige Resultater er ypperlige. Det var jo en stor Baad, vi havde Laboratorier om Bord, en Stab af Videnskabsmænd, jeg tror, der aldrig har været en Ekspedition i arktiske Farvande med saadanne Muligheder. Blandt Resultaterne kan jeg nævne vore meteorologiske Observationer; sammen med Radiostationerne i Land har vi formet et Helhedsbillede af Vejforholdene nordpaa. — Vi har foreløbig 22 Stationer, der kom os til god Nytte paa Isfagerne, vor Melding gik fra Station til Station og naaede Moskva efter 10 Timer. Betydningsfulde Opdagelser gjorde vi ogsaa ved Hjælp af vore Balloner, som var oppe i en Højde af 20,000 Meter. Vi har korrigeret Kortet, studeret Isdannelsen og frem for alt Strømforholdene. Vi var jo overalt, udbryder han med en forarget Gestus mod Kortet. Og Isdriften lærte vi at kende ud og ind.

— Hvad er Deres Erfaring om at have Kvinder om Bord paa en saadan Ekspedition?

— Principielt er jeg for, at Kvinder skal have alle Muligheder, Ret til al; Arbejde. Konsekvensen var, at vi tog Kvinder med. Flere var Videnskabsmænd; de arbejdede briljant og koldblodigt. I denne Forbindelse kan jeg nævne, at Chefen for vor Station paa Nordlandet — en usædvanlig vanskelig og udsat Post — er en Kvinde; en bedre Leder kan vi ikke ønske os.

Der var ogsaa Kvinder om Bord, som fulgte deres Mænd. De skulde til Wrangel-Øen; her maa vore Folk opholde sig i hvert Fald to Aar! Og frem for alt: Vi ønsker at kolonisere disse Strøg. En Kvinde havde sit Barn med; en anden fødte om Bord.

Begravet i fremmed Jord.

Donkeymand Simon Bruns Jordefærd foregik paa Hirtshals Kirkegaard. Det blev en gribende og enke Sørgehøjtidelighed, som virkede stærkt paa Følget. Den norske Sømand var jo ukendt af Stedets Folk. Men dette, at han fandt sin Død her, og Liget først blev fundet, efter at Damperen var sejlet, bevirkede, at den fremmede Sømand ikke fik en ensom Begravelse.

Tværtimod. Et stort Følge af Byens Folk fulgte den med det norske Flag dækkede Kiste, og Marineforeningens florumvundne Fane stod opplantet ved Baaren. Op ad Midtergulvet i Kirken var henlagt mange skønne Blomsterkranser, hvoriblandt flere med signerede Baand, bl. a. fra det norske Konsulat for Hjørring Amt. Hirtshals Afdeling af Broderkredsen paa Havet og Hirtshals Marineforening.

Den norske Stat var ved Begravelsen repræsenteret ved Konsul Cloos, Frederikshavn.

Havne med størst Trafik.

Der ankom i Fjor til de store Verdenshavne følgende Antal Skibstons udtrykt i 1000 Netto Tons: New York 24,537, Lon-

don 21,073, Hamborg 17,822, Antwerpen 17,706, Shanghai 17,673, Rotterdam 15,315, Kobe 14,769, Liverpool 13,667 og Marseille 13,620. De følgende største Trafikhavne er i Rækkefølge Lissabon, Geneva, Yokohama, Neapel og Southampton.

„Skib“ eller „Baad“.

Der skrives i britiske Blade om det stadig tiltagende Misbrug af Ordet „Baad“, der bruges om Dampere, Motorskibe, Linere og Fragtskibe og man har henvist til, at man i Underhuset har omtalt den nye Kæmpeliner som en „Baad“, og et Medlem talte om en Række Baade, hvor han rettelig burde sige en Flaade af Skibe.

Der skrives, at Brugen af Ordet „Baad“ for et Skib virker irriterende paa Sømænd, og man kan ikke vente, at Offentligheden vil bruge det rigtige Udtryk, naar et Medlem af Underhuset omtaler de største Linere som Baade. En Baad er et mindre Fartøj, der bevæges ved Aarer eller Sejl, medens et Skib er et større Fartøj til Passagerer eller Gods.

En saadan Benævnelse er selvfølgelig ikke korrekt og kan give Anledning til Misforstaaelse. Et Motorskib er et Skib, og en Motorbaad noget andet.



I Kamp med Sørøvere

(Fortsat)

TOLVTE KAPITEL

Et listigt Forsøg.

Jeg véd endnu ikke ret, hvorledes denne Idé i dette Øjeblik opkom hos mig; men pludselig huskede jeg en Historie, som jeg havde læst i et gammelt Magasin, om en russisk Greve, der rejste fra en af sine Herregaarde til en anden midt om Vinteren, ledsaget af sin Hustru og deres eneste Barn, en lille Pige, hvis jeg ikke husker fejl.

Sneen laa alendyb over Jorden, men Slæden, hvori vore Rejsende sad, gled let hen over den; Greven var selv Kusk og drev Hestene rask fremad, saa de dansede hen over den fastfrosne Sne til Klargen af Seletøjets Bjælder, da der pludselig i Udkanten af en tæt Fyrreskov, som de passerede, viste sig en Flok Ulve, der sprang frem af Underskoven og gav sig til at forfølge Slæden.

Af Sted fløj Hestene, Greven lænede sig frem i Sædet og piskede paa dem med sin lange, dobbeltsnertede Pisk, indtil deres sorte, lodne Skind næsten var hvidt af Skum, og deres Aande strømmede som smaa Dampskyer ud af deres Næsebor.

Men hvor hurtigt de end galopperede af Sted, holdt Ulvene alligevel Trit med dem og begyndte efterhaanden at vinde mere og mere ind paa dem — ganske som disse blodtørstige Sørøvere her gjerde det ved vort stakkels Fartøj.

Hvad gjorde nu Greven, medens hans skælvende Hustru og grædende Barn krøb sammen i Bunden af Slæden, bedende ham, deres Mand og Fader, om at beskytte dem? Da han havde sin Riffel hos sig, skød han saa mange af Ulvene, som han kunde, indtil hans Ammunition var sluppet op; men derpaa greb han, medens han med det samme drev de næsten udmattede Heste til en sidste Anstrængelse, sin lille Datter og kastede hende ud af Slæden ned paa Sneen, idet han ved dette Offer mente at frelse Grevinden, der naturligvis søgte at forhindre ham deri, idet hun skattede sit Barns Liv højere end sit eget og var halvt vanvittig af Skræk over hans forfærdelige Handling.

Men hun kom for sært til at afværge den frygtelige Daad; hendes Husbonds Krigslist havde vel den ønskede Virkning, idet Ulvene standsede et Øjeblik for at slaas om det Bytte, der var tilkastet dem, medens Slæden fór videre med Greven og Grevinden henimod den nære By; men den stakkels lille Pige var kun som en Mundfuld for de hungrige Rovdyr, og hele Flokken var snart igen i fuld Jagt efter den dødsdømte Slæde, hylende og hvinende af Iver efter at naa Flygtingene.

Lysene i den nære By kunde nu allerede skimtes, og Greven, der var fuldstændig ude af sig selv, piskede paa sine Heste, saa Blodet flød rød ad deres før saa blånkskinnende Lænder, — et sidste fortvivlet Forsøg paa at naa det Fristed, der nu laa saa nær!

Men alt forgæves, thi Ulvflokken var nu paa Siden af Slæden, saa den stakkels Grevinde, der sad paa det bageste Sæde, næsten følte deres hede Aande i sit Ansigt og skreg højt af Skræk. Greven var fuldstændig ude af sig selv; men han var et principløst Menneske med stor Snarraadighed og Aandsnærværelse. Da han altsaa saa, at det var umuligt under disse fortvivlede Omstændigheder at frelse baade sig selv og

sin Leetsagerinde, fattede den ædle Adelsmand en frygtelig Beslutning og kastede den stakkels Grevinde ud til de rasende Rovdyr; og medens disse sloges over hans Hustrus Legeme, lykkedes det ham at frelse sit eget Liv.

Hvis jeg husker ret, saa blev der fortalt, at de, som lyttede til Fortællingen om, hvorledes han med Nød og næppe var undsluppet, fra dette Øjeblik kastede foragtelige Blikke til den ulykkelige Mand, idet de betragtede hans egenkærlige Opofrelse af alt det, han burde have haft kært, i et vidt forskelligt Lys fra det, hvori han selv betragtede det.

Denne Historie randt mig i Hu og indgav mig Tanken om en lignende Krigslist, som jeg mente kunde være os til Nytte under vore egne fortvivlede Forhold.

Jeg fortalte ikke Kaptajnen Historien, men sagde blot til ham: „Jeg antager, Sir, at disse Fyre nærmest jager os paa Grund af de Kister Opium, som Mr. Vandersturm bragte om Bord?“

„Ja, Harding, det er sikkert Tilfældet,“ svarede han nedstemt; „Guvernøren i Singapore advarede mig nok for Følgerne af at inlade dette fordømte Kram og tilbød mig sin Hjælp, men jeg var for storsnudet til at rette mig efter hans Advarsler.“

„Men jeg tror ikke, at det er for sent at oprette den skete Skade, Sir,“ sagde jeg.

„Hvorledes det, min Dreng?“ udbrød han og stirrede mig ind i Ansigtet, „hvad i den hellige Moses' Navn mener du?“

„Jeg mener, Sir, at da Piraterne har forfulgt os for Opiumens Skyld,“ sagde jeg, „saa hvis vi lader dem faa lidt deraf, vil de maaske nøjes med dette Bytte og lade os sejle vor egen Sø.“

„Hvorledes mener du egentlig?“

„Vil Opiumskisterne ikke flyde, Sir?“

„Ganske vist,“ svarede han med et Glimt i Øjet, som om han begyndte at forstaa min Mening; „de er specielt indrettede til at flyde, for at de, hvis der skulde hælde Skibet et Uheld, lettere kan blive bjergede.“

„Det véd disse Skurke vel?“

„Det er der ingen Tvivl om.“

„Ja, Sir,“ vedblev jeg da, „tror De da derfor ikke nok, at Sørøverne, naar vi med Mellemlum hiver nogle af disse Kister over Bord, ser efter, hvad det er, og standser for at tage dem om Bord; og naar de saaledes indstiller deres Jagt efter os, faar vi Tid til at fjerne os fra dem og sætte Kursen efter Singapore, hvor Admiralen jo allerede har advaret Dem for disse Røvere. Ja, han har maaske allerede sendt det Orlogsfartøj, som laa i Havnen, efter os, hvis vi igen skal blive angrebet!“

„Det er jo en glimrende Idé,“ udbrød Skipperen, der rolig havde hørt paa min Forklaring uden at afbryde mig; „hør en Gang, Mr. Vandersturm, har De noget imod at miste Deres Opium, hvis De til Gengæld kan frelse Deres Skind?“

„Nein, nein, ak Himmel!“ svarede den lille Hollænder, idet han rejste sig fra sin Plads ved Hakkebrættet; „Nebuchadnezor! Kapt'n, mig sætte mere Pris paa min kleine Finger end paa alt det Opium in den hele Veldt!“

„Ja, saa har De vel ikke noget imod, at vi kaster det



over Siden; det vil da stoppe disse Tyveknægte i deres Jagt efter os!”

„Got for Dämmerung!“ skreg den lille Mand; „richt det mindste — nein nein! Hiv bloss væk, hvis De have Lust — væk mit dem!”

„Det er godt, Meinheer, tag det blot med Ro,“ sagde Skipperen og lo ad den lille Mands Ivrigheid; han vedblev derpaa, vendt til Baadmanden: „Tag et Par Mand med dig og se at faa de Opiumskister op af Lasten, saa vi kan hive dem over Siden. Og lad det blot gaa lidt rask!”

Arbejdet blev udført, og saa snart det nærmeste af de forfølgende Fartøjer var i 4 Kabellængders Afstand fra os, saa „Plask“ — gik den første Kiste i Søen og flød snart et Stykke agterude, hoppende op og ned i Kølvet.

De tyvagtige Skurke om Bord i Prahuen syntes i Førstningen ikke at have opdaget vor udkastede Madding, og vi begyndte næsten at frygte for, at vor Plan var forfejlet. Men endelig fik de dog Øje paa Kisten og styrede straks ud af deres Kurs for at forsøge at faa den fat.

Den noget sværere Junk, der var en Del tilbage, kom imidlertid tæt op til sin Kammerat, hvor den ogsaa stoppede op, og der syntes at opstaa Strid mellem de respektive Mandskaber om Prisen. Junken vandt, lod det til, thi vi saa dens Mandskab kort efter hejse Kisten ind, medens Prahuen fortsatte Jagten efter os. Vi vandt dog alligevel omren; et Kvarter ved dette deres Ophold, hvorved vi kom i over en Mils Afstand fra dem, men denne Afstand blev snart atter formindsket, hvorpaa en anden Opiumskiste blev hevet over Bord med et lignende Resultat.

Gang efter Gang fortsatte vi nu Eksperimentet paa denne varme Eftermiddag, indtil hele vor narkotiske Madding var udkastet, og den 27de Kiste var hevet i Søen.

Det var netop 8te Glas, eller Kl. 4 om Eftermiddagen da Søværerne endelig kom saa nær op til os, at de igen kunde

forsøge et Angreb; og da de saa, at de nu kunde række os med deres Lantebøsser, skilte de sig ad som før, idet Junken styrede mod vor Styrbords Side og Prahuen mod Bagbord.

„Staa nu klar, Folkens, til atter at halse rundt,“ raabte Kaptajnen gennem sin Raaber, thi Søværerne havde igen ladet deres Skrig og deres Gongener lyde, „jeg vil prøve at løbe det lille Bæst af en Prahue i Sænk. Vær nu klar til at hale de Læ Braser og Skøder og slægge væk paa de Luv, naar jeg varskoer!”

„Ay, ay, Sir,“ kom det fra Matroserne.

Imidlertid kom Prahuen stadig nærmere og nærmere og afskød sin 12 Pundliger, medens den luffede op i Læ af os.

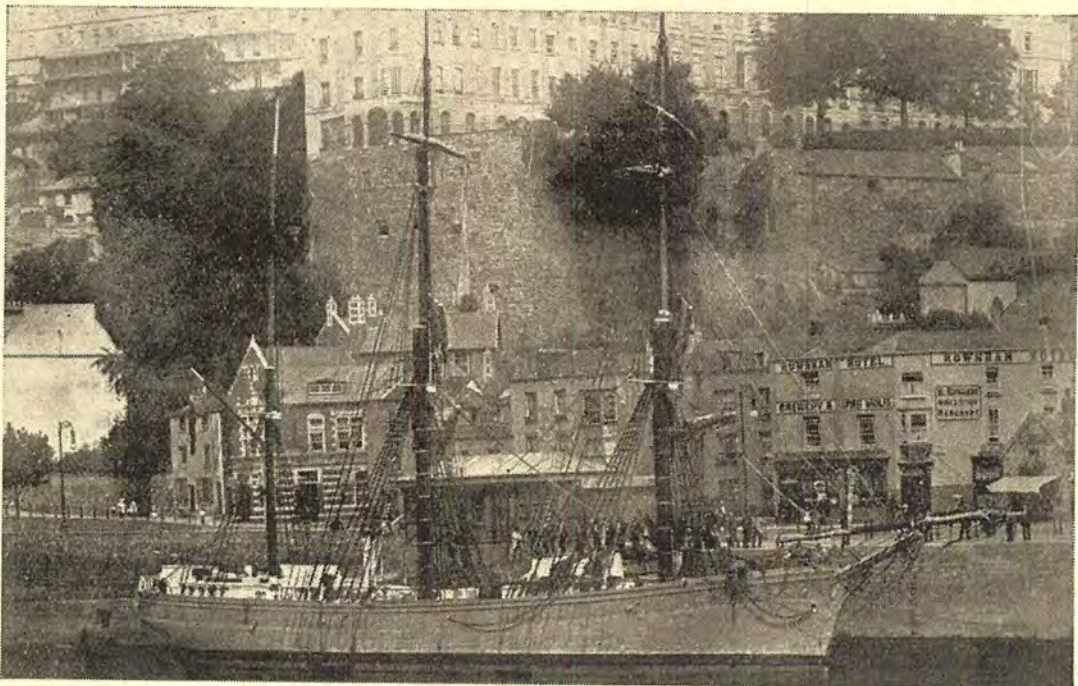
„Klar!“ raabte nu Kaptajnen, der saa, at det var paa Tide; „op med Roret — hals rundt!”

„Star of the East“ kom hurtigt rundt lige saa graciøs som en Svane; dens Stævn ramte Prahuens Ræling, idet den knuste en hel Rad af dens Bunkaarer, Prahuens høje Fokkemast faldt tillige med den svære Raa og Sejlet hen over dens Boug, og der laa den som et hjælpeløst Vrag paa Vandet — for Øjeblikket gjorde det os ingen Skade mere!

Vore Folk opløftede et Fryderaab som Svar paa de vilde Hævnskrig fra Malajerne om Bord i Prahuen. Men vor Glæde varede kun kort; thi i samme Øjeblik, som vort Hurraraab rungede gennem Luften, blev vort Skib ramt af et frygteligt Stød, idet den store, tremastede Junk tørnede mod vor Laaring paa den anden Side. I samme Øjeblik affyrede Søværerne en frygtelig Geværsalve og forsøgte at borde os, idet de tillige kastede Sinkpotter over paa vort Dæk for bedre at tiltvinge sig Adgangen.

„Nu, Gatter, lad dem nu faa det igen lige saa varmt, som de gav os det,“ raabte Skipperen, idet han affyrede sin Revolver i Ansigtet paa den første Pirat, der viste sig paa Rælingen, og styrede ham over Bord; „husk paa, at vi nu kæmper for Livet, og at disse Slyngler ingen Pardon giver!”

(Fortsættes).



Bark „Franz Schwalbe“ af Nordby
sammen ried „Georg Schwalbe“, bygget i Rostock, solgt i Hamburg Marts 1901 til Bayonne i Frankrig for 3900 Frcs.; fik Navnet „Baumanoir“. Fotografieret i Bristol.

Fra Lods Gruelunds Samling.

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. September 1934



Medlemmer pr. Januar 1934.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S af 1912	D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Svendborg	D/S Nordania
A. P. Møller-Tankbaade	D/S Als
D/S af 1929	D/S Nautic
D/S Dannebrog	Det Dansk-Norske D/S
D/S Orient	A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Norden	A/S det store Nordiske Telegraf-selskab
D/S Progress	D/S Jyden, Esbjerg
J. Lauritzen	D/S Øresund
D/S Myren	J. Saabye & O. Lerche
D/S Torm	D/S af 1925, Esbjerg
D/S Vendila	D/S Phønix, Esbjerg
Det dansk-franske D/S	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Dania	D/S Actia, Korsør
Det danske Petroleum's A/S	A/S Dampskibet England
D/S Hafnia	A/S Dampskibet Finland
Andreas Christensen	A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg
A/S Det danske Kulkompagni	Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
D/S Heimdal	De forenede Bugser-selskaber
De forenede Kulimportører A/S	
D/S Pacific	
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	
Svitzers Bugserafdeling	
D/S Ursus	
D/S Baltic	

Nr. 534 Den nye Cunarder

De Oplysninger, man har faaet om den nye „Cunarder“, er meget faa og staar i omvendt Forhold til den store Interesse, Offentligheden har vist Skibet, navnlig efter at Bygningen blev genoptaget ved Paaske-tide i Aar.

„Vikingen“ bringer hermed en kort Oversigt over, hvad der til Dato er bekendt i Anledning af, at Stabelafløbningen efter hvad der fortælles, skal finde Sted den 26. September. Man mener ogsaa at vide, at den engelske Dronning vil døbe Skibet med Navnet „Britannia“. Bygherre er som bekendt „Cunard Linien“ eller som det fra i Foraaret hedder efter Sammenslutningen „Cunard—White Star-Linien“. Forud for Bygningens Paabegyndelse gik 4 Aars Undersøgelser og Forsøg. Kontrakten blev officielt afsluttet i December 1930 med Skibsbygningsfirmaet John Brown & Co. Ltd., Clydebank i Nærheden af Glasgow. Kølen blev lagt forholdsvis hurtigt, og Stabelafløbningen var allerede fastsat til Februar 1932, da Arbejdet blev standset den 10. December 1931, og derefter først genoptaget i Foraaret.



Udsigt fra Dækket over Clyden og dens Biflod Cart, som 534 skal løbe op i ved Sosætningen.

Skibets Bygning og Udstyr.

Skroget bliver 307,54 m (1008 ft) lang og vil faa en Gros-Tonnage paa ca. 73.000 ts.

VERITAS

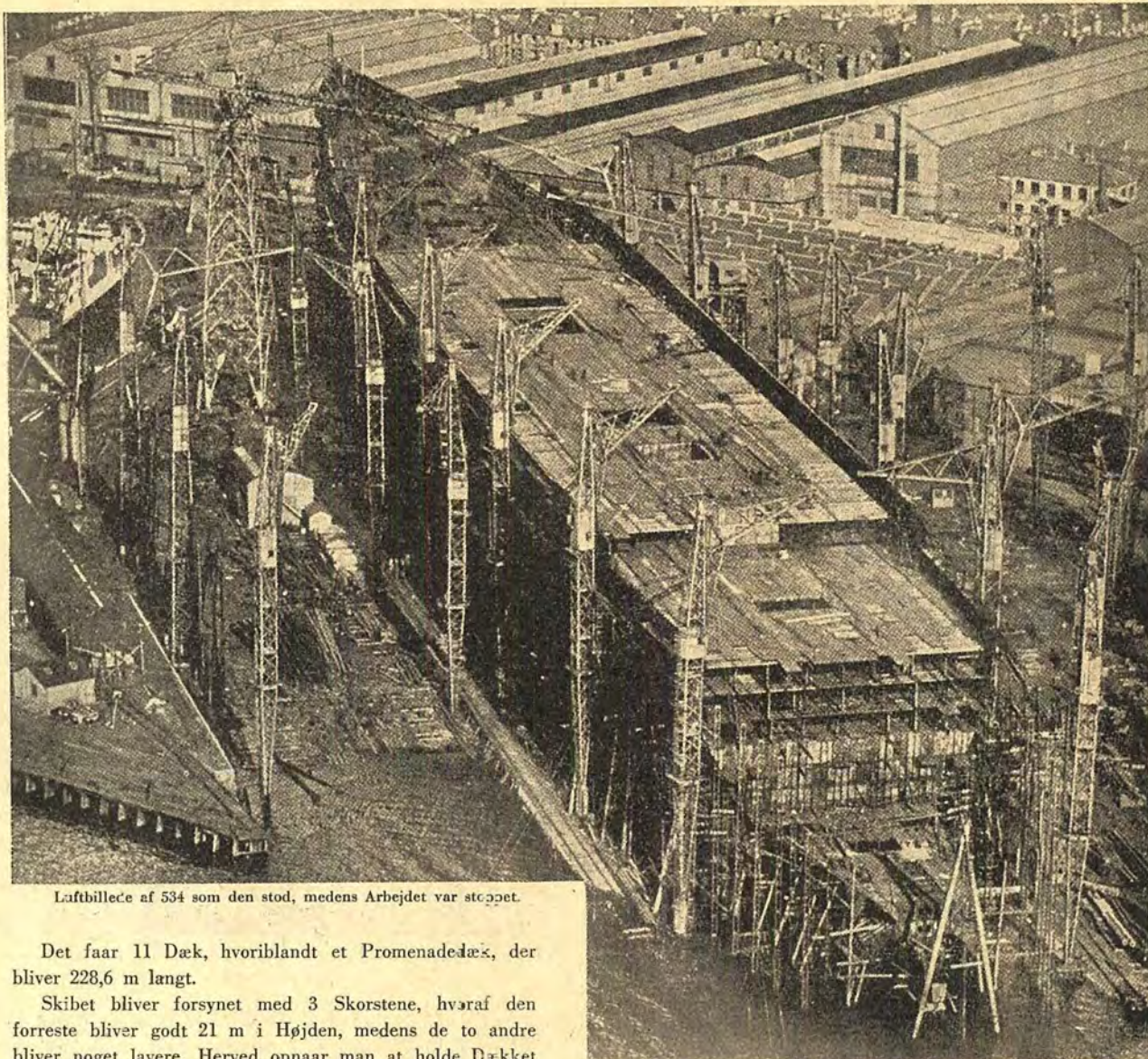
SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/s

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN





Luftbillede af 534 som den stod, medens Arbejdet var støppet.

Det faar 11 Dæk, hvoriblandt et Promenadedæk, der bliver 228,6 m langt.

Skibet bliver forsynet med 3 Skorstene, hvøraf den forreste bliver godt 21 m i Højden, medens de to andre bliver noget lavere. Herved opnaar man at holde Dækket og Ventilatorerne fri for Røg. Dette Arrangement er blevet valgt efter mange Forsøg i en Vindtunnel. Diameteren af Skorstenene er saa stor, at de hver kunde omslatte Skroget paa den første Cunard-Damper Britannia.

Den store Længde fordrede særlige Foranstaltninger paa Skibsværftet, da Beddingen ikke var lang nok. Det blev saaledes nødvendigt at bygge en Bro under Forenden, for ikke at hindre Tilførslen af Materiale pr. Bane.

Store elektriske Elevatorer blev anbragt ved Siden af Skibet til Brug for Arbejderne, naar de skulde op til øverste

Dæk. Udenbords Pladerne varierede i Længde fra 2,5 m til 9 m og i Vægt fra 100 kg til over 3 ts.

Omtrent 2000 Huller skal skæres i Klædningen for Køjne og Vinduer. Arealet, som derved skal dækkes med Glas, er over 232 m². Glasset varierer i Størrelse fra 30 cm i Diameter til de store, ovale Vinduer, der er over 0,6 m høje. Det er en særlig fremstillet Slags Glas, der har været underkastet en lang Række Prøver.

Den samlede Vægt af Agterstævn og og Axelbærere, som

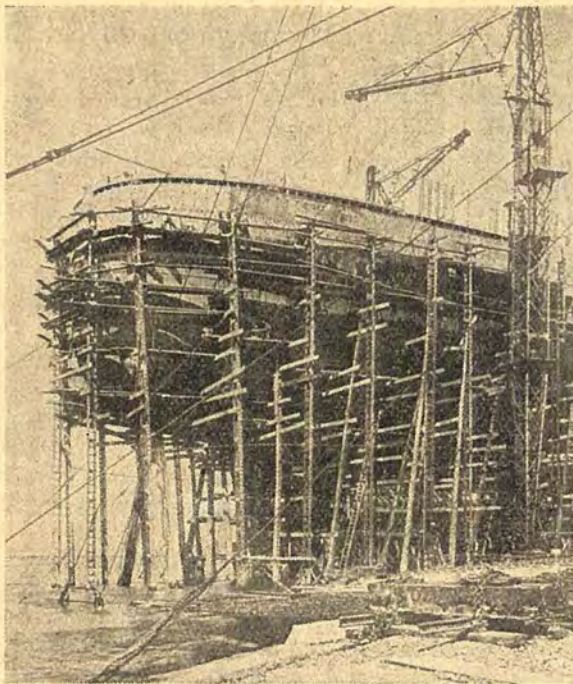
Hovedkontor:
Bredgade 42
København K.

BALTICA

Dansk Forsikring

Telf. Centr. 4058
Telegr.-Adr.:
„Baltassu“
Statstelefon 231

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner



Agterenden af 534 som den saa ud for kort Tid siden.

skulde transporteres fra Darlington til Clydebank, var ca. 500 ts. Denne Transport var den største og vanskeligste, som endnu er foretaget. Støbegodset maatte læsses paa særlige Vogne, og da man skulde holde begge Sider af Benen fri, foretoges Transporten en Søndag. Den varede 6 Timer fra Darlington til Haverton Hill, hvorfra Turen gik med Damp til Clydebank.

Ankerkæder, Wirer og Trosser til Skibet vil tilsammen have en Længde af 7,5 km. Ankrene bliver af en særlig Konstruktion, og de største, der til Dato er fremstillet.

Antallet af Mennesker ombord bliver over 4000. Næsten alle 1. Kl. Kamre faar eget Bad og W. C. Antallet og Størrelsen af de forskellige Saloner, Svømmehal, Dampbadeanstalt, Gymnastiksal o. s. v. vil blive svarende til et Skib af disse enorme Dimensioner. Udstyret tegres af forskellige Dekorationsfirmaer i London og New York.

Styremaskinen bliver elektrisk-hydraulisk af Browns Konstruktion og Fabrikat. Rorets Vægt er 140 ts.

Der bliver 37 vandtætte Døre i Skodderne, alle til at lukke gennem et Stones System. — Der skal indrettes 1700 m³ Kølerum. Kølemaskineriet bliver af J. & E. Hall's Fabrikat.

Et Sperry Gyroskop-Kompas med automatisk Styling og Sperry Lyskastere danner en Del af Navigationstilbehøret.

Skibet forsynes med 4 Drivkruer, der hver drives af et Sæt Turbiner gennem et stort Tandhjul paa Skruetakslen. Hvert Turbinesæt bestaar af 4 Turbiner, der arbejder i Serie. Bakturbiner er indbygget i 2 af Fremturbinerne. Hvert Maskinsæt har sit Kondensationssæt. Kedlerne arbejder i Weirs lukkede Fødesystem med Kondensator, Turbofødepumpe, Fødevandforvarmer, Luftpumper og Lufterektorer.

Maskineriet anbringes i 2 Maskinrum, saaledes at Turbinerne til de 2 inderste Aksler er i ét Rum og de to yderste i et andet.

Der bliver 2 Hjælpemaskinrum. I det ene findes 4 Turbo-generatorer, der fremstiller Strøm til Drift af Hovedmaskineriets Hjælpemaskiner. I det andet vil 3 Turbo-generatorer forsyne Skibet med elektrisk Lys og Kraft til Maskiner udenfor Maskinrummene.

Højtryks Vandrørskedler af Yarrow-Typen leverer den nødvendige Damp til Maskineriet. De anbringes i 4 Kedelrum og er oliefyrede. Vand- og Dampbeholderne er udført i ét smedet Stykke uden nittede Samlinger. Hver Kedel har en Overhederbeholder, og efter Røggassens Passage mellem Kedelrør og Overheder gaar den endnu gennem en Luftforvarmer, inden den naar én af de 3 Skorstene. Til at give Damp til Apteringen haves 3 dobbelte cylindriske oliefyrede Kedler i et særligt Kedelrum. De kan arbejde ganske uafhængige af Hovedkedlerne, baade til Søs og i Havn.

Den kunstige Træk er af Howdens System og omfatter ialt 4 rækter og 32 dobbelte Blæsere, der parvis drives af en Elektromotor.

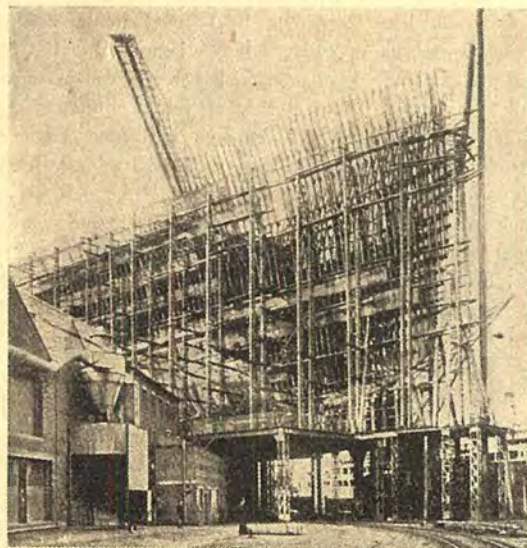
Det elektriske Maskineri bestaar af Motorer med tilsammen 23,000 HK.

Konstruktionen af en Hurtigdamper.

Alle ved, at Forøgelse i Trafikken f. Eks. paa Jernbaner opnaas ved større Fart, billigere Billetter, større Komfort og Præcision. De samme Forhold gør sig ogsaa gældende i Dampskibstrafikken. Cunard-Linien har først og fremmest ønsket et Skib, der kom og gik nøjagtig til de fastsatte Tider. Dette fordrede et Skib, der var tilstrækkeligt stort og havde saa stor Maskinkraft, at det var ganske uafhængigt af de normale Vejrforhold i det nordlige Atlanterhav. Erfaringer har vist, at en Rekordfart under gunstige Forhold intet har at betyde for den regelmæssige Drift. Ved et givet Displacement kan man selvfølgelig ved at pine Vægten af Skroget ned, faa Plads til kraftigere Maskiner og derved faa større Fart. Hvis man gør dette, kan man maaske opnaa at faa Skroget saa letbygget, at Rystelser gør det ubehageligt at være i, saa man af den Grund ikke faar saa mange Passageer.

Har man ved disse og andre Overvejelser faaet en skitse-mæssig Plan af et Skib, og dernæst beregner Vægtene af Skrog, Maskineri, Brændsel, Ferskvand, Post, Forsyninger o. s. v., saa finder man derigennem Displacementet. For moderne Skibe kan det variere betydeligt, lige fra 46,000 ts, som „Bremen“ og „Europa“ til ca. 70,000 ts. for den allerstørste Type, som Nr. 534.

Skibskonstruktørerne har i mange Aar kunnet bygge Skibe af enhver ønsket Størrelse og med en for Fremdrivningen egnet Form. Det kneb imidlertid for Maskiningeniørerne at



Førønen af 534. Man ser den byggede Bro, som bærer den højt oppe over Jernbanesporene.

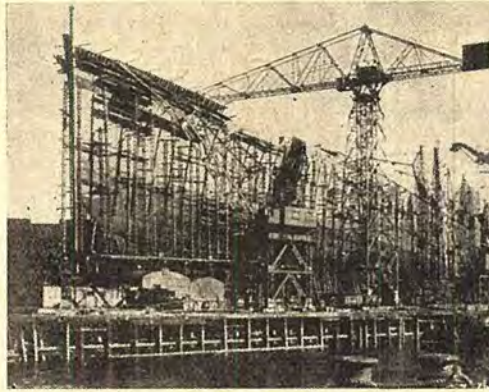
fremstille et Maskineri, der kunde levere den fornødne Drivkraft. Derfor blev ogsaa „Great Eastern“ en Misforstaaelse i Kæmpeformat. Først med Indførelsen af Damp-turbiner og med Vandrørskedler kan dette Problem siges at være løst.

Maskinrumproblemerne begynder ved Propellerne. Det er nødvendigt, at deres Konstruktion og Omdrejningstal er afpasset netop efter det Skib, hvortil de anvendes. Derefter kan Akselledningernes Dimensioner bestemmes. Man maa her være opmærksom paa, at der forlanges, at Maskineriet skal gaa for fuld Kraft i Dagevis i Modsætning til Krigsfartøjer, hvor den fulde Maskinkraft kun fordres i en forholdsvis kort Tid. Akslerne kan derfor disse være af mindre Dimensioner. Det er selvfølgelig fristende her at spare paa Vægten, men man maa dog aldrig komme saa langt ned, at det gaar ud over Sikkerheden.

For omtrent 30 Aar siden, da „Lusitania“ og „Mauretania“ blev bygget, ansaa man det for umuligt at overføre 60,000 HK paa en Aksel. Derfor blev disse Skibe forsynet med 4 Skruer. Senere har man dog naaet op paa over 50,000 HK pr. Aksel, som i det amerikanske Aeroplanskib „Saratoga“, og der skulde altsaa ikke være noget til Hinder herfor i 534.

Den Politik, som er fulgt ved Konstruktionen af dette Skib, har været underkastet megen Kritik. Hertil kan dog siges, at Atlanterhavstrafikken langt fra i Øjeblikket har sin normale Størrelse, som man venter, at den en Gang igen vil faa. Naar dette er Tilfældet, vil Skibet efter meget omhyggelige Beregninger kunne svare sig. Man maa ogsaa erindre, at de 3 Skibe, som for Tiden betjener Cunard-Liniens Hurtigrute, nemlig „Berengaria“, „Mauretania“ og „Aquitania“, snart har naaet den Alder, hvor de ikke længere svarer sig, og saa erstattes af kun 2 Skibe, Nr. 534 og de Søsterskib, som man forventer at kunne bygge til den Tid. Selv om Hovedinteresser samler sig om Skibets Størrelse og Fart, saa har dog ogsaa andre Fremskridt fundet Sted, Fremskridt, som for Passagererne har den allerstørste Betydning, Sikkerhed og Komfort. Det vilde være meningsløst at bygge et saadant Skib, hvis det ikke havde de Bekvemmeligheder, som man venter at finde paa et første Klases Hotel i Land. Hermed tænkes paa rindende Vand, elektrisk Lys, Centralvarme og en effektiv Ventilation. Det Netværk af Rør, Ledninger og Kanaler, der findes i et Skib, er som en uigennemtrængelig Urskov for den ukendte. En Gennemsnitsrejsende skænker ikke alt dette en Tanke. Naar han drejer paa en Hare, hvor-paa der staar „Varmt“, og der kommer varmt Vand, saa anser han det som en Selvfølge og lader de Tusinder af andre Steder, hvor lignende Ting ogsaa skal være i Orden, ganske ude af Betragtning. Eller Passageren ønsker en bestemt Temperatur i sin Kahyt, og kan ogsaa faa det, bare ved at dreje paa et Par Ventiler. Planlæggelsen og Udførelsen af alle disse forskellige Installationer kræver Ekspertise, over paa sit Omraade.

En moderne Hurtigdamper er det mest indviklede Stykke Arbejde, der overhovedet fremstilles. Der er saa mange forskellige Ting, der hver for sig har sin Betydning for Passagerernes Velbefindende, og som hver maa vises en særlig Opmærksomhed i den samlede Planlægning.



Skibets nuværende Byggestadie.

Financieringen af Nr. 534

Nu er det jo ikke nok, at man har besluttet at bygge en Kæmpe-damper. Man maa ogsaa kunne skaffe Pengene. Har man endda disse, saa er Sagen dermed endnu ikke afgjort. Sejlløbene paa de Havne, den skal anløbe, maa have tilstrækkelig Dybde, og den maa ligeledes være til Stede ved Kajerne. Doklejlighed maa forefindes. Desuden skal man have et Skibsværft, der tør paatage sig den Risiko, som er forbundet med en stor Kontrakt, og sidst, men ikke mindst: man skal

have Skibet forsikret under Bygningen, og naar det er færdigt. Det er tilsammen Vanskeligheder saa store, at det ikke er givet enhver at løse dem.

Fra „Aquitania“s Bygning var Floden Cart, der løber ud i Clyden lige overfor Clydebank, uddybet, saa Afløbningen at Kæmpeskroget kan ske ud i den, men selve Clyden er ikke dyb nok til at tage det færdige Skib. Uddybningsarbejderne er anslaaet til at koste 80,000 £.

Et endnu større Problem var imidlertid en Tørdok af tilstrækkelige Dimensioner, da man endnu ikke havde en saadan ved Begyndelsen af Bygningen. Southern Railway Company, som ejer og driver store Havneanlæg i Southampton, har imidlertid bygget en ny Tørdok her. Den er 365 m lang, 41 m bred i Porten med en Vanddybde paa 13,7 m over Kølblokkene ved Højvande. Dette mægtige Hul rummer 260,000 ts. Vand og kan udpumpes paa 4 Timer. Ved Arbejdet var 1000 Mand beskæftiget i 2 Aar, og hele Havneanlægget kostede mellem 7 og 8 Millioner Pund Sterling.

Da Cunard-Linien optog Planen om Bygningen af Nr. 534, blev Omkostningerne anslaaet til 6,500,000 £. Ved Oprettelsen af Kontrakten den 1. Oktober 1930 var dette Beløb gaaet ned til ca. 4,500,000 £.

Arbejdet blev paabegyndt med det samme og gik rask fremad. I August 1931 kom imidlertid Krisen over England, der forlod Guldet. Da Cunard-Linien frygtede et totalt Sammenbrud af Trafikken paa det nordlige Atlanterhav, var der intet Valg, og d. 10. December 1931 blev Arbejdet standset.

Fra Tid til anden løftede der sig Røster til Gunst for Statens Indgriben for Færdiggørelsen af Nr. 534. Men ogsaa andre store Selskaber var ilde stedt, deriblandt White Star-Linien. Efter lange og trange Forhandlinger blev der saa i dette Foraar indgaaet den Overenskomst, at Cunard og White

„Are you a windjammer?“

Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?
Skriv til Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

Opgiv Aar, Navn og Hjemsted. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografier af Windjammers og daarligtvejr Fotos fra Sejlskibenes Glansperiode. Fra en Pris af 5 Kr. pr. Stk. kan De faa et originalt Fotografi kopi fra min Kollektion af engelske, amerikanske, franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuld-iggere - 5m og 4m Barker - 7m og 2m Skonnerter. Forskellige Fuldriggere og Barker i Træ og Jern.

Star blev sammensluttet til ét Selskab. Det engelske Parlament vedtog en Lov, ved hvilken det ydede et Tilskud paa 3,000,000 £ til Færdigbyggelsen af Nr. 534, samt 1,500,000 £ som Driftskapital til Selskabet. Desuden fik Regeringen i Loven Bemyndigelse til at yde indtil 5,000,000 £, hvis man besluttede att bygge et Søsterskib eller Søsterskibe.

Den 10 Maj 1934 blev Cunard—White Star-Selskabet indregistreret med en nominel Aktiekapital paa 10,000,000 £ i Aktier paa 1 £.

Arbejdet gaar nu raskt fremad, og alle Englændere ser hen til den Dag, da Afløbningen skal finde Sted. Det bliver sikkert en Dag, der vil huskes længe.

Prøvetur fra Nakskov Skibsværft med

S/S »Alice Robert«

Nakskov Skibsværft afholdt Onsdag den 15. August 1934 Prøvetur med sin Nybygning Nr. 59, S.S. „Alice Robert“, bygget til Compagnie Franco Coloniale de Navigation, S. A. R. L., Paris.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærer 88,4 m, Bredde paa Spant 14,6 m, Dybde 7,9 m, Lasteevne ca. 3,500 Tons.

Skibet er bygget som Lastdampskib med lang Bak, Poop og med Krydserhæk til Bureau Veritas' højeste Klasse. Huse paa Baadedæk og Kommandobro er indrettet paa Broen midtskibs. og Skibet er forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde, delt i 10 Afdelinger.

Skibet har 2 Master, 4 Samsonposter og 4 Luger, som betjenes af 7 Stk. Losseboerne med 5 Tons Løfteevne. Ved Lugerne er anbragt 7 Stk. 3 Tons Damp-Lossespil og paa Baken 1 Damp-Ankerspil, alle af Fabrikat De Forenede Maskinfabrikker, Nakskov.

Styringen af Skibet foregaar ved en Damp-Styremaskine, ligeledes af Fabrikat De Forenede Maskinfabrikker, Nakskov, og anbragt Agter i Poopen.

Skibet er forsynet med Radiopejleapparat; der er endvidere installeret Radiosender for saavel korte som lange Bølger af Fabrikat Compagnie Radio-Maritime, Paris.

Skibet har Dobbeltpladerer konstrueret som Strømlinierer.

Skibets Lastrum er særlig indrettet for Frugttransport med Frugtdæk i alle Laster. Alle Lastrum er isolerede og nedkøles med Luft ved et Kølemaskineri fra Thomas Th. Sæbroe & Co., Aarhus.



Officerernes Kamre samt en Salon er indrettet i et Hus midtskibs paa Povedækket. Kaptajnens Apterling er indrettet i et Hus paa Baadedækket, og paa Kommandobroen er i et Dækshus af Teaktræ indrettet Bestiklukaf og Radiorum etc., og alle Rum er i enhver Henseende komfortable og rummelige.

Skibet har desuden Plads til 8 Passagerer i smukke 2-Mands Kamre.

Mandskabskafkerne samt 2 Messer for Dæksfolk og Fyr-

bødere er indrettet Agter i Poopen. Maskinanlægget bestaar af en Dampmotor fra Frederiksstad mek. Verksted paa 1700 I. H. K. og 2 oliefyrede Kedler.

S.S. „Alice Robert“, som allerede er det 7. Frugtskib, Nakskov Skibsværft har bygget i de sidste 3 Aar, er bestemt for Transport af Bananer mellem Conakry (Fransk Vestafrika) og franske Havne.

I Prøveturen deltog fra Rederiet Skibsreder L. Martin og Inspektør Vaillant, Konsul R. Belle fra Den Franske Legation og Skibsreder Knud Lauritzen, Inspektør H. Overgaard og Kaptajn Troest fra Dampskibsselskabet „Torm“, Direktør Hallager fra The Teas Company, Inspektør Sherfferberg og Inspektør Saabye fra Bureau Veritas med flere.

Prøveturen forløb tilfredsstillende i enhver Henseende, og Skibet opnaaede paa den maalte Mil en Fart af ca. 16 Knob.

Efter Prøveturens Afslutning returnerede Skibet til Nakskov for at indtage Proviant, Olie etc., hvorefter det tiltræder sin 1. Rejse til Nantes.

Prøvetur med S/S „Asta“.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsværft paa Refshaleøen foretoges den 11. August Prøvetur med Dieselmotorskibet „Asta“, Værftets Byggenum-

mer 592, bygget for Regning D/S Vesterhavet (Konsul D. Lauritzen) her.

Skibet er bygget til Germanischer Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Frugttransport.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 88,4 m × 12,95 m



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«

× 8,07 m til Sælterdæk, og Bæreevnen er ca. 2500 ts. d. w. Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 2250 I. H. K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet. I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Stabelafløbning fra Nakskov Skibsværft

Lørdag den 11. August løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 60, Motorskibet „Jutlandia“, bygget til Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København, af Stabelen paa Nakskov Skibsværft.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærer 129,5 m, Bredde paa Spant 18,6 m, Dybde til øverste Dæk 11,0 m, Lastevne ca. 10,000 Tons.

Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse samt til at opfylde de af Londonkonventionen af 1929 foreskrevne Regler for Passagerskibes Indretning og Udstyrelse.

Skibet, som er det første Skib med „Maier“-Stævn i Det Østasiatiske Kompagni's Flaade, 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 er indrettet med 5 Luger, 4 Master og 6 Samsonposter, 17 Ladebomme, hvoraf 10 Stk. 5 Tons, 2 Stk. 10 Tons og 1 Stk. 40 Tons samt 4 Stk. for 3 Tons Løfteevne, 16 Stk. elektriske Lossespil, hvoraf 10 Stk. 3 Tons, 2 Stk. 5 Tons og 4 Stk. 7 Tons, 2 elektriske Capstans paa Poopen 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 og indrettet paa at medføre ialt 59 Passagerer.

Kahytter og Saloner bliver indrettet og udstyret endnu mere komfortabelt end i de andre nye Skibe, bygget af Værftet til denne Rute.

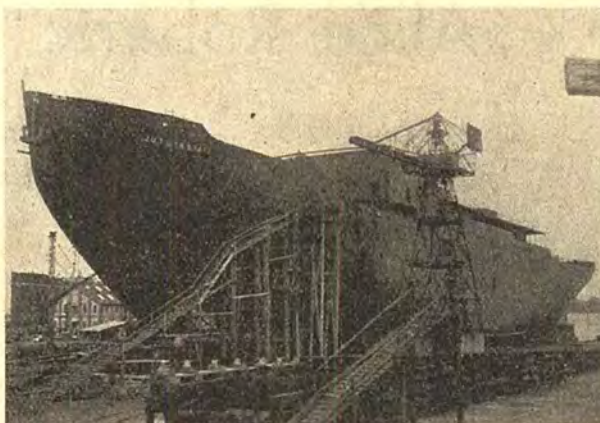
Hver Kahyt har fritstaaende Seng og eget Badeværelse, og Spisesalonen paa øverste Dæk, Rygesalonen og Damesalonen paa Brodækket vil være paa Højde med de nyeste udenlandske Linere.

Ved Rygesalonen indrettes en Bar, og der bliver en særlig Barnespisesalon paa øverste Dæk i Forbindelse med Spisesalonen.

Hovedmaskineriet bestaar af 2 Stk. B. & W. dobbeltvirkende to-Takts Dieselmotorer paa tilsammen ca. 7850 IHK., som vil give Skibet en

Fart af 16—17 Knob i lastet Stand. — Afløbningen af det store Skib, der er et af de største, der er søsat fra Nakskov Skibsværft, forløb glat, og Skibet forstøjedes derefter ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskinerne installeret og Udrustningen færdig til Afleveringen, der finder Sted først i November Maaned 1934.

Stabelafløbningen overvåredes af Repræsentanter for Rederiet, endvidere af Inspektør Lydersen fra British Lloyd samt Værftets Ledelse.



Østerbros Tøjcentral, Viborggade 11

Prima Holmens Bukser

10 Kr. Parret *Opgiv Maal, og Bukserne sendes overalt pr. Efterkrav*



**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

TRU-LAY

forud-formede Staalouge

Jacob Holm & Sønner's Fabriker A/S

Grundlagt 1794

Alle Henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

DE NYE

*Bedre Beskyttelse
større Sikkerhed!*

GARGOYLE MARINE SUPER CYLINDER OLIER

De nye Specialolier til Skibsdampmaskiner Gargoyle Marine Super Cylinder Olier faas i over 400 af de vigtigste Havne i Verden. De er endnu bedre end de gamle Gargoyle Cylinder Olier og byder følgende Fordele:

- **Større Evne til at danne en sammenhængende Oliefilm.**
- **Hurtig Fordeling af Olien fra Smørestederne til hele Cylinderen.**
- **Danner praktisk taget ingen Afsætninger i Cylinderen.**
- **Skylles ikke bort af Dampens Fugtighed.**
- **Skiller sig usædvanlig let fra Kondensationsvandet.**
- **Ensartet Kvalitet.**

For Smøring af Cylindre, Glidere og Ventiler betyder dette den mindst mulige Slitage og derved længste Levetid for Cylinderinger, Stempelringe og Ventiler og medfører derfor lave Reparationsomkostninger, usædvanlig god Stempeltæthed, som indvirker gunstigt paa Maskinens Driftsøkonomi, yder størst mulig Sikkerhed mod Olie i Kedlerne og kræver mindst mulige Olie tilførsel, hvilket resulterer i den laveste Smøremkostning.



GARGOYLE MARINE OLIER

VACUUM OIL COMPANY A/S · KØBENHAVN K.
TELEFON 2440 · TELEGRAM-ADRESSE: VACUUM

Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

21 Wilton Street, Haldernes Road.
Telef. 31397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Gommersen-Pedersen.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street.
Telef. Royal 1879.
Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

90, Boulevard de Paris.
Telef. Colbert 50-85.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Alf. Tollefsen.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef. 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8-9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

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.

Dansk Sø-Restaurations Forening, Ny Toldbodgade 5. Telef. 10270

Den alm. danske Skibsførerforening, Havnegade 55. Telf. 14187. Postgroskonto Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Master“, København. Afdelingskontor: Tordenskjoldsgade, Marstal Telf. Marstal 87.

Københavns Skipperforening, Holmens Kanal 18. Telf. Byen 7200.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæplads 16, Kbhvn. Telf. 2480.

Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adelersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. 8436.

Sømandenes Forbund, Herluf Trollesgade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

C.L.O.C. LIQUEUR.
BLAA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Paris,
via
Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Stettin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rutefart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
borg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .



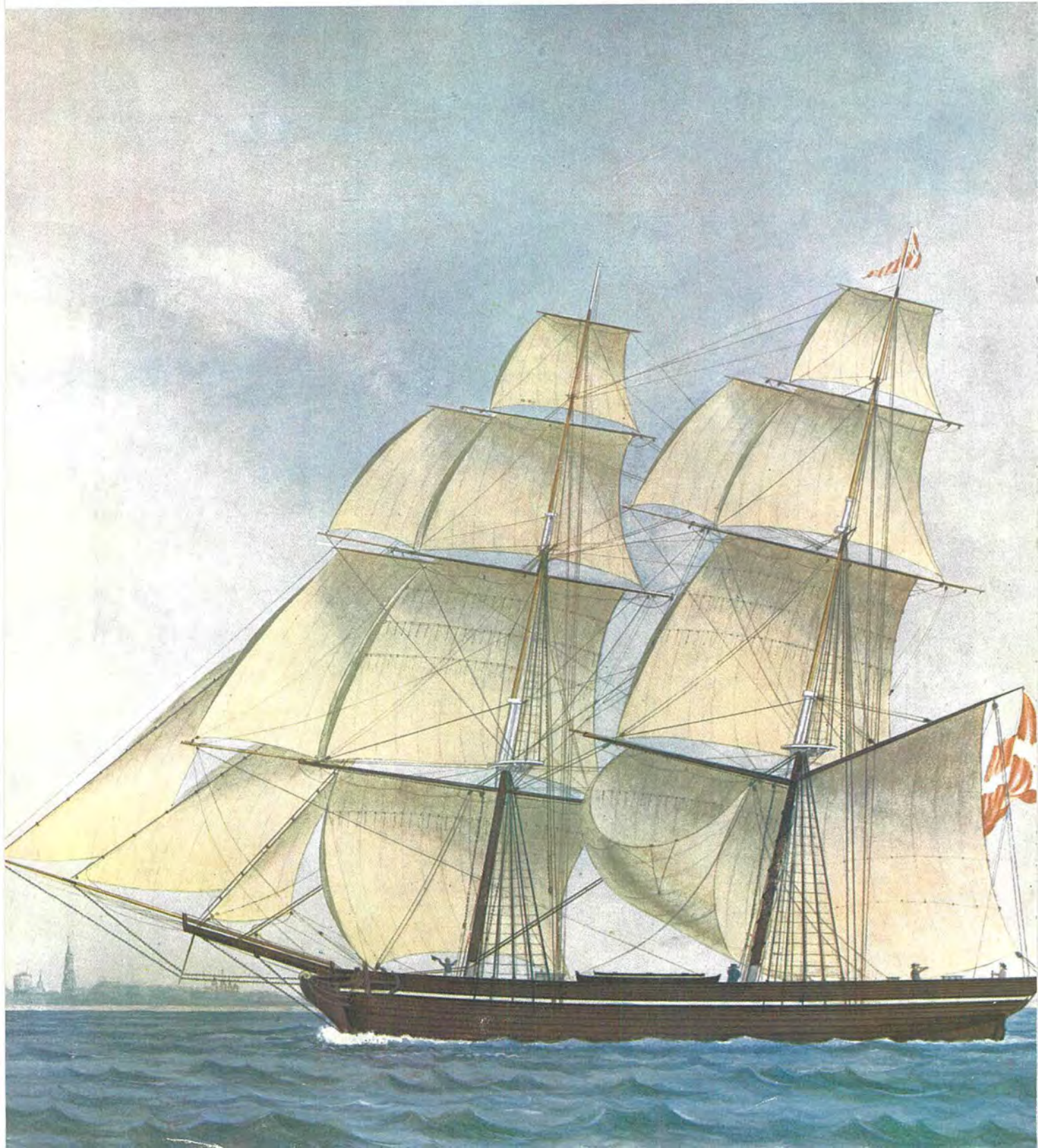
VIKINGEN

0 Øre

Briggen „Niord“

Se Teksten Side 26

1934 - Nr. 10
11. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle,
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

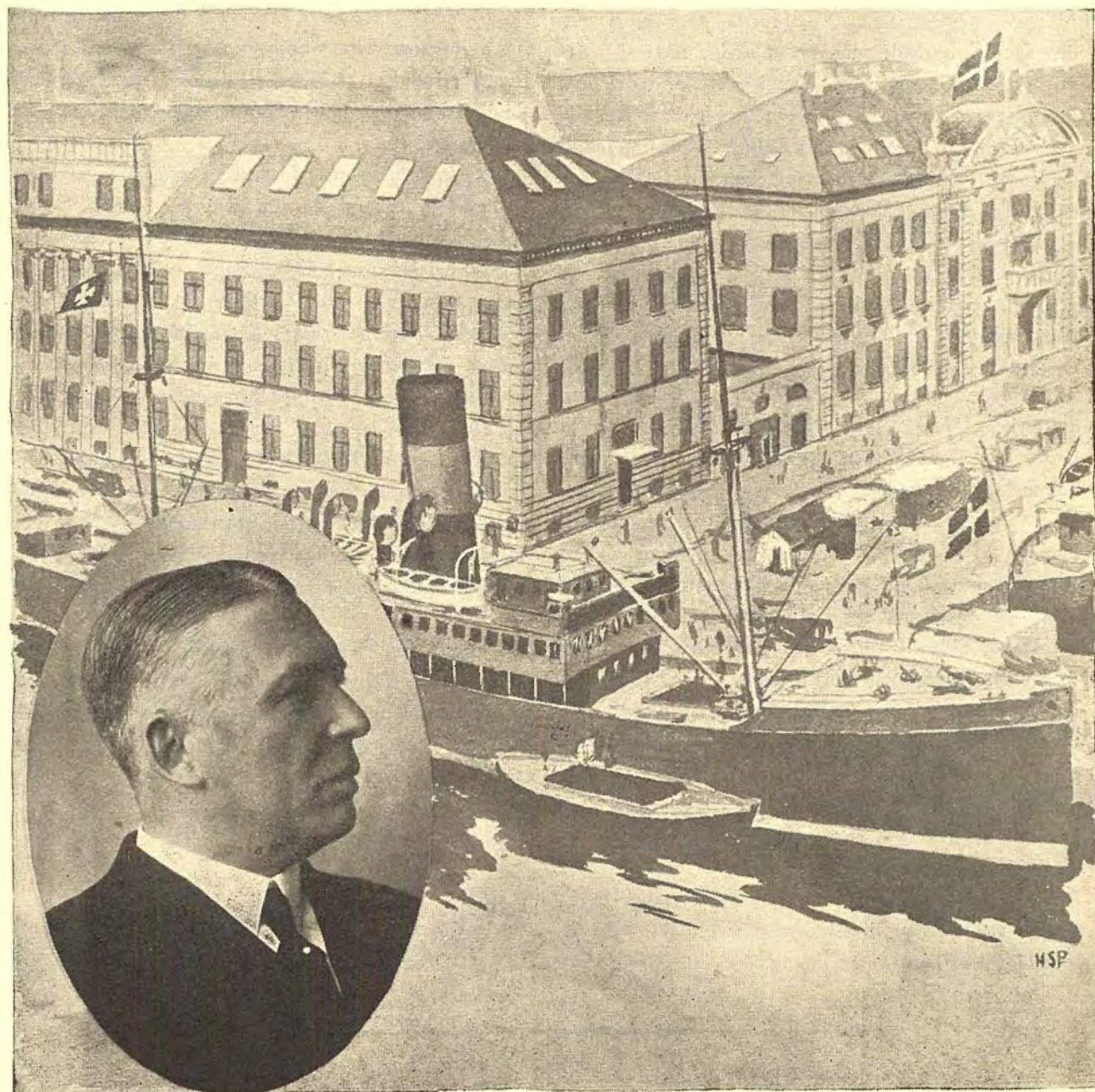
Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

Direktør A. O. Andersen

Mindeord af Skibsrheder, Direktør *Robbert*.

Den 21. ds. har Døden bortrevet denne for dansk Erhvervsliv og særlig for dansk Søfart saa velkendte og i høj Grad skattede og betydningsfulde Mand.

Dette triste Budskab vil overalt blive modtaget med oprigtig Sorg og inderlig Beklagelse af, at det ikke blev ham forundt at virke længere iblandt os. Han



D. F. D. S.s Bygning og Skibene med Flagene paa halv Stang.



naaede kun en Alder af godt 59 Aar. En alvorlig Sygdom havde i de sidste Par Aar haft et stærkt Tag i ham, saa at han i kortere eller længere Perioder maatte afholde sig fra Arbejde, men med sin Jernenergi tog han Kampen op og kom for saa vidt igennem denne haarde Tid, som han de sidste Maaneder igen kunde give sig i Kast med de mangfoldige Opgaver, som ventede paa ham. Først og fremmest gjaldt det den store Virksomhed, han var øverste Leder af, hans elskede D. F. D. S., og han saas da ogsaa paa sit Kontor i den store Administrationsbygning indtil faa Dage forinden hans Sygdom pludselig tog en saadan Vending, at han maatte give op.

Naar Redaktionen af dette Blad har gjort mig den Ære at anmode mig om at skrive nogle Mindeord om A. O. Andersen, har jeg straks indvilliget deri. Jeg har haft den Glæde at kende ham fra „de unge Aar“, og lige siden der Gang at være i Kontakt med ham, hvorfor jeg her trygt kan sige, at han var en af de „Store“, ikke alene som Forretningsmand, men ogsaa som Menneske, bortset fra sine mange og fremragende Fortjenester for det danske Samfund, og indenfor en lang Række af danske Erhverv var han rent personlig en forstaaende og varmhjertet Mand. De Mennesker er utallige, som han har hjulpet med Raad og Daad. Samtidig var A. O. Andersen en myndig Mand, som til hver en Tid vidste, hvad han vilde. Det var utroligt, hvad han kunde overkomme, hvilket tydeligt fremgaar af, at han foruden at lede sit store Dampskibsselskab var Bestyrelsesmedlem af en lang Række andre Foretagender og Institutioner, for en stor Del som Formand, og enhver ved, hvad navnlig Formandshvervet kræver af sin Mand. Siden 1925 var A. O. Andersen Formand i „Dansk Dampskibsrederiforening“, hvis Interesser han havde en fortrinlig Evne til at varetage med Dygtighed parret med den nødvendige Smidighed, og det var altid en Fornøjelse at se ham dirigere Møderne i Rederiforeningen. Han var en ypperlig Forhandler, og ofte blev der kaldt paa ham under vanskelige Forhold. Her skal blot mindes om, at A. O. Andersen under Krigen var en af Danmarks Delegerede ved Forhandlingerne med England og Tyskland, ligesom han senere deltog i de langvarige For-

handlinger i Washington, som resulterede i den dansk-amerikanske Handels- og Skibsfartsoverenskomst. Ogsaa i de vanskelige Forhandlinger med England i 1932 og 1933 var han en af Danmarks Delegerede. I det hele taget har A. O. Andersen i rigeligt Maal viet det danske Samfund sine Kræfter, hvilket er bleven paaskønnet derved, at han udnævntes til Kommandør af Dannebrog af første Grad. Da Søfartsraadet i December 1926 blev oprettet, udnævntes han ganske selvfølgelig til dets Formand. Af de mange øvrige Poster, han beklædte, skal her blot nævnes Formand i Privatbankens Repræsentantskab og Bestyrelse, Formand for Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Medlem af Bestyrelsen for De Private Assurandører Lim., Skibsværftet i Frederikshavn, Dansk Arbejdsgiverforening, Stiftelsen Georg Stages Minde, Foreningen til Søfartens Fremme, Tietgen Fonden etc. etc.

At A. O. Andersen beklædte alle disse Tillidsposter er et Vidnesbyrd om, hvor langt hans sjældne Arbejdsevne rakte, og det maa tilføjes, at han med Nidkærlighed og ubestridelig Dygtighed udfyldte alle sine mange Hverv. Han vil blive dybt savnet overalt, hvor han færdedes, saavel blandt høje som lave, og her vil jeg gerne føje til, at hans Undergivnes Forhold havde hans særlige Bevaagenhed. Han strakte sig altid saa langt som muligt, hvor der var Tale om Lønninger og Kaar. Ofte var Forhandlingerne med Skibsfartsorganisationerne vanskelige, men Vanskelighederne blev næsten altid overvundet, og naar der indenfor Skibsfartserhvervet har hersket Fred og Ro i lange Tider, har A. O. Andersen sin store Andel deri.

Nu, da han er gaaet bort, skal der lyde en Tak til ham for alt, hvad han har været for sit Land og sin Stand. Hans Kolleger vil mindes ham som det helstøbte Mandfolk han var, og hans Gerninger vil sent blive glemt. Æret være hans Minde.

Den 22. September 1934.

Luksus-Damperens Brand

En Skibskatastrofe, der i Rædsel staar paa Højde med „Titanic“s og „Lusitania“s Undergang, har fundet Sted ved den amerikanske Kyst ud for New Jersey, og Hundrede Mennesker er omkommet paa den grufuldeste Maade.

Under et pludseligt Uvejr blev den 11.000 Tøns store Luksusliner „Morro Castle“, der var paa Vej fra Havanna til New York med 576 Mennesker om Bord, i de tidlige Morgentimer ramt af en Brand. Medens de 318 Passagerer sov i deres Køjer, greb Flammerne om sig og omspændte paa faa Minutter Kæmpedamperen. Mange af Redningsbaadene stod i Brand, før de kunde sættes i Vandet, og der opstod Scener af den vildeste Rædsel. SOS-Signaler alarmerede Kystvagten, og fem Dampere ilede til Katastrofestedet. I alt er 160 omkommet, brændt levende, druknet eller ædt af Hajerne, medens de kæmpede for Livet i den oprørte Sø.

I den mørke Midnatstid kom den store Luksusdamper, der gaar i Passagerfart mellem New York og Havanna, sejlene langs Kysten ved New Jersey. Der havde været Bal om Bord den sidste Nat, før man ventte tilbage til New York fra den vidunderlige Tur til Havanna, og Passagererne var gaaet sent til Ro. Endnu brændte der Lys bag enkelte af Kæmpedamperens Køjse. Andre Skibe, som passerede i Natten, genkendte den som den populære Liner „Morro Castle“.

Det var kun et Par Timer efter Midnat, at den amerikanske Kystvagt opfangede et Radiobudskab: „Morro Castle — New York—Havanna Ruten — kom til Hjælp“. Herefter fulgte Positionstilkendegivelsen.

Saa fulgte et Par Timer uden nogen nærmere Meddelelse. Men Kl. 4,22 modtog Kystvagten følgende dramatiske Bud-



Den døde Kaptajn fra „Morro Castle“,
ROBERT WILLMOTT

skab: „S. O. S.-Morro Castle — Brand“. Herefter indløb flere supplerende Radiotelegrammer fra den brændende Damper, gennem hvilke man kunde følge Katastrofens forfærdelige Udvikling.

Kort efter Midnat var Damperen kommet ind i et vældigt Uvejr.

Af de 576 Mennesker, der befandt sig paa Damperen, frygtede man, at de 300 var omkommet. Mange af Redningsbaadene var fortæret af Flammerne, længe før man kunde tænke paa at faa dem sat i Vandet, og der blev udspillet de frygteligste Scener blandt Passagererne og Mandskabet.

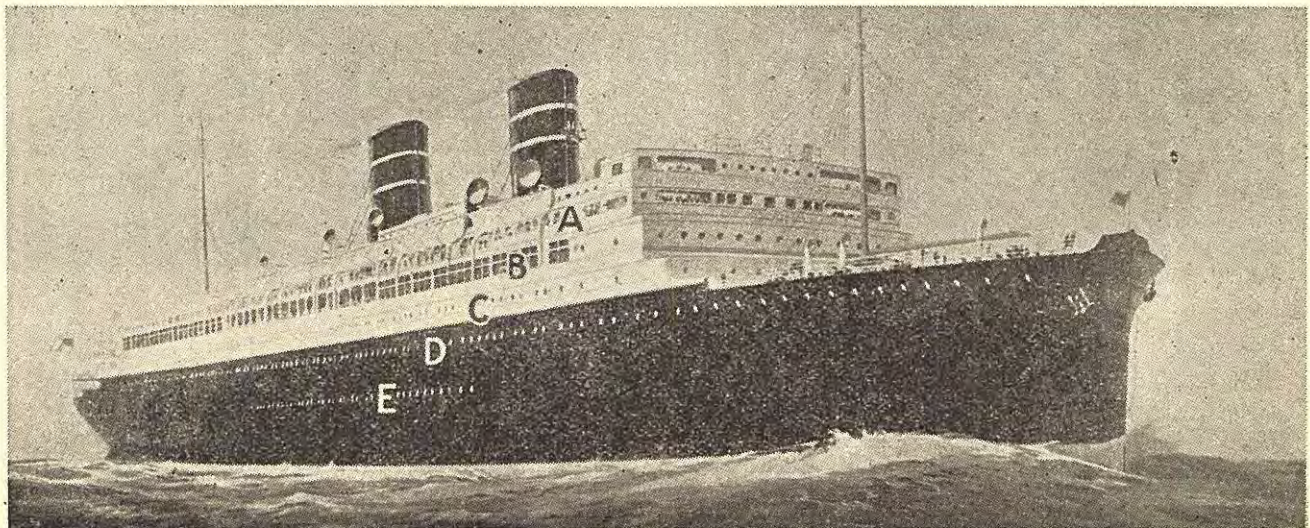
Radiotelegrafisten paa Morro Castle var tapper. Han blev paa sin Post og holdt Kystvagten samt de Skibe, der ilede til Undsætning, underrettet om Situationens Udvikling. Erdelig, Klokkeren var da 10 Formiddag, sendte han

sit sidste dramatiske Budskab: „Kan ikke holde ud længere. Maa have Hjælp omgaaende. Det brænder lige under mig.“ Derefter Dødsens Tavshed.

Men inde paa New Jersey-Kysten var man forlængst klar over, hvor alvorlig Situationen var. Allerede da Daggrøt brød frem, kunde Badegæsterne ved det berømte Badestæd Ashbury Park se Damperen drive forbi, omspændt af Flammer og Røg fra for til agter. Nu og da føg det af vældige Gæstkyer omkring den. Snart var den helt indhyllet i Røg. Først troede man, at det kun var et mindre Skib i Brand, men pludselig lettede Nattetaagen og afslørede, at det var en Kæmpedamper, der brændte. „Morro Castle“ befandt sig da kun 6 miles fra Kyster.

— Den løber hurtigt, skreg man langs Kysten.

Op ad Formiddagen skyllede de første Lig i Land. Længe varede det ikke, før Strandbredden paa visse Steder var



Luksusdamperen „Morro Castle“ med dens fem Dæk, markeret paa vort Fotografi ved Bogstaver.



„Morro Castle“s Brand.

omdannet til en aaben Begravelse af en gribende Uhygge.

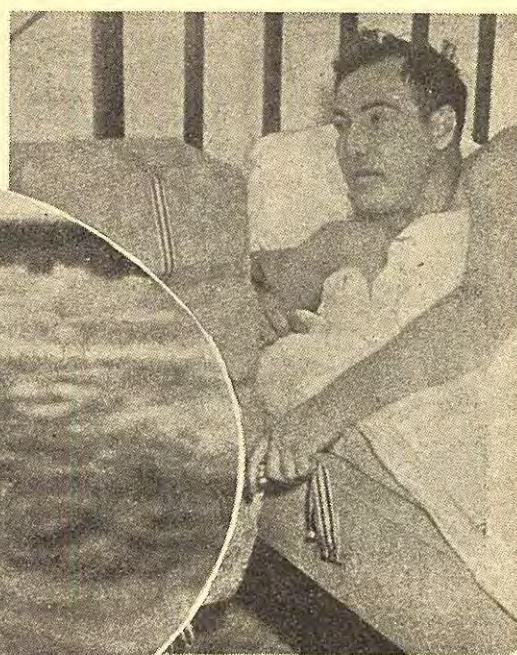
Men først, da de første Reddede blev bragt i Land og begyndte at fortælle deres Oplevelser fra Natten, forstod man, hvilken forfærdende Katastrøfe, der var sket. De talte om Passagerer, der i Angst og Raseri havde smadret Glasset i Skibets Køjne og søgt at slippe ud den Vej for at undgaa at blive indebrændt. De talte om Venner og Bekendte, der havde staaet tilbage paa det brændende Dæk og ledt og tig-

get om at faa en Plads med i en af Redningsbaadene — og om den rædselsfulde Følelse ved at være ganske ude af Stand til at hjælpe dem.

Den bedste Svømmerske om Bord var den smukke, unge Mrs. Howard Panino fra Bagor i Pennsylvania. Hun tog et Redningsbælte paa og opfordrede sin Mand til at gøre det samme. De sprang ud i Mørket sammen og blev borte for de andre Passagerers Øjne i de oprørte Bølger. Mrs. Panino



Over disse Linier ses Fru Cohen, som sammen med sin Mand sprang ud fra det brændende „Morro Castle“, Ægteparret svømmede og drev om paa Bølgerne i seks Timer, før de blev



taget op. I Mfden ser man de to Skibbrudne svømmede i Vandet, lige inden de blev reddede. Oven over ses Hr. Cohen ved det Redningsbælte, der muliggjorde Opholdet i Vandet.

svømmede 8 miles og blev saa trælst af en af Kystvagtens Undsætningsbaade. Hendes Mand var ikke med hende. Han var blevet taget af en stor Bølge. Hun saa ham kæmpe en fortvivlet Kamp imod den — og derpaa forsvinde.

Men et andet Ægtepar blandt Passagererne har været heldigere. Mr. og Mrs. A. Cohen fra Hartford i Connecticut svømmede ved hinandens Side de 6 miles ind til Kysten ved Hjælp af kun ét Redningsbælte. De var seks Timer derom — og besvmede begge, saasnart de var naaet ind paa Strandbredden ved Seagirt i New Jersey. En Ambulance førte dem i flyvende Fart paa Hospitalet.

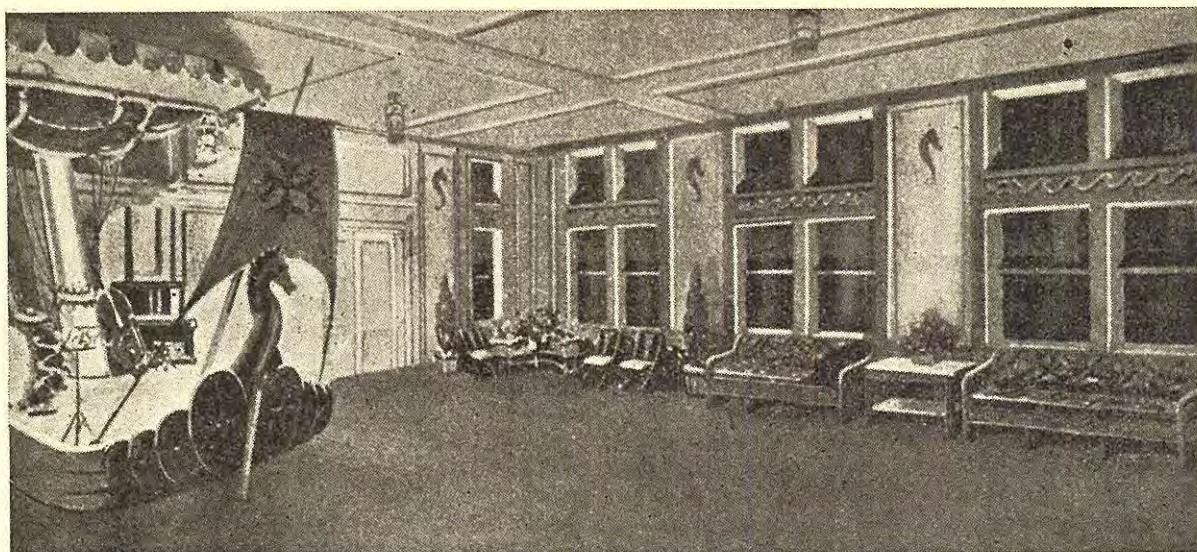
Forhørene over Mandskab og Passagerer paa den nedbrændte Luksusdamper „Morro Castle“ har formet sig som en af de mest skandaløse Affærer i det paa Skandaler saa rige Land Amerika, det stolte U. S. A.! Det Irdblik, man faar af Livet om Bord i Luksus-skibet, er i Sandhed af en oldremersk Uhygge: langt ud paa Natten de „fine“ Passagerer forvandlede til en Samling drukne Slubberter, Salonerne Skuepladsen for Slagsmaal og andre Læslige Oprtrin; det fine Selskabs „Damer“ saa berusede, at de maatte bæres ind i Kahytterne. Hvilken Pøbel! Man tror det jo ikke, men det, der er foregaaet om Bord paa

„Morro Castle“ kan nok faa selv yngre Mennesker til at ryste paa Hovedet.

Den Skændsel, der ved „Morro Castle“s Ulykkesforlis har ramt den amerikanske Koffarlimarines gode Navn og Ære,



„Morro Castle“ drev til sidst ind mod Kysten lige ud for et Badested Asbury Park, hvor den blev staaende, og hvor Folk i de følgende Dage strømmede til i Tusindvis for at se den. Paa vort Foto ser man den endnu rygende, forladte Kæmpedamper og den nysgerrige Mængde paa Strandbredden.



Balsalen paa „Morro Castle“. Orkestertribunen var dekoreret som et Vikirgeskib med en Søhestefigur. Lyset skiftede i mange Kulører ganske som i Storbyernes Natlokaaler.

kan ikke være større. Forfærdende er Tallene fra Redningsbaadene: fyldte af Matroser og andre Folk af Besætningen, mens Passagererne druknede eller brændte ihjel! Det maa ikke være rart at være amerikansk Sømand i disse Dage — en Genstand for en hel Verdens Foragt og Afsky. Og med Rette. Er der noget, et Skibs Mandskab har forpligtet sig til i Nødens Stund, saa er det at frelse Kvinder, Børn og andre Passagerer, inden man selv springer fra.

— — —

„Morro Castle“-Katastrofen er den tredje og største af de tre Skibsbrande, der i de sidste to Aar har ødelagt tre

af Verdens største Luksusdampere: i 1932 brændte „Georges Philippar“ og i 1933 „L'Atlantique“. Man peger paa, at „Georges Philippar“-Katastrofen i mangt og meget minder om „Morro Castle"s Skæbne. I „Georges Philippar“ bredte Ilden sig langs Væggene i Skibets Gange, der var overstrøget med Maling — i „Morro Castle“ fik Flammerne Næring i de tykke Løbere, der beklædte Gulvene overalt i Skibets Indre, og som over i Købet blev rensset med brandfarlige Vædsker!

— Hvad nytter det, at vi bygger Skibe af Staal, naar vi samtidig lægger St. Hans Baal til rette i Skibenes Indre?



Den brændte Luksusdampers Rygesalon for 1. Klasse. Stilen: Italiensk Renaissance. Udført: Valnøddetræ. Loftet og Paneer dekoreret i Guld og lyse Farver.



„Nr. 534“s Hemmeligheder

Husker man alt, hvad der er sagt og skrevet om denne Liner, siden Kølen blev lagt, findes der ikke en eneste autentisk Oplysning om Tegninger, Udrustning og Maskinkraft, og vilde man udsætte en Pris for den bedst bevarede Hemmelighed i vor Tid, vilde sikkert Rederne og Byggerne af „Nr. 534“ faa den.

Man har faaet at vide, at Brutto-Tonnagen er ca. 73.000 Tons, og at Skibet er 1018 Fod langt, men om det er mellem Perpendikulærerne eller overalt, véd man ikke, og Tonnagen er vistnok kun omtrentlig angivet, da der ikke er oplyst noget om Brede og Dybde. Maskinkraften bliver *mindst* 160.000 s. h. p., men *kan* altsaa være større.

Naar Søsætningen nu har fundet Sted, faar man næppe mere at vide; man faar dog maaske Besked om, hvorvidt der skal bygges et Søsterskib eller ikke.

John Browns Værft paa Clydebank har udført et meget hurtigt Arbejde, siden man genoptog Bygningen først i April i Aar. Mellem 2500 og 3000 Mand har været beskæftiget paa Clydebank og mange flere rundt omkring i Lancet ved Fremstillingen af de forskellige Installationer om Bord.

Skibet vil komme til at byde paa mange tekniske Overraskelser, og man venter, at Alverdens Skibsbyggere her vil faa noget at studere paa i lange Tider. I Marts 1936 skal Prøveturen foregaa, og man haaber at opnaa den fænomenale

Fart af 33 Knob. En almindelig Fragtdamper kan gaa 12—13 Knob, en hurtig Passagerdamper 16—18 og de hurtigste Amerikalinere 28. Men det nye Skibs Maskiner bliver da ogsaa enestaaende i Omfang og Indretning. Den øverste Maskinmester faar 40 Maskinister under sig, og Skibets elektriske Kraftstation bliver kraftig nok til at levere Lys til en By paa 150.000 Mennesker.

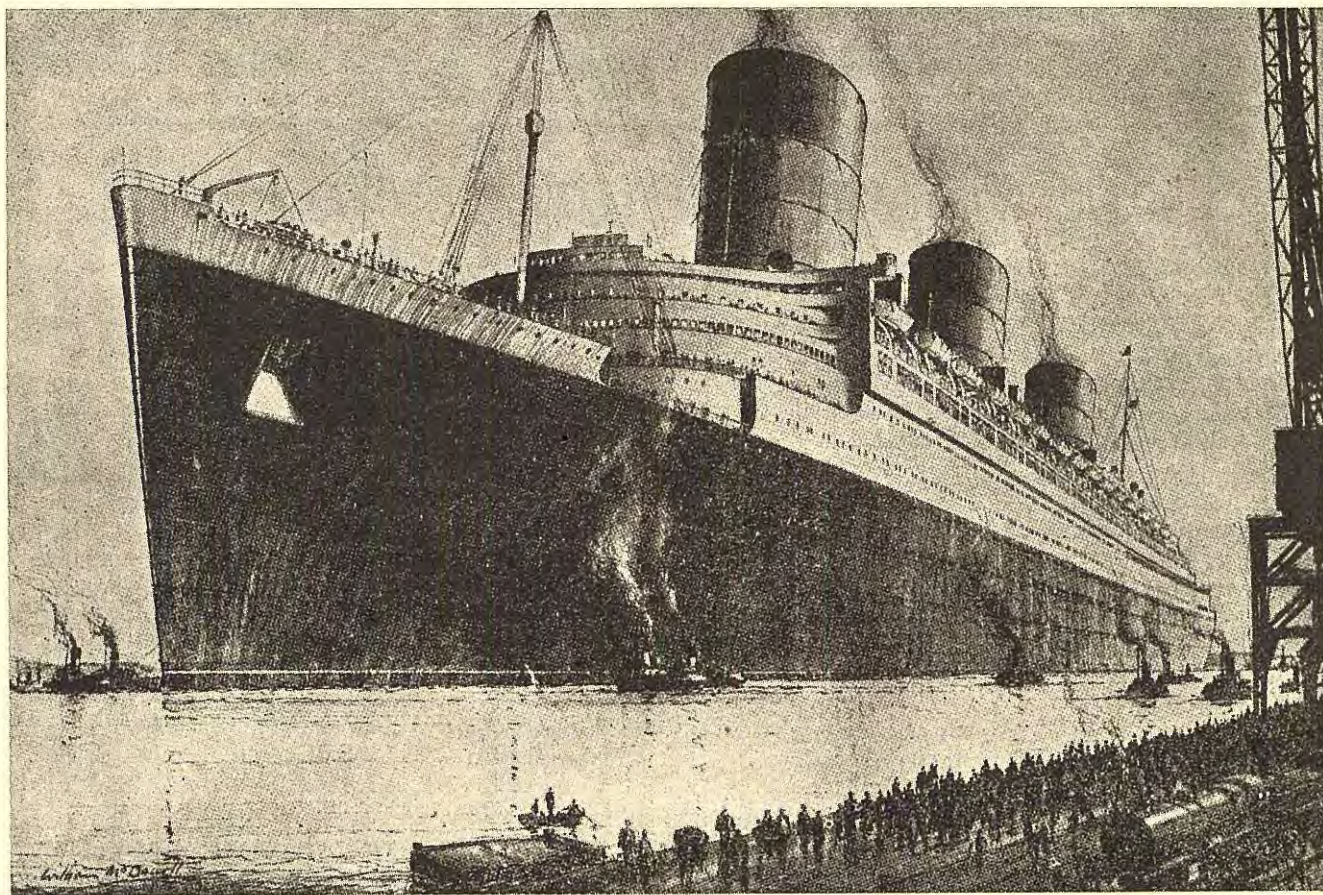
Den traadløse Station faar 18 Mands Besætning, og Skibet forsynes med hele Gader af Butiker, Teater og Biograflokaler, Svømmehaller og medicinske Bade. Selvfølgelig skal Skibet ogsaa forsynes med Aeroplan for Postflyvning, og der er Tale om, at det udstyres med saadanne Forholdsregler, at det ikke kan sænkes ved Torpedoskud.

Roret vejer 140 Tons og er vel det største, der hidtil er bygget.

Ganske naturligt er Interessen for Mammut-Lineren stor over „all England“.

Skibets samlede Forsikringssum andrager 4.500.000 Lstr. Det var Meningen, at den oprindelige Præmie skulde omfatte ogsaa Risikoen ved Skibets Søsætning og dets Prøveture, derfor vil den nuværende Forsikring komme til at dække Skibet, indtil det afleveres til Rederne.

Dersom Cunard-White Star-Lineren ikke bliver afleveret til Rederne før Sommeren 1936, betyder det altsaa, at det vil



Kæmpedamperen, som den vil komme til at tage sig ud, naar den bliver helt færdig om halvandet Aar, og som vi vil faa den at se paa Ruten og i Southampton, Cherbourg eller New York.



tage omtrent 21 Maaneder at udstyre Skibet, og før den Tid vil Redernes Repræsentanter ikke kunne hejse Selskabets Flag paa Skibet som Tegn paa den formelle Modtagelse.

Det vil ikke virke overraskende at der vil gaa saa lang Tid, naar man betænker, at „Nr. 534“ bliver Verdens største og hurtigste Skib.

Det er første Gang i Historien selve Englands Dronning har knust en Flaske Champagne mod et Handelskibs Stævn og giver det Navn. Man troede, det vilde komme til at ende paa *ia* eller *ic*, det gør nemlig alle Liniens andre Skibe; mer-

til almindelig Overraskelse døbte Dronningen den med sit eget Navn „*Queen Mary*“. Det nye Skib har været under Bygning længere end beregnet, idet Krisen sinkede Arbejdet. Det er tænkt som en Udfordring til Norddeutscher Lloyds to hurtige Ocean dampere Bremen og Europa, der i de senere Aar har slaat alle Rekorder, baade i Hastighed og Pragt.

Tegningerne til Skibet blev der arbejdet paa i fire Aar, før Kontrakten blev underskrevet den 1. December 1930. Utallige Forsøg blev afholdt i Prøvetanken, og herefter bestemtes Skrogets Form. Størrelsen blev sat til 300 Fod længere end Mauretania. Skibet bliver ikke større end nødvendigt, for at det kan betale sig, og Farten bliver saa stor som nødvendigt for at holde en bestemt Fartstid. Men indirekte tænker man vel ogsaa paa „Atlantens blaa Baand“.

Det er ikke alene Værftet, der har haft Arbejde med Ski-



Den lille Prøve-Model af „534“.

En komplet Model blev først bygget i lille Legetøjs-Form: og sat i Tanken for at prøve, om den kunde klare „Bølgerne“.

bet. Der arbejdes baade i Rugby, Walsall og Sheffield og mange andre Byer, og fra Liverpool sendes for 10,000 Pund Sterling Glas til Myriader af Vinduer. I Southampton maatte en ny, stor Dok bygges, og det er klart, at mange andre britiske Industrier har faaet deres Andel af Arbejdet. Der er fabrikeret Ankerkæder, Tæpper og Forhæng, Titusinder af elektriske Lamper, Udstuening for 15,000 Maaltider daglig til Søs, og i Havn skal 100,000 Stykker Linned vaskes og efterses. „Nr. 534“ har haft mange Forgængere paa Beddingen, en var „Lusitania“, der

blev søsat i 1906 og blev torpederet i 1915, en anden er Luksuslineren „Empress of Britain“. Sea langt tilbage som i 1812 søsattes herfra en af Verdens første Dampere „Comet“. I 1840 byggedes Cunards første Skib „Britannia“ paa 1155 Tons, og nu Mammutlineren, der er 64 Gange større end den første Cunarddamper, der løb $8\frac{1}{2}$ Knob. Nu venter man, at „Nr. 534“ kan naa op til 32 eller 33 Knobs Fart.

Før yderligere at faa et Begreb om „Nr. 534“s Dimensioner, skal anføres, at den første Cunarddamper kunde med Rejsningen nede passere gennem hver af Skorstenene paa den nye Leviathan.

I Onsdags trykkede Dronning Mary paa Knappen, og da det mægtige Skrog tog Vandet, skyllede en Bølge ind over Clydeflodens Bredder og meldte om et nyt teknisk Vidunder, der flyder paa Vandet.

»Ingolf« hjemme igen

Nylig lagde det nye Fiskeriinspektionsskib „Ingolf“ til i Flaadens Leje efter at have været paa Langfart siden de sidste Dage i April Maaned. „Ingolf“ gik da paa sin første Tur til Bruxelles, Lissabon, Setubal og Azorerne, og herfra gik det over Atlanten til St. Johns paa Newfoundland. I Midten af Juni ankom det til de grønlandske Farvande og overtog Inspektionen, og først den 8. September sagde det

Farvel til Kap Farvel. Under Inspektionen naaede man saa langt mod Nord som til Umanak lidt Nord for Disko.

„Ingolf“s Chef Kommandørkaptajn Evers, har været godt tilfreds med Turen. Skibet har i enhver Henseende svaret til Forventningerne, og overalt, hvor det har vist Flaget i fremmede Havne, har det været Genstand for megen Opmærksomhed fra Myndighedernes og Fagfolks Side.

„Mauretania“ skal ophugges.

Efter hvad der forlyder, vil Kæmpedampere „Mauretania“ til næste Aar blive ophugget.

Skibet, der har været i Fart i 27 Aar og i 22 Aar har været Indehaver af Atlanterhavs-Hastighedsrekord, er ikke opført i det nye Cunard-White Star-Selskabs Fartplan for den kommende Vinter.

Det vil dog inden Ophugningen antagelig komme til at foretage et Par Rejser fra New York til Vestindien.

Norge kæmper nu med Japan om 3die Pladsen paa Havet.

Den fremragende norske Nationaløkonom, Professor Vilh. Keilhau, som nylig var Studenterforeningens Gæst ved en Foredragsaften om „Kriselinjer og Fremtidslinjer“, udtaler:

Norges Økonomi er stærkt knyttet til en livlig international Handel. Det er ikke mindst paa Grund af vor Handels-

flaade, som kæmper med den japanske om at være den trediesørste i Verden. Selv om vi Nordmænd derfor ikke er blevet alt for nedslaaet af de sidste Aars Vanskeligheder, ser vi med Bekymring paa Udviklinger fremover. Kommer den nationalistiske Politik rundt om i Verden til at blive endnu stærkere end nu, ser det ikke lyst ud for Norge.

Fra Konge-Salon til Fabriks-Kontor.

Det gamle Kongeskib „Dannebrog“ er forlængst ophugget. De forskellige Dele ligger pænt sorteret ude paa Petersen og Albecks Plads i Sydhavnen. Bortset fra Maskindelene maatte Salonen betragtes som et af de bedste Aktiver. Den er da ogsaa hurtigt blevet solgt, og Køberen er ikke en Mand, som ønsker at benytte Salonen som et Slags Landsted en miniature — saadan noget har man før set — men en industriel Virksomhed, nemlig Hartmanns Maskinfabrik, Ryesgade 93. Salonen skal anvendes til —Kontor.

Der var engang, da hele Riget vaandede sig under en frygtelig Søulykke. Fra Trondhjem til Kiel og fra Island til Gotland blev der klaget og sørget. Midt under Krigen, „den nordiske Syvaarskrig“, slog Hav og Vind et Slag, der forfærdede de mest forhærdede.

Danmarks største Katastrofe til Søs

Da 4000 Menneskeliv gik tabt

Af KAY LARSEN

Vejr. Om Søndagen, da Flaaden kom ind under Gotland, var det Fralandsvind, og Flaaden kunde let være kommet derfra, men da Jordefærden var berammet netop den Dag, krydsede Skibene op.

Flaaden ankrede paa et temmelig ugunstigt Sted i Nærheden af Visby, og Lensmanden adva-

Den 26. Juli 1566 kæmpede Danmark-Norges og Lybækernes Flaader mod Sverige under Ølanc. Scm i alle Slag var der Tab paa begge Sider; her var det saaledes, at begge Parter tilskrev sig Sejren. Enestaaende skæbnesvangert blev det imidlertid, at Skibshøvedsmanden Christopher Mogensen til Brandstrup, Chefen paa det danske Skib „Akiles“, blev ramt. Hans Hoved blev skilt fra Kroppen af en svensk Kugle. I levende Live havde han været en god og brav Mand, men i Døden blev han Aarsag til, at Flaaden ankrede der, hvor Uvejret brød løs og Nationalulykken skete. Før at han kunde ligge tør, skrev Helberg senere, fik Tusinder er vaad Grav.

Efter Slaget vilde den lybske Admiral have sat Kurs mod Danzig for at reparere dér, men den danske Admiral, Hans Lauritson, ønskede at faa Christopher Mogensen smukt jordefæstet med fuld Honnør i Visby (som jo dengang var dansk) og anmodede sin lybske Fælle om at oeltage, og Flaaden styrede saa ad Gotland til.

Dagen efter Søslaget, Lørdag den 27. Juli, blev det haardt

rede. Det gjorde ogsaa nogle Skippere og Styrmand, men den djærve Admiral, der kom fra en hed Kamp, havde ikke Lyst til at lede sig sige af en Landkrabbe og nogle Søfolk. „Det stormer ikke hver Dag,“ sagde han. Skibshøvedsmændene drog i Land med Liget, og efter den højtidelige Jordefærd gik de høje Herrer ved Aftenstid igen ombord.

Vejret var da ret stille, Fralandsvinden vedblev, og Tiden var gunstig til Afsejling, men Sejlflaget blev ikke hejst. Det var strafbart at forlade Ankerpladsen uden Admirals Ordre, men Luften var saa mættet med Uro og Lejligheden saa gunstig, at tre danske Skibe benyttede sig deraf — ikke for at undløbe, men for at være paa den sikre Side. Det var „Krabaten“ under Henrik Gyldenstjerne, „Gabriel“ under Mikkel Sehested og „Danske Jomfru“ under Peder Munk. De gik ved Aftenstid saa stilfærdigt som muligt under Sejl, holdt sig gaaende i Flaadens Nærhed, men fri af Kysten — og slap med forholdsvis ringe Skade.

Sent om Aftenen opskræmmedes alle de vagthavende paa



Skibene frembød et trist Skue.....

Flaaden, og snart tørnede hver Mand ud. Man syntes at høre ligesom Klageskrig fra Luften og fra Havsens Bund. Skønt det da var næsten Havblik, var det, som om Vandet sydede under Skibene. Der stod et blodrødt Skær i Horisonter, hvor Solen var gaaet ned. Svære Skyer trak op og dækkede Him-melen. Natten blev sort, og Uvejret brød løs med en Vælde som et Jordskælv, og Regn og Hagl styrtede ned som en Fos. Vinden vendte sig mod Land og blæste op til en Orkan, der mejede ned over Havet som en skarp Le. I næsten 6 Timer rasede Uvejret.

Paa Skibene, hvor Folkene var vant til mangen haard Tørn, blev der kæmpet for Livet. Masterne blev kappet og brasede ned over Besætningerne, der pisket af Hagl og Storm og Skummet fra det nu fraadende Hav arbejdede som desper-ate. Befalingsmændene hidsede dem til den yderste Ydsevne.

Der var Besætninger, der holdt længe ud, og andre, der hurtigt gav op. Der var Skibshovedsmænd og Skippere, som havde Magt over Folkene, og andre, som havde det i mindre Grad. Og der var nogle, som havde Held, og flest, som ikke havde det.

Da Solen stod op Højsommormorgen den 29. og spredte sit gyldne Lys over Hav og Land, viste der sig et sørgeligt Billede. Elleve danske og tre lybske Skibe var totalt forliste. De fleste var knust til Splinter; enkelte red endnu paa Skæ-rene, menneskeforladte og mere lig uformelige Tømmerstabler end kgl. Majestæts Orlogsmænd.

De tabte store, skønne Skibe var „Samson“, „Kannibal“, „Merkurius“, „Akillis“, „Flavis“, „Solen“, „Kogehøjten“, „Pa-pagøjen“, „Gribben“, „Engelske Fortun“ og „Hertug Adolphs Pinke“ — og de lybske Skibe: „Morianen“, „Josva“ og „Meer-weib“.

Ude til Søes saas 17 danske og 8 lybske Skibe, men ogsaa de frembød et trist Skue. De havde maattet afhugge Masterne og kaste baade Skyts og Ballast overbord.

Værst var det at se Kysten. I en Beretning til Kongen for-tælles: „Det var en stor Ynk, Jammer og Elendighed at se de mange Tusinde døde Mænd, som var drevet i Land og saa ynkeligt kvæstede, at de var næsten ukendelige.“

Der findes ingen „officielle Tabslister“. Der Tids Skibe var nok smaa, men meget tæt bemandede, saaledes havde Admiralskibet „Samson“ næsten 1100, Viceadmiralskibet „Han-nibal“ under Jens Christenson 940, „Merkurius“ under Ernst Bille 700 og Resten af Skibene hver ca. 250 Skibsfolk og Knægte ombord. Det vil sige, at der paa de 11 forliste danske Skibe var ca. 4300 Mand. Af de tre tyske Skibe havde „Mo-rianen“ under Admiral Bartholomæus Thinappel 1000 Mand, „Josva“ 600 og „Meerweib“ 300, ialt 1900. Af disse ialt 6200 er vel en Del sendt til København og Lybæk som syge eller saarede, nogle er faldet, og man kan vel regne, at Antallet af Mennesker paa de forliste Skibe var ca. 5500. Af dem omkom jo de fleste, deriblandt begge de danske Admiraler og den lybske Admiral, medens hans Viceadmiral blev reddet som ved et Mirakel.

Samtiden angiver Antallet at omkomne til over 7000, en enkelt Beretning nævner endda 7772. Der blev sagt, at kun 62 af de forliste Skibes Folk reddede sig i Land, men hist og her fortælles der ogsaa om, at den og den kom leverede til Kysten paa en Vragstump, nogle i mere eller mindre ødelagte Skibsbaade. Dertil kom de Folk, som havde Ærnde i Land, inden Stormen opkom — og Efternølerne.

Lensmanden Jens Bille skrev til Kongen, at der Mændag Morgen var 1400 Mennesker fra Flaaden i Land, og de fleste af dem var nøgne og forkomne — 600 af dem blev bespist paa Visby Slot, og Resten kom i Kvarter hos Borgerne

og hos de nærmest boende Bønder. Der var da netop Smal-haus paa Øen, som paa Grund af Krigen manglede Tilførsler.

Alt var præget af Gru og Sorg. De mange saarede og syge traf man paa, men frygteligst var det med de døde. Fire Tusinde og to Hundrede Lig laa paa Stranden eller drev ved Kysten.

Efterretningen gik over Riget som et Mareridt, og der lød „et Klageraab over hele Danmark“. Mange opfattede Katastro-fen som en Guds Straf over Menneskene for deres Synder, en Tugtelse fra oven, men der var talrige, som mente, at Hekse og Troldkvinder havde den egentlige Skyld.

De to Overadmiralers Legemer blev fundet blandt Ligdyn-gerne og begravet i Mariakirken i Visby. Sytten adelige Offi-cerer, mange Skippere, Styrmand og Knægthovedsmænd var mellem de omkomne. Kirkegaarden kunde ikke rumme dem alle, og Tusinder maatte graves ned paa Stranden. Længe efter skyllede der Lig op, og de Visby Folk og de Fremmede, som var til Stede, glemte aldrig de forfærdelige Dage.

Vind og Vejr foranledigede, at Ulykkesbudskabet først kom til København en Uge ind i August. Inger Sejr! Det var ikke engang en Dyst med Fjenden, som havde kostet Landet en Flaade og fire Tusinde vaabenføre og øvede Mænd, men „kun“ Vind og Sp. Dette forargede samtidig med at det forfærdede.

Og hvem kunde man kaste Skylden paa?

En hurtigsejlende Pinke blev sendt af Sted til Gotland efter fuld Underretning, men inden den naaede frem og til-bage, kom to af de frelste Skibe til Hovedstaden. Et af dem bragte Lensmænd. Jens Billes skriftlige Redegørelse, og i den nærmeste Tid havde Kancelliet travlt med at udfærdige Skrivelser om den frygtelige Begivenhed til Hertugerne, En-kedronningen o. m. fl. Raadet i Lybæk fik et Slags Kondolencebrev.

Hovedskylden blev lagt paa den danske Overadmiral, der havde trumfet sin Vilje om Opankringer ved Visby igen-nem. Han var jo desuden død, og Klagerne over ham kunde ikke gendrives. Mand og Mand imellem var man desuden klar over, at Flaaden var forgjort ligesom i 1543; Rygtet gik, at Kong Erik havde betalt fire Hekse for at forgøre og ødelægge den danske Orlogsflaade. Det kom da ogsaa til at gaa ud over de svenske Hekses danske Kolleger. I Resens Krønike fortælles, at en af de danske Skibsoversters Vært-inde for at komme i Besiddelse af hans Ejendele havde underkøbt nogle Troldkvinder til at lægge Ondt paa Skibenes Vej. De arge Kvinder blev grusomt straffet. Kunde man ikke faa Overadmiral Hans Lauritsen henrettet paa Nytorv, efter-som han var druknet, saa kunde man da tage Livet af nogle onde Kællinger, — og det gjorde man.

I Løbet af August blev der paa Strandingsstedet opfisket en Del Kanoner, Ankere og Skibsinventer, og man fik da god Nytte af en af de reddede Skibsfolk, en Spanier, som kunde „gaa under Vandet“, d. v. s. dykke. Størstedelen naede godt til København, men det lykkedes dog Svenskerne at opbringe to Pinker, der bragte nogle Restsager fra Gotland.

I Danmark trøstede man sig en Tid med, at Svensken havde lidt lige saa store Tab ved Uvejret som Dansken. Blandt de Master og Rær, der efterhaanden drev op paa Blekinges og Skaænes Kyster, fandtes ogsaa én med svensk Flag, men det viste sig senere, at den svenske Flaade, omend med Havari, uden Tab af Skibe var naaet i Havn. I Septem-ber døde forresten ogsaa den svenske Flaadeøverste, Claes Christerson, — men tillands, af Pest.

Kodans Bølge var ikke Dansken god i det Herrens Aar 1566.

Det har jeg oplevet.

EN STRANDING

En af vore Læsere har sendt os følgende:

Lørdag Morgen meldtes fra Lyngby Landingsplads i Thisted Amt til Opsynsmanden ved Redningsstationen, at en Dampner var strandet 2 km nord derfra.

Opsynsmanden lod straks gaa Bud ud til alle Fiskere, og hurtigt begav de sig alle, dels paa Cykel og dels gaaende, til Stranden, hvor det viste sig, at Strandingen stod med Stævnen ret mod Land. Men da Vinden var vestlig, og Havet deraf var noget uroligt, besluttede Opsynsmanden straks at bringe Redningsbaaden hen til Strandingen, som naaedes ret hurtigt.

Baaden blev aflæsset og sat i Vandet og alt gjort klart til at gaa ud, og der medtoges et stort Dræg med Trosse til at hale Baaden ud i, hvis det blev nødvendigt, at Baaden senere skulde ud og Havet eventuelt blive mere uretligt.

Efter at de første Dukketter var taget, kom Baaden flot, og man kunde se, at det var Alvor overalt. Vinden var da allerede frisket op, men efter at der var roet ud til Skibet, som nu af den tiltagende Vind og Søl havde lagt sig med Bredsidens mod Land, og Besætningen ikke paa daværende Tidspunkt ønskede paa nogen Maade at forlade Skibet, blev

Dræg og Trosse gjort klar, og Redningsbaaden laa saa til Ankers i Læ af Skibet. Men hen paa Eftermiddagen lettede Baaden og landede, da Mandskabet ingen Mad havde faaet hele Dagen; den blev nu atter roet ud efter en lille Pausse og blev liggende der hele Natten. — Ved Bjergningsdamperen

„Garm“s Ankomst. Kl. 7 om Aftenen blev den store Staalvire gjort fast paa Damperen, og Dykker Brun fra „Garm“ kom om Bord paa Havaristen. Der var da i Dagens Løb sluttet Akkord om Strandingen, og Sagen afgøres ved Voldgiftsretten i London. Bjergningsdamperen gav sig straks til at hale paa Strandingen med sin 1400 HK stærke Maskine, men det viste sig, at Damperen stod ret haardt paa Grunden. Dagen begyndte nu at bryde frem, en Dag,



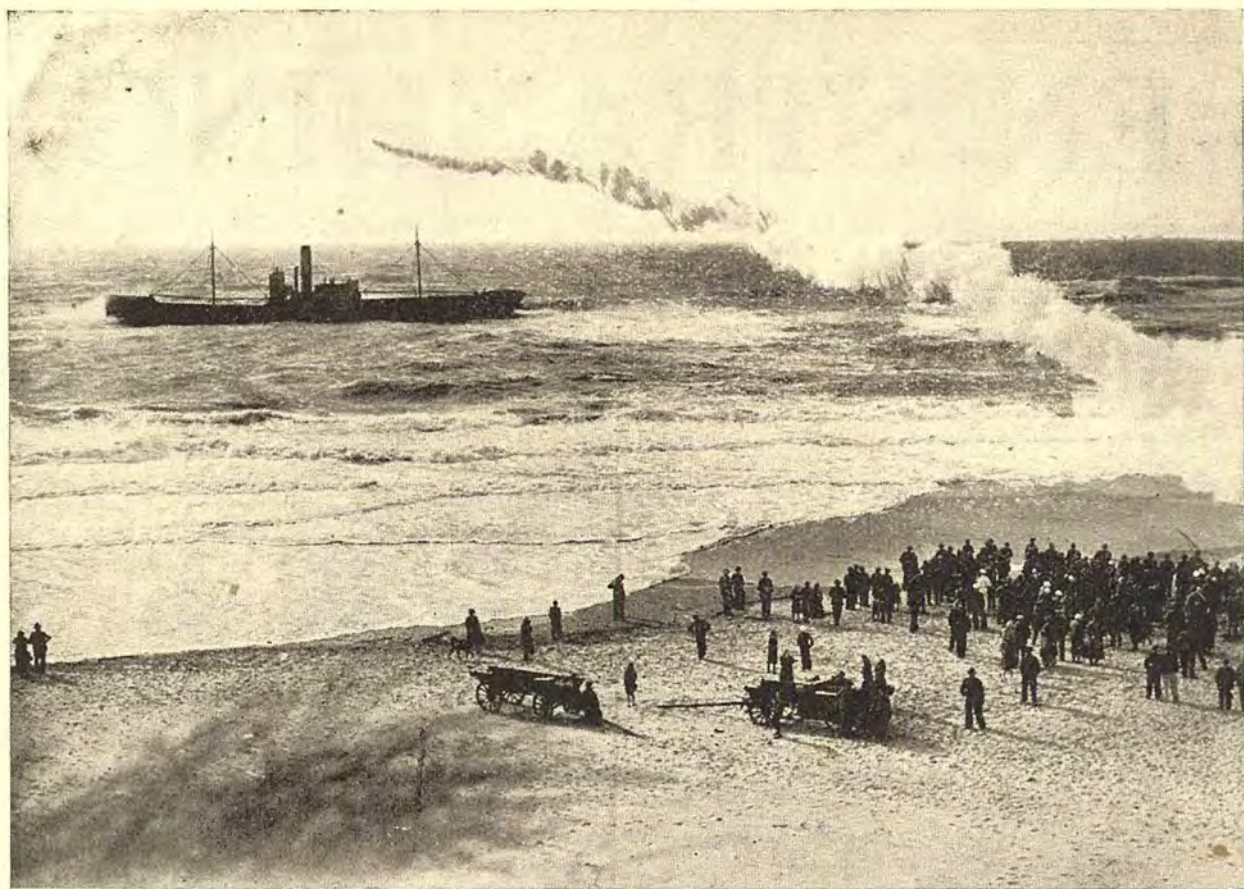
Lyngby Redningsbaad gaar ud.

som det danske Redningsvæsen kan være stolt af, thi det viste sig her, at Lyngby Redningsvæsen gjorde en stolt og beundringsværdig Bjergning, som vil blive mindet af alle, der saa derpaa, men først og sidst af den Besætning, som ufrivilligt var overgivet til Havets Naade.

Kl. 3 om Morgenen tog Baaden i Land, saa Mandskabet kunde faa lidt at spise, men snart viste det sig med den stigende Sol, at Vinden friskede stærkt op, og atter kom den



Den strandede Dampner, „Sprightly“ af Newcastle.



En ny Raket blev affyret

flot, hvor det udlagte Dræg og Trossen gjorde god Nytte. Søen var nu vokset stærkt, og den begyndte samtidig at bryde ind over Skibet.

Ved Middagstid var Vinden steget til Bæst af Vest med meget tiltagende Sød, og da saa Bjergningsdampere begrundet herpaa maatte opgive for den Dag, besluttede 13 af Skibets Mandskab at gaa i Land i Redningsbaaden, og da de en for en kom i Baaden (som jo er synkefri), efter at Vandet havde staaet dem op til Knæene, begyndte de brave Engændere at forstaa Alvoren, og ind gik det nu med den dyre og tunge Last.

Baaden tog meget Vand ind, og alle var gennemblødt, men enhver af dem blev siddende, ogsaa om Bølgerne stundom gik dem over Hovedet. Baaden landede i god Behold, og de bjergede Søfolk, tildels unge Mænd, klappede de vejrbidte Redningsmænd paa Skuldrene. Skønt gennemblødt og udvaagede fik Redningsmændene atter Baaden vendt med Stævnen ud mod det nu meget oprørte Hav og gik paany ud. Det var da meget livsfarligt i den høje Sød, men enhver gjorde næsten mere, end det var muligt, og snart saa man atter de raske Redningsmænd slippe den uundværlige Drægtrosse og kaste sig hver til Aare, som var det en treret Kaproer. Mange Billeder blev der denne Dag taget af de heltemodige Redningsmænd, som nu atter med overmenneskelige Kræfter roede Baaden ud efter Resten af Besætningen.

Søen var nu vokset saa stærkt, at efter 1 Times Ophold derude var man nødsaget til at fordrø bestemt Svar af den tilbageværende Besætning, som trods mange bestemte Opfordringer fra Redningsmandskabets Side afslog at gaa fra Skibet. Atter gik det indad over de mægtige Bølger, men alt gik

vel, og Baaden blev nu slæbt paa Land og læsset paa Vognen og kørt hjem til Stationen; her kunde nu ikke laves mere med Redningsbaaden, da Søen var vokset til en efter denne Aarstid ukendt Højde.

Fire af Redningsmandskabet blev nu tilbage paa Stranden for at holde Udkig, hvis den ombordværende Besætning skulde hejse Signal efter Aftale om at komme i Land.

Søen stod nu i taarnhøje Bølger over Skibet, og snart begyndte Luger og andre Skibsdele at drive i Land, men sidste Akt var endnu tilbage.

Klokken var to om Eftermiddagen, og atter samledes Redningsmandskabet for at prøve at faa de før noget stædige Søfolk i Land ved Hjælp af Redningsstol. En dobbelt Raket blev affyret, men begrundet paa den lange Afstand til Skibet og Vindretningen lagde Linen sig lige foran Skibet. En ny Raket blev affyret, men naaede ikke derud; et tredje Forsøg blev gjort, og Linen faldt over Forskibet. Den blev hurtigt gjort fast i agterste Mast og Stortrossen halet om Bord, hvor det viste sig, at Strømmen havde gjort Linerne uklare. Men den danske Dykker, som fra Bjergningsdamperen var om Bord i Havaristen, forklarede de ombordværende det hændelige Uheld, og snart fik de alt i Orden, og man saa den første Mand kravle op i Redningsstolen. Der var nu paa Stranden samlet omkring 600—800 Mennesker, som med spændt Opmærksomhed fulgte Bjergningen.

En Del Fiskere og Redningsmandskab fra Stenbjerg og Vorupør var kommet til Stede og tog Del i Bjergningen, som var ret besværlig, grundet paa den lange Afstand. Men snart var første Mand halet i Land, meget gennemblødt, men dog ikke mere, end at Sømanden straks gav sig til at hjælpe ved



Lyngby Redningsmandskab og Redningsstationen.

Redningen af de andre, som i Løbet af en Time alle velbeholdne stod paa Stranden.

Bjergningen var nu tilendebragt, men øen havde ogsaa varet omkring 40 Timer. Cveralt hørte man kun Lovord om det raske Redningsmandskab, der skønt gennemblødt og udvaagede var ved godt Humør, men man hørte ikke mange Ord fra dem, disse Havets Helte, som her havde udført en Redningsdaad, der af de tilstedeværende aldrig glemmes, og man maa haabe, at de vil blive paaskønnet for deres heltemodige Daad. De beviste tilfulde, at Vestkystens Helte endnu bebor de danske Strande og er rede til at vove Livet, endda flere Gange for at komme nødstedte Søfolk til Hjælp.

Det danske Redningsvæsen har atter kastet Glans over vort Land. Ogsaa det bjergede Mandskab forstod nu ret tilfulde den beundringsværdige Redning, idet Kaptajnen fra Strandingen ønskede at samle de brave Redningsmænd omkring sig paa Stranden, hvor han dybt bevæget udtalte: „Paa mit Mandskabs Vegne vil jeg herved bede Redningsmandskabet modtage min hjerteligste Tak for den Hjælp, det her ydet os i

Dag, idet jeg samtidig vil udtale, at det er et vidunderligt Redningsarbejde, det har udført. Jeg beklager, at jeg ikke led den øvrige Del af Mandskabet følge med Redningsbaaden ind, da den sidste Gang var ude ved Skibet, hvilket skyldes mit Ukendskab til de vanskelige Forhold her paa Kysten; men jeg vil ønske og haabe og gøre mit til, at det, der er udrettet her i Dag, ikke skal gaa upaaagtet hen. Hjertelig Tak allesammen.“

Alt Redningsmateriel, der kunde bjerges, blev læsset paa Vogne og kørt til Redningsstationen, og først langt ud paa Aftenen kunde det nu dødtrætte Redningsmandskab gaa hver til sit i Bevidstheden om, at et smukt og mindeværdigt Arbejde var gjort, og den haarde Storm af Vest jog hvinende hen over de høje Klitter som for at lægge en Dæmper over Dagens store Daad.

Den strandede Damper var „Sprightly“ af Newcastle, paa Rejse fra Sunderland til Aalborg med Kul. Den havde 21 Mands Besætning.

Danmark og Verdensskibsbygningen.

Skibsværfternes Virksomhed er nu mere aktiv, end den har været i lang Tid; der bygges ca. ½ Million Tons mere end for et Aarstid siden. Ogsaa her er det Storbritannien, Japan og Danmark, der er forrest i Rækken, ogsaa her dominerer Motorskibene, og efter Storbritannien er det Danmark, der har lagt Kølen til flest Motorskibe, saaledes synes der for Tiden at blæse en meget gunstig Vind for den danske Skibsbygnings-Industri.

Brasiliansk Sejlskib.

Nu har ogsaa Brasilien faaet et Øvelses-Sejlskib, „Almirante Saldanjo“, der er bygget i England og rigget som en firemastet Barkentine, men forsynet med Hjælpemotor; det er et ret stort Skib, der med Lethed deplacerer 3325 Tons. Med den 1400 HK. Motor alene kan gøres 12 Knot, og Aktionsradius er 12,000 Sømil.

Skibet skal anvendes som Øvelsesskib for Orlogsmarinens Kadetter, og Besætningen bestaar af 25 Officerer, 100 Kadetter, 34 Underofficerer og 440 Søfolk, en meget stor Besætning. Skibet er armeret med 8 Kanoner samt et Torpedørør.

Det er mange Aar siden, at et Skib er bygget i Barrow med fuld Rig, fire Master og fire Ræer paa Fokkemasten samt Gaffelsejl paa de tre agterste Master.

Sørøvervæsenet paa Kinakysten.

Sørøver- eller Banditvæsenet har efterhaanden taget et meget stort Omfang paa Kinakysten. Organiserede Banditbander har systematisk overfaldet og plyndret fredelige Handelskibe, og enten myrdet eller bortført Officererne eller Passagerer, der kun er blevet løsladt mod store Løsesummer i Form af Penge eller Vaaben.

Det Urvær, som de politiske Forhold har skabt i Kina efter Verdenskrigen, Krige, Revolutioner og den dermed påfølgende Nød, har givet dette Uvæsen fuld Vind i Sejlene. Kystens mange Indskæringer, Flodmundinger og creeks giver de bedste Betingelser for de grundgaaende Junker, der har let ved at undgaa Forfølgelser, og selv om nogle af Banditterne bliver overrumplede og fangne og uden retslige Ceremonier aflivede paa Gerningsstedet, saa virker dette dog ikke afskrækkende.



Ungdoms-Erindringer fra Fidjjerne

Barken laa og drev med Vindstille mellem Øerne; Sejlene hang slappe ned fra Ræerne, ikke et Vindpust svalde Luften, det var meget varmt, vi havde Land paa begge Sider, to af de mange Øer i Fidjigruppen, den om Bagbord saa tæt ved, at vi tydeligt kunde se Palmeskovene paa Bakkeskraaningerne derinde; Fidjiboerne var ikke at stole paa, de havde været nogle af Sydhavets værste Kanibaler, og efter Missionstidende maatte den første Missionær, der kom dertil, begynde sin Gerning der med at begrave Hoveder, Hænder og Fødder af firsindstyve Mennesker, der var blevet spist ved en Høvdings Festmaaltid. Officielt tilhørte Øerne allerede dengang Engländerne, men de var langtfra Herrer uden paa nogle enkelte. Kunde vi under disse Omstændigheder vente Besøg af de Indfødte? Var det derfor, eller var det, fordi vi havde Tid nok og for at alt skulde være i Orden om Bord, at de tolv gamle Militærgeværer, der fandtes i Skibets lille Vaabenkammer, blev bragt op paa Storlugen, og vi alle blev sat i Gang med at efterse dem, pudse dem og smøre med Olie Haner, Laase og Aftrækkere. Intet rørte sig i Land, ikke en levende Sjel kunde vi skimte, og henad Aften kom lidt Brise, der igen bragte os ud i aabent Farvand; her flovede det atter, og efter at have drevet om endnu en Dags Tid kom vi endelig ind til vort Bestemmelsessted, Byen „Levuka“.

Ved vor Ankomst kom straks en stor Lægter med Copra paa Siden, og Mandskab til at bringe det om Bord var med, ikke de store robuste Fidjimænd, men nogle smaa spinkle Folk med en underlig spids Hovedform. De syntes godmodige, men ikke videre intelligente. Der sagdes, at de var overført hertil fra „Ny Hebriderne“, en Øgruppe vestligere beliggende, og at de havde undertegnet en Kontrakt paa at arbejde i et vist Tidsrum for nogle faa Pund Tobak og en mindre Sum i rede Penge. Deres Kost var simpel, de levede hovedsagelig af sweet potatoes (søde Kartoffler), store som Barnehoveder, gule i Kød og søde som Sukker, efter vor Formening ikke just velsmagende. En Dag havde vi nærmest af Medlidenhed givet et Par af dem en Bid salt Kød og Flæsk, men deres Boss eller Opsynsmand, en engelsktalende Mand, kom straks løbende og forbød os det, han paastod, at de ikke kunde taale det, men vilde blive syge deraf.

Dagen efter vi var ankommet, fik vi en frisk Forsyning Frugt, hovedsagelig Ananas og dejlige store Vandmeloner. Disse sidste blev bragt os af en gammel Engelskmand, der sammen med en ung indfødt Fidjimand boede ensomt paa en lille ubeboet Ø, som han betragtede som sin Ejendom; vi kaldte dem Robinson og Fredag. Robinson var altid klædt i rent hvidt Lærredstøj med en bredskygget Straahat paa Hovedet og hvide

Lærredssko paa Fødderne; Fredag var nøgen, naar undtages et Stykke lysegult mønstret Bomuldstøj om Lænden; han havde et stort Hul i hver Øreflip, og heri havde hans korte Kridtpibe Plads, enten i den ene eller den anden Side, naar den ikke netop var i Brug. Robinson var ogsaa en stærk Ryger. Vi morede os kosteligt over disse to, naar de kom paa Siden af Skibet med deres Vandmeloner opstabled i en gammel hvidmalet Skibsbaad. Var Robinson i Stævnen og ikke fik fat i Falderestrappen, saa skældte han Fredag ud og trampede ad ham, som om Bunden skulde gaa ud af Baaden, og var Fredag i Stævnen og ikke fik fat, skældte han sin Herre ud efter Noder, og han var meget ordrig; de beskyldte gensidig hinanden for at manøvrere forkert.

En Dag jeg og en Kammerat var i Land for at hente en frisk Forsyning af Ananas, saa vi et Korps af indfødte Krigere under engelsk Kommando, vi stod i Døren til en Villa ved Vejen og saa dem marschere forbi, de lignede nærmest en Flok Ljæve, bemalede og udstafferede som de var, og næsten ganske nøgne; der sagdes, at de skulde over paa en af de andre Øer for at bekæmpe deres Landsmænd der, der havde myrdet de derboende Hvide.

Da vi var fuidtastede og klar til at forlade Havnen, gjorde vor Kaptajn Akkod med Føreren af en lille engelsk Damperskib om at slæbe os udenfor Revenerne og et Stykke tilsøs. Da Damperskibet kom os paa Siden — dens Navn var „Stars of the South“ — saa vi, at dens Dæk vrimlede af mørke Øboere; det var vore gamle Bekendte, som vi havde set i Land, Soldaterne, som nu skulde rejse til deres Bestemmelsessted; saanart vi var udenfor Revenerne, og vi løb op i Rigningen og ud paa Ræerne for at gøre Sejlene los, stirrede alle de Vilde op paa os og hylede højt op af Begejstring over, at vi saaledes kunde krybe omkring deroppe, især da Vinden friskede, og Skibet duvede stærkt i Søen; de svingede Geværene i Luften og dansede rundt.

De fleste Sejl var sat, og Skibet krængede godt over, og da Damperskibet sakkede og kom nærmere, for at vi lettere kunde faa halet Sleberen ind, var vi nær ved at kollideres. Det gik dog godt, begge Skibe hilste med Flagene til Af-

sked, alle Sejl blev sat, og snart var saavel Damperskibet som Øen ude af Sigte.

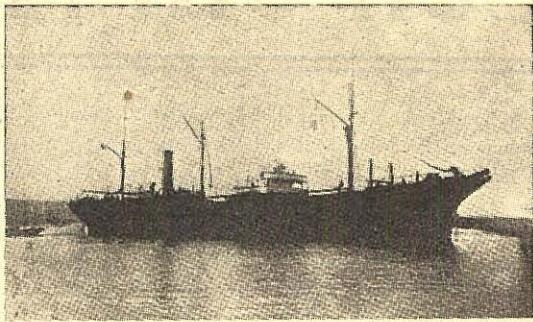
Vort Ophold i Troperne var nu snart til Ende, vi søgte Syd paa; Sejlene blev lidt efter lidt skiftede, ny og stærkere blev slaadet under: Vintertøjet blev efterterset, og vi gjorde os rede til at møde det mere ublidige Vejrlig, vi kunde vente paa de sydlige Breddegrader og rundt Kap Horn, hvor der som bekendt altid raser stærke Storme.

A. T.

fhv. Strandkontrollør.



Bark „Mathilde“ af Nordby, Fra Jøds Gruelunds Samling.
bygget dersteds, forlist ved Menado December 1900. Skibets Værdi 92,000 Kr.; senere blev Skibet hævet og sejlede nogle Aar med Manilla som Hjemsted.



Om Sømænd og Skibe

Fortalt ved Holger Hammer

»Rosario«

Vi sad og kigged' paa et Skib, Rosario det hed,
og Talen vilde ikke ret den Aften gaa paa Gled;
vi havde røget Piben ud og tavse sad en Sturd,
jeg kunde se paa Øjnene, at Gamlingen var ond.

Og naar han var i det Humør, saa vidste jeg jo godt,
det nytted' ej at trænge paa, jeg skulde vente blot,
til Piberne var røget ud og stoppede igen,
saa fik jeg nok at vide, hvad der trykkede min Ven.

Saa kom det da: Sig mig engang, er der nu Mening i,
at dette Skib, som ligger der, skal ligge der i Hi
og raadne op. Kan De forstaa, at de kan nænne det,
se rigtigt paa det kun en Gang, og De vil kunne se!

Hun hører ikke hjemme her i de udtjentes Flok,
skal ungt og stærkt nu slænges bort, som var der Vrag ej
nok.

Den Skude, jeg har ført engang, blev sæbt herind i Dag.
Jeg kendte hende knapt igen, som hun var rakked af.

Lad gaa, vi gamle ligger her, vi har dog ydet vort,
en Skærv at bygge videre for, naar vi engang gaar bort.
Men det er som at rykke op med Rod et Træ, der staar
i bedste Bærekraft, og godt endnu i mange Aar.

Den Skude, jeg har ført engang, jeg kendte knapt igen.
I Aarevis i Mod og Med jeg sejlet har med den,
og bedre Skude fandtes ej, saa tro og søt hun bar.
Det skar i Hjertet, da jeg saa, hvor ødelegt hun var.

Vi laa udfor Peru en Nat paa Højde med Kap Rock,
med Sydøstvind og Bygevejr tre Sejlere i Flok,
da Vinden sprang og blæste op af Norden, Paalandsvind,
og Glasset faldt, vi bjerged' Sejl, stak Reb i Merssejl ind.

Saa blæste det op til en Orkan. Om Dagen Landet vi saa.
Vildt og forrevne de sorte Skær og Brænding i Læ af os laa,
og Livet det gjaldt, enten sejl eller dø, Bramsejlene satte
vi til,
Mesantop og Klyver, kun Røjlen var fast, saa gjaldt det, om
holde det vil.

Passatvejrsejl sat i en rygende Storm, hvad Rigning kan
holde til det.

Dagen derpaa var tilbage kun vi, hvor Dagen før vi var tre.

Flydende Vraggods var alt, hvad vi saa af de to, i hvis Følge
vi før.

Vor Rigning, den holdt, men Søen tog til, bliv' hun ved med
at lystre sit Ror?

Vi sejled' for Livet, to Etmaal i Træk den læ Lønning ikke
jeg saa.

Et Kryds, endnu et, saa bærer det klart, men kun, hvis over
Stag hun vil gaa.

Da eller aldrig. Det Øjeblik vil jeg mindes min sidste Dag.
Nu luver hun op — Gud hjælper os, nej — jo se — hun
gik over Stag.

De kan vel fatte, at ikke saa snart man glemmer en saadan
Nat,
og et saadant Skib, der var tro, da det gjaldt, og lystrede
Braser og Rat.

Det var ikke Døden, jeg frygted' for; bliv' der kaldt, er jeg
klar til at gaa,
men jeg var Skipper, Ansvaret var mit, og hver Handling
forsvare jeg maa.

Den Skude, jeg har ført engang, har her nu endt sin Vej.
Jeg gik ombord, jeg haabed' jo, at Sagnet narred mig,
mer det var den, og Manden, som er Skipper paa den nu,
var Styrmand med mig, da vi laa ved Kysten af Peru.

Og han fortalte mig, hvordan det gik „Rosario“;
det blanke Finkenet blev brugt til Rederens Badebro,
og Gahonsfiguren de i Haven stillet bar,
selv Spejlpanelerne, alt smukt, fra agter fjernet var.

Hvis det var alt, var Skuden dog stærk nok og endnu sund;
men hvor er Kobberpladerne, som skærmed' Skibets Bund?
Forhudningen blev pillet af, da Kobret stod i Pris,
og Plankerne nu raadner op, udsat før Sol og Is.

Hvis det endda var Penetrang, der Aarsag var deri,
men Skibet havde sejlet godt og tjent sig selv helt fri.
Nej, det var Griskhed og Begær, der fik paa Skibet Ram.
Nu ligger det fortøjet der, knap brugbart til en Pram.

Det Firkenet paa Badebroen, Panelet paa hans Væg.
Paa Gclionsfiguren har en Laban malet Skæg. —
Aah, er det vel saa underligt, om Kinden bliver vaad;
nu kan De skrive, De har set en gammel Mand i Graad!

Sejladsen om Am



Pokalen.

Fare for Mastetoppene. — Tidligt paa Formiddagen blev begge Kapsejlerne bugseret ud til Startlinien, ca. 9 miles af Landet. Kl. 11,20 hejstes Signal for Sejlbane 15 miles ud mod Vinden og tilbage igen. Kl. 11,30 satte „Rainbow“ sin store Genoa-Klyver og „Endeavour“ sin toskødede Klyver. Begge Yachter var nu under Storsejl og Forsejl. 5 Minutter før Starten, som skulde finde Sted Kl. 11,40, var Skibene fjernet et godt Stykke fra hinanden; der var derfor ingen Drillerier ved Startlinien, men begge sejlede langs Linien for Stb. Halse, da „Endeavour“ to Minutter før Startsignalet gav sig til at skifte Klyver. Der var før Starten talt om, at „Endeavour“ i den svage Brise vilde være bedre stillet med en Genoa-Klyver, end med sin toskødede Klyver; da der ingen Genoa-Klyver fandtes om Bord, tilbød Mr. Lambert, Ejer af Yacht „Vanitie“, at laane „Endeavour“ sin. Tilbudet blev modtaget, men Mr. Sopwith besluttede sig først i sidste Øjeblik til at bruge den. Uagtet Arbejdet udførtes med forbavsende Hurtighed, spildtes et Par kostbare Sekunder. Et halvt Minut forinden Startsignalet gik „Rainbow“ over Stag, og gik med god Fart over Linien for Bb. Halse, netop da Signalet lød. „Endeavour“ laa i god Stilling til ogsaa at vende og „smother“ the yankee, men Besætningen var optaget med at skifte Klyveren, og Chancen gik tabt. „Endeavour“ gik over Linien med ringe Fart for Stb. Halse. Efter et Par lange Kryds, paa hvilke „Rainbow“ laa i Forhaand, var den Kl. 1,10 saa meget foran, at Mr. Vanderbilt kunde vende paa „Endeavour“s luv. Kl. 1,53 skiftede Mr. Sopwith atter Klyver og satte Stagfok, han haabede paa mere Vind, som dog udeblev. Kl. 2,44 rundede „Rainbow“ Mærkebøjen, og „Endeavour“ 2 Minutter og 47 Sekunder senere. Løbet tilbage var uden Spænding. „Rainbow“ laa hele Tiden foran; som Følge af den svage Brise kunde Løbet ikke fuldendes i den fastsatte Tid,

5½ Time. Kl. 5,10 manglede „Rainbow“ endnu ¾ miles til Startlinien og „Endeavour“ laa 1700 Yards længere borte.

Mandag den 17. September blæste en frisk Brise af SSØ. en svær Atlanterhavsdønning. Banen var som om Lørdagen 15 miles imod Vinden og tilbage. Forinden Signalet 10 Minutter før Starten observerede man, at „Endeavour“ havde Vanskeligheder med at sætte Storsejl, hvorefter Starten blev udsat til Kl. 12,0. Ved Starten førte begge Skibe Forsejl og fuldt Storsejl, for hvilke de samtidig gik over Linien for Stb. Halse, seks Minutter efter vendte de for førsæ Gang; efter 40 Minutters Sejlads for Bb. Halse var „Rainbow“ knap 100 yards foran, da begge atter gik over Stag og sejlede ca. 45 Minutter for Stb. Halse, „Rainbow“ var stadig i Forhaand, og i Nærheden af Mærkebøjen var Afstanden mellem Skibene ca. 300 yards, Vinden friskede nu noget, og med 10 miles Fart gik de op imod den svære Atlanterhavsdønning. Det var haardt Sejlads, men „Endeavour“, den udprægede daarlig Vejrs Baad, kendegav sin Tilfredshed ved at gaa gennem Vandet som Ild gennem en Kornmark. Ved Mærkebøjen var „Rainbow“ kun 50 og vel to Baadlængder foran, og rundede Bøjen efter 2 Timer og 9 Sekunders Sejlads. „Endeavour“ 21 Sekunder senere efter at have rundet Bøjen haler „Endeavour“ stærkt ind paa „Rainbow“ og gaar forbi tæt til Luvart. Kl. 2,50 er Yachterne godt 10 miles fra hinanden. „Endeavour“ fører stadig, da Mr. Vanderbilt fandt ud af, at Engelskmanden kunde sejle for Vejret, besluttede han at anvende en særlig amerikansk Taktik, „tacking to leeward“ det vil sige sejle en Zig-Zag-Kurs, gaaende ud fra, at et Skib kunde gøre mere Fart med Vinden lidt paa Laaringen, end ret agter ind og saa haabe paa, at den opnaaede Fart er saa stor, at det treden længere Distance lykkes at naa først til Maalet. Kl. 3,30, ikke langt fra Linien, trækker „Rainbow“ forbi Engelskmandens Agterende og naar om paa hans Luv Laaring ca. 500 yards ude. I et mægtigt Sejlpres gaar „Rainbow“ gennem Vandet, men kort forinden Maalet er naaet, blæser dens Forsejl til Stumper og Stykker og medens „Rainbow“ slaar nye Forsejl under, gaar „Endeavour“ over Maallinien 2 Minutter og 9 Sekunder tidligere end „Rainbow“ Sejltid 3 Timer 38 Minutter og 44 Sekunder for Vinderen.



Mr. H. Vanderbilt og Hustru.

Tirsdag den 18. foregik Sejladsen over en trekantet Bane, hver Side 15 miles lang, første Sides Retning S og anden Sides Retning NV. og tredje Sides Retning ØtN½N. Moderat Brise vestlig, noget skiftende, saavel i Starten som i Maalet, som i Stb. Halse som Retning, ingen SØ. Da Vinden var moderat, tillod at gaa over Startlinien med Vinden tværs om Stb., var enhver „Jonglering“ frem og tilbage langs Linien forinden Starten jo overflødig. Den store Chance laa i at komme over Startlinien med fuldt Drøn, men den Chance forspildte Amerikaneren. Noget før Starten holdt Baadene Nord over indtil Startpunkt, hvorfra de havde beregnet Løbet som at tage Tilløb. Kunsten laa i at tage den rigtige Afstanden og især Tiden, det var de tage for fra Punktet at naa til Startlinien og netop gaa over Linien med en halv eller hver en Trevl sat og trimmet, med en eller tre Ord gaa over Linien med „sk

ika-Pokalen

og helst ikke inden Startsignalet, men Amerikaneren havde stærk, gik rundt for tidligt og kom med mægtig Fart ned i Startlinien og maatte for ikke at gaa for tidligt over luve lidt, sit Fartøj et lille „check“, Engelskmanden havde beregnet rigt, 12 Sekunder efter Startsignalet gik han med fuldt Drøn i Linien, efterfulgt af „Rainbow“ 6 Sekunder senere. Begge Yachter førte fuldt Storsejl og Genoa-Klyver. 40 Minutter er gaaet, Yachterne holder StV.; „Rainbow“ en Baadlængde bag „Endeavour“ i dennes Kølvand, den første Mærkebøje er i Sigte. Hvis intet ulyk sker, maa „Endeavour“ gaa rundt Bøjen først, men, oh Ve! Flænge i den stakkels gamle Genoa-Klyver fortæller, at det nu ved at overstige dens Kræfter; det har Mr. Sopwith forudset, og dobbeltskødte Klyver har sammenrullet været hejst, klar til flyve ud. Genoa-Klyveren hales ned og samtidig skødes den anden Klyver for, saa „Endeavour“ fortsætter Farten, indtil Kl. 12,40, den luver op rundt den første Bøje 16 Sekunder før „Rainbow“. „Endeavour“ luver op for Stb. Halse til Luvart af „Rainbow“, som er rundt og lægger sig for Bb. Halse. „Endeavour“ gaar straks over Stag, og for Bb. Halse fortsættes indtil Kl. 1,42, da „Endeavour“ „vender“, efterfulgt af „Rainbow“ 40 Sekunder senere. Stb. Halse gaar Farten nu ned mod Mærkebøje Nr. 2. Kl. 1,53 er „Endeavour“ over Stag ved Bøjen, „Rainbow“ et Minut senere. Yachterne faar nu atter Vinden agten for tværs, de store Genoa-vere bliver sat igen, Mr. Vanderbilt faar sin sat og trimmet halvt Minut før Mr. Sopwith, de kraftige Spil om Bord i „Rainbow“ gjorde deres Virkning. „Rainbow“ syntes nu at hale noget paa Engelskmanden, en kortvarig „Flovning“ er i „Rainbow“'s før. Efter at Yachterne er kommet i Nærheden af Linien, er Afstanden imellem dem kun 250 Yards. „Rainbow“ i „Endeavour“'s Køl, men Engelskmanden gaar over Linien 51 Sekunder tidligere end „Rainbow“, og har dermed vundet det andet Løb i Kampen om Amerika Pokalen. Vinderens Sejltid 2 Timer 49 Minutter 1 Sekund. Torsdag den 20. September gennemførtes den tredje Sejlads i serien. Ved Starten, der fandt Sted til den fastsatte Tid Kl. 11,40, Vinden svag NØlig, Yachterne gik over Linien for Bb. Halse, og førte Genoa-Klyver og Storsejl, de luvede ned mod Mærkebøjen, som var ankrede de sædvanlige 15 miles fra Startlinien og ca. 5 miles NØ. for „Black and White“. „Endeavour“ fik den bedste start og var et Minut efter en halv Baadlængde foran.

„Rainbow“ bjærgede sin Klyver straks efter Starten og satte parachute spindere (Faldskarmsspil) til Bb.; under løbet tabte den endnu en Baadlængde. „Endeavour“ satte sin Spiler seks Minutter senere. „Rainbow“ var da naaet langt langs Siden i Læ.

Efter en Times Sejlads for Vejret var Engelskmanden atter et godt Stykke i forandring. „Rainbow“ bjærgede nu sin Spiler og satte et Par Streger op. Samtidig sættede han Klyveren, det vil sige, han bedrøvede sine Narrestreger, „tacking to leeward“. Tre Minutter efter bjærgede Mr. Sopwith sin Spiler, sættede Genoa-Klyveren (den gamle), han har nu lært



„Rainbow“.

„the trick“ af Mr. Vanderbilt, og er ligesom han „tacking to leeward“.

Kl. 2,0 gaar Engelskmanden rundt Mærkebøjen 6 Minutter og 21 Sekunder tidligere end „Rainbow“. 4 Minutter efter, at Bøjen er rundet, er Stillingen den samme. „Endeavour“ ligger lidt mere end en kvart mile foran „Rainbow“, til Luvart af denne. Begge Skibe ligger tæt Bidevind for Stb. Halse, da Vinden nu har trukket sig noget østligere.

„Endeavour“ er uheldigt stillet med Hensyn til Forsejl, den dobbeltskødte Klyver er mindre nyttig i svag Brise, og den gamle Genoa-Klyver passer til „Endeavour“ som et Sæt færdigsyet Tøj til et Menneske. Noget senere foretager Mr. Sopwith en Manøvre, som han ikke skulde have foretaget, formodentlig har han ment, ikke at

kunne lægge Bøjen op, og en Bout, lige ved Startlinien, med „Rainbow“ maaske tæt ved, paa Luv Laaring, kan forarsage en Situation, som forspilder Sejren; han gaar derfor over Stag, for ved et kort Kryds for Bb. Halse at skaffe sig lidt bedre Højde. Noget efter vender han igen, men til alt Uheld er han kommen ind i en „stille Lap“, d. v. s. der er ingen Vind der, hvor „Endeavour“ netop befinder sig, Yachten er længe om at komme rundt, medens er „Rainbow“ naaet op til ham, og ligger efter den sidste Vending paa „Endeavour“'s læ Bov i en Afstand af to til 3 yards. Det ser ud, som om Engelskmanden skulde tage Vinden fra Amerikaneren, men han har saa meget Fart, at han lykkeligt gaar igennem „Endeavour“'s Læ, men Vinden fra „Rainbow“'s Sejl træffer „Endeavour“'s Sejl, Mr. Sopwith tvinges til at gaa rundt igen, og maa holde Øst over for Bb. Halse, medens „Rainbow“ stadig sejler videre for den oprindelige



Mr. Sopwith og Hustru.



Mr. Sopwith til Rors.

Stb. Halse. Mellem Kl. 3,30 og 4 frisker Vinden, begge Skibe gør nu 9 miles Fart, og begge ligger for Stb. Halse, men „Rainbow“ er nu ca. $\frac{1}{2}$ mile foran, omend i Læ, men efter 4 Timer og 15 Min. Sejlads gaar han over Linien 3 Minutter og 25 Sekunder tidligere end „Endeavour“.

Det var den gamle Genoa-Klyvers Skyld; havde den staaet bedre, havde Mr. Sopwith maaske ingen Tvivl næret om at kunne lægge Bøjen op, og fire Vendinger var sparet.

Rundt om i New Port kunde man høre Amerikanerne udbryde „Gosh, how can a man throw away a million dollars race, for the want of a thousand dollars jib?“ *)

De fjerde Løb, som blev sejlet den 22. over en trekantet Bane, hver Side 10 miles, var fuldt af Spænding og Sensation.

Over smaa, krabbe Søer, paa en dyb Dønning blæste en temmelig svag, østlig Vind. Den første Side af Trekanten, „a beat to windward“, den anden Side var et Rumskødsstræk for Bb. Halse, og endelig den tredje og sidste Side endnu et Rumskødsstræk for Stb. Halse, NWtN $\frac{1}{2}$ N i Startlinien laa vinkelret paa der første Side. Dommerskibet var forankret ved Liniens nordlige Ende, medens den sydlige var begrænset af en Bøje. Startliniens Længde var som altid ved Løbene om Amerika-Pokalen ca. 500 yards lang.

Yachterne, som førte fuldt Storsejl, Stagfok og dobbeltskødet Klyver, begyndte Startmanøvrerne ved at sejle Nord paa med Vinden Stb. ind. Som

sædvanlig fardt Starten Sted Kl. 11,40, men Kl. 11,34 be fandt begge Skibe sig langt norden for Dommersk.bet, Endeavour længst borte. Vilde de stadig holde samme Kurs og vende paa samme Tid, maatte Rainbow komme først over Linien.

Fire Minutter før Starttiden faldt begge af samtidig og kom ned mod Linien for Bb. Halse. „Rainbow“ gik over Kl. 11. 40 m 36 m, „Endeavour“ kom først 23 Sekunder senere og i „Rainbow“s Køl vand. Det er Synd at sige, at „Endeavour“ havde en god Start. De holdt begge for Bb. Halse ca. 30 Minutter, i hvilken Tid „Endeavour“, som holdt jævnt falde Sejl, halede godt ind paa Amerikaneren. Kl. 12,12 vendte „Endeavour“ og gik tæt forbi „Rainbow“s Agterend, umiddelbart efter vender „Rainbow“, men tager under Vendingen nogen „leeway“, og Engelskmanden tvinges til atter at gaa over Stag, men møder atter „Rainbow“ ganske tæt paa sig. Begge er nu atter for Bb. Halse, men „Endeavour“ er under de to korte Kryds kommet langt bort fra „Rainbow“ paa dennes læ Laa-ing, og egentlig syntes Situationen ret haabløs for Mr. Sopwith.

Nogle Minutter senere gaar „Rainbow“ atter over Stag, efterfulgt af „Endeavour“ 50 Sekunder senere, som nu ligger et Stykke ude, men til Luvart.

Saaledes sejler begge Yachterne i ca. 50 Minuter. Medens Vinden frisker, sejler begge Skibe „gloriously“, som Engelskmanden udtrykker sig, men bedre Udtryk findes vel



„Endeavour“.

*) Hvorledes kan en Mand kaste en Million bort for at spare en Klyver til 1000 Dollars?



„Rainbow“ og „Yankee“ træner.



Der sættes Sejl i „Rainbow“.

næppe for at betegne den Sejlads, som de to Havets Svaner udfører. Især „Endeavour“ gør godt Arbejde, og lidt efter lidt vinder den ind paa „Rainbow“ og „æder“ sig samtidig godt til Luvart. Mærkehøjen er nu i Sigte førude, efterhaanden som Yachterne naar ind under Landet ved Marthas Vineyard, bliver Vandet mere smult, Mr. Vanderbilt skifter sin toskødede Klyver med en Genoaklyver, medens Mr. Sopwith beholder den dobbeltskødede, som han nu vistnok sværger til. Sejladsen fortsættes under Udfoldelse af det bedste Sømandsarbejde. „Endeavour“ trækker nærmere og nærmere, naar nu op paa „Rainbow“s Luv Laaring, og lidt efter er den næsten langs Siden til Luvart, og „Rainbow“ kan ikke naa ned foran. Med den store Genoa-Klyver kan den ikke holde saa tæt til Vinden som „Endeavour“, der holder han godt ude. Saaledes forløber fire Minutter, hvorefter „Rainbow“ lægger sit Rør ned. „Endeavour“ følger øjeblikkelig efter, og efter et kort Kryds for Bb. Halse har de fat i Bøjen, som „Rainbow“ runder 27 Sekunder senere end Engelskmanden.

I Stedet for nu at slække sine Skøder langsomt og søge ned paa Kursen i en stær Bue og saaledes forhindre „Rainbow“, som er tæt ved, i at komme ud til Luvart, giver Mr. Sopwith hurtigt Rør og falder af i et Nu, kommer altfor vestlig, og „Rainbow“ holder den Luv Side. Mr. Sopwith skifter nu sin Klyver, medens Amerikaneren hurtigt trækker op paa Luv Laaring og vil forbi, men Mr. Sopwith luer op, først ganske lidt, giver saa mere Rør og skærer godt ud til Luvart, men „Rainbow“ holder uforandret Kurs. Yachterne er nu tæt paa hinanden, saa tæt, at Mr. Sopwith for at undgaa Kollision atter maa falde af, medens „Rainbow“ frækt og amerikansk, uforstyret gaar forbi, luer derefter lidt op og snapper det første af en øjeblikkelig opstaaet Brise. Kort efter gaar han rundt den anden Mærkehøje 59 Sekunder før „Endeavour“. Den tredie Trekantside er atter et Rumskødsstræk, men for Stb. Halse. Paa hele Siden leder „Rainbow“ med „Endeavour“ paa Luv Learing. Men „Endeavour“ har ingen Chancer, det er ganske klart, at Mr. Vanderbilt vil gaa først over Linien.

Amerikaneren spadserer, som forudset, over Linien 1 Minut og 15 Sekunder før „Endeavour“, der gaar over Linien med Protestflag i Top.

Det er den første Protest i Kampen om Amerika-Pokalen, siden Lord Dunraven med Yachten „Valkyrie III“ mod Amerikaneren „Defender“ for 39 Aar siden protesterede mod Ameri-

kanernes Fortolkning af Maalereglerne samt en opgivet Vægt af Ballast.

Mr. Sopwiths Protest gælder to Tilfælde. I det første paastaar han, at „Rainbow“ under Starten ved at halse rundt paa „Endeavour“s Luv Bov ødelagde hans Manøvre og derved sinkede ham i Starten.

I det andet Tilfælde paastaar han, at „Rainbow“ ved at undlade at lue op, da „Endeavour“ noget efter den første Bøje var rundet, luvede, har forbrudt sig mod Reglerne for Kapsejlads, som lyder:

1. En Yacht, som indhenter en anden, skal gaa af Vejen for den indhentede.

2. Hvis en indhentende Yacht styrer Kurs saaledes, at den vil passere den indhentede Yacht paa modsat Side af den, hvor den har sin Storbom, har den indhentede Yacht Lov at lue fra sin Kurs og forhindre, at den indhentende passerer paa Luv Side, indtil den er i en saadan Stilling, at dens Spryd eller Stævn, hvis den ingen Spryd har, rammer den indhentende Yacht agten for Stovantet. I Tilfælde af Tvivl om Retten til at lue skal den luvarteste lue, og dersom det skønnes berettiget da bagefter protestere.

Mr. Sopwiths Protest blev imidlertid afvist af Dommerkomitéen, som hævdede, at Protestflaget blev hejst for sent, idet det skulde være hejst umiddelbart efter, at den Hændelse var indtruffet, imod hvilken der nedlagdes Protest, og ikke 20 Minutter før Startlinien blev overskredet.

I Amerika har Afvisningen givet Anledning til en Avispolemik, idet nogle hævder, at Engelskmændene bliver daarligt behandlet, og i hvert Fald kan Protesten kun afvises med den Motivering, at Mr. Sopwith ikke havde taget tilstrækkeligt Hensyn til den Form, under hvilken Protest skal nedlægges.

Om Morgenen den 24., da den 5. Sejlads skulde finde Sted, var Vejret regnfuldt, men ved 11-Tiden slog Solen gennem Skydækket, og en moderat Brise fra NØ, altsaa ud fra Land, begyndte at blæse.

Fem Minutter før Starten var begge Yachterne for Storsejl og Fok, under Manøvre til Luvart af Startlinien. Kl. 11,37 manøvrerede de rundt og kom ned mod Linien for Stb. Halse. Kl. 11,39 laa „Endeavour“ ca. 50 yards til Luvart af Dommerskibet, „Rainbow“ en Baadlængde agten for og i „Endeavour“s Kølvand. Kl. 11,40, da Startfløjten lød, holdt de begge af og hommet ud til Bb. gik de Plat for Vejret samtidig over Linien; i samme Sekund de gik over, riggede de begge



Spilerbom til om Stb. „Rainbow“ firede sin Fok ned, og efter knap et Minuts Forløb var deres „parachute“ sat og trimmet og begyndte at trække godt, medens „Endeavour“ havde Kludder med sin Spiler, som først var sat tre og et halvt Minut senere. „Rainbow“ førte kort efter Starten med seks Baadlængder. Saaledes sejlede de ca. 30 Minutter. „Rainbow“ holdt næsten ret paa Mærket 15 miles ude, som i Stedet for den sædvanlige Bøje under dette Løb var Mr. C. Vanderbilts Dampyacht „Winchester“. „Endeavour“ holdt meget mere Vest over, i Virkeligheden umødvendigt langt, ja, der var endog dem, der mente, at Mr. Sopwith tog helt Fejl af Kursen.

Kl. 12,20 splittede „Rainbow“s Spiler pludselig nok saa nydeligt i to Stykker. Mr. Vanderbilt, eller maaske Mr. Sherman Hoyt, som nok saa ofte tager „Rainbow“s Ror, lavede straks op, saa Yachten stævnede ret paa Mærket, det splittede Sejl blev bjerget, og en ny Spiler slaet under, men Bommen blev nu sat til Bb., medens Storbommen skiftedes til Stb., og ti Minutter efter var „Rainbow“ atter under Sejl og i god Fart.

Kl. 12,45 sejlede begge med Storbommen ud til Stb. og Spilerbom om Bb. De havde nu sejlet en Time og ti Minutter. Medens „Rainbow“ holdt næsten ret paa Mærket, var „Endeavour“ nu mere end en mile Vesten for Linien mellem Startsted og Mærket. Kl. 1,0 var „Rainbow“ nøjagtig i Linien og styrede paa Mærket, hvorimod „Endeavour“ med Genoa-Klyver sat for og Eb. Halse kom op Vester fra, paa en Kurs flere Streger sydligere end Amerikaneren. Da „Rainbow“s Spiler blæste i Stykker havde „Endeavour“ en Chance til at komme i Forhaand, men Mr. Sopwith forspildte den ved stadig at holde saa meget Vest over, medens Mr. Van-

derbilt ved at luvæ øp og holde Kurs paa Mærket reducerede Tidstabet til saa godt som intet. Han rundede Mærket 4 Minutter og 40 Sekunder tidligere end „Endeavour“. Ved løseligt at udregne, hvornæget „Endeavour“ havde forøget Distancen ved at holde saa meget mod Vest, vil man finde, at Forøgelsen netop kan udsejles i de 4 Minutter og 40 Sekunder, som Mr. Sopwith tabte paa de første 15 miles.

Imidlertid var Vinden nu frisket, og paa Krydset tilbage blæste det med Vindstyrken 17 miles pr. Time, lidt over 8 Meter pr. Sekund. Begge førte nu den dobbeltskødede Klyver og fuldt Storsejl. De 4 Minutter og 40 Sekunder beholdt „Rainbow“ et stort Stykke af Krydset, men den opfriskende Vind var i „Endeavour“s Favør, saaledes at den paa Tilbagevejen indvandt 39 Sekunder, og det uagtet den blev daarlige sejlet og endnu daarliger styret, som om en ganske ukyndig stod til Rors, girede den stadig fra den ene Side til den anden, medens „Rainbow“ stadig holdtes, næsten paa Graden af sin Kurs.

Ved Sejladsen Tirsdag den 25. vandt „Rainbow“ den fjerde Sejr med 55 Sekunder. Begge Skibe førte Protestflag, „Rainbow“ højste set, netop da den gik over Linien, „Endeavour“ faa Sekunder efter. „Endeavour“ tilbagekaldte senere paa Dagen sin Protest. Resultatet for Sejladsen var dermed givet, Amerika har fire Sejre mod „Endeavour“s to. Alle er enige om, at den første Protest fra Mr. Sopwith i Lørdags var berettiget, og engelske Sejlsportsmænd er saa vrede over Amerikanernes Afgørelser, at det er tvivlsomt, om der nogen Sinde mere vil blive Sejladser om Amerika-Pokalen.

I næste Nummer skal vi bringe et udførligt Referat af den sjette Sejlads samt Protesterne. C. G. Saltoft.

„Vikings“s Julenummer

Redaktionen har fra mange af Bladets Læsere i Ind- og Umland modtaget følgende:

Kan „Vikings“ ikke ved Julen bringe et stort Julenummer. Vi er sikker paa, at et saadant vil blive modtaget med Glæde af „Vikings“s mange Læsere.

Flere Læsere.

Vi har haft mange saadanne Forespørgsler, og da vi gerne vil efterkomme vor Læsers Ønsker, er vi i Gang med at undersøge Mulighederne for at kunne udgive et Julehæfte, og oprigtigt talt, vi haaber at kunne bringe et Julehæfte for Søens Mænd.

Redaktionen.

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Redigeret af Kaptein C. G. Saltoft

Spørgsmaal og Svar er aabent for alle

„Vikings“s Abonnenter og Læsere

Spørgsmaal:

1. Kan jeg tage Styrmandseksamen, naar Synsstyrken paa mit højre Øje er 6/36, og paa det venstre Øje 6/6?
2. a. Hvilken Eksamen skal jeg tage for at blive Radiotelegrafist. b. Fordres der Mellemskoleeksamen eller andre Eksaminer?

V. Rasmussen, Øster Farimagsgade.

Svar:

1. Der er intet til Hinder for, at De kan indstilles til Eksamen, men for at opnaa Næringsbevis, skal De gennemgaa Synsprøven; ifølge Bekendtgørelse af 9./8. 1930 skal Personer under 40 Aar prøves paa følgende Maade: Synsstyrken prøves paa hvert Øje før sig. Den skal uden Anvendelse af Brillglas være mindst 5/6 paa det ene Øje og mindst 5/20 paa det andet. Hos Personer over 40 Aar skal Synsstyrken

paa det ene Øje være mindst 5/10 og paa det andet mindst 5/20. Brug af Brill er tilladt.

2. a. Radiotelegrafisteksamen. b. Nej.

Spørgsmaal:

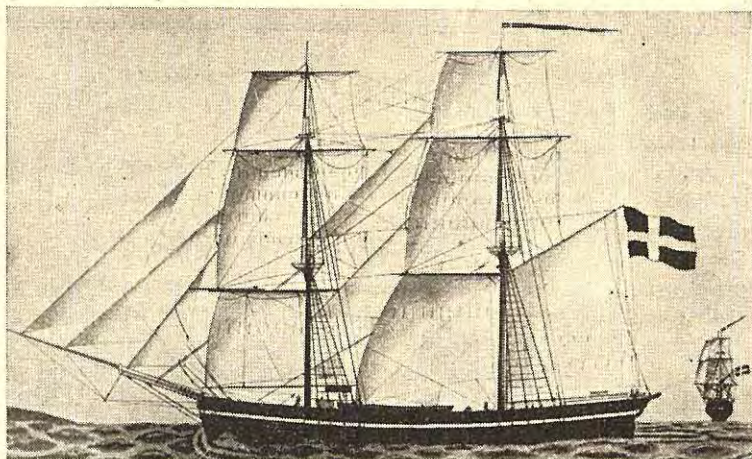
1. Hvor længe varer et Togt med „Georg Stage“?
2. Skal man kunne svømme?
3. Hvornaar skal man søge for at komme med, og hvor?

Svend Hamery, Guldbergsgade.

Svar:

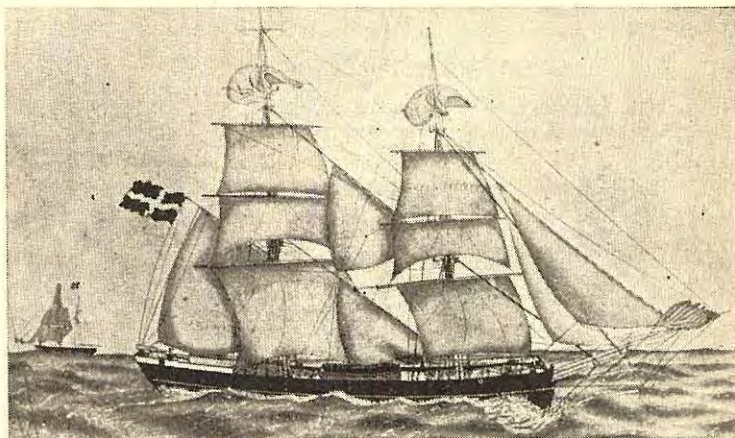
1. Ca. 5 Maanedøer.
2. Det er rart at kunne, men næppe en Betingelse.
3. Henvend Dem til Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Herluf Trolesgade 28, København.

Bornholmske Skibe

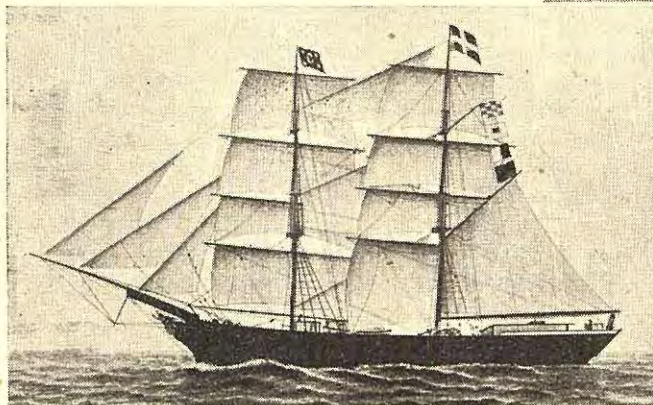


Brig „Cecilie“ af Rønne ex „Arcade“ af Sunderland, bygget 1836. Bemærk den store Afstand imellem Masterne.

Briggen „Cecilie“ blev bygget i Sunderland 1836 og hed da „Arcade“, 1837 strandede Skibet ved Bornholm, hvor det efter at være bjerget blev købt af Skibsreder P. Jøhrsen i Rønne; han indrettede Briggen til Robbefangst i det nordlige Ishav. Skibet maalte kun 180 Br. Reg. Ton og var bygget af Eg. I mange Aar førtes Briggen af Capt. J. Ibsen af Rønne.



Brig „Cecilie“ af Rønne ex „Arcade“ af Sunderland efter Ombygning og rigget med Dobbelt-Mærsejl.

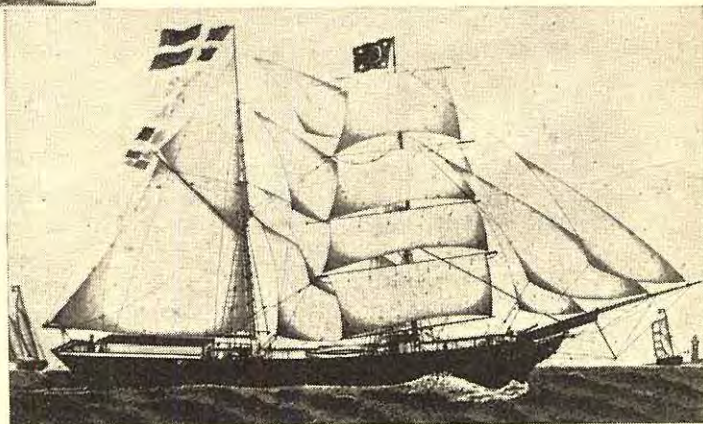


Brig „Persante“ af Rønne, bygget 1847. Masterne er nu nærmet noget mere til hinanden.

Aar 1851 sejlede, nu pensioneret, i mange Aar Fører af Bornholmerbaadene (Selskabet af 1866) Capt. J. Holms Bedstefader med „Cecilie“ som Hærpuner. Skibet kom det Aar i Juli Maaned hjem til Rønne med 2300 Robber (en meget stor Fangst). fra 1869 til 1874 førtes Briggen af Capt. J. N. Holm, som var Søn af den kendte Hærpuner J. Holm.

ti 89 af Capt. Th. Klausen, og sidst af Capt. Laur. Jensen. Aar 1883 var Lods i Rønne, Dick, med Skibet, og 1884 blev Briggen rigget om til Skonnerbrig; som saadan sejlede den i flere Aar, indtil den forliste ved Cap Finisterre paa en Rejse fra St. Ybes til Rønne med Salt. Mandskabet blev reddet.

Lods Dick ejer et smukt Billede af Skibet.



„Persante“ af Rønne efter at være omrigget til Skonnerbrig Aar 1884.



OBSERVATIONER

I OKTBR. MAANED

A. O. Andersens Død.

Direktør A. O. Andersen var, indtil Sygdom slog ham ned, en Høvding-Skikkelse blandt Skibsfartens Mænd. Han gjorde et godt Stykke Arbejde paa et Tidspunkt, da det var i høj Grad paakrævet. Han ledede med Fasthed og Kyndighed, og med Pietet mod Fortid og Minder og Forpligtelser, en stor national Virksomhed, der giver mange Mennesker Brødet og er en væsentlig Faktor i hele vor Tilværelse. Det er da ikke en enkelt Forretning, der lider et Tab ved A. O. Andersens Død. Det er Landet, Nationen, der mister en Værdi ved denne dygtige Mands Bortgang. ♦

Direktør Andersen var en helstøbt Personlighed, en Mand i Ordets bedste Forstand. Han har ydet Skibsfarten og dermed vort Land store Tjenester. Det bliver vanskeligt at erstatte ham.

Svitzers tidligere Direktør død.

Næsten 80 Aar gammel er fhv. Direktør for Svitzers Bjærgningsentreprise, Generalkonsul Otto Heckscher afgaaet ved Døden.

Direktør Heckscher begyndte sin Karrière i Søetaten, hvor han blev Premierløjtnant i 1880, men i 1881 traadte han ind i Svitzer, som han ofrede hele sit Liv.

Nyboders Mindestuer.

Foreningen „Nyboders Minde“, paa hvis Initiativ de interessante Mindestuer i Set. Poulsgade er indrettede, har ved sin energiske og dygtige Sekretær, Værkfører V. Rasmussen, udgivet en Pjece, som faas ved Besøg i Mindestuerna, og som udførligt fortæller om alle de gamle Ting, — alle med nøjeste Tilknytning til Livet i tidligere Dage i den gamle Sømandsby, — som er blevet frelst fra Forglemmelse. Ud fra den velskrevne lille Bogs Blæde lyser Kærligheden til det Sted, som har fostret alle „Nyboders Minde“s Medlemmer, og alle hænger de ved Minderne fra denne enestaernde og særprægede Bydel, hvis Indvaanerantal i dens Vælmagtsdage endog naaede op til de 7000, med egen Styrelse og egen Kommandant, — og eget Politi til at styre de ofte urolige og raske Elementer, hvis Ungdom tumlede sig paa Østervold, medens Familiefaderen for paa Langfarter under Splitflaget med Flaadens Skibe og hjembragte mange af de Ting, som nu er samlede i Mindestuerna.

Kæmpelinerens Stamfader.

Det store franske Rederi Compagnie Générale Transatlantique højtideligholder et mærkeligt 70-Aars Jubilæum, idet Selskabets første Damper i 1864 ankom til New Yorks Havn. Det var den lille „Washington“, der var Oprindelsen til den verdensberømte Flaade, der nu tæller over hundrede Skibe.

„Washington“ var en Hjuldamper med Sejlrigning og bygget i 1864 i Greenock, 350 Fod lang, 45 Fod bred og paa 3400 Tons. Den brugte 13½ Etmaal til Overrejsen.

Selskabets under Bygning værende Kæmpeliner „Normandie“ er 1027 Fod lang, 118 Fod bred og ca. 63,000 Tons. Den skal gøre Rejsen paa mindre end en Trediedel af „Washington“s Tid.

„Washington“ førte paa Jomfrurejsen 330 Passagerer, der ved Ankomsten til New York gav Kaptajnen en Adresse,

hvor de komplimenterede ham for den hurtige og komfortable Overrejse. Vilde Passageren af 1934 have takket for den Hurtighed og den Komfort?

„Washington“ blev ombygget tre Aar efter og fik Skrue i Stedet for Hjul, og den blev lagt op i 1899.

Landskronas nye Lystbaadehavn.

Indvielsen af Landskronas nye Lystbaadehavn foregik under yderst festlige og stilige Former. Over 100 danske og svenske Lystfartøjer var mødt op, og en Mængde Mennesker overværede det højtidelige Øjeblik, da Byens Ordstyrer erklærede Havnen for aaben. Danske og svenske Flag kantede hele Havnen.

Kongelig Dansk Yachtklub, Københavns Amatør-Sejlkub, Hellerup Sejlkub og Øresunds Sejlkub „Frem“ havde sendt Repræsentanter over til Indvielsen.

Den nye Havn, der er blevet til udeukkende som Nødhjælpsarbejde, er meget rummelig og kan med sin Dybde paa 2½ Meter modtage selv ret store Fartøjer.

Tørdok i Neapel.

Som et Led i Mussolinis omfattende Skibsprogram er det blevet bestemt, at der i Neapel skal bygges en ny Tørdok paa 320 Meters Længde. Tidligere har denne vigtige Søfartsby haft en Dok, der „kan“ kunde tage 12,000 tons Dødvægt, hvilket altsaa ikke har været tilstrækkeligt. Den ny Dok vil praktisk talt kunne tage Skibe af enhver Størrelse.

England i Fremgang.

England er vor største Kunde, og derfor er det for os — om ikke af andre, saa i hvert Fald af rent forretningsmæssige Grunde — af største Interesse, hvorledes den økonomiske Situation udvikler sig hos vore Fætre hinsides Nordsøen.

Efter alle Tegn at dømme, kan det vistnok med Rette straks slaas fast, at England fortsætter sin økonomiske Fremgang. Denne Fremgang foregaar ikke med Kæmpeskridt, men den gunstige Udvikling skrider jævnt og roligt fremad, i Grunden ret uanfægtet af de urolige Forhold i den øvrige Del af Verden.

Skoleskibet „Danmark“ paa Vintertogt.

Skoleskibet „Danmark“ er gaaet ud paa sit Vintertogt. Det bliver et stort anlagt Atlanterhavstogt, der strækker sig helt til Syd-Amerika, hvor Skibet bl. a. vil anløbe forskellige brasilianske Havne. Skibet har ialt 120 Elever om Bord, hvoraf de 43 er helt nye, medens de andre har gjort Sommerens Togt med.

Omtrent samtidig udkommer en Beretning om Erfaringerne i Skibets første Leveaar. Den udarbejdes af Kapt. Ankersø og vil sikkert blive læst med Interesse. Anskuelser for og imod Nyttens af et Statsskoleskib med 1 Aars Uddannelse er jo mange, men der er vel ikke Tvivl om, at denne Form for dansk Sømandsuddannelse, der begyndte med „Georg Stage“ og nu fortsættes i „Danmark“, har givet Resultater, der er den danske Sømandsstand til Ære. Mange gode Ønsker vil følge „Danmark“, naar det støvner ud over Atlanterhavet for fulde Sejl og med Dannebrog til Tops.

„Vikings“s Krydsord Nr. 1

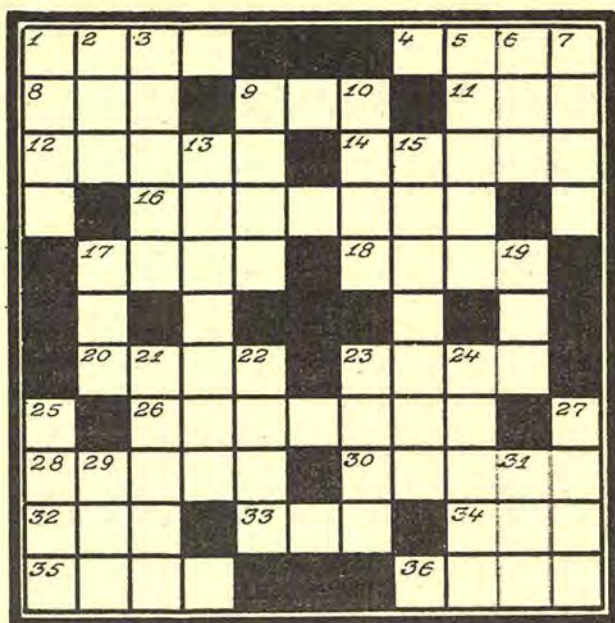
Vandret:

1 Barn. 4 Fartøj. 8 Mønt. 9 Klæcer. 11 Luftart. 12 Fladorme.
14 Metal. 16 Dyret. 17 Gud. 18 Lærling. 20 Dame. 23 Silde.
26 Traade. 28 Pigenavn. 30 Pigenavn. 32 Fyr. 33 Bed. 34
Klud. 35 Syet. 36 Fugl.

Lodret:

1 Fortøjer man til. 2 Fartøj. 3 I Kortspil. 5 Pigenavn. 6
Fække. 7 Hovedstaç. 9 Tal. 10 Blive kold. 13 Prinsebolig.
15 Bcligerne. 17 I Eventyr. 19 Bomuld. 21 Kanter. 22 Stand.
23 List. 24 Pigenavn. 25 Fest. 27 Knuses. 29 Arabernavn.
31 Kampplads.

Løsninger indsendes til „Vikings“s Redaktion, Gl. Mønt 39,
København. K. inden 20. Oktober 1934, og Bogpræmierne for-
celes blandt de rigtige Løsninger.



BODI

V. I.

Russiske Havneforhold.

De russiske Myndigheder bestræber sig for at gennemføre saa mange Reformers som muligt indenfor deres Skibsfart og Havnevæsen. De er lydhyre for andres Kritik og ser ikke gennem Fingre med Fejl, der skyldes Udydighed, Dovenskab eller Upaalidelighed, som i Retssalens Atmosfære grumme let bliver til Sabotage. Det er ikke behagelige Reprimander, som uddeles til Havneledere ved de forskellige Kongresser af de ledende Førere, og alligevel svigter Apparatet Gang paa Gang, fordi det russiske Menneskemateriale vel er rationel, men saa saare skrøbeligt.

Joseph Conrad.

Nu sejler Georg Stage under Navn af „Joseph Conrad“ og med engelsk Flag under Nokken. En Rigmand og Skønhedsdyrker, en Havets romantiske Elsker, har fundet Behag i den gamle Skudes velbevarede Skønheder og vil bevare dem. Rygtet har gaaet, at den gamle Fregat skulde til Hollywood og filme; der siges jo saa meget. Men dens nye Ejer, Mr. A. J. Villiers, erklærer det for grebet ud af Luften. Georg Stage skal ikke filme, den skal sejle, som den altid har gjort — ud over Verdens vide Have, i Modvind og Medbør og med en Besætning af unge, raske Folk, der sejler for Sejladsen. — Farvel, Georg Stage — altsaa Joseph Conrad, og god Vind, og til Lykke med, at Turen ikke denne Gang gik til Petersen og Albeck.

Kokkens Betydning for en god Rejse.

I Den kgl. danske Yachtklub holdt „Danmark“-Ekspeditionens Næstkommanderende, Kaptajn Alf. Trolæ, et Lysbilledforedrag om sin dristige og paa sin Vis enesteaende Ishavsfærd i Sommer med den lille Motorskutter „Thor“. Over 4000 miles tilbagelagde vi i et Farvanc. sagde Kaptajnen, hvor aldrig før et saa lille Fartøj har sejlet, saa Togtet betegner saaledes en Slags Verdensrekord. Naar alt er gaaet saa vel, skyldtes det foruden det gode Skib der fortræffelige Besætning — ikke mindst Kokken, der havde sørget for varm og god Mad hver eneste Dag paa hele Rejsen, hvor

vild en Carioce „Taor“ end havde danset paa de vældige Bølger.

Hamburg er stadig den vigtigste tyske Havnestad.

Skønt Efterkrigstiden har været haard ved Hamburg, er stadig over Halvdelen af Tysklands Tonaage hjemmehørende i denne By, selv om der er en relativ Tilbagegang at notere. Sammen med Bremen, hvis Andel som „Port of Registry“ er steget med 36 pCt., og de øvrige Weserhavne, er Hamburg Hjemsted for 92 pCt. af Tysklands Handelsflaade. — De øvrige 8 pCt. hører hjemme i de tyske Havne ved Østersøen.

Verdens største Dampers kan ikke brænde.


Cunard-Linjen meddeler, at Selskabets Konstruktører har løst Spørgsmaalet „det brandsikre Skib“ ved Konstruktionen af den sidste Kæmpedampers.

Det mægtige Skib er inddelt i 100 Farezoner fra Køl til Kommandebro. Hver af disse Zoner kan isoleres fuldstændig fra den øvrige Del af Skibet ved Hjælp af Staaldøre, der lukkes og aabnes fra et Kontrolbrædt paa Kommandobroen. Hvis der opstaar Ild i en af Zonerne, vil en lysende Lampe paa Kommandobroer straks vise den vagthavende Officer, i hvilken Zone Ilden truer. Ved et Tryk paa en Knap lukker massive Staaldøre sig øjeblikkeligt paa alle Sider af Farezonen, samtidig med, at der bliver slaet Generalalarm.

England taber 15 Mill. Kr. paa „Morro Castle“.

Ca. 15 Mill. Kr. har den amerikanske Passagerdamper „Morro Castle“s Brand kostet engelske Forsikringselskaber, og hermed naar de Tab, som engelske Assurandører i de senere Aar har lidt paa fremmede Skibes Forlis, op paa tæt ved 150 Millioner Kroner.

Af større Skibsforlis, som engelske Firmaer har lidt Tab paa, kan nævnes: Europa 800,000 Pd. St., Paris 75,000 Pd. St., City of Honolulu 350,000 Pd. St., Bermuda (twice burnt in 1927) 336,000 Pd. St., Segovia 900,000 Pd. St., Georges Philippar 1,250,000 Pd. St., Pieter Corneliszoon Hooft 670,000 Pd. St., Atlantique 2,000,000 Pd. St.



Forsidebilledet paa „Vikingen“ gengiver:

Briggen „Niord“ af København

Af Kaptajn C. G. Saltoft

Billedet paa Forsiden, som er en Reproduktion efter et Maleri, der tilhører Firmaet Moses og Søn G. Melchior, forestiller denne Gang et Skib af en noget ældre Type, end de, vi hidindtil har bragt, idet den lille Brig blev bygget Aar 1837 i Skelefteaa i Sværrig, hvor Skibe straks efter at være bygget færdigt, blev købt af Grosserer Melchior; han lod Briggen indregistrere i København den 23. Februar 1838 under Navnet „Niord“. Skibet maalte 99½ Kommercelaster, altsaa ca. 200 Reg. Tons.

Under dansk Flag blev „Niord“ ført, først af Capt. A. Moll, derefter en kort Tid af Capt. P. W. Schousted, fra 1843 til 1851 af Capt. A. Quade, og sidst var Capt. J. P. Hagen Fører.

„Niord“ blev anvendt i Farten paa Brasilien indtil 1852, da den blev sat i Fart paa Vestindien, hvilkert Skibet forblev indtil Aaret 1858, da det blev sælt til Udlandet.

Det briggriggede Skib var i fordums Dage, grandet paa den handige Rigning, en meget anvendt Skibstype, især i Middelhavsarten og Farten paa fremmede Verdensdele; det var som oftest velsejlende Skibe, og med de to fuldriggede Master kunde Størrelsen varieres meget, uden at Skibet blev uhandigt, de danske Briggers Størrelse var imellem 300 og 600 Tons Lastevne, Besætningens Antal androg fra 8 til 12 Mand, alle talt.

Briggen „Niord“ var efter Maleriet at dømmes en underlig Sammenblanding af godt og ondt, en typisk Repræsentant for en Overgangstid. Selve Skrogets Form var noget mindre buttet end de Skibes, som man byggede i Slutningen af det 18. Aarhundrede og lige i Begyndelsen af det 19., men det var langt fra saa slankt og smukt i Linierne som Klipperskroget, der først opstod i sidste Halvdel af det 19. Aarhundrede.

Det smalle, hvide Baanc, som var malet rundt om begge „Niord“s Sider, er en Rest af det ca. 2 Fod brede, hvidmalede Bælte, som i Begyndelsen af Aarhundredet afløste de 4 a 5 blankskrabede og ovede Plankegange, som i tidligere Tider smykkede Skibenes Sider. Med Klipperskibene opstod en ny udenbords Malemaade, de saakaldte „pormalede“ Skibe, paa Skibets Sider, omtrent midt imellem Dækket og Vandlinien var malet et 2 a 3 Fod bredt, hvidt Bælte, hvori med bestemte Mellemrum var malet sorte Felter; det lignede saaledes de gamle Fregatters Kanonporte.

Riggemaaden og Masternes Placering i „Niord“ var ligeledes en Blanding af nyt og gammelt, Masterne var rærmet noget mere til hinanden end ældre Skibes, det vil sige. Stormasten var flyttet noget forefter, thi Fokkemasten staa stadig der, hvor den stod omkring Columbus' Tid, saa meget forlig, at den forekommer plump og umotiveret, forstyrrende for Skønhedsindtrykket, men endnu værre, bevirker, at hele Rigningen var daarligt støttet, ganske vist, til Siderne var Master og Stænger forstøttet til det faste Skrog ved Vant og Barduner, men forefter var hele Fortoppen kun støttet til Bovsprydet; da Masten staa saa langt forefter, vilde Fokkestaget vise næsten „op og ned“, saafremt det var fastgjort

til Skroge-, det blev derfor bragt et godt Stykke ud paa Bovsprydet, et Havari paa Sprydet vilde derfor i 9 af 10 Tilfælde betyde, at hele Fortoppen gik sig en Tur, og da alle Stag fra Stortoppen, undtagen selve Storstaget, som var fast i Dækket, førte til Fortoppen, vilde Store-Mærse og Store-Bramstang følge Fortoppen; en anden Ulempe ved den farlige Placering af Fortoppen var den, at Sejl paa Fortoppen maatte hænges paa et ret tidligt Tidspunkt, da det svære Sejlpres saa langt forude i Skibet var tilbøjeligt til at tvinge Forskibet under Vandet, men som bekendt er der intet, hvor galt det end er, uden det dog er godt for noget, og Datidens Skippere forstod at drage Nytte af det meget Sejldug forude i Skibet; Sejlads for Vejret, med haard Kuling, frede de Fokkeskøderne helt af, saa Fokken næsten stod vandret, og saaledes hjalp med til at løfte Forskibet ud af Søen.

Den omtalte Placering af Masterne havde ogsaa andre Fordele, i modsat Fald vilde den vel næppe have holdt sig gennem Aarhundreder; til Eksempel sikredes en god Manøvreevne, hvilket i de Dage, da Slæbebaade endnu var ukendte Hjælpere, var af meget stor Betydning. Kunde man, til Eks. ikke lette Anker, sætte Sejl og sejle sig ud mellem Revener ved Christianssted paa St. Croix, maatte man varpe sig ud, et langt og besværligt Arbejde, ligeledes var det tids- og arbejdsbesparende at sejle sig ind, omtrent langs Bolværket i Københavns Havn; det var intet Særsyn i de Dage, at et Skib stod ind paa Reden for fulde Sejl, først firende sine Overmærsejle i Bomløbet, og sejlede gennem Havnen med Undermærsejle skødet for og Klyveren hejst, lod sit Anker falde inde i „Graven“ ved Asiatisk Plads og i Løbet af „no time“ laa fortojet langs Kajen, det var Vanen, som gjorde sig gældende. I Dampskibenes aller første Dage var der ingen Skipper, der med et af Datidens middelstore Dampskibe ved Nattetide gik ind til Københavns Havn; nu, man har vænnet sig til Demperne, er der ingen, som forstaaer, at der var en Gang, da man gik til Ankers ved Middelgrunden for at afvente Dagens Komme.

Nu er Briggen næsten forsvundet fra Havene; her i Danmark hører kun tre hjemme, og de er alle vel fortojet. Den ene, Briggen „Tjalfe“, som tilhører Københavns Amatør Sejlklub, er om Vinteren fortojet i Frederiksholms Kanal, om Sommeren ved Langelinie, den anden, Briggen „Hvalfisken“, tilhører Sømandshøjskolen i Svendborg, hvor den henlever sit Otium, den tredje, Briggen „Constance“, er af Skæbnen tildelet en mindre gløryrdig Alderdom. Efter flere Aars omtumlet Tilværelse som Kokkeskib og Spisehus er „Constance“ nu fortojet ved Børnehushavnen paa Christianshavn, hvor den fungerer som Forretningslokale for en Mand, der sælger Ost.

For en halv Snes Aar siden laa en gammel svensk Brig til Ankers paa Københavns Red, efter Sigende den sidste i Skandinavien. Er den hugget op eller forlist, er altsaa den sidste Brig fra Skandinavien gaaet til sine Fædre, og skulde vi en eller anden Dag, et eller andet Sted i Verden, træffe paa en gammel Brig, er det højst sandsynligt, at den er hjemskrevet fra et eller andet Plads i Middelhavet.



I Kamp med Sørøvere

(Fortsat)

TRETTENDE KAPITEL

Entret af Sørøverne!

Vi stod alle klar, thi næppe var Ordene ude af Skipperens Mund, før Baadsmændene, der havde drejet sin Kanon saaledes, at den kom til at bære lige paa Junken, affyrede den lige i Ansigtet paa dens talrige Besætning. De fleste var samlede i en hylende Flok paa Junkens høje Bak, og Jernstumperne og Skraasækkene, hvormed Kanonen var ladet, sendte Størsteparten af dem til den sidste store Afregning!

Da jeg havde set Virkningen af gamle Grummets Skud, affyrede jeg straks efter begge Løbene paa min Dobbeltløber; jeg sigtede paa nogle Sørøvere, der fra Junkens Raa var i Færd med at kaste Bomber over paa vort Dæk, og stoppede dem i deres Virksomhed; thi skønt mit Gevær sprang og gav mig en ordentlig „Trykseksten“ for Brystet, havde jeg dog den Tilfredsstillelse, at to af Skurkene faldt ned paa Dækket med et Hvin, der gik mig gennem Marv og Ben.

„Begorra, De ramte godt, Sir!“ udbrød Tony Laphorn og sprang højt i Vejret af Glæde; „Lillibolero-whillallo! Ved den velsignede Piber, der spillede foran Moses — vi skal snart sende disse hvidlevrede Djævløse tilbage til deres Fader, gamle General Satan selv!“

„Hvorfor fyrer du da ikke paa dem, Laptorn?“ sagde jeg. „Dit Vaaben er jo ladet ligesom mit; fyr dog væk, Mand!“

„Maaske det vilde springe paa samme Maade som Deres Mavourneen!“ svarede han med et Grin; „og skal der erdelig dræbes nogen, Deres Naade, saa vilde jeg hellere gøre det af med en af disse Sennepsansigter end selv blive dræbt — Faktum!“

„Det vil du snart blive, hvis du staar der for at blive ramt og intet gør til Gengæld!“ udbrød jeg ærgerligt; „lad mig få Geværet, naar du ikke selv vil bruge det; saa kan du tage denne Huggert i Stedet.“

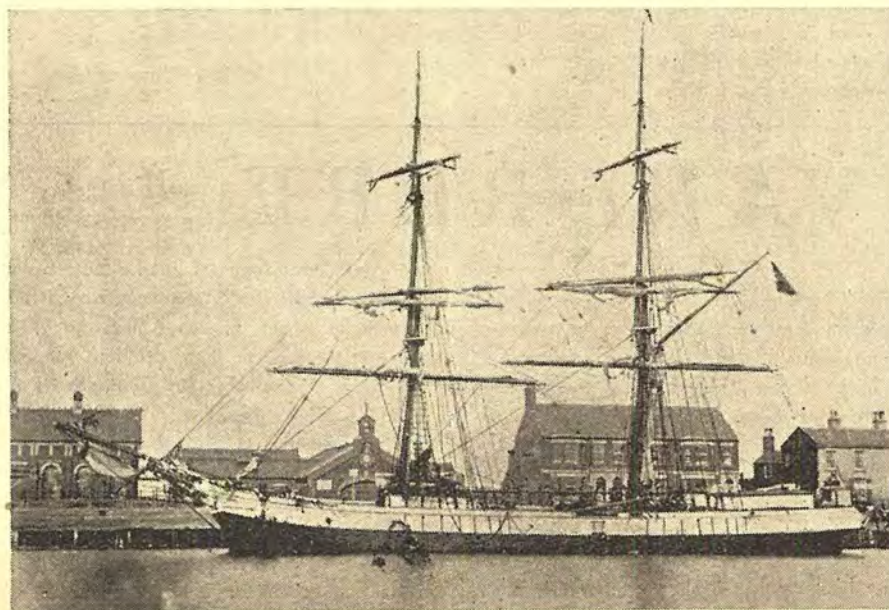
„Med den største Glæde af Verden, Sir!“ svarede den uforbederlige Spøgefugl, idet han overgav mig den dobbeltløbede og med den største Henrykkelse greb den Huggert, der laa paa Skyldet, og som jeg for Resten tror, at Skipperen havde bestemt for sig selv, saa snart han havde affyret sin Revolver; „det er netop en Tingest, som jeg har Lyst til om et Øjeblik at lade hvile om disse Fyres Øren, naar jeg kommer dem nær. Arrah, kom nu an, I Djævløse, hvis I føler Trang til at blive slaaet ihjel paa en pæn Maade!“

Idet han sagde dette, sprang den gale Skælm, samtidig med at han uden videre gav Slip paa Rattet, op paa Ratuset og gav sig til at svinge sit nye Vaaben med en saa umiskendelig haanende Mine, at en af Kineserne i Bougen af Junken straks sigtede paa ham med sin Luntebøsse. Heldigvis skød Mr. Vendersturm, der sad beredt med sit Tændnaalgevær, ham i samme Øjeblik en Kugle i Hjertet, saa Kineserens Kugle uden at gøre Skade pib forbi Tonys Hoved.

„Begorra, nærvæd skyder ingen Hare!“ raabte Tony, ikke en Smule forfærdet over Kuglens Nærhed; „men jeg skal hævne mig alligevel — vær sikker derpaa!“

Da det ikke lykkedes dem at hage sig fast ved os, gled deres Fartøj forbi os, men skønt der var god Fart i det, fik gamle Grummet dog Tid til atter at lade sin lille Kanon og fyre den af, før det var helt drevet forbi; han beskød deres Dæk længskibs og anrettede, foruden at dræbe mange af Besætningen, stort Havari paa selve Skibet.

Et lydeligt Hævnkrig og vilde Trusler fra de rasende Skurke lød over til os, og vi kunde se Blodet løbe ud af Portene paa Fartøjet, medens Junkens Stormast, et langt Spir paa 80 Fod, svajede, som om den var i Færd med at falde og gaa over Bord, og kun Vantene holdt den paa dens Plads. Det glædede os meget, og vi gav dem atter 3 kraft Hurreraab som Svar paa deres Hævnhyl, medens vi vedligeholdte en stadig Geværild, indtil vor Ammunition var opbrugt.



Brig „Fanø“ af Nordby, bygget 1878, solgt til Norge i August 1896 for 8500 Kr. Beholdt sit Navn, til den 1907 blev omdannet til Lægter.

Fra Lods Gruelunds Samling.



Mr. Vandersturm havde imidlertid siddet rolig i sin Stol ved Hakkebrættet og skudt væk paa Sjørøverne med sin lange Riffel, indtil han endelig nedlagde en Fyr, der stod paa Hytten af Junken og svingede et rødt Flæg — øjensynlig Kaptajnen.

„Saa, det gøre sieben und swanzig!“ udbrød den lille Hollænder, idet han affyrede sit sidste Skud; „seven and twenty Sjørøvere for mine sieben und swanzig Opiumskisten — de være reel Handel — ja, ja!“

Den lille Mand's sidste Træffer syntes at gøre dem alle endnu mere rasende, thi nu sendte de Salve paa Salve over til os tilligemed et Par Skud fra deres svære 12-Pundiger, hvoraf det ene ramte Stroppen til Storraaen, saa den faldt ned og knuste vor Storbaad og saarede tre af vore Folk, der havde deres Post midtskibs; dog kom de sig snart efter Stødet og indtog deres Pladser igen; — vi havde heller ikke nogen at miste!

Imidlertid var det under Forvirringen om Bord hos os lykkedes den havarerede Prahue igen at liste sig op under vor Læ Laaring. Dens Besætning havde, uden at vi mærkede det, klaret Vraget af dens Fokkemast bort og faaet nogle af Aarerne flyttet over paa den anden Side, og der var den nu paa Siden af os, før nogen anede det!

Jack Squibb, der stod ved Falderebet, kastede tilfældig Øjet ud over Agterenden og bemærkede da Prahuens Nærhed, og i samme Øjeblik sprang et Antal mørkhudede Malajer, hvoraf Prahuens Besætning syntes at bestaa, op i Mesanrøstet og forsøgte at klatre op paa Hytten, haabende at komme uforvarende over os. Men den kæmpemæssige Forøpsagst kom dem i Forkøbet. Først lukkede han sit venstre Øje — en Vane hos ham, naar han blev ivrig — saa knyttede han sine store, behaarede Hænder, hvoraf hver var af Størrelse og Omfang som et almindeligt Lammelaar, om det Haandspag, han havde valgt til sit Vaaben, hævede det højt i Luften og lod det endelig falde med knusende Vægt ned paa den første Malajs Hoved, der viste sig over Rælingen, derpaa paa den andens, saa paa den tredies og saa fremdeles, indtil ingen af dem, der havde gjort Forsøg paa at entre os, mere var i Live — Jack Squibb havde ganske alene slaaet en hel Flok ned eller stødt dem i Vandet!

Der blev affyret mere end en Snes Skud efter ham, uden at noget ramte; forgæves blev flere skarpe Spyd kastet efter ham, ja en Pil fo'r endog gennem Vantet og oprev hans Skjortearmer uden dog at saare ham — han var usaarlig!

Da Sjørøverne saa, at deres Angreb saaledes blev tilbageslaet, affyrede de deres 12-Pundiger lige paa os i kun 6 Fods

Afstand. Da den blev affyret saa tæt ved, fo'r Flammen og Røgen os lige i Ansigtet, thi vi stod næsten alle sammen i en Høb her paa Halvdækket. I det første Øjeblik kunde vi hverken høre eller se noget, da Røgen ikke straks vilde fortrække, men da endelig et Vindpust drev den bort, og vore Blikke søgte Fjenden, var han forsvundet!

„Begorra, vi har løbet den i Sænk, Sir!“ raabte Tony Laphorn til Skipperen; „jeg vil gøre min Ed paa, Sir, at jeg saa det store Sprydsejl syrke midt i Røgen.“

„Aa, vær ikke saa sikker derpaa, Kammerat,“ sagde Jack Squibb, der endnu ikke havde faaet den mindste Skramme, hvad for Resten heller ingen af os andre havde faaet, thi Kanonskuddet havde kun smadret noget af Skibets Side, og kun Teddy Bolter var blevet let saaret af en Splint i sin ene Finger. „Jeg anager, Kaptajn, at de er halet forud for at prøve at entre os i Bougen, da de mærkede, at det gik lidt varmt til herager!“

„Ja, det var dig, Jack,“ sagde Skipperen og trykkede hans store Haand; „du er en brav Fyr, Jack; jeg er stolt af at have dig ved min Side i saadan en Kamp.“

„Aa, det er ingen Ting at tale om, Kaptajn; jeg har altid været en god Keglespiller, og der kan jo være Tider, hvor det er godt at vide, hvorledes man skal ramme Keglerne, Sir.“

I dette Øjeblik hørtes Lyden af et Sammenstød forude fulgt af Raab fra vore Folk der: „Paa Hytten, hoj! Baade Junken og Prahuen entres os her, og det kniber haardt for os!“

„Hold blot ud, Folkens,“ raabte Skipperen tilbage gennem Røgen og Dampen, idet han sprang ned ad Sidetrappen, „vi kommer jer til Hjælp, Hurra!“

„Faugoballagh! Det er det samme som: af Vejen, I Slyngher!“ raabte den gale Irlænder, idet han svingede sin Huggert og sprang fra Hytten lige ned paa Dækket, „følg eders Kaptajn — ja, nu kommer vi, Sir!“

Jack Squibb var tæt bagved ham, og jeg igen tæt bag dem begge, da stakkels Lin Sin, der havde fægtet ved min Side og vist det største Mod under hele Kampen, blev ramt af en Kugle i den øverste Del af Maven. Den trofaste Fyr styrtede straks om paa Dækket.

„Farvel — farvel, Massa Arden!“ udbrød han med et smerteligt Smil paa sit milde mongolske Ansigt og et Udtryk i Øjet, som jeg aldrig tidligere havde set der; „Kugle i Mare, ikke god spise! Mig gaa — chin chin Joss! Farvel Massa Arden, Farvel! Tænk paa Lin Sin lidt!“

(Sluttes i næste Nr.)

UDVANDRERE

Der er blevet stille om Spørgsmaalet om: en organiseret Udvandring af den danske Befolknings Overskud. Hvis et saadant Overskud eksisterer? Der er jo dem, der paasaar, at Danmark kan brødføde mange flere Mennesker end de halvfjerde Million, der lever paa dansk Jord. At en Mængde Danskere i Aarenes Løb, inden Importforbød ogsaa ramte Mennesker, rejste ud og blev borte, er i øg for sig ikke Bevis for, at der ikke var Plads til dem herhjemme. Men i enhver livskraftig Nation eksisterer der en vis Procentdel af Befolkningen, og saa langt fra den ringeste, der føler Trang i sig til Eventyret i det fremmede, og som er den hellige Tro paa, at der ude i Verden ligger større Mulig-

heder og venter netop paa dem. Nogle af dem fandt, hvad de søgte; andre, de fleste, de allerfleste, sled sig bare hvide under fremmed Aag, mistede meget og vandt intet ud over et kummerligt Udkomme. Selv mellem dem, der har spinket og sparet sammen til deres Livs allerstørste Oplevelse: Pilgrimsrejsen til det gamle Land og Besøget i Rebild Parken, er Hovedparten præget af umennekeligt Slid og Slæb, der saa sandelig ikke har adlet eller forskønnet disse brave danske Ansigter. Aldrig vilde de indrømme Rigtigheden af denne Betragtning — og Gud velsigne dem for det — men det er alligevel Livets Skuffelser, der hægede deres Ansigter saa ubarmhertigt.

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Oktober 1934



Medlemmer pr. Januar 1934.

Det Forenede Damp-D/S Jutlandia
skibs-Selskab, A/S D/S paa Bornholm
D/S af 1912 af 1866, Rønne
D/S Svendborg D/S Nordania
A. P. Møller-Tank- D/S Als
baade D/S Nautic
D/S af 1929 Det Dansk-Norske
D/S Dannebrog D/S
D/S Orient A/S De danske
D/S Norden Sukkerfabrikker
D/S Progress A/S det store Nor-
J. Lauritzen diske Telegraf-
D/S Myren selskab
D/S Torm D/S Jyden, Esbjerg
D/S Vendila D/S Øresund
Det Dansk-Franske J. Saabye & O. Ler-
D/S che
D/S Dania D/S af 1925, Es-
Det danske Petro- bjerg
leums A/S D/S Phønix, Es-
D/S Hafnia bjerg
Andreas Christen- Rhederi M. Jebsen,
sen A/S, Aabenraa
A/S Det danske D/S Activ, Korsør
Kulkompagni A/S Dampskibet
D/S Heimdal England
De forenede Kulim- A/S Dampskibet
portører A/S Finland
D/S Pacific A/S Vestjyds
A/S Em. Z. Svitzers Dampskibssel-
Bjergnings-Entre- skab, Esbjerg
prise Rederi-Aktieselska-
Svitzers Bugseraf- bet Transporter,
deling Odense
D/S Ursus De forenede Bugser-
D/S Baltic selskaber

Verdens hurtigste Motorskib



Vi har tidligere : „Vikingsen“ omtalt Projektet til „Prins Baudouin“, der nu som det første Motorskib paa Kanalru-terne er indgaaet i Farten Ostende—Dover.

Skibet er bygget af de belgiske Statsbaner hos John Cockerill, Seraing i Belgien og har følgende Hoveddimensioner:

Længde overalt	113,0 m
Sørste Bredde	14,0 -
Dybde til Shelterdæk	7,55 -
Sørste Dybgang	3,7 -
Deplacemen: ved 3,4 m Dybgang	2800 ts.
Gross-Tonnage	3300 -
Hastighed	23,5 kn

Skibet er bygget til Lloyds Register og tilfredssiller iøvrigt der belgiske Lov

og de internationale Konventioner af 1929 og 1930. Der findes saaledes 9 vandtætte Skodder, Dørene i disse kan lukkes ved Hjælp af en elektrisk-hydraulisk Mekanisme.

Der er taget særlige Hensyn til Brandfare. Foruden de almindelige Sprøjteledninger er der i Apterungen fordelt 60 Haand-Extinctører. En særlig Skumslukningsinstallation kan dække Motorrummet overalt med Skum i Tilfælde af Oliebrand. Mere end 100 Brandalarmringsapparater er anbragt i Apterungen. De vil faa en Klokke til at ringe, naar Temperaturen i Rummet naar 60 Grader. Man har i hele Skibet intet Steds op- hængt elektriske Kabler paa brændbart Materiale, men overalt brugt Staal eller andet brandfrit Stof som Underlag.

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM - GØTEBORG - KØBENHAVN





1. Klases Rygesalon.

For at tilfredsstille alle de Fordringer, som stilles til et Post- og Passagerskib paa denne Rute, saavel med Hensyn til Sødygtighed og Manøvreegenskaber, som med Hensyn til Passagerernes Bekvemmelighed, har Skibet, som det fremgaar af vort Billede, faaet et ikke helt kønt Udseende. Det er beregnet paa at føre 2 Klaser Passagere, nemlig 1. Klasse forude og 2. Klasse agter. Mellem de forskellige Dæk findes der Elevatorer, saa Serveringen kan foregaa hurtigt og samtidigt paa alle Dæk. Forude findes rummelige, beskyttede Promenadegange for Passagererne, saaledes som vi allerede i

en Del Aar har haft det paa vore nye Dampfærger.

Den største Interesse ved Skibet knytter sig dog til Fremdrivningsmaskinerne. De to Dieselmotorer af Sulzer-Typen er bygget af Cockeril. Motorerne er 2-Takts, enkeltvirkende, og har hver 12 Cylindre med en Diameter paa 580 mm og en Slaglængde paa 840 mm. De udvikler hver normalt 7500 BHK. ved 250 o/M. og kan yde 8500 BHK. ved 268 o/M., svarende til 16000 EHK. Olieforbruget var 165 g pr. BHK-T.me.



1. Klases Veranda,

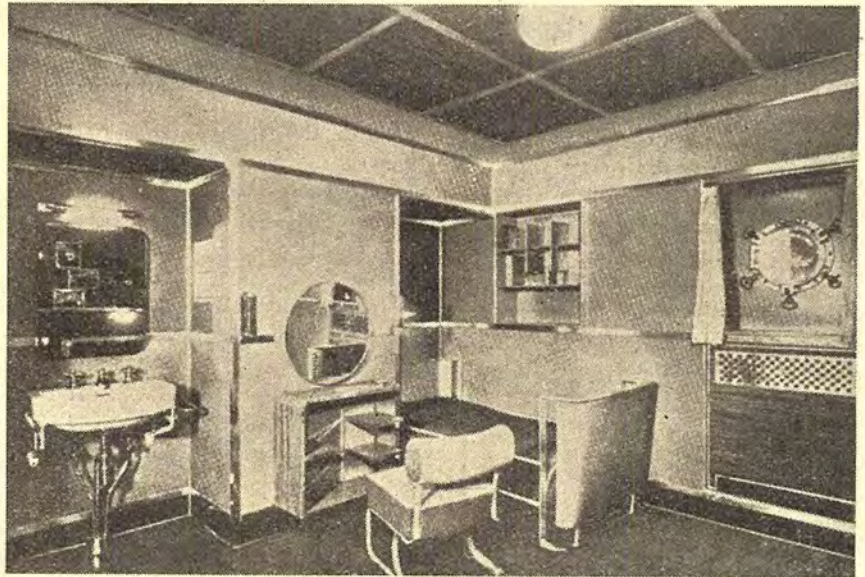
Brandfrie Kamre

Brandkatastrofen i den amerikanske Dampner viser os, at de Foranstaltninger, der i de fleste Skibe findes til Brandslukning, langt fra er tilstrækkelige, hvis Ilden ikke opdages med det samme og ret hurtigt kan bringes under Kontrol.

Forskellige udenlandske Firmaer konstruerer nu brandfrie Skodder, som skal forhindre en opstaaet Ild i at brede sig. Det nyeste er nogle italienske Konstruktioner, som paastaar at have følgende Egenskaber: 1) uforbrændelige, da de ikke tillader Ilden at forplante sig, selv om det Indre af Kabinen forkuller, 2) Varmeisolerende, 3) Lyddæmpende, baade for Lyde fra tilstødende Kamre og for Lyde, der kan opstaa ved Skibets Bevægelser, 4) Lethed, da de ikke er tungere end almindelige Træskodder, 5)

Rustbestandighed i Søluft, 6) Giver Plads for elektriske Kabler og Rørledninger, 7) Elastisk Konstruktion, der forhindrer, at Skoddet revner paa Grund af Vibrationer eller Udvildelse ved Varme, 8) Let Rengøring, 9) Lette at opstille.

Skodderne udføres af to haarde Plader af Peraluman (en



særlig Aluminiumslægning) med et Mellemlæg af ildfast Materiale. Aluminiumspladerne smelter først ved 650 Gr. og kan altsaa modstaa Ild i de fleste Tilfælde. Hvis man ønsker det, kan man ogsaa beklæde Pladerne med Linoleum, der kun forkuller, men ikke spræder Ilden.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930

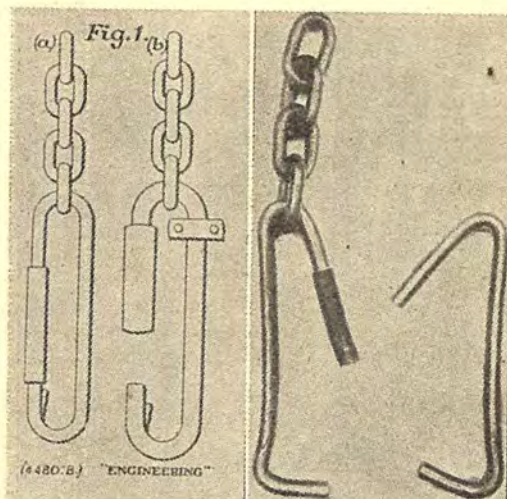


Sikkerhedskrog

Vore Billeder viser en meget simpel patenteret Sikkerhedskrog til Kraner. Den bestaar ganske simpelt af et forlænget Kædeled, der er aabent i den ene Side, men her kan lukkes med et forskydeligt Stykke Rør. Ved stærk Overbelastning vil Krogen trække sig ud af Røret, som man ser paa Figuren til højre. Krogen er saa lang, fordi Røret skal kunne skydes op over den øverste Del, icet man skal bruge den. I højre Side af Krogen i Fig. 1 b ses et Stop, der er anbragt for at forhindre, at Krogen falder ud af Kæden og eventuelt gaar tabt.

Ved Forsøg har det vist sig, at denne Krog først ødelægges ved en Belastning, der er ca. 4 Gange saa stor, som hvis Røret ikke findes. Krogen kan ikke aabnes under Belastning, da Røret saa sidder i Spænd, og efter en alvorlig Overbelastning vil den ogsaa være ubrugelig, indtil er hurtig og billig Reparation har givet den sin rette Form.

Krogen er saa simpel, at den vil kunne fremstilles til en meget billig Pris. Den giver en god Sikkerhed, ogsaa mod at den fisker i Lugekarme eller andet ombord i Skibe.



En nypatenteret Sikkerheds-Krankrog.

Verdensskibsbygningen

Lloyds Registers Opgørelse over den Tonnage, der var under Bygning i April Kvartal, viser, at den Opgang, der har været i de sidste 18 Maaneder, heldigvis har holdt sig.

I Storbritannien og Irland var der under Bygning 131 Skibe paa over 100 ts med tilsammen 587,142 tons Gross, hvilket er over det dobbelte af Tallet for to Aar siden. Ordreindgangen var noget mindre end i det foregaaende Kvartal og beløb sig til 146,653 ts.

I alle andre Lande tilsammen var der 629,198 ts under Bygning. I nye Skibe blev der paabegyndt 125,912 ts, medens 113,438 ts blev sat i Vandet.

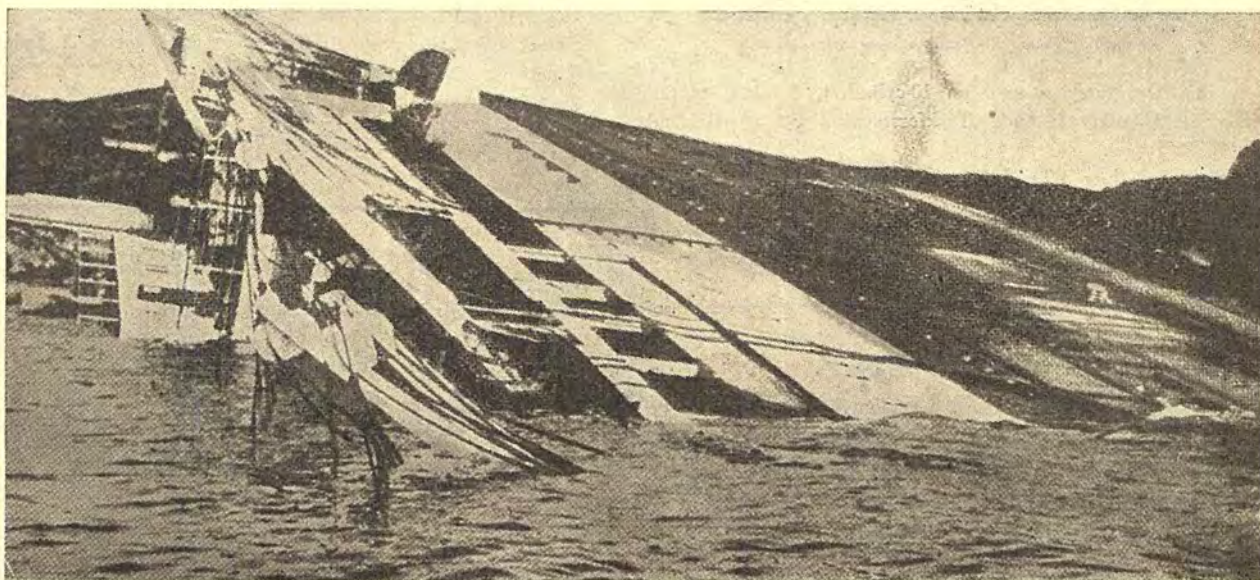
Af Lande udenfor England byggede Japan mest, nemlig

137,280 ts, derefter kom Frankrig 104,500 ts, Tyskland 91,145 ts, Danmark 66,650 ts.

Af Skibere under Bygning var 4 Dampere og 25 Motorskibe mellem 8000 og 10,000 ts hver. 2 Dampere og 12 Motorskibe mellem 10,000 og 20,000 ts, medens 4 Dampere og 2 Motorskibe var over 20,000 ts.

Maskinerne, der var bestemt for alle Skibene, repræsenterede tilsammen 1,550,924 HK. Af disse var 138,018 HK almindelige Maskiner, 595,407 HK Turbinmaskiner og 817,499 HK Motorer.

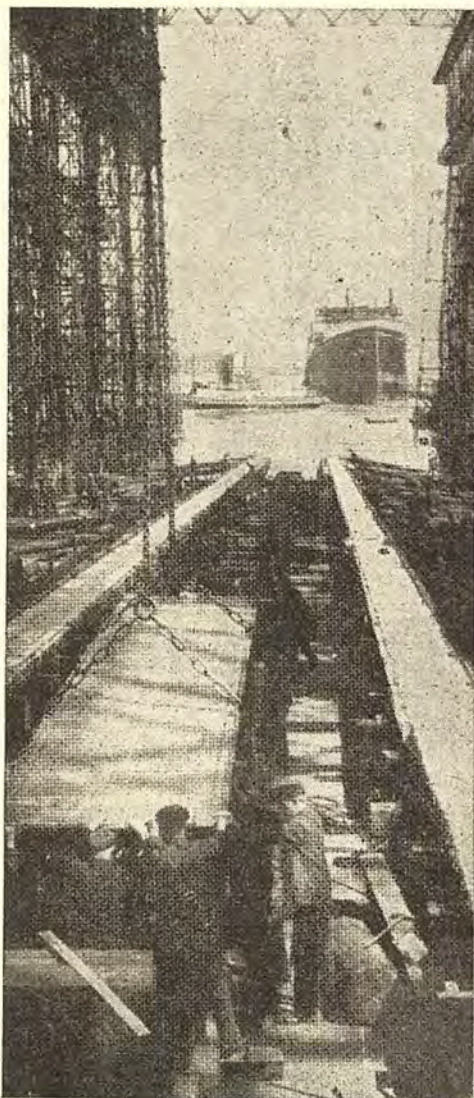
England byggede mest, nemlig 179,219 HK. Danmark var Nr. 8 i Rækken med 53,680 HK.



Den tyske Dampere „Dresden“, der i Juni Maaned strandede i Nærheden af Haugesund, er nu totalt Vrag.

I Belfast har man travlt.

Hos Harland and Wolff Ltd. i Belfast søsættes for nogen Tid siden Motorskibet „Waipawa“ til Shaw, Savill & Albion



Kollægning i samme Øjeblik som Stabelafleebning.

Co. Ltd. Det forsynes med en 10-cylindret, 4-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor med Trykførstøvning og af Harland B. & W.-Typen.

Beddingen var ikke ledig, før man lagde Kølen til et 25.000 Tons Skib til Union Castle Co. Paa vort Billede ser man Køllægningen finde Sted, endnu inden „Waipawa“, som ses i Baggrunden, er bugseret til Udrustningskajen.

Paa Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges den 15. September en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet „Dora“, Værftets Byggenummer 607, bygget for Regning D/S. „Vesterhavet“ (Konsul D. Lauritzen), her.

Skibet er bygget til Germanischer Lloyd's Højeste Klasse og er bestemt til Frugtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

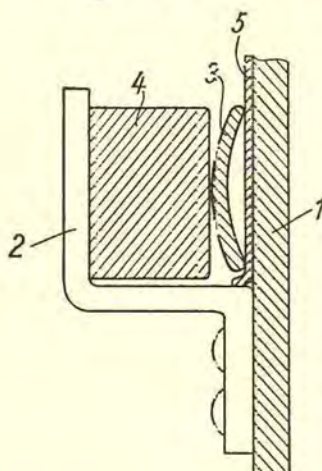
88,4 m × 12,95 m × 8,07 m til Shelterdæk, og Bæreevnen ca. 2500 ts. d. w.

Det er forsynet med en Hoveddieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type, der udvikler ca. 2250 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Ny Skalkeindretning



Til D. W. Halvorsen i Oslo er der udstedt Patent paa en Opfindelse vedrørende Skalkeindretning af Luger ved Hjælp af metalliske Skalkeklister, som paa hele deres Længde presses mod Presenningen af Kiler, der uafhængig af hinanden kan forskydes i Listens Længdeindretning.

I Figuren betyder 1 Lugen, der skal skalke, 2 er en Skalkeklamp, 3 Skalkeklister, 4 Skalkekilen og 5 Presenningen.

Skalkeklisteren, som bør fremstilles af rustfrit Staal, har et hvalvet Tværnsnit, saa den i Trykretningen giver efter for Kilen. Derved opnaar man, at Kilen altid forbliver i sin Stilling paa Grund af Fjedervirkningen, og ikke en Gang kan opgaa sig selv, om den paa Grund af Tørring skrumper ind.

Stabelafleebning.

Ved A/S. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri søsattes Lørdag den 15./9. 34 et nyt Dieselmotorskib, „Iles de Los“, til Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur, Marseille. Skibets Hoveddimensioner er:

Længde mellem PP 94,5 m, Bredde 13,03 m, Dybde 8,0 m.

Det bygges til Bureau Veritas' højeste Klasse.

Skibet bliver indrettet til Transport af Frugt med Kølemaskineri og isøerede Kølerumslaster.

Fremdrivningsmaskineriet bliver en 6-cylindret, totakts Dieselmotor af Burmeister & Wains Konstruktion paa ca. 2900 I.H.K.

„Are you a windjammer?“

Har De sejlet med et større Sejskib?

Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?

Skriv til Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

Øvgiv Aar, Navn og Hjemsted. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografier af Windjammers og daarligevejr Fotos fra Sejskibenes Eksisterende. Fra en Pris af 5 Kr. pr. Stk. kan De faa et originalt Fotografi kopi fra min Kollektion af engelske, amerikanske, franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuldriggere - 5m og 4m Barker - 7m og 2m Skonnerter. Forskellige Fuldriggere og Barker i Træs og Jern.



De skandinaviske Maskinmestres Fællesorganisation, The Interscandinavian Union of Engineers, har i de senere Aar i Forbindelse med sine sædvanlige Kongresser ladet afholde søfartstekniske Konferencer med Foredrag over Emner af særlig aktuel Interesse for Maskinmestre. Saacanne Konferencer har været afholdt i Gøteborg 1923, København 1927, Stockholm 1931 og sidst i Oslo i 1934.

Da Foredragene overalt har samlet en interesseret Tilhørs-kare, har man besluttet at lade de i Måj Maaned i Aar afholdte trykke. Bogen indeholder 4 Foredrag.

Maskinmester Haakon Bergh: Bauer-Wach Turbinen i Praksis.

Maskinmester i D. S. B. Henrik Wolff: Skibsdampmaskinens Renæssance.

Maskinmester O. N. Lund: De hvide Sejls Afløser.

Overmaskinmester Herman Teorell: Økonomisk Fyring.

I det første Foredrag gives en udførlig Beskrivelse af Maskinanlægget i S/S. „Stavangerfjord“ efter Indbygning af Spildedampturbiner til Udnyttelse af Spildedampen fra Skibets firegangs Stempelmaskiner. Hestekraften forøgedes derved 41,5 pCt. og Gennemsnitsfarten 10,7 pCt. eller 2 kn, saa Rejsen Bergen—New York nu gøres 24 Timer hurtigere end før Foredringen.

Maskinmester Wolff giver en udtømmende Oversigt over

T. I. U. E.

de senere Aars Nykonstruktioner paa Stempelmaskinens Omraade og de forskellige Spildedampturbine Systemer. Naar Brændolie koster 3 Gange saa meget som Kul, hvilket mange Steder er Tilfældet, saa er en moderne Stempel-

maskine lige saa økonomisk som en Dieselmotor, og staar endda over denne i Økonomi, hvis man desuden har Spildedampturbine.

Det tredje Foredrag er et Causeri over Skibenes Udvikling paa den nordnorske Kyst og over forskelligt Hjælpemaskineri.

I Foredraget om økonomisk Fyring gennemgaas Forbrændingsprocessen og de Tab, man lider. Til Slut omtaler Foredragsholderen forskellige Metoder til Kontrol med Fyringen, bl. a. en af ham selv gjort Opfindelse: At bore et Kighul i Røgkammeret lige ud for et Rør fra hvert Forbrændingskammer. Derved kan man gøre virkningsfulde Iagttagelser vedrørende Forbrændingens Forløb.

Alle Foredragene er ledsaget af Billeder, Tegninger og Tabeller, hvilket Materiale er af en særlig oplysende Art. Bogen har i det hele taget Bud til enhver Maskinmester og til alle, der har Tilknytning til Skibsmaskinindustrien. For Maskinmesterforeningens Medlemmer faas den fra Foreningens Kontor eller fra de lokale Repræsentanter. Andre, der har Tilknytning til Skibsfarten, maa henvende sig til Maskinmesterforeningens Kontor.



ARANDORA-STAR

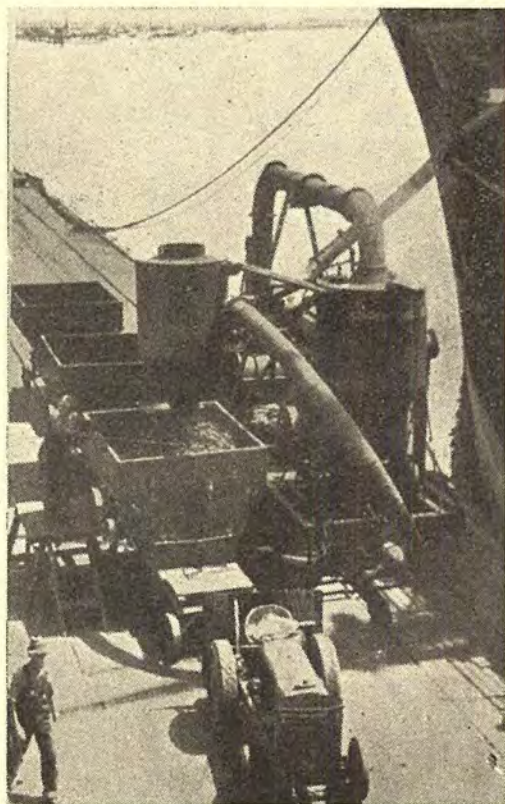
Fot. Werner Helgaard.



„Georg Stage“ løber af Stabelen

Lørdag den 22. September blev den nye „Georg Stage“ sat i Vandet fra Frederikshavns Skibsværft. Til Stede var bl. a. Bestyrelsen af „Georg Stages Minde“, Kontreadmiral F. Cold og flere af Bestyrelsens Medlemmer, derimellem Dispatchør Stage, desuden Skibets Fører, Kaptajn Juncker. Daaben foretoges af et Medlem af Familien Stage, Frk. Birthe Stage. — Aflobningen forløb glat, og Skibet, som vi allerede tidligere udførligt har omtalt, blev bugseret til Udrustningskajen for at blive gjort færdig til Sommeren 1935.

Nye Metoder



Losning af Kopra i Los Angeles efter „Støvsuger“-Princippet.

Business

Allerede straks efter den frygtelige Skibsbrand udenfor New York blev der slaæet Mønt af Ulykken ved, at Grundejerne ved Kysten tog Entré af Publikum, der vilde betragte det brændende Vrag paa nærmest mulige Hold. Nu er Førstetelegrafisten paa „Morro Castle“, George W. Rogers, blevet engageret af et Filmsteater til at fortælle om Panikken om Bord paa Ulykkesskibet. Honoraret er 6000 Kroner om Ugen, og da Kontrakten er sluttet paa tre Maaneder, vil Rogers saaledes ialt tjene henimod 80,000 Kroner paa sin Beretning om Ulykke.



TRU-LAY

forud-formede Staaltouge

Jacob Holm & Sønner's Fabriker A/S

Grundlagt 1794

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Østerbros Tøjcentral, Viborggade 11

Prima Holmens Bukser

10 Kr. Parret *Opgiv Maal, og Bukserne
sendes overalt pr. Efterkrav*

Gl. Numre af Vikingen købes

Numrene 1-1927 og 5-1929 købes
til Overpris. — Henvendelse til
Vikingens Redaktion,
Gammel Mønt 39. Tlf. C. 9522



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faas i alle Verdenshavne

Den Internationale
Skibsfarve-Fabrik A/S
Sct. Annæplads 16
København K.
Telefon Centr. 5601



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.

Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

21 Wilton Street, Holdernes Road.
Telef. 31397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Gommesen-Pedersen.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street.
Telef. Royal 1879.
Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

90, Boulevard de Paris.
Telef. Colbert 50-85.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Alf. Tolleisen.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef. 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amalie-
gade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3.
Telf. 6804.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade
16, Kbhvn. Telf. Byen 4251.

Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55,
Kbhvn. Telf. 5990.

Dansk Sp-Restaurations Forening, Ny
Toldbodgade 5. Telef. 10270.

Den alm. danske Skibstørerforening, Eav-
negade 55. Telf. 14187. Postgirokonto
Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Mester“,
København. Afdelingskontor: Tørcen-
skjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.
Kjøbenhavns Skipperforening, Holmens
Kanal 18. Telf. Byen 7200.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbod-
gade 10. Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Sct. Annæ-
plads 16, Kbhvn. Telf. 2480.

Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort
Adelersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf.
Byen 6326.

Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Told-
bodgade 10. Telf. 8436.

Sømandenes Forbund, Herluf Trolles-
gade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Announceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.
For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

C.L.O.C. LIQUEUR.
BLAA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Paris,
via
Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Stettin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rutefart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
borg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .



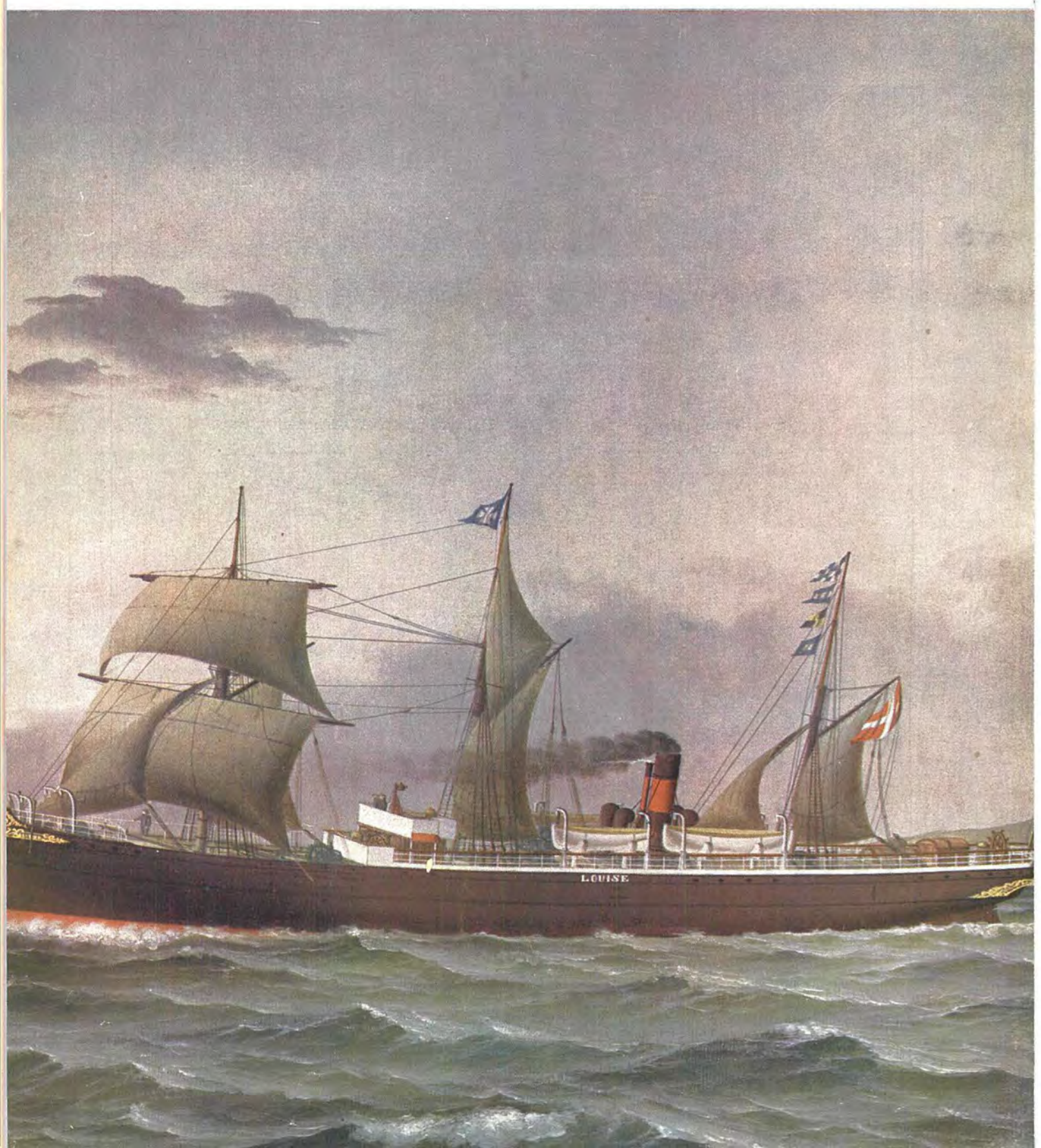
VIKINGEN

0 Øre

Dampskibet „Louise“

Se næst Side 7.

1934 - Nr. 11
11. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladiwostok, Seattle
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

D.F.D.S.s nye Ledelse



Direktør J. A. Kørbing.

Straks efter Direktør A. O. Andersens Død meldte sig Spørgsmaalet om hans Efterfølger, og man hørte Tale om forskellige uden for Selskabet, som man mente vilde komme i Betragtning. Den 29. September ansatte Bestyrelsen Direktør J. A. Kørbing som administrerende Direktør, et Valg, som i alle Kredse har skabt Tilfredshed. Ingen, der kender eller har samarbejdet med Direktør Kørbing, er noget Øjeblik i Tvivl om, at det er den rette Mand paa den rette Post.

Direktør Kørbing fik sin første tekniske Uddannelse i Marinen, hvor han efter at have gennemgaaet Maskinskolen udrævntes til Ingeniørassistent. Efter en supplerende Uddannelse paa den tekniske Højskole i Charlottenburg blev han Værftingeniør ved Orlogsværftet og var i 1921 ved sin Overgang til D. F. D. S. Underdirektør.

Som teknisk Leder ved D. F. D. S. har Direktør Kørbing udført et stort og paaskønnet Arbejde indenfor denne meget betydelige Afdeling i det store Selskab. Under Direktør Andersens langvarige Sygdom har han haft hele Ledelsen i sin Haand og er saaledes fuldt fortrolig med alle Grene af den omfattende Administration.

Foruden Stillingen i D. F. D. S. varetager Direktør Kørbing forskellige andre Hverv, hvoriblandt vi skal nævne: Medlem af Luftfartskommissionen 1919—22, af Isbrydningsnævnet og af The Danish Comitee of Lloyds Register, Medlem af Undersøgelgesudvalget vedrørende B. & W. i 1932—33 og senere Næstformand i Afviklings-Afdelingen, Medlem af Bestyrelserne for Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri og for Frederikshavns Værft og Flydedok A/S samt for en Del andre Selskaber. I 1929 og 1930 den danske Regerings Delegerede ved de internationale Skibsfartskonferencer i London. Desuden Medlem af Bestyrelserne for Maskinistskolen i København og for Statsskoleskibet „København“.

— Direktør Kørbing, der er Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd, fylder den 16. November 49 Aar og har saaledes efter alle Solemærker at dømme endnu en lang Række Arbejdsaar for sig til Gavn for det Selskab, hvis øverste Leder han nu er, og til Ære for sig selv.

Samtidig med Direktør Kørbing blev Prokurist L. D. Norman udnævnt til Direk-



Direktør L. D. Norman.



Overingeniør H. H. Qvist.



tør. Direktør Norman blev ansat i D. F. D. S. i 1910, men var saa fra 1912 til 15 i Nordamerika for Uddannelse og blev ved sin Hjemkomst ansat som Direktionssekretær. I 1921 rejste Direktør Norman til Sydamerika og var borte i 2 Aar. I 1923 blev han ansat som Leder af Selskabets Sydamerika-Linie og 1924 af Farten paa Nordamerika. Siden 1925 har han haft Prokura.

Direktør Norman, der er velkendt i Shipping-Kredse, er med sine 44 Aar endnu i sin bedste Alder, og vil sikkert med sin grundige Uddannelse og store Erfaring blive D. F. D. S. en god Mand.

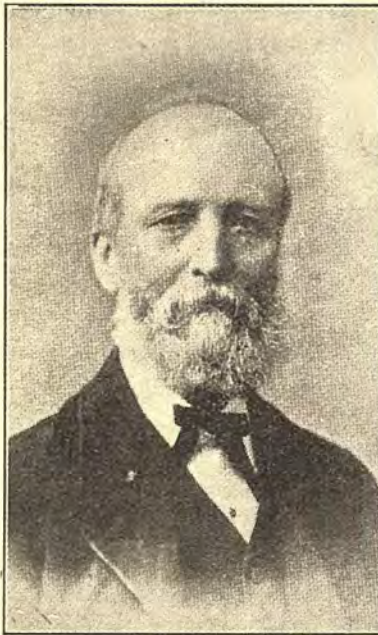
Ved Direktør Kørblings Overtagelse af sin nye Stilling er Ledelsen af den tekniske Afdeling inden-

for Selskabet blevet overdraget til Overingeniør H. Quist.

Overingeniør Qvist har ligesom Direktør Kørbing været ansat i Marinen og var ved sin Afgang derfra i 1919 Marineingeniør. Fra 1919 til 21 Ingeniør ved Norske Veritas med Station i Newcastle. Blev i 1921 ansat i D. F. D. S. som teknisk Sekretær og har siden 1923 været Maskininspektør.

Naar man betænker, hvilke Summer der i et saadant Selskab hvert Aar medgaar til Nybygninger, Reparationer, Forbrug af Kul, Olie o. m. a., saa vil man forstaa Stillingens Betydning. Den nye Overingeniør vil imidlertid med sin Uddannelse og store praktiske Erfaring være Stillingen fuldt ud voksen.

SEJLSKIBENE



Kaptajn John Key, „Ariel“.



Kaptajn Anthony Enright.




Kaptajn Richard Robinson, „Sir Lancelot“.

Tre af de rigtige gamle Windjammer-Kaptajner fra den store Tid „eastning down“.

Der er jo almindelig Enighed om, at Sejlskibene er saa smukke i Modsætning til Damp- og Motorskibe. Med dem forsvinder Romantiken fra Havene, siges der. — Naa, hvad Romantiken angaar, saa er det jo noget, der nemt fordufter, naar man ser nærmere til. Det er paa Afstand, at Skibsfaarten er romantisk. Set paa nært Hold er den Forretning, Sejlskibene forsvinder fra Havene, fordi de ikke kan betale sig; og hvis man endelig vil finde Romantik i Tingene, maa den vel ogsaa kunne findes i de moderne Farøjer. Og det er en Misforstaaelse, at den Skønhed, man finder ved Sejlskibene, behøver at være romantisk betonet, altsaa noget gammeldags. Den er tvært imod i høj Grad funktionalistisk. Sejlskibene er kønnere end de andre, fordi de er langt mere rationelle. Saadan et Skib som „Georg Stage“, der repræsenterer Sejlskibsbygningen

paa dens Højdepunkt, før Udviklingen vendte sig mod de maskindrevne Skibe, er det fineste Stykke Funktionalisme, man kan tænke sig, fuldstændt harmonisk, fordi hver eneste Del af Skrog og Rigning er formet til at tjene det samme Formaal. I Skibsbygningskunsten er i sjældnen Grad Skønhed og Hensigtsnæssighed blevet et og det samme.

Sejlskibene kan altsaa ikke klare sig i Konkurrencen. De maa forsvinde. — Ja, hvad véd vi, naar det kommer til Stykket, om det? Som de økonomiske Samfundstilstande er i Øjeblikket kan de altsaa ikke, det ser vi, men det kan jo være, det netop er dem, der er tossed. *Time is money* er det herskende Dogme, men vil det vedblive at have Gyldighed, efterhaanden som der bliver flere og flere, der ikke har andet end Tid?



Københavns Havn og Frihavn

Af Erik Píaugmann

Københavns Havn har i Aar markeret sit 75 Aars Jubilæum ved Udsendelsen af et Skrift, forfattet af Havnebygmester G. Lorenz, og Københavns Frihavn kan den 9. November se tilbage paa 40 Aar siden dens Aabning for den internationale Trafik.

I et Forord til det af Havnevesenet udgivne Værk skriver Havnens øverste Chef, Havnedirektør F. W. H. Laub følgende: „Det er Havnevesenets Haab, at dette Skrift vil udbrede Kendskabet til den Betydning Københavns Havn har faaet for København og Landet og dermed Forstaaelsen af, hvor vigtigt det er, at Havnen stadig forbedres paa alle Omraader, saa den derved altid kan virke til Gavn for sine Kunder, som i Virkeligheden er alle de forskellige Erhverv og dermed hele Københavns Befolkning.“

Havnebygmester Lorenz, der har virket i ca. 40 Aar i Havnens Tjeneste, behandler det vældige Stof paa en saa udmærket Maade, at Læseren ikke et Øjeblik trættes, men den Periode, Forfatteren behandler, er ogsaa den mest begivenhedsrige i hele Havnens Historie. Havnens Fysiognomi — skriver Forfatteren — er karakteriseret ved det lange Havneløb med Bolværker paa begge Sider, fremkomne gennem Aarhundreder i det dækkede Farvand mellem Sjælland og Amager, med kun enkelte Steder større Indsnit, nemlig af Frihavnen, af den indre Bys gamle Kanaler og mod Syd af Teglværkshavnen.

Afstanden mellem Havnens Grænser fra Nord til Syd er ca. 13 Kilometer og mellem Bølgebryderne og Kallebodstrands Afspærringsdæmning ca. 8,4 Kilometer.

Iøvrigt oplyser Bogen til Sammenligning, at Københavns Havns ca. 36 Kilometers Bolværkslængde er 5 Kilometer mere end Hamburg og overgaas kun af Liverpool, der har 77 Kilometer, og London, der har 61 Kilometer; Antwerpen har 2 Kilometer og Rotterdam 4 Kilometer mindre end København. Københavns Havns Bolværkslængde androg i Aaret 1858 ca. 12 Kilometer, i Aaret 1908 ca. 26 Kilometer og er nu ca. 36 Kilometer, altsaa en Vækst, der maa betegnes som meget betydelig.

Bolværkerne ejes for langt den største Del af Havnen selv; dog ejer Staten ca. 1135 Meter, Københavns Kommune ca. 1737 Meter og 9294 Meter ejes af private Ejere.

Havnens store Udstrækning i en enkelt Retning — i Modsetning til f. Eks. Hamburgs Havn, hvor de store Anlæg ligger samlede — er i en vis Henseende ikke heldig, idet det giver en lang Sejads for den interne Trafik i Havnen, men paa den anden Side skabes der en intim Føling med den store By ved de lange Vandfronter paa Sjællandssiden ud for Valby, Engnavekvarterne, Vesterbro, den indre By og Østerbro og paa Amagersiden udfor Christianshavn og Islands Brygge, hvorved bl. a. Afstandene fra Byen og dermed Kørslerne bliver forholdsvis kortere.

Om Københavns Havn kan kaldes et rentabelt Foretagende udtaler Forfatteren, at det kan der være delte Meninger om. Ved Spørgsmaalet om Rentabilitet bliver det afgørende Størrel-



Københavns Frihavn i Fugleperspektiv. Billedet er taget fra Flyvemaskine, og som et Kuriosum kan man, ved at se nærmere paa Billedet, opdage en Flyvemaskine: Kroppen dannes af Bølgebrykret paa Midtermolen og Planerne af Skurene s. s. og t. t., der ligger ved Bassinernes Bund.



Som en uhyre lang Flod løber Københavns Havn langs med og ind gennem Byen. Den dominerer fuldstændig Byens Billede og har sin store Andel i, at København er en af Kontinentets skønneste Byer.

sen af den Anlægs kapital, der skal forrentes, og denne Kapitals Opgørelse ud fra rent forretningsmæssige Grundsætninger foreligger ikke, men Forfatteren hævder afgjort, at Havnens Stilling som selvejende Institution af offentlig Karakter har betinget en god finansiell Stilling, og den Omstændighed, at Havnen har været i Stand til at præstere overordentlig store Afbetalinger paa de Laan, den har optaget til Nyanlæg, er et Bevis paa, at det staar godt til i økonomisk Henseende. Gældsbyrderne, der i 1922 naaede sit Maximum med 34,4 Millioner Kroner, er nu bragt ned til 18,8 Millioner Kroner.

En grafisk Kurve viser, at man i 1918 var nede paa en Minimumstrafik paa lidt over 10,000 indgaaende Skibe, men at man i 1933 naaede Maximum med 24,000 indgaaende Skibe; der gøres i Bogen udtrykkeligt opmærksom paa, at man ved Sammenligninger med udenlandske Havne maa fordoole Tallene for Københavns Havn, idet man her — i Modsætning til udenlandske statistiske Opgivender herom — kun tæller den indgaaende Trafik.

I et særligt Kapitel beskæftiger Forfatteren sig meget indgaaende med Havnens Udvidelse.

De nuværende Projekter vedrører Nyanlæg mod Nord, mod Øst og mod Syd, og for Frihavnens Vedkommende er der projekteret Opfyldninger i Svanemøllebugten, ved hvilke man vil forbedre Frihavnens Adgangsforbindelse med Byen, og vedrørende Udvidelsen mod Syd foreligger der et af Stadsingeniør Bjerre og Forfatteren udarbejdet Forslag for Kallebødstrands Sjællandsside, ved hvilket man bl. a. tillige vil kunne fremskaffe en Folkepark med en lang Kystlinie paa over 1 Kilometer og en stor Lystbaadehavn. Paa Østkysten af Amager har

Forfatteren projekteret et fremtidigt Havneanlæg, der skulde kunne komme i direkte Forbindelse med hele den øvrige Yderhavn og med den nye Benzinhavn, der nu bygges paa „Prøvestener“.

Har saaledes Udviklingen for det egentlige Københavns Havn været meget betydelig gennem de forløbne 75 Aar, saa har Københavns Frihavns Udvikling gennem 40 Aar været af en saadan Art, at den overordentlig Grad har overskredet de Grænser, som man i Aaret 1894 ansaa for mulige.

Den 9. November 1894 aabnedes Driften af Københavns Frihavn, der dengang var nem at overskue fra Langeliniemølen; nogle Tal vil ogsaa her illustrere Fremgangen bedre end mange Ord:

	1894	1934
Bolværkslængde i Meter	3822	5200
Pakhusareal i Meter	46800	200000
Elektriske Kraner (Stk.)	7	44
Dampkraner (Stk.)	1	7
Fritkørende Kraner (Stk.)	0	1
Kornelevatoranlæg (Stk.)	0	2
Kornsegeanlæg (Stk.)	0	3

I et Skrift om Hansestaden Bremen skriver den tyske Direktør, Dr. Dronke, følgende Karakteristik over en moderne Havn: „Naar vi kommer ind i en af de store Søhavne, da toner for os Arbejdets Melodi i en moderne Symfoni med dens særlige Klange, dens mægtige Optud af Mennesker og mekaniske Indretninger, og den, der optager Arbejdets Takt i sig, vil uimodstaaeligt blive revet med af den Vælde og



Kraft og den rastløse Bevægelse, som fremgaar heraf. Man følger Livet i Havnen som en Koncentration af vor moderne Tids industrielle og økonomiske Arbejde paa den trangeste og snævraste Plads. Alt Verdenshandels Gods mødes der i broget Mangfoldighed for — delt i smaa Kanaler — at blive tilført de store Forretninger og Fabrikker til Forarbejdelse eller Forbrugere til Anvendelse, og tydeligt viser sig den moderne Havn, hvilke enorme Summer der anvendes til Godsets Bevægelse, Skibsfart, Jernbane og Oplagring, og alt i en moderne Havn griber organisk ind i hinanden.“

Københavns Havn og dens Frihavns ideelle Beliggenhed, dens bekvemme Besejlingsforhold og Stor-København som Basis bevirker, at den, takket være en Udvikling, der klogt og fremsynet er ført a-jour med Tiderne, er blevet en Art Nøgle til Østersøen, en Verdenshavn, som man i meget høj Grad regner med paa Kontinentet, og der er ingen Tvivl om, at naar Verdenskrisens Taager letter endnu mere og giver Plads for fri Samhandel mellem Nationerne, da vil Københavns Havn og Frihavn vokse yderligere til Gavn og Fremme for dansk Handel og Søfart.
Erik Plauggmann.

Forsidebilledet paa „Vikinger“ gengiver:

Dampskibet „Louise“ af København

Billedet er efter et Maleri, som tilhører Det forenede Dampskibsselskab. Skibet blev bygget Aar 1872 i København hos Burmeister & Wain og fik ved Stabelafløbningen Navnet „Louise“. Det var forsynet med en dobbeltcylindret Compound Maskine, som indicerede 660 HK. Skibet maalte 1108 Reg. Tons Br. 790 Reg. Tons Netto. Det var 225,6 Fod langt, 28,9 Fod bredt og 16 Fod dybt. Som de aller fleste Dampskibe, der blev bygget i de Tider, forinden man endnu havde vænnet sig til at sende Skibe over Havet uden Master, Sejl og Rigning, blev „Louise“ rigget som Skonnert og forsynet med Sejl. Man havde svært ved at komme helt bort fra det saa ældgamle Fremdrivningsmiddel Sejlene, ja mange af de gamle Søfolk vilde slet ikke tro, at de kunde lade sig gøre at bringe et Skibe over Søen uden ved Hjælp af Sejl, og betragtede nærmest Maskine og Skrue som et Slags Hjælpe-middel, der i enkelte Tilfælde jo nok kunde vise sig at være „handigt“, men Sejl og Rigning var for dem, de satte deres Lid til. Lad os haabe for dem, at de fra deres Himmel ikke er i Stand til at se de Monstromer, som nu om Stunder færdes paa de gyngende Landeveje.

Aar 1884 blev „Louise“ bygget om, ved hvilken Lejlighed Maskinkraften blev nedsat til 500 HK., rimeligvis af Hensyn til Formindskelse af Maskinbesætningen og en deraf følgende Besparelse, Man var nu begyndt at vædtage Love og Bestemmelser, som krævede et bestemt Antal Mennesker til Betjening af Maskiner, der udviklede et bestemt Antal Hestekræfter, og en af Grænserne laa netop ved 500 HK.

Efter Ombygningen blev Skibet maalt om, og Netto Register Tonnagen blev nu ansat til 678 Tons.

Men „Louise“ beholdt stadig sin Rigning, først i 1906 blev Ræerne taget bort.

„Louises“ første Fører var Kaptajn E. S. Braband, som førte Skibet i 25 Aar. Han afløstes af den fra Amerikafarten meget bekendte Kaptajn R. L. Götsche. Senere var følgende af D. F. D. S. s Kaptajner Førere af „Louise“: Kaptajn C. W. Gotthardt, Kaptajn H. Rasmussen, Kaptajn J. Larsen, Kaptajn J. Kruse. Den sidste Fører var Kaptajn A. Svan.

Som 1ste Mester sejlede Maskinmester Johan C. J. de Stöckel, senere Mestrene H. F. Raabye, C. V. Buchardt, A. P. Kaas og flere andre.

Maskinmester Raabye blev i Aaret 1885 dræbt ved et Ulykestilfælde om Bord i S/S „Norge“. „Louise“ sejlede i Nord- og Østersøfart paa Tyskland, England, Rusland, Holland og Belgien, og sejlede under Maltserkorser (D. F. D. S.'s Kontorflag) i samfulde 44 Aar. Det er jo ganske naturligt, at Skibet

i Løbet af alle de mange Aar var ude for manganen drøj Drøvet, og gav eller fik sine Knubs, nu og da, naar Uheldet vilde det saadan. Den 3. December 1902 var „Louise“ paa Vej ned ad Floden Pregel paa Rejse fra Königsberg til Hull. „Louise“ styrede i den af Isbryderen brudte Rende. Et Stykke rede paa Floden laa en anden Damper „Tyr“ med Stævnen ud i Farvandet, klar til at følge efter „Louise“, saasart denne var passeret forbi. Kort fra „Tyr“ mistede „Louise“ Styret, og Hlev af Isen presset ned mod „Tyr“; det lykkedes at faa „Louise“ stoppet 3 Fod fra „Tyr“s Stævn, man skulde nu tro, at den Kollision var klaret, men Skæbnen vilde det anderledes, 3 Minutter efter at „Louise“ var stoppet, kom Dampskibet „Sexta“ af Flenborg, ogsaa den mistede Styret, men det lykkedes ikke at faa Skibet stoppet, og „Sexta“ ramte med sin Fov „Louises“ Agterende, som blev ret stærkt beskadiget, saa „Louise“ maatte gaa til Pillau for at faa Skaden udbedret.

Aar 1903 kolliderede „Louise“ med Damperen „Dewsland“ af Cardiff, Kollisionen skete paa Københavns Red under en haard østlig Storm. „Louise“ slap uskadt, men „Dewsland“ fik Klydset revet op og et Hul i Boven, som det blev nødvendigt at reparere, forinden Rejsen kunde fortsættes.

I November Maaned 1906 kolliderede „Louise“ i Bomløbet med den gamle Øresundsdamper „Gylfe“. Kollisionen var ganske let, „Gylfe“ fik sin Bb. Hjulkasse beskadiget, og „Louise“ blev puffet over mod den den Gang eksisterende Pontonbro, som laa færtøjet ved Hønsbroen. Pontonbroen blev beskadiget, og da den de nærmest paafølgende Dage ikke kunde anvendes til det, som var dens Formaal; Morgen og Aften, naar Holmens Folk skulde til eller fra Arbejde, at forbinde Tolddoden med Holmen, maatte Holmens Folk færdes over, en Gæne for dem, men en Lettelse for den almindelige Trafik paa Københavns Havn, som elers af Pontonbroen var udelukket fra Omverdenen en halv Time om Morgenen og en halv Time om Aftenen. „Louise“ fortsatte ubeskadiget sin Rejse.

I 1909 kolliderede „Louise“ paa Rejse fra St. Petersborg til Føtterdam i Kieler-Kanalen med Dampskibet „Julius Rutgers“ af Emden, begge Skibe fik betydelig Skade. Den 25. Juli 1912, da „Louise“ kom fra London, saas ude om Stb. en Torpedobaadsflotte paa 8 Baade, som styrede ned mod „sunk Lightship“; da Flotillen var 6 Streger ude, skar pludselig 2 Baade ud og kom med stor Fart ned tværs paa „Louise“s Kurs. Afstanden til Baadene var saa ringe, at man ikke kunde dreje til Styrbord. Der blev saa givet Ror til Bagbord, for om muligt at løbe parallel med Baadene, men da disse, samtidig med, at „Louise“ ogsaa gav Ror til Styrbord, blev Resultatet, at „Louise“s Agterende ramte den ene Torpedobaads Agterende. Ski-

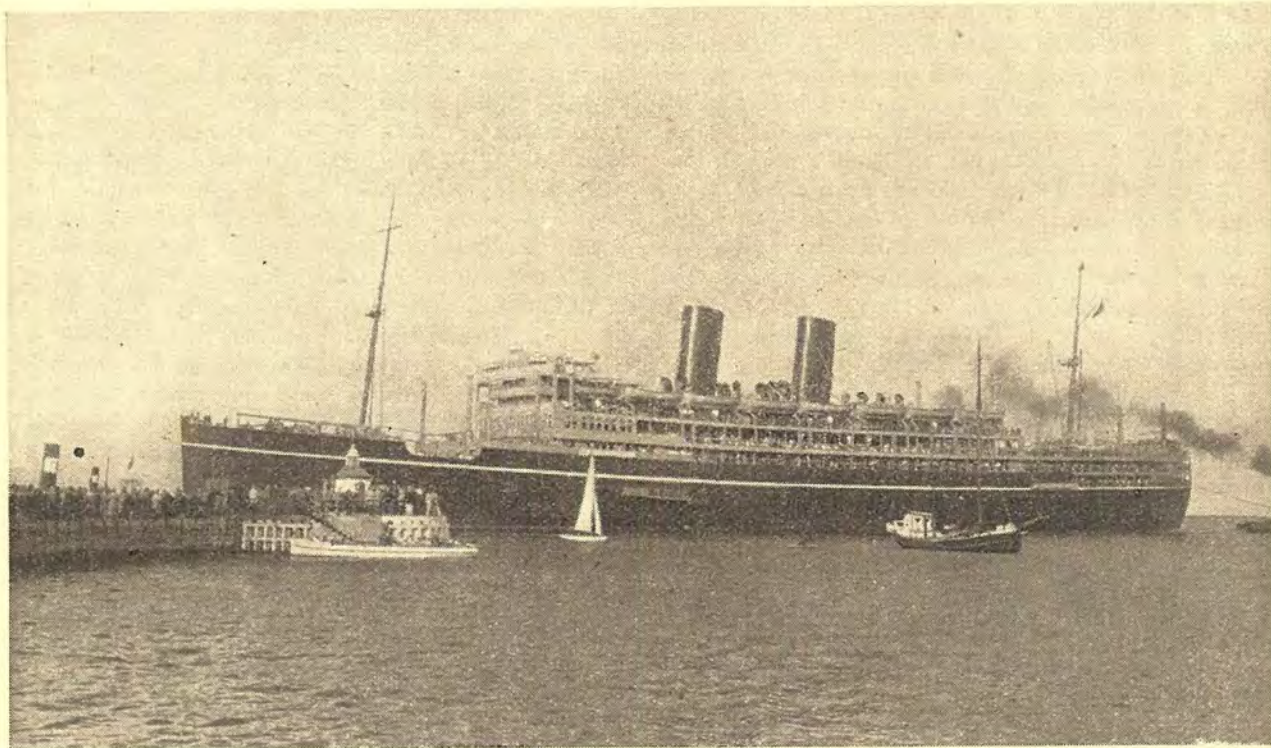


bene kom straks klar af hinanden, og da Sammenstødet kun havde overfladiske Saar til Følge, fortsatte de begge Rejsen. Aaret 1903 var „Louise“ ude for et ganske alvorligt Uheld. De paagældende Aar den 25. Oktober befandt „Louise“ sig Kl. 2½ Fmd. i Kattegat, paa Rejse fra København til Hull. Det blæste en frisk Kuling af SV, med meget mørkt Vejr, men sigtbart. „Louise“, hvis Lanterner brændte klart, saa NNV. efter Kompasset, da den vagthavende Styrmand pludselig saa Skummet for Boven af en Sejler, lidt ude om Bb, men hverken Styrmanden eller Udkigsmanden saa noget Lys. Der blev straks slaaet Bak til Maskinen og givet Ror til Bb, men Sejleren rantes ved Stormasten og begyndte straks at synke. Fra „Louise“, som ingen Skade havde taget, blev en Baad sat i Vandet, og det lykkedes at bjerge 2 Mænd, Kaptajnen og en Matros. „Louise“ forblev en Time ved Ulykkesstedet, ca. 15 Sm. misv. NNØ. for Anholt Knob, men da man intet kunde finde af Sejleren, fortsattes Rejsen. Den reddede Kaptajn, hvis Navn var Kerschstein, meddelte følgende: Den oversejlede Skonerhed „Lina“, hjemmehørende i Riga, og var paa Rejse fra Teriberki med en Ladning af 180 Tons Fisk, bestemt til St. Petersborg. „Lina“ havde forladt Teriberki den 16. September, men havde haft meget haardt Vejr, under hvilket en Mand

den 5. September, da han var ved at sætte den grønne Lanterne, var faldet over Bord og druknet. Samtidig med Manden var Lanteren gaaet over Bord. Resten af Rejsen havde man saa klaret sig med en hvid Lanterne, som var ombundet med et Stykke grønt Flagang, og det var gaaet meget godt, indtil det Øjeblik, „Lina“ havde mødt „Louise“, (at det var gaaet godt, maa man vel antage, skyldes den Omstændighed, at „Louise“ var det første og eneste Skib, „Lina“ havde været i Nærheden af under saadanne Forhold, at der kunde opstaa Sammenstød, fordi den grønne Lanterne ikke kunde ses). „Lina“ havde styret Bidevind for Stb. Halse omtrent SØ.t.S. efter Kompasset. Han, Kaptajnen, havde set „Louise“s Lanterner, men holdt sin Kurs. Da Damperen ogsaa holdt Kurs, havde han givet Ordre til at blusse, men forinden dette kunde ske, var Kollisionen indtraffet, han havde straks efter kappet Surringerne til Storbaaden, til hvilken saa han og Matrosen havde holdt sig fast, indtil de blev taget op af „Louise“s Baad, medens Styrmanden og en Matros, som begge var til Køjs, var gaaet ned med Skibet.

I Marts 1916 blev „Louise“ solgt til Skibsreder Niels Østermann i Stockholm.

C. G. Saltoft.



VICEROY OF INDIA

Fot. Werner Helgaard.

Næstbedst paa danske Skibe

Det tjener til Ære for Skandinavien, at det engelske Havnevæsens Sundhedsinspektører fremhæver Sverige, Danmark og Norge som de tre Lande, der byder deres Søfolk de bedste Arbejdskaar.

Forholdene paa de engelske Fartøjer giver, hvad Hygiejne angaar, Anledning til Kritik, hedder det i Rapporten. Selv paa de største Luksusdampere lever Mandskabet under daar-

lige og sundhedsfarlige Forhold i alt for smaa, daarligt oplyste og daarligt ventilerede Kamre.

De engelske Sundhedsinspektører, der sorterer under Handelsministeriet, har opstillet en Liste, paa hvilken England indtager Syvendepladsen. Sverige er Nr. 1, Danmark Nr. 2, Norge Nr. 3 efterfulgt af Amerika, Holland, Tyskland, England og Italien.

KAPTAIN ULF LARSEN

Aldrig i sit Liv havde Humphrey van Weyden drømt om, at Skæbnen kunde behandle ham saa grusomt. Han, den forfinede, kultiverede og velhavende Forfatter var havnet ombord paa en Sælskonnert, hvis Besætning var mere raa og brutal og umenneskelig, end han havde anet, at der fandtes her paa Jorden. Det hele begyndte fredeligt med, at Hump tog med Færgen, der gaar mellem Sausalito og San Francisco; det var tæt Taage, og de blev løbet i Sænk af en anden Dampet. Hump kunde svømme og lod sig drive med af Strømmen, men hvad der saa skete med ham, anede han ikke; da han vaagnede, var han ombord paa „Ghost“, hvis Kaptajn var den berygtede Ulf Larsen. Og her oplevede Hump saa det ydmygende, at han blev degraderet til Messedreng med en Løn af 20 Dollars om Maanednen, der var ikke Tale om, at Ulf Larsen vilde sætte ham i Land — Hump var hans Legetøj som han, efter som Lunet var til, kunde pine og haane, drille og tyrannisere eller underholde sig med om Filosofi, Bøger og Kunst.

„Ghost“ var et Helvede, et Mareridt under Befaling af en Sindsyg, hvis største Lyst det var at mishandle sine Folk. Alle hadede og frygtede de ham, denne Bande af Forbrydere og Mordere, der under deres underkuede Ydre pønsede paa Oprør for at kaste det frygtelige Aag af sig. Og Ulf Larsen vidste det, og derfor blev hans Terror endnu ubarmhertigere. Man kunde ikke tænke sig et mere pragtfuldt Syn end Ulf Larsen, alt var smukt hos ham lige fra den store, stærke Skikkelse til de store, graa Øjne, hvis Farve kunde blive blaa som Azur og mørke af Raseri og Had. Det forekom nogle Gange Hump, at han kunde aae et Glimt af Ulf Larsens sælsomme Sjæl i disse Øjne, men hvis han saa et Strejf af Skønhed i dem, blev det straks nævirket ved en Ed, der var saa himmelraabende blasphemisk, at Luften ligefrem slog elektriske Gnister. Der var endnu ingen, der kendte Ulf Larsen og forstod at lodde de hemmelighedsfulde Dybder i hans Sjæl. Nede i sin Kahyt havde han et særst udvalgt Bibliotek, og gennem mange Samtaler havde Hump faaet et dybt Indblik i hans altomspændende Vider, som han selv havde skaffet sig. —

Noget af det, Hump maaske led mest under, var Kokkens Behandling. Han var en tarvelig, simpel Mand, der nød det at opkaste sig til Hersker over den fine unge Mand. Der gaves ingen Pardon for Hump, og da han engang faldt i stærk

Søgang og forvred sin Knæskal, saa den stod fordrejet ud, blev han overøst med en Strøm af Eder og Skældsord for sin Ubehærdighed, han havde spildt lidt The. —

Der var stærk Spænding ombord, en af Roerne, der hørte til Skonnertens Sælbaade, var kommanderet op i Masten for at ordne noget ved et Sejl. Han var en klodset Bondelømmel, ude paa sin første Sørejse, og han gennemgik alle Kvaler af Angst, da han endelig var kommet op. Hump stod i Kahytstøben og saa op, og nede under Masten stod Ulf Larsen,

mens Harrison som en stor Edderkop kravlede deroppe. Det var noget blæsende, saa Skonnerten gik meget ustøt, men Ulf Larsen tog intet Hensyn; han befalede stadig Harrison højere og højere op. — Da — det gav et Sæt i Hump — Harrison styrtede ned, han havde mistet sit Greb, men han havde Held med sig og blev hængende, men det var med Hovedet nedad. Han hang i Knæhaserne. Ulf Larsen saa ligegyldigt op paa ham, men Styrmanden skældte saa længe ud, indtil han endelig fik hævet sig op og med Rædsel malet i sit Ansigt igen begyndte sit Arbejde. Saa skulde han ned, hele den lange Vej ned til det duvende Dæk, og da svigtede den sidste Ret af Ro ham, han turde ikke. En Matros vilde hjælpe ham, men Ulf Larsen holdt ham tilbage og adspredte samtidig



Den Historie, vi her fortæller, er et kortfattet Uddrag af Jack Londons berømte Somandsromar „Ulf Larsen“, som vi anbefaler alle at læse

det rysgerrige Mandskab. Hump maatte igen ind i Kabysen, tre Timer efter sad Harrison endnu oppe paa Gafeln og klyngede sig skælvende fast, men endelig hen ad Aften saa han ham hump henover Dækket. Da følte Hump for første Gang, hvad Mordlyst er — han hadede Ulf Larsen, som et usselt Kryb hader en Gigant.

Et Par Dage efter faldt det Ulf Larsen ind at hente Hump ind til sig, og i tre Dage var der intet, som hed Arbejde for ham, han diskuterede af Hjertenslyst om alle mulige Emner, mens Kokken med den misundelige Galde lysende i sit Blik maatte opvarte ham ved Bordet, og da Hump igen blev førstødt og kom ud i Kabysen, var Kokken i Færd med at slibe en smal, tynd Kniv.

„Den er til dig, Hump,“ var nogen saa venlig at oplyse ham om. Hump var ikke fejt, men Raaheden og Misundelsen her ombord gjorde ham bange, og i Desperation begyndte ogsaa han at slibe en Kniv til stor Fornøjelse for Mandskabet, der saa de to Dødsfjender slibe deres Knive, som de gensidig tiltænkte hinanden. Det var en usædvanlig Adspredelse.



Slagsmaal og Optøjer hørte til Dagens Orden, men det værste, Hump oplevede, var, da han saa Ulf Larsen mishandle en Matros. Han sparkede og slog ham med Næverne og Støvlerne og rejste ham op for atter at slaa ham ned. Blodet flød ud af Næse og Mund paa Ofret, og da han til sidst ikke mere kunde hænge sammen, blev Ulf Larsen ved med at sparke og slaa ham, som han laa udstrakt paa Gulvet i Kahytten. Tilsidst blev han som en Sæk slængt op paa Dækket, der farvedes rødt af hans Blod.

En anden Gang blev Harrison smidt over Bord en Nat, af hvem vidste Hump ikke, men han blev tvunget til at gaa med ned i Folkenes Lukaf sammen med Styrmanden og Ulf Larsen, hvor der begyndte et frygteligt Slagsmaal. Senere maatte Hump hjælpe Ulf Larsen med at bade og forbinde den blodige, forslaaede Krop. Ulf Larsen var kommet i godt Humør og underholdt sig livligt om Livet. Da Hump var færdig, sagde Ulf Larsen:

„De er en flink Mand, Hump. Som De ved, mangler vi en Styrmand. Herefter overtager De Vagten, faar 75 Dollars om Maaneden og bliver tiltalt Herr van Weyden.“

„Jeg — jeg forstaar mig jo ikke paa Navigation,“ gispede Hump.

„Behøves aldeles ikke,“ svarede Ulf Larsen. „Godnat Herr van Weyden.“

— — —

Fra den Dag var Hump Styrmand, og hans Liv blev mere taaleligt. Han mærkede, at der var noget i Gære med Ulf Larsen, og det var især to Mænd, der var blevet umenneskeligt mishandlet — Leach og Johnson — som hadede ham med et intenst, morderisk Had. En Aften spurgte Leach Hump, hvor langt der var til Kysten ved Jokohama, og Hump, der anede deres Flugtplaner, gav beredvilligt alle Oplysninger. Næste Morgen savnedes Baad Nr. 3 og Leach og Johnson, og der blev holdt skarpt Udkig efter den, men først 3 Dage efter raabte Udkigsmanden, at der var en Baad i Sigte. Det gjorde Hump ondt langt ind i Hjertet, da han saa Ulf Larsens triumferende, mordlystne Blik.

„Der er 5 Mand i Baaden,“ raabte i det samme Udkigsmanden, „og gid jeg aldrig maa skyde en Sæl mere, hvis den ene af dem ikke er en Kvinde!“

I Løbet af et Øjeblik havde Ulf Larsen sendt en Baad ud efter dem, og Hump saa et Glimt af en ung Kvinde og et langt, lysebrunt Haar. Hun var meget svag og lod sig viljeløst føre nedenunder af Hump.

„Det er virkelig ikke nødvendigt at gøre saa meget Ulejlighed for min Skyld,“ sagde hun. „Mændene, jeg var sammen med, venter hvert Øjeblik at se Land, og vi maa jo kunne naa ind inden Aften, tror De ikke ogsaa?“

„Hvis det var en anden Kaptajn, antager jeg, at De kunde være i Jokohama i Morgen. Men vor Kaptajn er en mærkelig Mand,“ svarede Hump, „og jeg maa bede Dem være belavet paa alt. Forstaar De mig — paa alt?“ Han vilde gerne advare det tillidsfulde unge Væsen, der ligesom han værgeløst var faldet i Umennesket Ulf Larsens Hænder.

Næste Morgen spurgte Ulf Larsen ham ud om hende, men Hump havde ingen Oplysninger at give, hun havde igaar været altfor træt.

„Hvad har De i Sinde at gøre med Leach og Johnson?“ spurgte Hump brat, benyttende sig af Ulf Larsens gode Læne og sit eget oplakkende Mod.

„Jeg ved det ikke rigtig,“ svarede Ulf Larsen, „med det Tillæg, jeg har faaet, har jeg Mandskab nok.“

„Og de to har faaet al den Deserteren, som de har godt af,“ sagde Hump. „Hvorfor ikke prøve at give dem en anden

Behandling? Tag dem ombord og omgaa dem venligt. Hvad de har gjort, er de blevet drevet til.“

„Aa mig?“

„Ja, af Dem, og jeg vil lade Dem vide, Ulf Larsen, at jeg maaske en Dag kan glemme, at jeg har mit eget Liv kært og forsøge at dræbe Dem, hvis De gaar for vidt i Deres Mishandlinger af de to Stakler.“

„Bravo!“ raabte han. „Det er en virkelig Triumf for mig, Hump, nu har De endelig lært at staa paa egne Ben.“ Hans Udtryk forandrede sig. „Tror De paa Løfter?“

„Naturligvis,“ svarede Hump.

„Saa er det en Afale. Hvis jeg lover Dem ikke at lægge Haand paa Leach og Johnson, saa lover De til Gengæld ikke at dræbe mig?“ Han rakte Hump sin Haand, men det forekom Hump, at han saa en spottende Djævel lyse i de store, graa Øjne.

De indhentede den lille Baad, som Udkigsmanden havde observeret, og saa Leach og Johnson i den. De var i en elendig Forfatning, og der var et usigelig forpint Udtryk i Johnsons Ansigt. „Ghost“ strøg lige forbi, og den lille Baad begravedes næsten under en Styrtesø, de øste som vanvittige. Ulf Larsen gav ingen Befaling, „Ghost“ fortsatte sin Kurs, og først da Baaden næsten ikke kunde ses, vendte „Ghost“ om. Atter strøg den forbi — sejlede højt, vendte tilbage, strøg forbi og sejlede bort. Ulf Larsen legede med dem som Katten med Musen, og imens forsvandt Baaden under den ene Bølge efter den anden. Den sank dybere og dybere, og da der kom en Regnsky, forsvandt den for deres Blikke. De saa den aldrig mere, Havet havde taget dem, og Ulf Larsen havde holdt sit Løfte ikke at lægge Haand paa dem.

Der reddede unge Pige hed Maud Prewster, og hun var en kendt ung Forfatterinde, og det førte de to Skibbrudne sammen. Ulf Larsen havde drillende svaret hende, at hun om en 4 Maaneder kunde vente at komme i Land, foreløbig maatte hun blive ombord. Der var ingen Tvivl om, at Ulf Larsen forelskede sig i hende, hans Øjne blev som indspundet i et gyldent Skær, naar han talte med hende, men hun nærede en saa dyb Rædsel og Afsky for ham, at han ikke havde den ringeste Chance for at vinde hende.

Ved Sælfangsten stødte Ulf Larsen sammen med sin Broder, hvis Øgenavn var „Mord“-Larsen, og der begyndte en ubarmhertig Kamp mellem de to Brødre, der hadede hinanden. De gjorde alt for at ødelægge Fangsten for hinanden, Ulf Larsen stjal flere af Broderens Baade med Fangere og holdt dem farget, saa flygtede han, og for at fejre det heldige Kup lod han skænke Whisky ud, lige saa meget de kunde orke at drikke. Hump drak ikke, og han vaagnede midt om Natten, som om noget uforklarligt havde kaldt paa ham. Han gik ind i Ulf Larsens Kahyt og saa Maud kæmpe med Ulf Larsen. Det fik Bægeret til at flyde over, han slog ham i Ansigtet med sin knyttede Næve, men blev i det samme fejret til Side af Ulf Larsen som et Legetøj. Saa trak han sin Dolk, han bar ved Hoftens, op af Skeden og vilde til at styrte løs paa Ulf Larsen, men forvirret blev han staaende. Ulf Larsen stod lænet op ad Væggen og holdt Haanden presset mod Panden. Han vaklede. Det saa ud, som om han var lammet.

„Van Weyden,“ kaldte han hæst, „hvor er De?“ Hump kom hen til ham. „Hjælp mig hen til en Stol,“ sagde han. „Jeg er en meget syg Mand.“

De stod en Tidlang tavse, overvældet af det sælsomme. Tilsidst forlangte Ulf Larsen at komme i Seng. „Det er den forbistræde Hovedpine igen,“ sagde han. Han holdt hele Tiden Haanden for Øjnene.

Den Nat flygtede Maud og Hump fra „Ghost“ i en lille aaben Baad. Alt var bedre end at blive der ombord, og Maud var tapper og modig — og Hump elskede hende. Aldrig, aldrig skulde hun igen falde i Hænderne paa Ulf Larsen. Det var en frygtelig Tur, det stormede, og de var genæmblødt. Solen straalende, og de var ved at forgaa af Tørst, de glemte Tid og Sted, roede lidt, lod sig drive med Strømmen og var ved at fortvivle, skønt de begge to prøvede at skjule for hinanden, hvor langt nede de var. Det var derfor som Redningen fra den visse Død, da de saa Land og gled ind i en stille Vig. De kunde næsten ikke staa, da de kom i Land, de havde for længe været vant til Dækkets Duven under Fødderne. Hump havde taget en god Forsyning af Proviant med, selv Kaffe-bønner var der, men Tændstikker havde de ikke.

„Brugte Robinson ikke to tørre Pinde?“ spurgte Maud spagfærdigt. Hun var ved at forgaa af Længsel efter en Kop hed Kaffe. Til sidst fandt Hump dog ud af at bruge lidt Krudt fra Ammunitionsbeholdningen, Urglasset og et Stykke Papir. Der blussede snart et lystigt Baal.

Det var en øde Ø, de var landet paa, og da de var forberedt paa at blive der, til Sælvangsten igen begyndte, indrettede de sig husligt. Af Drivtømmer byggede de et Hus, de lagde Vinterforraad hen og var begge to inderlig lykkelige over at være undsluppet Ulf Larsen.

En Morgen, da Hump traadte ud af Hytten, saa han til sin store Overraskelse, at der i Natens Løb var drevet et Vrag ind i den fredelige Vig. Sejl, Master, Skøder og Bomme laa i en forvirret Masse, men Hump genkendte alligevel „Ghost“. Det var „Ghost“, der var drevet ind. Det gjorde ham næsten syg, at Ulf Larsen igen var over dem, men han kunde ikke udholde Uvissheden, saa hellere se det ind i Øjnene, og med et ladt Gevær i Haanden begav han sig ned til Stranden og klatrede ombord. Der var dødsensstille, og som et Lyn slog den Tanke ned i ham, at „Ghost“ var forladt, hvilket dens elendige Forfatning jo ogsaa kunde tyde paa. Det lettede svært paa Humpret at tænke paa alle de Ting, der var her ombord, som han og Maud havde savnet i saa høj Grad. Glad løb han henad Dækket — og saa Ulf Larsen! En Skælven løb gennem ham, og klamrende sig fast

til sit Livsinstinkt spændte han Hanen paa Geværet og nærmede sig saaledes Ulf Larsen. Han var blevet meget forandret, ældet, og Øjnene var fremmede.

„Hvorfor skyder De ikke?“ spurgte Ulf Larsen saa. Men Hump kunde ikke. Paa sin sædvanlige Maade stillede Ulf Larsen ham saa nogle Spørgsmaal, som Hump besvarede korrekt.

„Hvor er vi egentlig?“ spurgte Hump endelig. „Hvad var Deres sidste Observation?“ Ulf Larsen smilte uudgrundeligt uden at svare. „Og hvor er Mandskabet, hvorfor er De alene?“

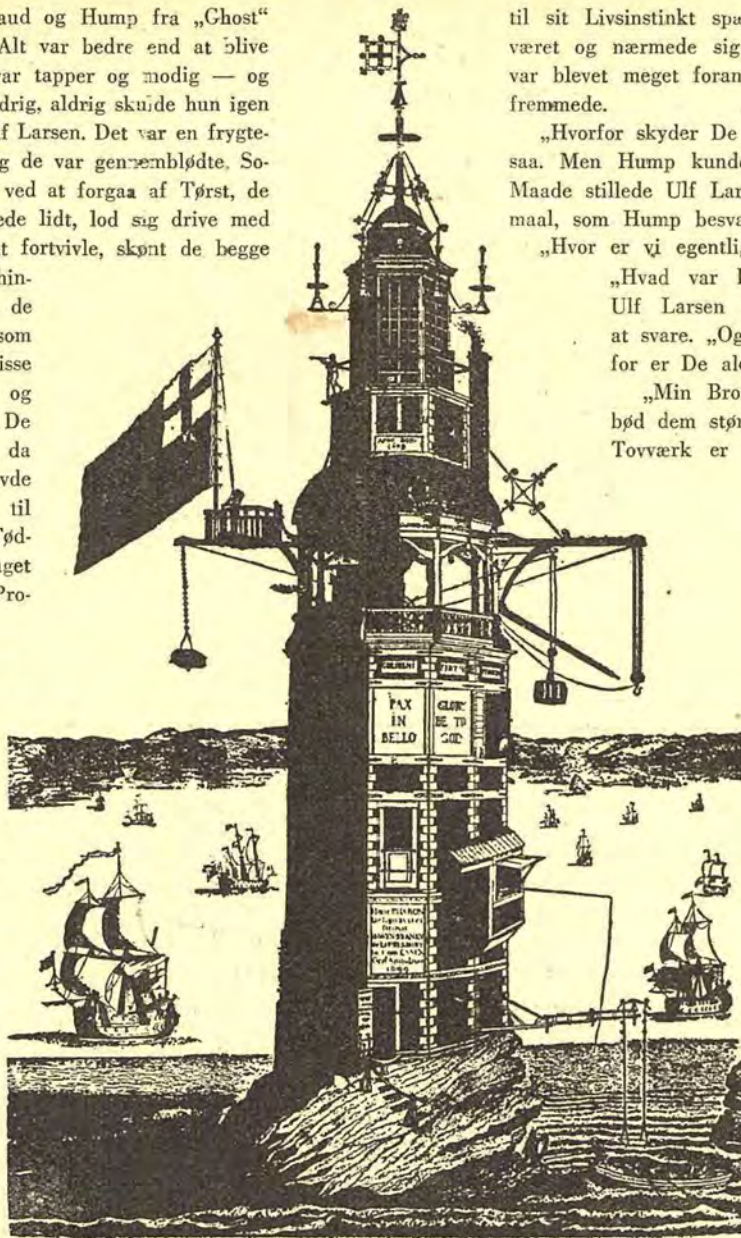
„Min Broder huggede dem fra mig, bød dem større Hyre. Alle Snore og alt Tovværk er blevet skaaret over.“

Han strøg sig over Ansigtet, som om han vilde fjerne noget Spindelvæv. Hans Maade var saa forandret, at det næsten var Hump uhyggeligt. Øjensynligt pønsede han ikke paa noget ondt. Det lykkedes Hump senere paa Dagen at snige sig uset om Bord og hente ny Forsyning af Proviant, men da han vilde vende tilbage, saa han Ulf Larsen. Der var en Lem i Gulvet, paa hvis Stige Hump stod. Ulf Larsen gik søgende og usikkert, og bag hans Ryg skyndte Hump sig stille op. Ulf Larsen gik over Gulvet, nærmede sig den aabne Lem og standsede ikke, hans Fod svævede lige ud i Hullet, indtil han i sidste Sekund fik revet sig tilbage. Den

frygtelige Sandhed gik op for Hump: Ulf Larsen, Kæmpen, var blind!

Mand havde næret den største Angst for Ulf, nu fik hun mere Mod, og da Hump vilde gaa i Gang med at faa Masterne rejst igen paa Skonnerten, tilbød hun at hjælpe. Ulf Larsen forbød dem det, men de tog intet Hensyn til ham og arbejdede hele Dagen som Galejslaver. Masten stod, da de om Aftenen dødtrætte smed sig hen. — Men næste Morgen var alt deres Arbejde ødelagt af den Blinde, og Master var smidt i Vandet. Saa legede de Blindebuk med ham. Uden Sko og Strømper arbejdede de lydløst. De holdt Vagt om Natten for at beskytte deres kostbare Arbejde, og af og til taale de helt fredsommeligt med Ulf Larsen. En Dag saa de ham gaa over Dækket, pludselig vaklede han, styrtede om og laa ubevægelig.

„Det er et af hans Anfald,“ raabte Hump og knælede ned ved Siden af ham. I samme Øjeblik greb to Jernnæver om hans Eals og pressede langsomt Livet ud af ham. Han troede



Det første Eddystone Fyrtaarn.



allerede, at det var forbi, da Taget slappedes, og han igen kunde aande. Maud stod bagved ham med en tung Sælknippel i Haanden. Med en Hulken kastede hun sig i hans Arme, nu Faren var ovre, var hun ikke andet end en Kvinde, og hun græd lang Tid. Hump bøjede sig ned og kyssede hendes lysebrune Haar saa blidt, at hun ikke mærkede det. Ulf Larsen blev stadig liggende uden at røre sig, det var blevet til et virkeligt Anfald, og med Besvær fik de ham i Seng, mens de selv flyttede ombord. Ulf Larsen var lagt i Lænker, saa nu kunde de røre sig frit. Men de behøvede ikke længe at holde ham lænket, han havde faaet et Slagtilfælde og var næsten lammet, men Ondskaben var endnu i ham, og hvis Hump ikke var kommet til i rette Tid, vilde han have stukket Ild paa sin Madras. Et Par Dage efter kom et nyt Slagtilfælde, han mistede Talens Brug. Han kunde endnu bevæge sin Haand en lille Smule og skrev besværligt paa et Stykke Papir, naar han vilde meddele sig til dem. Det var, som om han døde Tomme for Tomme, tilsidst kunde han heller ikke røre Haanden mere og mistede ogsaa Hørelsen. Ulf Larsen var kun blevet en Klump Kød, dybt inde brændte endnu en lille svag Flamme, men den brændte i Stilhed og Mørke, og ingen skulde nogensinde se den.

Det var lykkedes Hump at faa gjort „Ghost“ sejldygtig, og det, han havde lært som Styrmand, kom ham nu til Gode.

Humphrey van Weyden var blevet et rigtigt Mandfolk, hærdet af Livet, dygtig og modig. Han havde sandelig lært at staa paa egne Ben. En Stormnat udslykkedes Ulf Larsens Livsgnist, og næste Dag blev Liget sænket i Havet.

„Han havde for mange Kræfter,“ sagde Hump, da han og Maud stod alene paa Dækket.

„Ja, men nu binder de ham ikke længere. Nu er han en fri Aand,“ Hun saa ud over Havet og hviskede: „Farvel Lucifer, du stolte Aand!“ I dette Øjeblik hævdede „Ghost“ sig paa et Bølge, og Hump saa en Damper en to eller tre Mil borte. Den var paa Vej hen mod dem.

„Vi er frelst!“ sagde Hump højtideligt og alvorligt. Deres Øjne mødtes, og før han var sig det fuldt bevidst, holdt han hende tæt i sine Arme.

„Behøver jeg at sige noget?“ spurgte han.

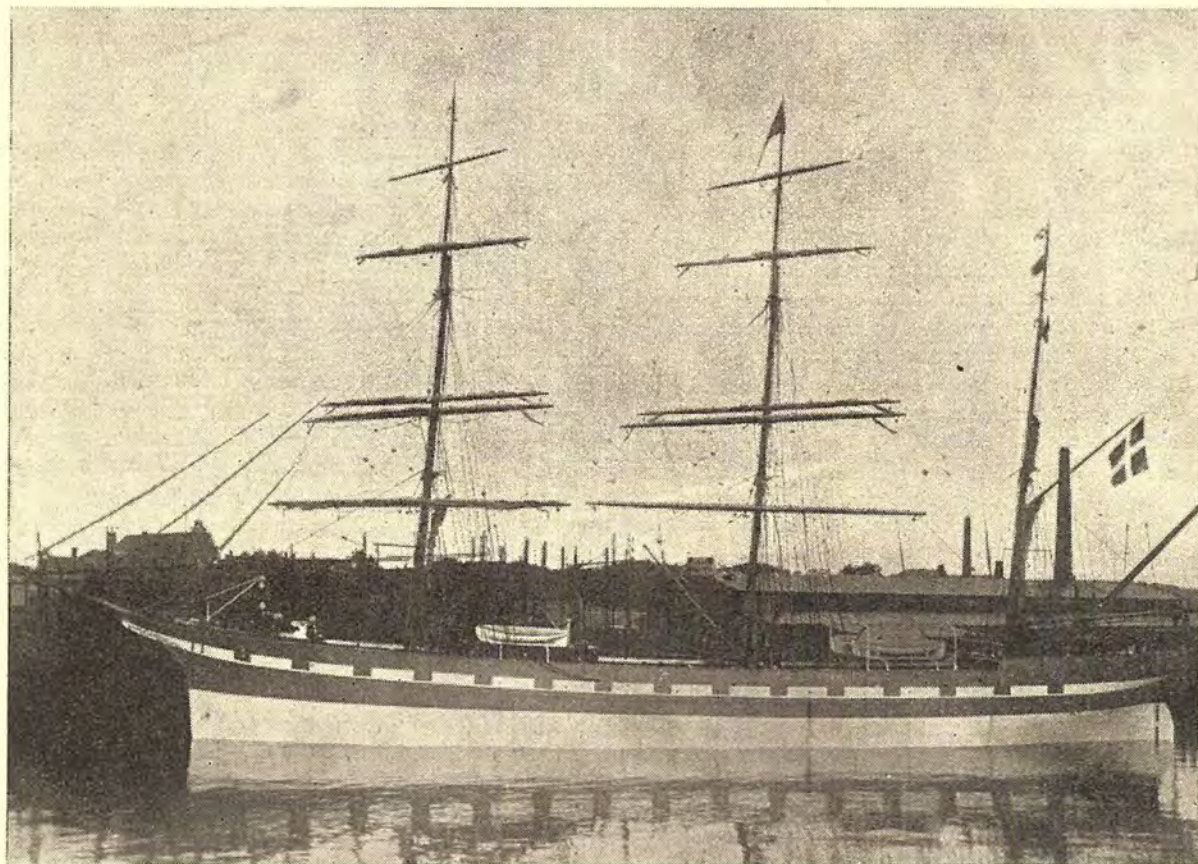
„Du behøver det ikke, men det vilde være saa herligt at høre det.“

Deres Læber mødtes, og han strøg hende kærtgenende paa Skuldrene: „Min lille Kvinde, min lille Kvinde,“ sagde han.

„Min Mand!“ sagde hun og saa et Øjeblik paa ham.

Damperen var ganske tæt ved dem, der blev firet en Baad ned.

„Et Kys, min Elskede,“ bad han. „Et Kys til, før de kommer!“



Bark „Prinsesse Marie“ af Nordby.

Fra Lods Gruelunds Samling.

Bygget i Helsingør til Fanøreder 1893, „forsvanet“ paa Rejse i 1910 fra Sidney—Smokybay (Syd-Australien).

19 Mand savnes. Skibets Værdi 125.000 Kr. Fotograferet ved Apteringskajen i Helsingør.

Send Deres bedste Ven i det fremmede „Vikings“ nye ekstra Jule-Nummer „JUL PAA HAVET“. Pris Kr. 1,50.



En dansk Kaperfregat

Overfaldet paa Helsingør Rhed

Af Kay Larsen

Kapere var nok en Slags Kampskibe, men det var jo ikke helt Orlogsmænd, udrustede til at tage Kampen op med en fjendtlig Stats store Flaadeenheder. I meget gamle Dage lagde Kronen under Krigsforhold ganske simpelt: Beslag paa alle de større armerede „Skibsrum“, og Kapere var derfor sjældent af første Kvalitet.

Under en Krig var det heller ikke let at faa brugbart Mandskab. Alle Søfolk i den bedste Alder og af god Førlighed blev gerne udskrevet eller ganske simpelt „presset“ til kgl. Tjeneste.

Men i 1807 var det anderledes. Fjenden havde taget baade Krigs- og Handelsflaaden. Marinen havde Folk nok til den Smule Skibe, der var levnet, og til Kanonbaaden, som i Hast blev bygget. En Mængde Koffardifolk gik ledige, og mange af dem havde sejlet med de armerede Ostindie-, Kina-, Vestindie- og Guineafarere og var fuldt saa fortrolig med Brugen af Kanoner og Haandvaaben som Nybørsers Ulke.

Straks efter at den mægtige engelske Flaade og Hærstyrken, som havde bragt København til at kapitulere, havde forladt de danske Farvande med Ranet: den danske Orlogsflaade, — udrustedes en Mængde Kapere. Naturligvis var København den By, som udsendte flest, men alle de større Provinsbyer var med, særlig Helsingør og Aalborg; Bornholm var forresten den driftigste af alle danske *Landsdele* til Kaperfærden.

Størsteparten af de danske Kapere var smaa Fartøjer med en enkelt Kanon og 12—16 Mands Besætning, men der fandtes blandt de ca. 200 Kapere mange Kuttere, en Del Skonnerter, et Par Friggere — og saa den Fregat, vi skal fortælle om.

Det viste sig snart, at de større *Skibstyper* ikke var de gunstigste. Der var Englænderne altid ude efter, de havde vanskeligt ved at finde Ly, og de var kostbare at holde i Søen. Velsejlende, godt udrustede smaa Fartøjer, der let kunde løbe ud og ligesaa let smutte i Havn eller tæt ind paa Stranden under et beskyttende Batteri, egnede sig bedre til det farlige Erhverv. Saa godt som alle de store Kapere fik en mer eller mindre krank Skæbne, underorden dog først efter at have gjort nogle gode Kup.

Det var et større Interessentskab, som udrustede vor eneste Kaperfregat, der fik Navnet „Cort Adeler“. I Folkemunde hed den, uvist hvorfor, „Den spanske Fregat“. Den blev armeret med 20 Kanoner og fik 93 Mands Besætning. Til Fører antoges den herommelige Koffardikaptajn Jens Lind, der snart blev en af Folkets Yndlinge; „Fløjls-Lind“ blev hans Kæle navn.

Den raske Gut fik hurtigt Kaperbrev, Kaution og alle Formaliteter i Orden, han lagde et orlogsmæssigt Snit over sin Fuldrigger og forsømte ikke at pynte sine 6 flot udhalede Sluproere med et Sølvskilt paa Hatten med tydelig Tilkendegivelse af, hvor de hørte til. Selv var han ikke heller beskeden, hans Udstyr heller ikke. Lang Slire havde han i Skærf, store Pistoler strittede i hans Bælte, og Galloner prydede hans Hat, — men han var Karl for sin Hat!

Naar Kaptajn Lind steg ombord i sin Fregat, blev han modtaget ved Falderebet! Officerer havde han nok af: Sekondekaptajn Christian H. Jørgensen, Overstyrmand Olsen, 2 Priskekaptajner, 3 Styrsmænd, 2 Prisemestre og 1 Doktor. Desuden var der 16 underordnede Befalingsmænd, 29 Matroser, 31 Halvbefarne og 6 Drengene.

Udrustningen var færdig den 27. Februar 1808, og Jens Lind sejlede Fregatten op til Helsingør. Der laa han som et Slags Vagtskib. Af og til krydsede han i Kattegat, og i Løbet af Foråret gjorde den velsejlende Fregat flere Priser, som lykkeligt indbragtes til Helsingør og København. Lind var ikke smaalig. Naar han konvojerede sine Priser til Hovedstaden, tog han gerne andre Kapers Priser med under sin Beskyttelse: saaledes bragte han 16. Juli syv Priser til København, og kun et Par af dem var hans egne.

Englænderne havde længe været af den Mening, at Danmark var ribbet og uskadeliggjort til Søns, men Regeringen maatte snart tage Forholdsregler til Beskyttelse af Skibsfarten paa Østersøhavnene. Talrige Orlogsskibe ledsagede Konvojerne, og de fik Ordre til at gaa til Værks mod „Cort Adeler“ og dens Lige.

Kaperfregatten vedblev at holde til ved Helsingør med Ankerplads udfor Byens sydlige Batteri. I Søen var den Gang paa Gang blevet forfulgt forgæves. Den engelske Overkommando stationerede en Orlogsmænd, undertiden flere, ved Helsingør, og herfra blev man snart klar over Situationen.

Kaptajn Lind paa sin Side var ogsaa klar over Situationen, men holdt sig saa længe som muligt. Ude fra dækkedes hans Kaper af Kronborgpynten, og det skete endnu, at fremmede Skibe ret ukymret stod Sundet ind, og saa ledte „Cort Adeler“ og begyndte Jagten. Nu forberedte Englænderne en Overrumpning, — og Lind ventede en saadan. Sommeren gik paa Hæle, og Nætterne blev mørke. Nu hængtes hver Aften Entrenet ud, og Lind havde aftalt med Orlogschefen i Helsingør, at Patruljebaadene skulde gaa *udenom* den spanske Fregat. Hver Aften var han paa Dækket, naar de kom og raalte an!

Ogsaa om Aftenen den 20. August (1808). Men netop som Lyden af Aareslagene fra Patruljebaaden døde hen, skimtede Udiggeren to store roende Fartøjer og varskoede Kaptajnen. Lind var i et Nu paa Dækket igen, fuldt bevæbnet, — og raalte Fartøjerne an.

Der blev svaret: „Parat.“ Lind forlangte Feltraabet. Der blev givet et uforstaaeligt Svar, og Roningen fortsattes, mærkeligt lydløst. Kunde de være de danske Kanonbaade? Nej, de roede ikke med omviklede Aarer. Udiggeren varskoede: „To store engelske Barkasser, propfulde af væbnede Matroser og Marinere.“

I samme Nu rungede Linds Kommando: „Alle Mand op! Klart Skib!“ Baadmandspiberne skingrede, Folkene myldrede frem, men inden de engelske Orlogsfolk var færdig med Entrenettet, fik Kaptajn Lind den vagthavende Styrmand og tre Mand afsted med Jollen til Land for at allarmere Helsingør.

De Englænderne, 150 Mand stærk, begyndte at krænge Entrenettet til Side, var der endnu kun 13 Forsvarere paa „Cort Adeler“s Dæk, men Gut efter Gut jumpede op over Lukkarmene og sprang til Skibssiden. Nede fra Barkasserne kugede Marnerne, og Matroserne begyndte at hugge Entrebilerne i.

Under et Øjeblik forholdsmaessig Stillehed hørte man en skurrende engelsk Røst: „Her er Djævelen tordne mig ikke godt at entre,“ og Lind fik Tid til at raabe: „Rask Gutter! De skal ikke tage Cort Adeler.“ Saa druknede alle Lyde i



Kampens Larm, i den gammeldags drøje Mandfolkemusik af hese Raab, Skud, Klirren, Kvasen — og Vræl af Saarede, for det gik blodigt til, mest med de blanke Vaaben.

Englænderne vilde kappe Ankertovene, men forude gjorde Baadsmand Ole Thorsen og en Matros Engstrøm Vidunder af Tapperhed og Behændighed. Da der kom andre til, ledede det dog svært, for stadig var der engelske Matroser, som søgte at ødelægge Ankertovene med Huggert; alene i Galionen hang 8 Mand, og de var næppe skudt, stukket ned eller jaget bort, før ny Folk kravlede op.

Denne Entring varede i 20 Minutter, og det er ikke saa lidt i Nærkamp; man kan naa at blive varm i der Tid. Et Par Gange brasede nogle Matroser og Marinere ind over Rælingen, men saa sprang Lind selv til med nogle udvalgte Reservefolk, og det gik iltet løs med Kaarder, Økser og Huggert. De saarede Engelskmænd blev ubarmhertigt vipet ned i Hovedet paa deres Fæller, som var i Færd med at kravle op.

Nu kunde der ventes Hjælp fra Land. Der lød 2 Kanon-skud fra Smedehavens Batteri. Kanonbaadene maatte komme inden ret længe. Det gjaldt om at holde ud *Minutter* endnu. Pludselig opgav Englænderne Entringen og stagede sig klar af det sønderrevne Entrenet. De danske Gaster løb til Kanonerne, og Kardæskerne fulgte Fjenden paa Vej, da han gled ind i Mørket paa Vej ad Svenskekysten til. Efter 24 Kanon-skud hørtes et Brag og et „Vraal“, der hilstes med et skingrende Hurra fra Kaperen.

Kanonbaadene og Patruljebaadene viste sig nu — og de overtog Vagten. Fjenden undslap, men Splinter og brækkede Aarer viste, at en af Barkasserne var blevet ramt. En samtidig Beretning fortæller, at paa Kaperfregatten var „alle Sabler og Bajonetter blodige, og hele Finkenettet fra Agter af og til Storrøstet var fuldt af Blod.“

Mange af de danske Gaster var saarede, fire svært, og en

af disse døde kort efter. Det var en Neger, formodentlig en Vestindianer, „sort af Farve, men rask af Mod, og krav som dansk“, siger Beretningen; vor sorte Landsmand havde faaet en Kugle gennem Brystet.

„Cort Adeler“ maatte trods Sejren snart opgive sin udsatte Post ved Helsingør og tage Station i København.

Om Efteraaret blev Poul J. Bern Kaptajn paa den spanske Fregat; han var ofte syg og maatte blive i Land. Lidet udrættedes, — og saa kom den slemme Isvinter 1808—09. Fregatten frøs inde ved Trekroner.

I Begyndelsen af Januar stævnede en stor engelsk Konvoj ned gennem Øresund; netop da tog Isen paa at drive. Skibene løb fast i den og drev med. Andenstyremand Ole Thorsen Lurd (Baadsmand Thorsen var blevet forfremmet og havde taget sig et Tilnavn) sendtes med 16 Mand i en fladbundet Baad over Isen herimod det nærmeste Skib i Konvojen, der var drevet ned mod Saltholm.

Udfor Dragør blev de entret og taget i Forening med Folkene fra en anden Kaper. Skibene droges med af Isen ind i Køgebugt, — der sættes Fangerne i Land og overgaves til Kysmilitsen. Endnu et Skib entredes, men det blev skruet sønder af Isen og maatte forlades; derimod bragtes det første ind til Stevns, hvor det lossede.

Medens „Cort Adeler“s Folk saaledes tog Skib, mistede de deres eget. Den 11. Januar (1809) drev ogsaa Kaperfregatten med Isen, efter at Ankertovene var sprunget. Der var intet at stille op. Isen skruede Fregatten ind mod Kysten ved Kastrup og pressede den op paa Grunden. Den kæntrede over og blev Vrag. Kanoner og Inventar bjergedes, og Vraget søgtes den 1. Marts ved Auktion paa Kastrup Værk til Ophugning.

Fjendens Entrebåer havde blot givet den ærefulde Ar, men det var danske Økser, som gav den statelige Kaperfregat sin Bekønst.



En Amerikadamer skal til Søs.



Fortsat fra sidste Nummer.

Da Rainbow vandt sin fjerde Sejr i Kampen om Amerika Pokalen

Den sjette Sejlads om Pokalen foregik Tirsdag den 25. September over en trekantet Bane. Første Side i Trekanten førte Stø. i, anden lige mod Vinden, tredje Side et Stræk med Vinden lidt paa Stb. Laaring. Begge Yachter gik for en temmelig svag østlig Brise over Starlinien for Bt. Halse, „Endeavour“ 1 Minut og 5 Sekunder tidligere end „Rainbow“, som ved Linien satte Protest-Flag, lidt efter hejste ogsaa Mr. Scpwith Protest-Flag. Da første Kurs var Stø. og Vinden straks efter Starten trak sig et Par Streger Norden for Øst, blev det et Stræk med Vinden lidt agten for tværs. Begge Skibene førte Genoa-Klyver. „Endeavour“s var endog et splinter nyt Sejl.

I Løbet af kort Tid formindskedes Afstanden mellem Yachterne kædeligt, og snart var „Rainbow“ tæt paa Engelskmanden, og noget til Luvart af ham. Da „Rainbow“ forsøger at gaa forbi, luvr Mr. Sopwith lidt op, samme Manøvre bliver samtidig foretaget om Bord i „Rainbow“, det var, hvad Mr. Vanderbilt undlod at gøre under Sejladsen i det fjerde Løb, af hvilken Grund Mr. Sopwith protesterede; medens Skibene holdt af, vandt „Endeavour“ lidt Forspring.

„Rainbow“ satte nu sin Spiler, men bjergede den atter 10 Minutter efter. „Endeavour“ førte stadig med et Par Baadlængder, og da den første Bøje blev rundet, var den 1 Minut og 10 Sekunder foran „Rainbow“.

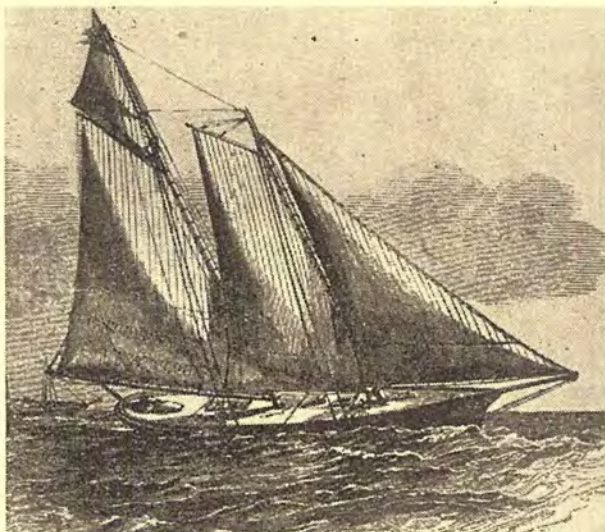
Noget forinden Bøjen skiftede Amerikaneren sin Genoa-Klyver med en dobbeltskødet Klyver, medens Mr. Sopwith lod sin Genoa-Klyver blive staaende; da Bøjen var rundet, holdt de begge Bidevind op for Bt. Halse. Lidt efter gik „Rainbow“ over Stag, øjeblikkelig fulgt af „Endeavour“, hvis Besætning var altfor langsomme til at manøvrere den store Klyver. Lidt før Kl. 1 venete „Rainbow“ atter og passerede tæt agten om „Endeavour“, som stadig blev liggende for Stb. Halse. Da Mr. Sopwith havde begaaet den Fejl ikke at skifte sin Klyver, forinden han kom til Bøjen, vilde han ikke begaa een til, at sejle den 10 miles lange Side igennem i korte Kryds. Han tog saa Chansen og blev foreløbig liggende for Stb. Halse. Nogle Minutter efter var „Rainbow“ imidlertid langt foran og gik over Stag paa Engelskmandens luv Bv.

Kl. 1,15, medens „Endeavour“ endnu laa for Stb. Halse, skiftede han underligt nok alligevel sin Klyver med en dobbeltskødet, saa begge Yachter sejlede nu under samme Sejl-

føring. Efter flere korte Kryds gik „Rainbow“ rundt Bøjen 2 Minutter og 45 Sekunder foran „Endeavour“.

Efter at have rundet det Luvart Mærke satte „Rainbow“ Spiler med Bommen til Luvart, det tog kun 2½ Minut, inden den var sat og havde begyndt at trække.

„Endeavour“s Amatørbesætning fik hurtigt hejst deres Spiler, men ak! kun en Trediedel op, saa holdt Stopbændslerne for godt, saa Sejlet kunde ikke blæse ud. Alle Grejterne kom uklar, det var et bedrøveligt Skue. Omtrent 7 Minutter varede det, inden Spileren var sat og kunde begynde at trække. Begge Yachterne gjorde nu god Fart for Storsejl og „Mae Wests“, som Amerikanerne kalder de store bugnende parachute spinakers, gled de gennem Vandet. Ved 3-Tiden saas det ganske tydeligt, at „Endeavour“ trak godt paa „Rainbow“, og underligt nok, næsten alle amerikanske Tilskuere var meget opsat paa, at Engelskmanden skulde vinde Løbet.



Amerika, som vandt Pokalen i 1851.

Kl. 3,15 var Yachterne kun ca. en halv Mile fra Linien,

men „Rainbow“ førte nu kun med nogle faa Baadlængder.

Spændingen er paa det højeste, nu staar man jo foran Afgørelsen i den lange Styrkeprøve mellem de to Harmonier af Ynde, Styrke og Hurtighed, til hvilke Flid, Taalmod og Erfaring har formaaet at omdanne de klareste Hjerners Idéer og Eeregninger. Det grimme overanstrengte, som ellers træder saa tydeligt frem ved Sportspræstationer, især i Slutspurter, findes slet ikke her, thi kun Skrogets fine Linier, den slanke Rig, de bugnende Sejl, Skipperens klare Bedømmelse og Mandskabets præcise Samarbejde bestemmer Resultatet. Med en Værdighed egen for den Intelligens, som Yachterne repræsenterer, glider de frem gennem Vandet, og ganske uanfægtet af den stormende Hyldest, der bliver den tildelt, glider „Rainbow“ over Linien 55 Sekunder tidligere end „Endeavour“.

„Rainbow“ har dermed vundet for fjerde Gang. Amerika-Pokalen forbliver saaledes i Amerika.

Selv om Engelskmændene maa vende tomhændet hjem til England, har de dog intet at skamme sig over, thi „Endeavour“ er sikkert saavel som „Rainbow“ en meget hurtig Baad og et Bevis for et meget højt Stade i Yachtbygningskunsten, men „Endeavour“ kræver Vind og atter Vind for at



Rainbows Storsejl er firet ned.

yde sit bedste, i hvert Fald mere Vind, end Tilfældet var ved Sejladserne 1934.

I Sejladserne om Amerika-Pokalen vil den Bestemmelse, at Udfordreren skal sejle over Atlanten paa egen Kø., altid i nogen Grad handicappe Udfordreren, især naar Sejladserne foregaar under svage eller moderate Vindforhold.

Af en forudgaaende Polemik fremgaar det, at man i Amerika og England fortolker Bestemmelserne om Færtøjernes Maaling og Indretning paa forskellig Maade. Da Fortøkningsforskellen er i „Endeavour“s Disfavør, er det meget muligt, at Mr. Sopwith og hans Besætning har været under Indflydelse af en Forudanselse om ikke at blive helt fair behandlet, og Anelsen har maaske udviklet sig til Vished, efter at der amerikanske Dommer-Komité med den Motivering, at Protestflaget var hejst for sent, fuldstændig afviste Mr. Sopwiths Protest mod Mr. Vanderbilt, fordi Mr. Vanderbilt havde tilsidesat Reglerne for Kapsejladser ved Sejladsen Lørdag den 22. September.

Protesterne.

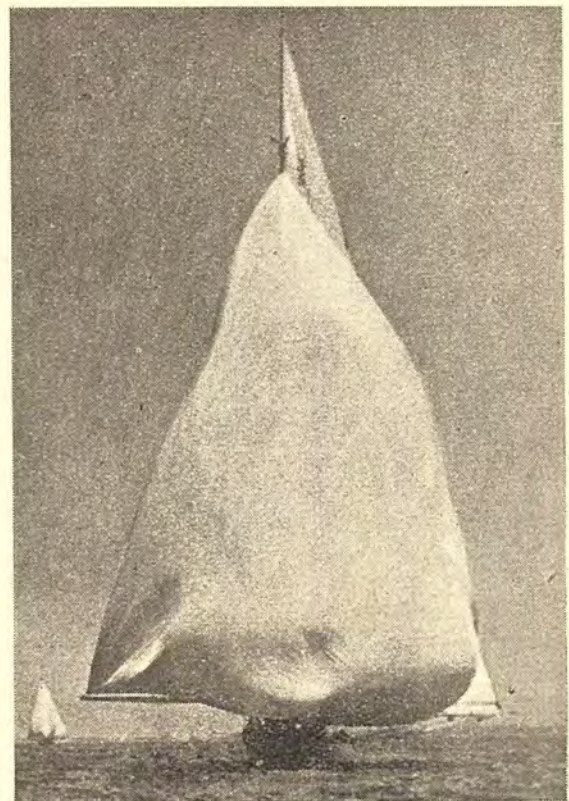
Lørdag den 22. September var Vinden østlig. Under Startmanøvren holdt begge Yachter nord over for Stb. Halse. „Endeavour“ laa nordligst, nogle Minutter før Starttiden lagde Mr. Sopwith Roret op for at halse rundt, „Rainbow“ foretog samme Manøvre, men med Vinden omtrent agter ind støttede Mr. Vanderbilt og holdt ret ned paa Engelskmandens B. Side. For at afværge Kollision maatte Yachten holde af fra sin Kurs og blev saaledes hindret i sin Start.

Under det samme Løb, da „Endeavour“ paa den anden



Der strækkes Sejl om Bord i Rainbow.

Side i Trekanten blev overhalet af „Rainbow“, Livede Engleskmanden op for at forandre Amerikaneren i at gaa forbi til Luvart. Manøvren er tilladt ifølge de Regler, hvorefter der blev sejlet, og det indhentende Skib skal ogsaa luv op. Mr. Vanderbilt foretog sig intet, og uagtet en af de befalende om Bord i Rainbow tabte „Luf! For Himmeleens Skyld Luf! Mr. Vanderbilt!“ holdt „Rainbow“ uforandret sin Kurs. For at undgaa en alvorlig Kollision maatte „Endeavour“ falde af. Protesten er af alle Sejlsportsmænd kendt berettiget, vel sagtens ogsaa af Dommerkomitéen, og kun afvist, fordi Mr. Sopwith først hejste Protestflaget, da han ved Slutningen af Løbet kom i Nærheden af Dommerskibet. Han erkender ikke at kende den amerikanske Regel, som kræver Flaget hejst straks, og anendte derfor den engelske, hvilket vel ogsaa er den mest logiske, det er jo uden Mening, at man midt under til Eks. Startmanøvren, da „all hands“ er optaget skal give sig



Rainbow for fulde Sejl.

til at hejse Protestflag, ligesom det ogsaa syntes mest fornuftigt at give en Chance til Eftertænke, forinden Protestflaget hejses. En Mand af „Endeavour“s Besætning paastaar, at have hørt Mr. Sopwith raadføre sig med den amerikanske „Observer“, som var om Bord, og at Observeren har tilraadet at vente med at hejse Protestflaget. Fra Mr. Sopwith selv foreligger imidlertid intet om det ovenfor sidst anførte.

Trods alle Argumenter blev Protesten afvist. Mr. Sopwiths Protest under den sjette Sejladser gjaldt et Tilfælde under Starten, hvor han paa samme Maade som den 22. af „Rainbow“ blev hindret i Starten, men da Mr. Sopwith, som han selv sagde, vandt Starten, men tabte Løbet, tilbagekaldte han Protesten. Om Grunden til Mr. Vanderbilts Protest foreligger der i den amerikanske og engelske Presses Referater intet, da Mr. Vanderbilt ikke har ønsket at udtale sig.

C. G. Saltoft.



Det Kongelige Danske Søkort-Arkiv.

Den 22. Oktober var det 150 Aar siden, at Søkort-Arkivet blev oprettet. Arkivet har i den Anledning udgivet et Skrift, som er udarbejdet af Kommandør Ravn. Skriftet giver en udtømmende Beretning om Arkivets Udvikling i de forløbne 150 Aar, ligesom der ogsaa gøres Rede for hele Korttegnings- og Kortlægningsens Udvikling, lige siden den mærkelige Mand Jens Sørensen kørte hele Danmarks Kystlinie igennem med sin Milevogn, som han kaldte den, med hvilken han opnaaede forbavsende Resultater. Jens Sørensen blev udnævnt til Søkort-direktør og døde Aar 1723.

Senere fik man jo andre og bedre Hjælpemidler, og Arkivet arbejder nu med fuldt nutidssvarende Grejer.

Søkort-Arkivet har altid arbejdet i det stille, den store Offentlighed kender saa godt som intet til det Arbejde, som udføres, men Sømanden, saavel den danske som andre Nationers, kender Arkivet gennem de mange Søkort, som udgaar derfra.

Intet er saa vigtigt for Sømanden som det at have gode

paalidelige Kort at sejle efter, og Paalidelighed er netop de danske Søkorts Adelsmærke.

Faa gør sig Begreb om, hvor stort et Arbejde, der gaar forud for et Søkorts Tilblivelse. Først foretages de store Arbejder med Landopmaaling, derefter følger Opmaaling af Farvandet, begge Arbejder, som tager Tid. Tilsidst kommer saa alt Arbejdet med Tegning og Kobberstikning, men dermed er man endda ikke færdig med Kortet, thi stadig maa man paa Arkivet foretage de Rettelser, som er nødvendige, naar der foretages Forandringer i Fyr og Farvandsafmærkningen, og intet Kort udgaar fra Arkivet uden at være rettet indtil den Dato, da Kortet forlader Arkivet.

Ogsaa „Efterretninger for Søfarende“ udsendes fra Arkivet, den lille Avis kommer hver Uge, og i den faar Sømanden Oplysning om alle Forandringer, som foretages med Fyr og Bøjer osv. hele Verden over. Han kan saa indføre Rettelsen i sit Søkort, som saaledes aldrig behøver at være behæftet med fejl.

En moderne „Hr. Sindbad“ (Reitzels Forlag)

Man kan spare sig selv for at finde Mage til fantastiske Eventyr som de, Forfatteren til „En moderne Sindbad“ har oplevet. Han har anonymt udsendt der mest ubarmhjertige og forbløffende Selvbiografi, vi nogensinde har læst. Han har set og oplevet mere end mange Globetrottere tilsammen, Oplevelser, der gør, at en hvilken som helst Rejsebog blegner ved Siden af denne i eventyrlig Spænding alle 36 Kapitler igennem.

I aandeløs Spænding følger man denne forhenværende engelske Sømands brutale Selvbiografi. Og som han selv skriver: *Jeg forsvarer ikke mine Handlinger. Jeg fortæller Sædvanheden, og saa maa Moralisterne om Resten!*

Dette er Bogens Karakter. Forfatteren viger ikke tilbage for sit Ansvar for en Skibsekspllosion og skjuler end ikke for Læseren sin morderiske Hensigt en Nat, han staar ved sin egen Kones Seng. Han beretter om Forlis og Stranding paa en øde

Ø, — er blevet dolket og dræber selv en Kineser. Han har været fængslet for Overfald, — ført ene Mand en 5 Tons Skonært 1200 miles gennem en forrygende Orkan og har været Jordemoder paa en Sejlskude i en Stillehavstorm.

„Hr. Sindbad“'s Oplevelser er utrolige i sin ubarmhjertige Virkelighed, men dette Menneske anstrenger sig ikke Spor for at være interessant, alt virker ægte nok. Han har en fortræffelig klar og tydelig Skrivemaade og en eminent Evne til at tage de Mennesker, han møder paa sin Vej, paa Kornet, og heri maa vel søges Aarsagen til, at han skjuler sig under Navnet „Sindbad“.

„En moderne Sindbad“ er en Bog, der rager højt op over det, man kender til Selvbiografi og Rejsekildringer, og bør findes ombord i ethvert Skibsbibliotek.

Sad Peter Willemoes paa Skolebænk i Korinth Kro?

Ovenstaaende Spørgsmaal kan for den første Iagttager virke let komisk, men i Virkeligheden er der vistnok en Del Rime-lighed i dette. Vi mindes dog ikke nogen Steder at have set historiske Beviser for denne Antagelse, som imidlertid i den senere Tid har faaet ny Næring.

For nogen Tid siden ankom fire engelske Marineofficerer til Korinth og tog ind paa „Korinth Kro“, hvor de i Samtalens Løb spurgte Kromanden, Hr. Jochumsen, der er gammel Hovmester og derfor selvsagt er perfekt Engelsk, om de ikke maatte se det Værelse, hvori Danmarks berømte Søhelt Peter Willemoes i sin Tid sad paa Skolebænken.

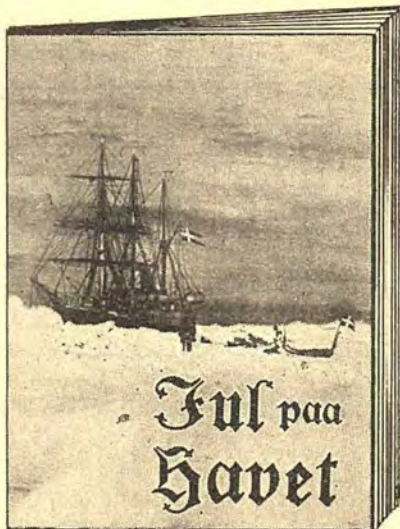
Kroejer Jochumsen blev selvfølgelig ikke saa lidt overrasket ved dette Spørgsmaal og svarede, at han overhovedet aldrig havde hørt Tale om, at Søhelten skulde have gaaet i Skole i Brahetrolleborg og da i hvert Fald aldrig i Korinth Kro. Men de engelske Officerer lod sig ikke røje med dette. De spurgte paany, om det da ikke var Korinth, de var kommet til. Og da Værten kun kunde bekræfte det, kom Svaret omgaaende, at saa var al Tvivl udeklækket. Peter Willemoes havde i sin Ungdom siddet paa Skolebænk her. De fire Officerer fik nu forevist en gammel Tegning over Kroen, der i

Tidens Løb har været ombygget og restaureret adskillige Gange, og efter nogen Tids Forløb fik man „konstateret“, hvor Skolestuen skulde findes, saaledes at man med nogenlunde Sikkerhed kunde regne med at være paa det rette Spor. I hvert Fald drog de fire Englændere bort fra Korinth Kro med den faste Overbevisning, at de havde aflagt et Besøg i den danske Kro, hvor i sin Tid den tapre unge Søhelt havde siddet paa Skolebænken.

Forklaringen paa dette kan maaske være, at det saakaldte „Berstorff Seminarium“ i Brahetrolleborg netop blev bygget samtidig med Korinth Kro i Slutningen af det 18. Aarhundrede. Og saa vidt vides blev Kroen færdig først. Man mener da nu, at det er tænkeligt, at dette Forhold har bevirket, at en af Kroens Stuer midlertidigt har været taget i Brug, indtil selve Skolebygningen blev færdig.

Tilbage er saa blot Spørgsmaalet, om Peter Willemoes overhovedet har gaaet paa „Seminarium“ i Brahetrolleborg. Alene det, at Englænderne synes at vide Besked herom, tyder paa, at der maa være noget om det. Men hvor findes disse Oplysninger?

» JUL PAA



Sort Prove af Forsiden,

er ubetinget Julens smukkeste
og interessanteste Julehæfte!

64 Sider — 6 farvetrykte Kunstbilag for
kun Kr. 1.50



Sort Prove af
Kunstablag



Sort Prove af
Kunstablag

Alle Kunst-
bilagene er
af samme
● store ●
Formatsom
„Vikingen“

Da dette Hefte **kun koster Kr. 1,50** og bliver trykt i et begrænset Oplag, maa vi raade vore faste Læsere til at sikre sig Bladet i Tide ved at bestille det hos Deres sædvanlige Forhandler, indsende Beløbet til Postgirc Nr. 1382 eller til »Vikingen«s Ekspedition: Gl. Mønt 39, Tlf. Byen 8040, og Bladet vil éa blive tilsendt Dem portofrit.

Altsaa — bestil Bladet nu
— da et nyt Oplag ikke kan fremskaffes.

HAVET

VIKINGEN udsender i Aar for første Gang et nyt Julehefte, foruden det sædvanlige December-Nummer. Det nye Julehefte hedder:

„JUL PAA HAVET“

skrevet af danske Forfattere blandt Søens Mænd, og illustreret af danske Kunstnere og Marinemalere. I mange Aar har vi savnet et saadant specielt Julehefte for alle danske Hjem, der har Interesse for Livet paa Søn.

„JUL PAA HAVET“

træder frem paa Julemarkedet som en særpræget Nyhed (64 Sider), det indeholder en Rigdom af Noveller, Billeder og Digte, oplysende og underholdende, fornøjeligt Læsestof til Julen.

Af Visedigtere kan vi nævne de to populære danske Digtere: *Axel Juel*, der skriver Digtet om de danske Fyr og *Hans Hartvig Seedorff-Pedersen*, der har givet en af sine bedste Sange.

Blandt Forfatterne til de mange gode Noveller og Skildringer nævner vi Museumsinspektør *Knud Klem* fra Kronborg Musæet, Marinehistorikeren *Kay Larsen*, Kaptajn *Kusk Jensen*, Kaptajn *C. G. Saltoft*, *Bror Eliassen*, Forfatterinderne *Martha Lichtenberg Madsen* og *Karen Plovgaard*, Sømandsmissionær *Vilh. Rasch* samt Ingeniør *J. Thorvang* o. fl.

Heftet er smukt illustreret med Tegninger af *Frode Kierulff*, *Oswald Jensen*, *Holger Andreasen* og *H. Schössler Pedersen*.

Endvidere indeholder »JUL PAA HAVET« en Krydsordopgave med **Præmier for 150 Kr.**, et morsomt Spil og humoristiske Sider.

Som en extra Tiltrækning bringer »JUL PAA HAVET« yderligere **6 meget smukke og kunstneriske Farvebilag** af Marinemaler *Benjamin Olsen*, *Lods Landt* og *H. Schössler Pedersen*.

Der er Malerier af den uforglemmelige Femmaster »København«, af Skoleskibet »Georg Stage« og af det nye Skoleskib »Danmark«, af Skibe i Isen under den sidste store Isvinter og af Fanøbarken »Sixtus«, samt en af de typiske danske 3-mastede Skonnerter, der passerer Kronborg, foruden Forsidebilledet i Farver: Grønlandsfareren »Gustav Holm« i Isen udfør Grønland.

„JUL PAA HAVET“

er hyggeligt dansk i Tone og Stil, er stærkt nationalt præget, og bør finde sin Plads paa alle danske Juleborde herhjemme, foruden at det er det rigtige Julehefte at sende alle Søens Mænd derude, og til alle vore Danske i det fremmede, som en smuk og venlig Hilsen fra Danmark.



Forfatter Axel Juel



Forfatter Hans Hartvig Seedorff-Pedersen



Tegner
H. Schössler-Pedersen

Nyt pragtfuldt Julehefte



Australien-Flyvningen:

2 Dage, 22 Timer, 59½ Minut

En Rejse, som ellers tager 5 Uger med Dampskib
og 12 Uger med Sejlskib



Den største Rekord-Flyvning indtil nu.

Flyvemaskinen „Comet“, hvori de to Sejrherrer i Australien-Flyvningen fløj fra Mildenhall i England den 20. Oktober Kl. 6,34½ Fm, og ankom til Melbourne den 23. Oktober Kl. 5,34 Em. Paa Billedet er Dele af Maskinen tegnet aabnede for at vise Flyverne og Maskineriet.

Flyverne Scott og Black har vundet de 200,000 Kr. og den store Guldpokal, der er Kapflyvningens Førstepremie, og den

store Flyvesejr fejres i England som en national Begivenhed. De sidste 2000 miles var de værste, sagde Scott ved Lan-



De to raske Flyvere.

Scott og Campbell Black, fotograferede foran deres Maskine inden Starten. Charles Scott (den lange) har mange andre Interesser og Færdigheder end Flyvning. Han er saaledes en fremragende Boxer. Tillige er han en ivrig Sejlsportsmand og en af de mest fremtrædende Medlemmer af Yacht-Klubben i sin Hjemby Essex.

dingen. Hvis vi ikke havde haft Hollænderne i Ryggen, kunde vi have repareret Maskinen i Port Darwin, men vi turde ikke spille et Minut og foretog den sidste lange opslidende Flyvning med en defekt Maskine. Men Risikoen betalte sig.

Scott og Black fik en enestaaende Modtagelse i Melbourne, da de landede der Kl. 5,34 Greenwich Tid. Over 100,000 Mennesker havde ventet i Timevis og modtog i Spænding de sidste Rapporter. Kl. 3,30 lokal Tid blev den røde Comet observeret i Horisonten. og et Øjeblik efter var den over Maallinien som Sejrherre i det store Kapløb. Scott og Black krøb ud af Cockpittet, snavsede, ubarberede og temmeligt søvnige. Scott forklarede, at Flyvningen over den bengalske Bugt havde været den voveligste, men den værste Forskrækkelse havde de dog faaet over Timorstrædet, da den ene Motor pludselig svigtede.

Jeg troede, at Sporvognen vilde gaa til Bunds med det samme. sagde Scott, men det gik heldigvis med den ene Motor. Selvfølgelig burde vi være stoppet op for at foretage en ordentlig Reparation i Pert Darwin, men vi vidste jo, at Hollænderne var i Hælene paa os. Paa hele Turen over Australien havde jeg travlt med den venstre Motor, og det var en temmeig anstrengende Flyvning. Ingen af os har faktisk faaet Søvn i Øjnene, siden vi forlod England. Men de nye Vanskeligheder holdt os vaagne.

Maskinen Comet ejes af Direktøren paa Grosvenor Hotel, Park Lane, Hr. A. O. Edwards. Han betalte 100,000 Kr. til Scotts Deltagelse i Flyvningen, men Fabrikken hævder, at Fremstillingen af Comet løber op til det femdobbelte Beløb.

Eksamen ved Københavns Navigations-skole

Ved en Højtidelighed, afholdt Lørdag den 27. Marts, afsluttede Skolen Semestret. Kl. 2 samledes i Gymnastiksalen Lærere og Elever med de indbudte Repræsentanter for Skibsfarten.

Skolens Bestyrer, Navigationskolebestyrer Th. P. Funder, bød Velkommen og bragte en Tak til de mange, som paa forskellig Maade havde støttet Skolen og opmuntret i Arbejdet med at bringe Kundskaber og andre Livsværdier til den Ungdom, som var Skolen betroet.

Blandt de mange nævnedes Bestyreren D. F. D. S., hvis afdøde Direktør A. O. Andersen Forsamlingen mindedes ved at rejse sig. En Tak bragtes til Skolens Ejer „Foreningen til Søfartens Fremme“, til B. og W., til Navigationsdirektøren og Eksamenskommissionen.

Til de unge, det friske Skud paa Skolens gamle Stamme, udtalte Bestyreren en hjertelig Lykønskning. Han haabede, at de trods Slidet dog maatte bringe nogle gode Mirder fra Skolen med ud i Livet. Derefter uddes Eksamensbeviser og Svømmebeviser.

Til Skibsførereksamen var indstillet 19 Mand, som alle bestod, til Styrmandseksamen 30, hvoraf 27 bestod.

Navigationsdirektør, Kommandør Lock, lykønskede og takkede for det gode Arbejde. Det havde været en god Eksamen. Til Skibsførereksamen havde 10 bestaaet med 5 Points og derover, de to endog med over 6 i Gennemsnit.

Kommandøren udtalte anerkendende Ord om de frivillige Fag Gymnastik og Svømning, der som alt Arbejde, udført

uden netop at være tvunget til det, havde stor Indflydelse for Karakterdannelsen.

Fliespræmien, Admiral Richelieus Sekstant, blev overrakt Elev Zacho W. A. Pedersen, der havde bestaaet Skibsførereksamen med 151 Points. Det var Flidspræmie Nr. 64, som blev skænket. En Elev i Styrmandsklassen modtog en Svømmepræmie, et Sølvbæger, skænket af en af Skolens Velyndere.

Til Slut sang hele Forsamlingen „Kong Christian“, hvorefter Højtideligheden var til Ende, og i det mindste var blandt de, som forlod Salen, 46 lykkelige unge Mennesker. Lykkehøje Ungdom!

Skibsførereksamen.

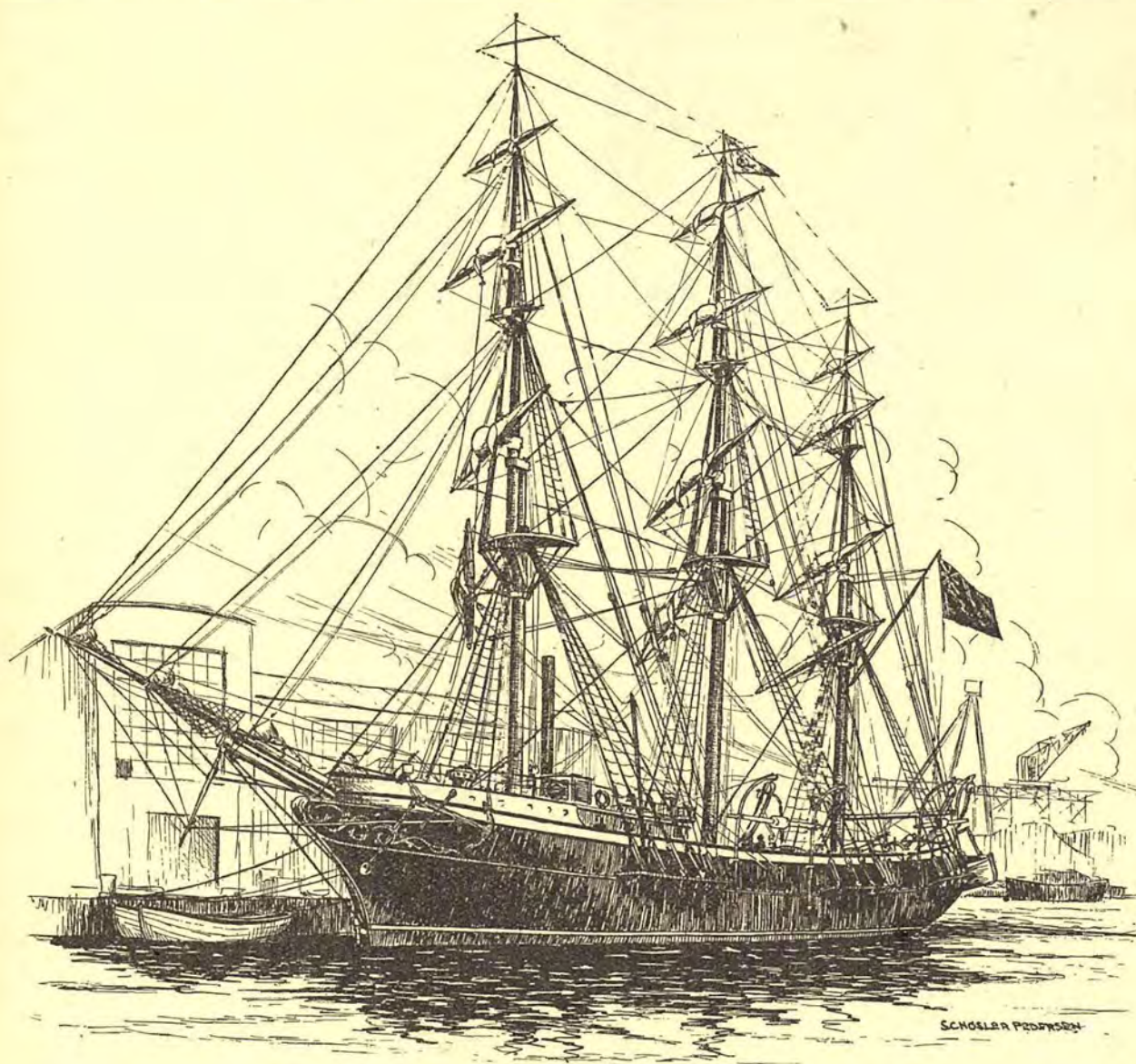
Sv. A. Rasmussen 109, C. Skouenby 108, J. Tønnesen 96, G. Thordarson 92, M. Jacobsen 150, H. Andersen 120, H. Christensen 137, T. Damgaard 140, A. Gjørdrik Andersen 125, G. Hammer 90, Vigand Hansen 126, S. Lohmann 113, S. Madsen 111, T. Nielsen 130, Zacho Pedersen 151, G. Poulsen 98, N. Tarnøje 136, E. Vierø 119, J. Østergaard 131.

Styrmandseksamen.

A. Clausen 99, V. Olsen 87, Hardy Christiansen 147, F. Danstoft 116, F. Efsen 115, P. Iversen 109, A. Jensen 187, O. Jørgensen 112, K. Kjølner 141, H. Møller 142, R. Nielsen 128, A. Ausberg 128, E. Petersen 116, R. Rasmussen 116, M. Warndt 139, C. Ibsen 96, C. Rasmussen 111, L. Andersen 124, S. Hansen 141, V. Hoppe 162, H. C. Jensen 99, P. Johnsen 166, D. Koch 139, E. Krarup 155, N. Madsen 151, K. Poulsen 110, J. Thomsen 170. off.



Farvel til »Georg Stage«



For første Gang i mange Aar vajer det britiske Flag over et fuldrigget Skib. Det er vort gamle Skoleskib „Georg Stage“, der skal føres af sin nye Ejer, Mr. Alan J. Villiers, som har faaet sin Sømands-Uddannelse „before the mast“ i de finske Sejlere „Lawhill“, „Grace Harvar“ og „Herzogin Cecilie“. Skibet udrustes nu i Ipswich til et 2 Aars Kræds, der snart skal begynde. Allerede inden sin Afsejling fra København fik det som bekendt Navneforandring til „Joseph Conrad“.

Mr. Villiers har faaet den romantiske Tanke at følge den Rute, som James Cook tog i 1768—71. Fra Ipswich gaa Skibet via Plymouth og Madeira til New York, derfra til Rio de Janeiro og rundt Hornet — muligvis Magellan-Stræde — til Tahiti, hvor Cook blev myrdet i 1779. Videre til andre Sydhavsøer og til Australien, hvor Villiers er født, til New Zealand, via Torres Stræde til Ostindien, over det indi-

ske Ocean og rundt Hæbet hjem. — „Joseph Conrad“ er mindre end Cooks berømte „Endeavour“, der var 370 Brutto Tons, medens „Joseph Conrad“ er paa 203 Br. Tons og 107 Fod lang; men med sine store, enkelte Mærsejl og med Læsejl synes Skibet større.

Mr. Villiers har til Styrmand to tidligere Styrmand fra finske Sejlskibe, og foruden Mandskabet findes der 15 Elever om Bord, der hver skal betale 150 Pund for den to Aars Rejse. Skibet er registreret som Yacht og fører Royal Harwich Yacht Clubs Stander. Det er — som mange herhjemme ved af Selvsyn — et smukt Skib; det er bygget i 1862 af Burmeister & Wain og har en mindre Motor til Hjælp ved Ind- og Udsejling af Havn.

Vi ønsker gamle „Georg Stage“ god Vind til Rejsen rundt Jorden under Sejl.

OBSERVATIONER I OKTBR. MAANED

„Lloyds“ 100 Aars Jubilæum.

Det verdenskendte Klassifikationsselskab, det største og det ældste af dem alle, „Lloyds Register of Shipping“, fejrer Jubilæum, idet der er gaaet 100 Aar siden dets Rekonstruktion.

Oprindelsen til „Lloyds“ gaar dog meget længere tilbage. Det opstod som bekendt i Edw. Lloyds Kaffehus i London, blandt hvis Gæster der cirkulerede en Slags Skibslistor med Oplysninger, der kunde være af Interesse for Assurandørerne. Efterhaanden sattes dette Efterretningsvæsen mere i System, saaledes blev Listerne, der oprindelig havde været haandskrevne, trykt, og i 1761 oprettedes „Lloyds Register of Shipping“, som Selskabet først hed.

„Lloyds Register of Shipping“ etableredes i 1834 paa den nuværende Basis. Det er en Sammensætning af Assurandører, Redere og andre i det Øjemed at føre Tilsyn med og klassificere Verdenstonnagen. Den er i sig selv en offentlig Institution, idet den ikke tjener noget økonomisk eller kommercielt Formaal, som ikke er af offentlig Interesse. Hele Indtægten anvendes i Skibsfartens Interesse.

Foruden Generalkomiteén og dens Underkomitéer er der lokale Komiteer i Liverpool og Glasgow, samt nationale Komiteer i Amerika, Frankrig, Sverige, Holland, Japan og Danmark. Den danske Komitee indstiftedes den 25. November 1930 og tæller 13 Medlemmer; dens Formand er Generalkonsul Johan Hansen, Næstformand er Direktør H. P. Christensen, og som Sekretær fungerer Senior-Surveyor ved Selskabets danske Afdeling, Ingeniør C. Kuhöfer.

En Snes Sejlskibe til Australien iaar.

Saa vidt vides, vil der i Aar detage ca. tyve store Sejlskibe i Kornfarten fra Australien. Langt de fleste er finske, men uanset Nationaliteten er det ene og alene Sportsmomentet og dygtigt Sømandsskab, der er den afgørende Faktor i den internationale Skibsfartsverdens Vurdering, Egenskaber, som ikke eksisterer ombord i Dampere og Dieselmotorskibe, hvor Maskiner og Teknik praktisk talt bestemmer alt.

De fleste Sejlere gaar ud til Australien i Ballast, fordi det er meget vanskeligt at faa udgaaende Ladring. Nu og da kan der være Tale om en Trælast. Bærskibet „C. B. Pedersen“ er saaledes forleden afgaaet fra Sundswall med ca. 800 Stds. d. b. b. til Melbourne. Med ballastgaaende Udrejse regner man med, at Rejsen ud til Australien varer godt 3 Maaneder, mens en Maaned anvendes til Lastning og Løsning, hvorefter Rejsen hjemefter til Europa ligeledes tager 110—130 Døgn.

Hvem kommer først?

Det er Hjemrejsen, der former sig som en formelig Kapsejlsads. Der er ikke det Skib, det være sig Dampere eller Motorskib, ikke det Rederi eller den Sømand, som ikke med Spænding følger de stolte Skibes Sejlsads til Europa. — Størst er Spændingen naturligvis ombord i selve Sejlskibene, der oftest ogsaa har Passagerer med ombord. Utallige Væddemaal indgaaes og betydelige Indsatser gøres som ved et Væddeløb, fordi Sejlsadsen uanset Dygtighed hos Kaptajnerne som oftest er den rene Hasard. Vejrguderne bestemmer, og mod dem formaar selv den mest erfarne og dristige Skibsfører ikke at kæmpe.

Amerika-Kapsejlsadsens Resultater.

Lørdag den 15. Septbr.: Løbet blev paa Grund af Vindstille ikke gennemført. Ved Løbets Ophør førte „Rainbow“ med 1700 Yards.

Mandag den 17. Septbr.: „Endeavour“ vandt med 2 Minutter og 9 Sekunder. Lige Bane.

Tirsdag den 1. Septbr.: „Endeavour“ vandt med 51 Sekunder. Trekantet Bane.

Torsdag den 20. Septbr.: „Rainbow“ vandt med 3 Minutter og 25 Sekunder. Lige Bane.

Lørdag den 22. Septbr.: „Rainbow“ vandt med 1 Minut og 15 Sekunder. Trekantet Bane.

Mandag den 24. Septbr.: „Rainbow“ vandt med 4 Minutter og 1 Sekund. Lige Bane.

Tirsdag den 25. Septbr. „Rainbow“ vandt med 55 Sekunder. Trekantet Bane.

Dansk Skib redder 14 Kinesere.

Besætningen paa en dansk Dampere, Store Nordiske Telegraf-Selskabs Kabeldampere „Pacific“, har for nogen Tid siden udøvet en smuk Bedrift, idet den under en Taifun, som passerede tæt Østen om Shanghai, reddede 14 Kinesere, der i det frygtelige Uvejr blev observeret, klyngende sig til Bunden af en kæntræt Fram. Kaptajn Nielsen, som for Tiden er „Pacific“s Chef, beordrede straks Skibets Motorbaad bemanded, og trods Uvejret lykkedes det Baadens raske Besætning at redde alle de Skibbrudne.

Det er ikke første Gang, at „Pacific“ har gjort sit Navn bemærket som „Redningsmand“. For ca. 3 Aar siden reddede den under samme Omstændigheder Besætningen fra en japansk Trawler og modtog herfor en Takkeskrivelse, underskrevet af Kejser Hirohito.

Herhjemme er „Pacific“ et saa godt som ukendt Skib. Det er bygget 1933 hos B. & W., og blev straks sendt til det fjerne Østen, hvor det siden har haft Station. Fra sin Hovedstation Shanghai har „Pacific“ i disse Aar foretaget utallige Krydstogter snart til Sibiriens isbelagte Kyster og snart til Sydhavets talløse Øer.

Navigationsskolen

Ved Nørby Navigationsskole er Eksamen for andet Halvaar afsluttet med følgende Resultater:

Styrmandseksamen:

N. K. Pedersen, Harreby, ug⁺, P. S. Mortensen, Nørby, mg⁺, Chr. J. Sørensen, Varnæs, mg⁺, O. P. Ulriksen, Esbjerg, mg⁺, S. Østergaard, Aalborg, ug⁺.

1 Eksaminand bestod ikke.

Skibsførereksamen:

M. T. Nielsen, Nørby, g, J. S. Madsen, Vejle, mg, H. H. Pedersen, Sønderho, mg⁺.

Alle Eksaminander bestod.

Sætteskipperprøven:

N. M. Nielsen Nørby, 27 Points.

Eksamen sluttede med en Festlighed paa Skolen; i denne deltog Kapt. Guldhammer, der havde afholdt Eksamen, Repræsentanter for Sogneraad, de lokale Søfartsorganisationer samt Skolens Lærere og Elever.



Den internationale Modelbaads-Regatta ved Oslo 1934

Som tidligere meddelt holdtes den skandinavisk-internationale Model-Regatta i Aar i Oslo, skønt Göteborg efter Tur skulde have arrangeret Regattaen. Aarsagen hertil var som bekendt „Norsk Modelseilforening“s 30-Aars Jubilæum, der skulde fejres paa denne Maade, og hvad Mennesker kunde gøre for at gøre Begivenheden festlig, var ogsaa gjort. — men man kunde jo ikke gardere sig mod Vejr-guderne, der øste i Spandevs af Regn ned over onde og gode, Deltagere og Tilskuere, hvilke sidste der ikke var ret mange af. ja, Regnen var saa slem, at af det Musikkorps paa ca. 30 Musici, som var engageret til at gøre Søndagen særlig festlig, kom kun 11, — og Pokalerne regnede halvt fulde af Vand, hvilket for den største Vedkommende — Sverre-Pokalene — vil sige ca. 1 Liter. Imidlertid var Humøret højt alle Vegne, og det hjalp godt over hele Regattaen. — Sejladsen overalt i Norge og Sverige foregaar jo fra Følgebaade, saa foruden det Vand, der faldt fra Himlen ned, maatte Deltagerne ogsaa forberede sig paa at faa et Par Skvulp af Oslofjordens salte Vand indenbords, og de allerfleste havde ogsaa garderet sig med store Oilskinds Regnfrakker, Sydvest og lange Gummi-støvler. — Som en direkte Følge af, at der sejles paa aabent Vand, bruges en Bane paa ca. 2000 m, retlinet, og der sejles kun et Kryds i hver Klasse (ingen Halvinds- eller Slør-Løb). De udenbys og udenlandske Deltagere var følgende: Dir. A. Hede, Stockholm, med internat. 1-m (Modeller af „store“ 12-m Baade i Forh. 1:12) „Birgitta III“. skand. 1-m „Bonzo 2“, sidstn. tilhørende Ing. J. M. Iversen — begge af Stockholm, fra Modellseglarklubben i Stockholm; Kaptajn J. Schüssler, Stockholm, med „Carolina 3“ (int. 1-m) A. W. Abrahamsson, Svenska Modelbåtsklubben i Göteborg, med skand. 1-m „Gåsungen 3“, int. 1-m „Zeus“ og skand. 0,60 m „Gripen“; Konstruktør Sam. O. Berge fra Grimstad Modelseilforening (Norge) med int. 1-m „Prince Charming 3“ (egentlig bygget som internat. A-Klasse Model, men som med ca. 2½ kg Bly mindre passede til int. 1-m), skand. 0,80 m „Demona“ og skand. 0,60 m „Prince Charming“; G. Østerman, Svenska Modelbåtsklubben, Göteborg, med skand. 0,60 m „Ann“; Resten af de nedenfor nævnte Modeller var fra Oslo.

I internationale 1-Meter var tilmeldt og deltog 6 Modeller, i skand. 1-Meter 22 Modeller, i skand. 0,80 12 Modeller og i skand. 0,60 14 Modeller. Sejladsen vil iøvrigt bedst forstås af nedenstaaende Citat af Propositionerne for denne:

„Norsk Modelseilforening holder international regatta i anledning foreningens 30-aars jubileum lørdag og søndag den 1. og 2. september d. a. ved „Rødskjær“, Malmøen.

Lørdag — 1 start kl. 14½ (2½): alm. premiereklasse:

1. løp — 1 m international og event. 0,60 m eller 0,80 m. I 1-m international opsettes der en pointspremie for beste båt, begge dage sammenlagt.

2. løp — 1-m skandinavisk og event. 1,10 m.

3. løp — 0,80 m eller 0,60 m.

Søndag — 1 start kl. 11 form.

1. løp — 1 m international og event. 0,60 m eller 0,80 m. I 1 m int. seiles der om „Sverre pokalen“ mellem Sverige og Norge, med like mange båter fra hvert land. Første båt faar 1 point, annen båt 2 points o. s. v. Hvis pointslikhet, tilfalder pokalen det land, som har første premie.

I 0,80 m seiles der om „Vandrepokalen av 1931“, og i 0,60 m om „Vandreposalen av 1926“.

2. løp — 1 m skandinavisk. Kun pokalkamp om „K. N. S.“ (Kongelig Norsk Seilforening)-pokalen mellem Sverige og Norge. Regler som for „Sverre pokalen“.

3. løp — 0,80 m eller 0,60 m.

4. løp — 1 m skandinavisk (alm. prem. og „Vandrepokalen av 1928“.

Umiddelbart efter siste inkomst premieuddeling paa „Rødskjær“.

Som Startere og Dommere fungerer d'Herr. grosserer Eugen Lunde og Björn Malm.

Der henstilles til norske deltagere at hver især sørger for robåter til sig selv, da styret har vanskelig nok for å skaffe tilstrekkelig antal båter til de utenlandske deltagere.

Lørdagens regatta blir lagt til grunn for uttagning til søndagens pokalkamp, i tilfelle reel seilas.

Resultatet af Kampen om den kostbareste Pokal, „Sverre Pokalen“, blev, at Sverige, ved Dir. Hede, hjemførte Pokalen. — Endvidere udnærkede Sam. O. Berge, Grimstad, sig ved at hente en første Præmie hjem med alle sine tre deltagende Baade; den lille Else Grønneberg, Datter af Konsul Gunner G., Ormøen, tog en første Præmie med sin skand. 1 m „Pipsan“. — Ved Kapsejladens Begyndelse og ved hver Nr. 1-Baad affyredes en Salut med den lille Malmkanon, der nu i næsten alle 30 Aar har gjort Tjeneste for N. M. S.

Hurtigste Tid blev, at Sam. O. Berge sejlede de 2 km paa 29,0 Min. med sin internat. 1-m.

Har man yderligere Lyst til at høre om Modelskibenes Sejlads, har man en god Lejlighed dertil Mandag den 5. November, da K. M. S. Kl. 20 i Politikens Sal afholder et Propagandamøde, ved hvilket der vil blive forevist Film fra de internationale Regatter i Fleetwood 1933 og Oslo 1934. Adgangen er gratis for alle.

Sejlskibsflaade i Sundet

Sidste Uge havde man ude i Sundet et smukt og sjældent Syn. Fra Syd kom for fulde Sejl 8—9 store Sejlskibe, der efterhaanden lod Sejlene falde og ankrede op ved Middgrundten.

Der var tre store Barkskibe: „Penang“, „Viking“ (det tidligere danske Skoleskib) og „Olivabank“, Fuldriggeren „Great

Harvar“ og nogle andre mindre. De tilhører alle den Sejlskibsflaade, som Skibsreder Eriksen i Mariehamn (Finland) reder over. Nogle af dem skuides losse Træ her i Havnen, „Viking“ og „Olivabank“ skulde ad til B. & W. for Bundbehandling, og alle skal de til Australien for at hente Hvede hjem til Europa.

Søslange om Bord!

— Jeg har set Søslangen, kan I tro.

Det hændte en Jul i Atlanten, mens jeg sejlede med „Nautilus“, en mørk Julenat efter at vi havde spist og drukket og sunget, da stod der pludselig et farligt Gespenst over Rælingen.

Den saa slet ikke ud, saadan som „Vikingen“ har aftegnet den, eller som Aviserne har beskrevet Søslanger. Nej — den havde ikke nogen lang Hale. Tværtimod kun en kort Stump rumpehale. Et langt Næb med to Horn. En tyk Mave. Og to store Finner, den kunde bruge som vældige Vinger, saa den kunde bæde flyve og hoppe og svømme.

Jeg stirrede forfærdet paa Gespenstet. Og den gloede lige saa fjollet paa mig med store runde Øjne.

Saa var det, jeg raabte paa Kaptajnen. Og han kom med de Ord: „Nu skal jeg smide Bæstet over Bord!“

Og saa bandede han.

Naa, da Bæstet hørte den Gamle raabe saadan op, flagrede den op med Vingerne og fløj lige imod ham. I det selvsamme Øjeblik har den Gamle faaet hvidt Hæar og Opstopperrnæse. Thi han fortalte sidenhen, at han ganske tydeligt havde hørt, at Pterodaktylusen havde sagt, at den vilde æde ham.

Men den Gamle havde saa stor Aendelsnærvarrelse, at han sprang til Side og løb ind ved Siden af mig i Lugafet, hvor jeg stod.

I kan vel tænke jer, i hvilken skrækkelig Stilling vi nu befandt os — med selve Søslangen om Bord.

Ingen Mand ved Rattet, ingen Sjæl ved Sejlene. Alle Mand havde skjult sig. Og Skibet slingrede vidt af Sted.

Vi haabede, at et forbisejlende Skib vilde bemærke os,



saa vi kunde faa Hjælp. — Men Bæstet blev siddende og gloede.

Hvert tiende Minut tav det ikke — men gav et forfærdeligt Skrig fra sig, saa vi maatte holde os for Ørene, skønt alle Døre var lukkede.

Nu holdt vi Krigsraad, om hvordan vi skulde fange Pterodaktylus. Kaptajnen raabte til den og truede ad den.

Sea var det, Peter Københavner fik en god Idé hen ad Torsdag Middag. Han vilde fange den med en Lasso. Men jeg indvendte, at den maaske saa vilde udspy saa meget Gift og Galde og Gasarter, at vi alle maatte dø en elendig Død. Derfor opgav vi denne Plan. Det eneste var, at vi maaske med alle Mand kunde storme ud og gaa løs paa Bæstet. Men hvem af os skulde gaa paa først? Torsdag Eftermiddag stod vi alle parat bevæbnede bag Døren, vi tøvede en Stund, og imens vi saadan tøvede og overvejede, kom vi efterhaanden op at slaas om, hvem der var for fejsk til at aabne Døren.

De vi var trætte af at slaas, aabnede Peter Københavner Døren paa Klem. Men i samme Øjeblik begyndte Pterodaktylus at synge — antagelig en eller anden sentimental Fædrelandssang nede fra dens Hjemstavn Dybder, og med et Knald fløj Døren i af Skræk.

Det blev en skrækkelig Nat. Øjnene paa Bæstet lyste som to røde Lanterner. Bæstet lo — og Bæstet sang og hvinede.

Endelig blev det Morgen.

Dér sad Uhyret endnu paa samme Sted, som om det havde betalt Billet.

Vinden havde nu lagt sig. Vi laa stille. Og vi tænkte nu, at Dyret maatte blive hungrig og vilde gaa ned i Vandet igen tilsidst. Men Fredagen gik ogsaa, uden at Bæstet gjorde Anstalter til at forlade os. Engang ved Middagstid strakte den Hals — det blev til en modbydelig lang Hals — den kikkede nysgerrigt ud over Rælingen og spyttede. Men det var kun et Øjeblik. Dyret drejede sig med et Ryk og hostede. Bagefter var alt roligt igen.

Og saa blev det Lørdag. Den Dag vil jeg aldrig glemme. Tidligt om Morgenen hakkede den med sin haarde Snabel paa Ruden. Vi blev dødsens forskrækkede, saa hvis vi ikke havde drukket saa meget Rom af den bedste og allersterkeste Jamaica, vilde vi være blevet ædru af Skræk. Pterodaktylusen blev ved at banke. Det varede et helt Kvarter.

Paa een Gang kom Peter Københavner igen paa sin fin Idé. Han sagde, Dyret maatte have noget at pise, saa det kunde blive mæt og forsvinde.





Derfor kastede vi vores Kiks ud til den. Vi bombarderede den med vore Skorper.

Men den lagde bare Hovedet paa Siden og gloede dumt paa os.

„Nej, den vil have levende Fisk!“ raabte jeg.

„Men det har vi ikke!“ svarede Peter Københavner, „vi har ikke andet end JamaicaRom!“

„Saa giv den en Omgang med af vores Rom,“ sagde jeg.

Som sagt saa gjort.

Peter kylede et A-ker Rom ud til den.

Det kunde den hitte. Den kunde lide Lugten. Den maa ogsaa kunne have lidt Smagen. For den havde snart Snabelen lang nede i Spunshullet. Og hvor den drak. Søslangen blev tilsidst saa dinglende fuld, saa den dinglede udenbords med en Kluklatter.

Og jeg har aldrig set den siden.

Søren G. A. V. Strik.

Shanghai-Nagasaki i Lodsbaad.

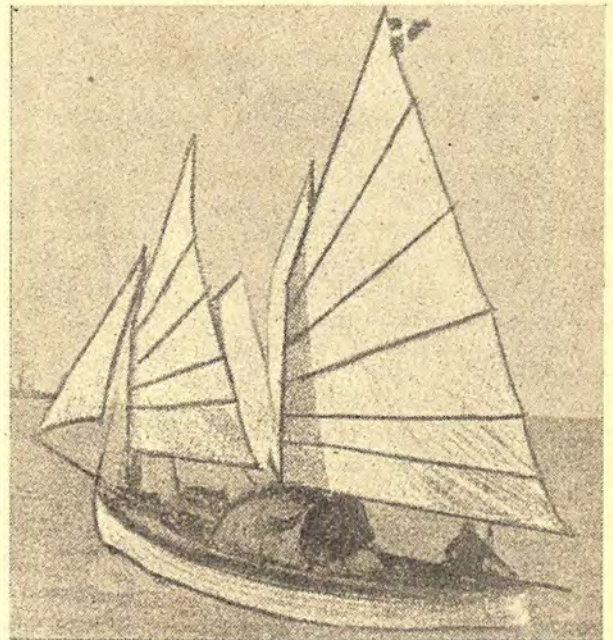
Endnu en Sejlerbedrift har kastet Glans over dansk Sømandsskab. Den paa Kinakysten velkendte Løds, Kaptajn S. P. Jørgensen, har med en lille Baad tilbagelagt Vejen Shanghai-Nagasaki.

Baadens Navn er „Danascot“, — en Sammensmeltning af Ordene Dana og Scot, idet Kaptajn Jørgensen ejer Baaden sammen med en skotsk Kollega.

„Danascot“ er bygget i Shanghai. Den er klinkbygget og maa nærmest betegnes som en Kopi af de danske Lodsbaade. Den er 27 Fod lang, 9 Fod bred med en Kahyt til to og et rummeligt cockpit, i hvilket er anbragt en Hjælpe-motor, en Ford, der kan give Baaden en Fart af 4 til 5 Knob.

Rigning og Sejlsføring er dog noget forskellig fra vore Lodsbaades. Kaptajn Jørgensen betegner det som et Eksperiment, at han delvis har kopieret de kinesiske Junkers Rigning.

Naar dette Togt fra Shanghai til Nagasaki — en Afstand af lidt over 1000 Kilometer — har vakt saa stor Opsigt og er blevet omtalt i lange Artikler i alle ledende Shanghai Blade, maa Grunden dertil søges i den Omstændighed, at det var et voveligt Togt.



„Det vilde Jag“ (Berlingske Forlag)



John Masefield

John Masefield har skænket os en Roman, der er en Skildring af Clippernes Kapsejlsads fra Kina til Europa med

den nye Tehøst til Londons Marked. Naar vi skriver „skænket os“, er det fordi, det er en af de bedste Søromaner, der er udkommet i flere Aar.

John Masefield, der er en af Englands ypperste Digtere, skildrer med en usprøget poetisk Begavelse Sømandslivets eventyrlige Strabadser og utrolige Farer, som Besætningen paa de gamle Clippere kunde komme ud for, og han gør det med den Ægthed, som kun Selvoplevelse og Kærlighed til Søen kan give sin Mand. Sine Ungdomsaar tilbragte han, efter at være rømt fra Skolen, som Skibsdreng og Matros, og han har pløjet alle syv Have. Intet Under, at denne Mand der er en stor Kunstner, elsker at skrive om Livet paa Søen i Vers og Prosa, og kan gøre det — i denne Bog paa en spændende og handlingslevaget Maade.

De Oplevelser, Clipperbesætningen maa igennem, efter at de har forladt Skuden og gaar i Baadene. De aarelange Døgn paa det oprørte Hav. Mødet med en anden forladt Clipper, der entres, og under en forrygende Slutningsfanfare føres hjem som Vinder i Kapløbet, er skrevet saa fængslende, saa Hjertet banker, og man ikke holder op, før Bogens sidste Side er sluttet.

En Roman uden Kærlighedshistorie, ikke alene for Søens Folk, men for Mandfolk fra 12—80.



I Kamp med Sørøvere

(Slutring)

FJORTENDE KAPITEL

Kæmpende for det kære Liv.

Vi vedligeholdte nu begge en Strid en livlig Ild mod Junkens Mandskab og afværgede for Øjeblikket al Fare fra den Kent. Det hele gik for Resten saa hurtigt for sig, at det næsten er umulig at fortælle Gangen i det; thi Kanøernes Torden og de rasende Kæltringers Skrig og Hyl, blandet med vore Folks opmuntrende Raab til hinanden og Lugten af disse skrækelige Stinkpotter, som Sørøverne af og til kastede over mod os, gjorde hele Scenen til et Helvede af Tummel og Blodsudgydelse, der trodser enhver Beskrivelse. Ja, det forekom mig næsten, at selve Helvede var blevet aabnet, og alle dets Beboere var steget op fra Underverdenen for at anfælde os!

Vi hørte undertiden Kaptajnens Røst, der uddelte Ordre til Folkene og særlig flere Gange befalede gamle Grummæt at lade høre fra sig med den lille Messingkanon, som, hver Gang den blev affyret, forårsagede stort Mandefald mellem Sørøverne.

Paa en Gang lød Kaptajnens Befaling til Sambo, Kokken: „Er dine Kedler i Orden, Kok, vi behøver dem nu til dine Venner her forude?“

„Vec Gosh, Kap'tn, dem koge alt, hvad de kan!“

„Saa overhal Taklet, Folk; nu er de Slyngler lige under Raaen!“

To af Folkene havde faaet Ordre til at hejse Kikkens Kedler, fulde af kogende Vand, op under Fokkeraaen og derpaa vec Hjælp af en Ende, fastgjort til Kedlen, at vippe denne og udøse Indholdet over de hylende Skurke. Dette blev nu udført, Kedlen hejset op og Indholdet udgydt over en Flok Pirater, der var i Færd med at bestige Bakken. Et rædselsfuldt Skrig hørtes, da de fik det skoldede Vand ned over deres for største Delen nøgne Kroppe, men „i Krig gælder

jo alle Kneæ“, og vi var alle rasende over Angrebet og over de Tab, vi allerede havde haft, thi ni af vore Kammerater var allerede faldet, deriblandt stakkels Mr. Leechline og Adze, Tømmermanden, der havde været en af de første, der modsatte sig Sørøvernes Angreb paa Bakken. Dog kunde man ikke undre sig over vort Tab, naar man betænker, at Sørøverne var i Antal som 10 mod 1, og at Kampen nu næsten havde været en Time.

Resten af os havde nu samlet sig omkring gamle Grummæt og hans Kanon midtskibs, stadig under Kommando af vor endnu usaarede Kaptajn. Baadsmanden havde til Hensigt endnu en Gang at affyre et ordentligt Skud, før de alle trak sig tilbage til vort sidste Tilflugtssted, Hytten, hvor Mr. Vundersturm og jeg endnu stod paa Vagt.

„Naa, Baadsmand, lad dem saa faa det!“ raabte Skipperen endelig, „og lad os saa trække os tilbage, Folk. Fyr, Baadsmand!“

„Bang!“ gik den lille Kanon af.

Men nu skete der noget ...

Næppe havde Morgenbrisen fyldt det svære Fartøjs Sejl, og dette var begyndt at skyde Fart gennem Vandet, før H. M.s Kanonbaad „The Rocket“ kom i Sigte om Pynten om Styrbord; ja, vi kunde endog høre Trommen lyde om Bord, der kaldte hver Mand paa sin Post, klar til at aabne Ilden. Malachefen lod fyre paa den med hele Flaadens Luntebøsser og Geværer og fremkaldte naturligvis en god Del Støj og Røg, men deres Knalden havde lige saa lidt Virkning paa Kanonbaaden, som en Drengs Ærtebøsse vilde have haft paa en Alligators tykke Hud.

„The Rocket“s Svar kom kort, skarpt og bestemt. Idet den lagde sig med Bredsidens til, sendte den en Ladning Bomber ind mod Flaaden, der fik Vandet til ligesom at koge rundt om. Tre af Fartøjerne sank straks, medens de øvrige brød ud af deres Slagorden og sejlede af Sted som en Flok Ager-



„U 20“, Lusitanias Banemærk, som strandede paa Jyllands Vestkyst.

Indsendt af Fr. v. Eggers



høns, der opskræmmes af Klapperne. De, som løb deres Fartøj paa Land for at frelse sig, faldt straks i Hænderne paa den Afdeling Blaatrøjer, der var sat i Land; men Sidi ben Ali holdt dog sin Kurs uforstyrret, uden at noget Skud endnu havde naaet ham, og da han et Øjeblik efter gik over Stag for at komme ud i aaben Sø havde han endog den Frækhed at hejse et sort og gult Flag, ligesom opfordrende Kanonbaaden til at se, om den kunde fange ham!

Stakkels Chef! Han tænkte kun lidt paa, at Azrael, Døds englen var i Hælene paa ham for at lade ham lide den Straf, som Allah havde dømt ham til for alt det onde, som har været skyldig i; ja Englens sorte Vinger kløvede allerede Luften over hans Hoved!

Som Svar paa hans udfordrende Signal satte nemlig Kanonbaaden Kursen ind mod det plumpe, gamle kinesiske Fartøj, der havde Vanskelighed ved at komme over Stag. En Flammestunge brød frem fra Kanonbaadens Boug, efterfulgt af to Knald, nemlig et fra Skuddet og et fra Bombens Sprængning — Bang, Bang! Et Øjeblik efter fandt der en lydelig Eksplosion Sted om Bord paa det til Døden indviede Fartøj, — Bomben var sprunget i dets Forlast og havde antændt dets Krudtforraad!

En Pyramide af sort Røg hævede sig langsomt op i Luften, førende med sig alt, hvad der blev tilbage af Sidi ben Ali og hans Ledsagere, tilligemed Stumper af sværtet Tømmer og itubrudte Spirer, medens de sværere Dele af Sørøverjunken sank ned i det tavse Dyb, sværtende det blaa Havns Overflade viden om med Brandens uhyggelige, sorte Farve.

SILSTE KAPITEL.

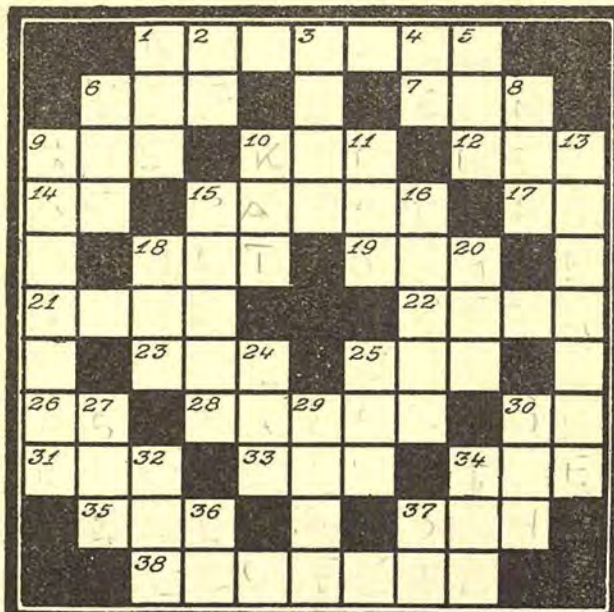
Der gives Folk her i denne forunderlige Verden, der aldrig er tilfredse med Tingene, som de er; for at stille disse tilfreds og ende min Førtælling paa en pæn Maade, vil jeg kun til Slut meddele, at det eneste Tab paa vor Side i den sidste Kamp med de malajiske Sørøvere var Mr. Joggins, der faldt med et Skud gennem Hjertet i Begyndelsen af Kampen.

Mærkværdigt nok undgik baade Skipperen og de øvrige af os at blive saarede, og det skønt vi — jeg udtaler her min bestemte Mening — alle fik saa meget af Kampen, at det godt kunde tilfredsstille „den mest kræse Gane“; men vi følte dog alle en uskrømtet Fryd ved endelig igen at befinde os i god Behold om Bord i vor gamle, ilde tilredte Bark, efter at Kaptajnen paa „The Rocket“, saa snart han havde hængt Sørøverne og ødelagt deres Rede paa Tewa-Tewa, velvilligt havde givet os fri Passage til Hongkong.

Herfra afgik „Star of the East“, efter at have faaet indsat en ny Fokkemast, en smuk Morgen til Kanton, i hvis Havn vi lossede vor Last og tillige tog Afsked med den kære gamle Mr. Vandørsturm, hvis sidste Farvel endnu lyder for mine Øren. Ja, jeg tror endnu, at jeg kan høre hans gemytlige Latter den Dag i Dag og føle det venlige Slag, han gav mig paa Skulderen, da han gik over Siden ned i Baaden.

„Ach Nobochodncsor! Nein — hig ikke sige Farvel, min gode lille Friend! Dørnerwetter! Det være en slecht Ting zu sagen — mig sige, mine kære Freunde — auf Gensyn wieder!“
SLUT.

„Vikings“s Krydsords-Opgave Nr. 2



•BODI•

•V.2•

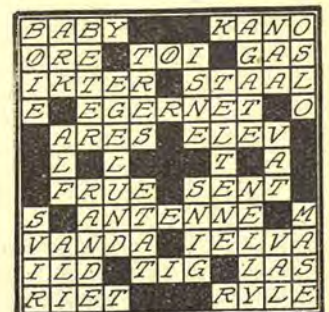
Vandret:

1 Fartøj, 6 Skib, 7 Træ, 9 Luftart, 10 Fartøj, 12 Stedord, 14 Bindeord, 15 Klar, 17 Dyr, 18 Paa Hovedet, 19 By, 21 Prins, 22 græsk Bogstav, 23 Godt, 25 Sænkning, 26 Kort, 28 Spil, 30 Dags Dato, 31 Plante, 33 Spadserede, 34 Dyrebolig, 35 Forkert, 37 Rovfugl, 38 Fartøjer.

Lodret:

1 Havluft, 2 Førnaldsord, 3 Toneart, 4 Skue, 5 Flod, 6 Paa Skibe, 8 Lavart, 9 Skibe, 10 Dyr, 11 Slægtning, 13 Fartøjer, 15 Fartøj, 16 Skraa, 18 Træk, 20 Til Bagning, 24 Selskab, 25 Til Reparation, 27 Stedord, 29 Velhavende, 30 I Dynær, 32 Rum, 34 Tal, 36 Beskyttelse, 37 Fortumlet.

Den heldige Vinder faar en god Bog tilsendt. — Vinder fra forrige Nr. blev: Otto Enghof, Hillerød.



•BODI•

•V.1•

Efter Kaptajnens høje Hat.

Kaptajnen om Bord paa en Skonnert blev om Natten kaldt forud til Styrmanden. Han gav derfor sin lille Søn Ordre til at styre Skibet saa længe.

„Styr efter den Stjerne der,“ sagde han og pegede paa Himmelen.

Drengen greb Rattet, og det varede ikke længe, før Skibet var ude af Kurs, og Stjernen, der saas forude, skinnede nu paa Himmelen bagved.

„Far!“ raabte Drengen, „giv mig en ny Stjerne at styre efter, den gamle er vi allerede sejlet forbi!“

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen.

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. November 1934



Medlemmer pr. Januar 1934.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 A. P. Møller-Tankbaade
 D/S af 1929
 D/S Dannebrog
 D/S Orient
 D/S Norden
 D/S Progress
 J. Lauritzen
 D/S Myren
 D/S Torm
 D/S Vendila
 Det Dansk-Franske D/S
 D/S Dania
 Det danske Petroleum A/S
 D/S Hafnia
 Andreas Christensen
 A/S Det danske Kulkompagni
 D/S Heimdal
 De forenede Kulimportører A/S
 D/S Pacific
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Ursus
 D/S Baltic

D/S Jutlandia
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 D/S Nordania
 D/S Als
 D/S Nautic
 Det Dansk-Norske D/S
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 A/S 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
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab, Esbjerg
 Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
 De forenede Bugserelskaber

Stabelafløbning fra Nakskov Skibsværft



Fredag den 5. Oktober Kl. 15,30 foretoges paa Nakskov Skibsværft Stabelafløbning af Værftets Nybygning Nr. 63, et 2150 Tons Tankmo-rskib bygget til „La Rioplatense“, Cia. de Navegacion y Transporte S. A., Buenos Aires.

Skibets Dimensioner er:

Længde 79,25 m
 Bredde 12,50 m
 Dybde til Hoveddæk 5,49 m
 Lasteevne: ca. 2150 Tons D. W.

Skibet bygges til British Lloyd's højeste Klasse med 1 gennemgaaende lang-

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/s

STOCKHOLM – GÖTEBORG – KØBENHAVN





skibs Skod og 11 tværskibs Skodder, ialt danner de 10 Hovedtanke, hvis samlede Kubikindhold er ca. 2600 m³. Desuden har Skibet et Lastrum forude paa ca. 350 m³, hvorunder findes en Brændselsolietank. Under Maskinrummet er der indrettet Dobbeltbundtanke for Dieselolie, og foran for Maskinen findes 2 Vingetanke, der rummer ca. 50 Tons Olie.

Apteringen for Kaptajn og Officerer er indrettet med skibs paa Brooverbygningen. Maskinmestrene har deres Kamre i Huse paa Poopen, medens Dæks- og Maskinmandskab har deres Beboelse i Poopen.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 B. & W. Dieselmotor paa 1150 I. H. K., der vil give Skibet en Fart af 11 Knob fuldt lastet.

Afløbninger overværedes af den argentinske Charge d'Affaires i København: Alberto J. Vignes, Inspektør Chas. Jackson, The Texas Company, New York, Direktørerne C. L. Hansen og L. Tolstrup og Hr. Esben Michaelsen, Vacuum Oil Company, København, Direktør V. Hallager og Kontorchef V. Thomsen, The Texas Company, København, Chefen for Lloyd's Register i Danmark: Inspektør Kruhøffer med flere og Værftets Ledelse.

Skibet blev døbt paa traditionel Maade af Fru Charge d'Affaires Vignes, og efter Afløbningen forhaledes Skibet til Værftets Monteringska, for at faa Maskiner etc. isat. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Last- og Passagermotorskip til The Siam Steam Navigation Company, Bangkok.

Sildefiskerflaaden gaar i Havn



En typisk Scene fra Great Yarmouth i Sildefiskeriets Sæson. De skotske Fartøjer fisker ikke om Søndagen og gaar derfor i Havn i Flok og Følge Lørdag Eftermiddag under stor Opmærksomhed fra Byens Beboeres Side.

Hovedkontor:
Bredgade 42
København K.

BALTICA

Dansk Forsikring

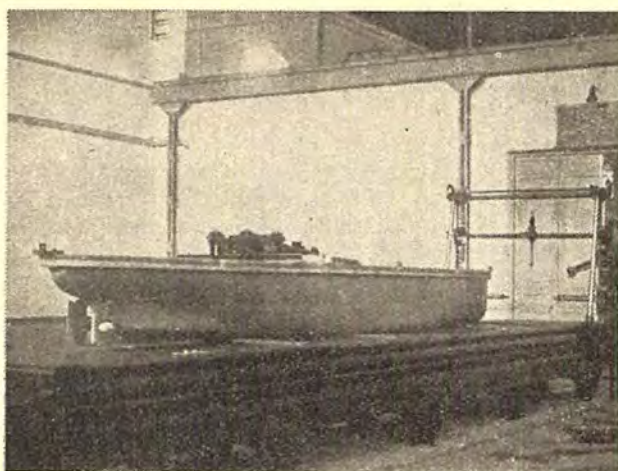
Aktiekapital: 17 Millioner Kroner

Telf. Centr. 4058

Telegr.-Adr.:

„Baltassu“

Statstelefon 231



En Skibsmodel med Maskiner til Forsøg i Prøvetanken.

Det eneste Middel, man har til sammenlignende Forsøg med Skibe, er en Forsøgstanke. I disse trækker man Modeller af de Skibe, man ønsker undersøgt, igennem Vandet, medens man maaler Fremdrivningsmodstanden, Bølgedannelsen og andet. De fundne Resultater kan saa proportioneres op til det virkelige Skib, saa man paa Forhaand sikrer sig at faa den rigtige Hestekraft eller den rigtige Hastighed.

De senere Aars Forbedringer af Skibsformerne havde næppe fundet Sted, hvis man ikke havde haft Forsøgstanke til Raadighed i forskellige Lande. Denne Kendsgerning har da ogsaa bevirket, at man søger at bygge saadanne dels til Studiebrug og dels til Støtte for den nationale Skibsbygningsindustri.

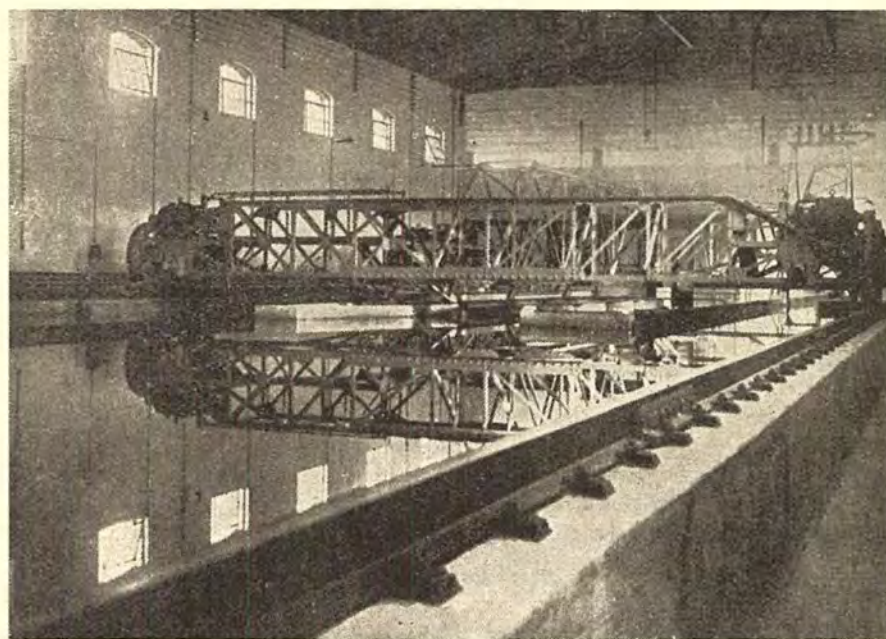
Den sidste nye, som vi bringer Billeder af, er bygget i Nærheden af Madrid, og blev indviet af Republikkens Præsident.

Et saadant Anlæg bestaar af et langt (mindst 120 m) Vandbassin, hvorover en Vogn af Staalkonstruktion kan køre paa nogle Skinner, der er gjort fast langs Bassinets Kant. I denne Vogn ophænges den Model, der skal undersøges, saaledes, at det svarer til de givne Forhold. Medens Vognen kører med konstant Hastighed, maaler man saa Modellens Modstand eller hvad man nu ønsker undersøgt, og kan saa derefter udregne de tilsvarende Værdier for det rigtige Skib.

Forsøgstanke

Modellerne udføres af Paraffin og gives en Form, der svarer nøje til det Skib, som den skal forestille i Tanken. Den Skala, den udføres i, vælges saaledes, at Modellen faar en passende Længde, som er indtil ca. 5 m. Man kan maaske synes, at det er et mærkværdigt Materiale, der bruges til Modeller, men det har imidlertid mange Fordele. Det er let at bearbejde til den ønskede Form, Overfladens Beskaaffenhed svarer udmærket til en malet Skibsbund, og endelig kan det efter Forsøgene nemt smeltes om og anvendes igen.

Der findes Tanke, hvor man ved Hjælp af en særlig Maskine kan frembringe Bølger, saa man ogsaa kan studere Modellerne under disse Forhold, hvilket har haft en stor Betydning for Kendskabet til Bevægelsen i Søgang.



Den nye Prøvetank i El Pardo ved Madrid. Man ser Vognen, som kører henover Tanken med Modellerne.

Man har ogsaa i de senere Aar oprettet Vandbygningslaboratorier, hvor der holdes Forsøg med kunstige Floder og Kanaler, hvorved man er blevet kendt med mange Forhold, der tidligere voldte mange Kvaler, ja Ulykker, fordi man ikke tog Hensyn til dem.

Der er maaske dem, der vil mene, at alt dette er Legetøj for voksne Ingeniører, der paa en morsom Maade faar Tiden til at gaa. Dette er dog saa langt fra Tilfældet, idet vort Kendskab til Fremdrivningsforhold udelukkende hviler paa denne Slags Forsøg, der først blev udført af Englænderen William Froude omkring 1875.

Paa Prøvetur med Dieselmotorskibet „Wyrallah“

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges den 17. Oktober en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet „Wyrallah“, Værftets Byggenummer 609, bygget for Regning The North Coast Steam Navigation, Limited, Sydney.

Skibet er bygget til British Corporations højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 65,53 m × 11,1 m × 3,96 m, og Bæreevnen er ca. 950 ts. d. w.

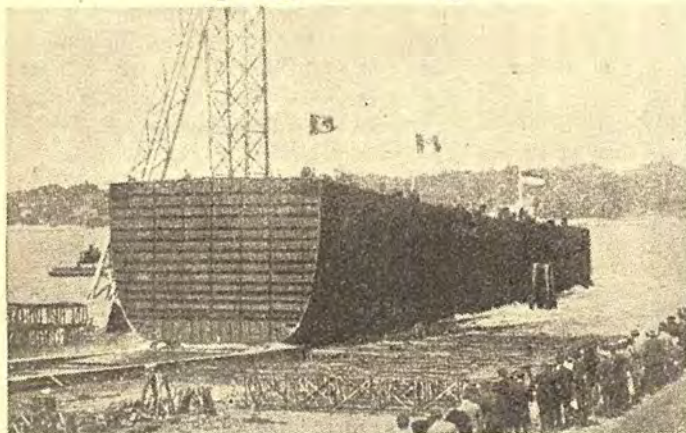
Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 1350 I. H. K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.



Ombygning af et Motortankskib



Det nye Midterskib løber af Stabelen.

Tankskibes Levetid er ikke lang, og de Reparationer, der skal udføres, er til Gengæld kostbare. Olie og navnlig Benzin forårsager store Tæringer, som i mange Tilfælde gør en Hovedreparation til en Ombygning.

Dette var Tilfældet med Tankskibet Svithied paa 10,000 ts, der ved Undersøgelse viste sig at være saa svækket i de langskibs Forbindelser, i Lastetankene, at man fandt det formaalstjæligt at forny hele Midterskibet. Det blev gjort i Hamburg, hvor man i en L-Dok med Autogenbrændere skar Skibet i 3 Stykker. Derefter satte man Skodder for hvert Stykke og kunde nu tage det midterste ud af Dokken.

Imidlertid havde man paa en Bedding byg-

get et nyt Midterskib, der blev sat i Vandet og bugseret hen til Dokken med For- og Agterskibet, hvor det blev sat ind, saa de tre Dele kunde forbindes til ét.

Bygningen af Midterpartiet, der vejede 2300 ts, tog 2 Maanedere, hvortil saa kommer Sammenbygningen af de 3 Dele, der yderligere varede 1 Maaned.

Ved Modeløksbeførsøg havde man fundet ud af, at en mindre Forlængelse af Agterskibet vilde give en betydelig Fartforøgelse. I Stedet for den eliptiske Hæk, Skibet havde, fik det nu en Krydserhæk. Man forventer derved at faa Hastigheden forøget fra 9,5 til 11 kn.



Midterskibet bugseres hen til Dokken, hvor det gamle Forskib og Agterskib ses.

Paa Prøvetur med Dieselmotorskibet „Høegh Merchant“

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges den 27. September en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet „Høegh Merchant“, Værftets Byggenummer 582, bygget for Regning Hr. Skibsreder Leif Høegh, Oslo.

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

Dets Eoveddimensioner er følgende: 117,35 m \times 16,46 m \times 11,20 m til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8575 ts. d. w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 4000 I. H. K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Kinesisk Ceremoniel

Det kinesiske Ceremoniel, der blev fulgt ved Stabeløbsningen af Passager- og Fragtdamperen „Hai Heng“, som blev sat i Vandet fra Barclay Curle and Co.s Værft paa Clyden, var meget ejendommeligt og fremmedartet. Efter at det forsamlede Selskab havde bøjet sig 3 Gange for det kinesiske Flag, som blev udfoldet af den kinesiske Minister i London Quo Tai Chi, gav hans Frue Skibet Navn, og til Akkompagnement af spruttende Fyrværkeri gled Skibet i Vandet gennem en Sky af Krudtrøg. Fyrværkeriets Larm anses af Kineserne som meget effektiv til at holde onde Aander borte, hvorfor det benyttes ved en saadan Lejlighed.

„Are you a windjammer?“

Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?
Skriv til Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

Opgiv Aar, Navn og Hjemsted. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografier af Windjammers og daarligtvejr Fotos fra Sejlskibenes Glansperiode. Fra en Pris af 5 Kr. pr. Stk. kan De faa et originalt Fotografi fra min Kollektion af engelske, amerikanske, franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuldriggere - 5m og 4m Barker - 7m og 2m Skønnerter. Forskellige Fuldriggere og Barker i Træ og Jern.



Trafikflyvning



Hollandsk Postflyver, der med 3 Mands Besætning flyver den 14000 km lange Strækning til Batavia paa 3 1/2 Dag.

Konkurrence-Flyvningen London—Melbourne staar for mange som en ren Sportspræstation uden nogen praktisk Betydning, men den Indsats, der her gøres af Flyvemaskinefabrikerne og Flyverne, og de Erfaringer, man der ved høster, vil snart vise sig at hæve praktiske Følger for Trafikflyvningen.

Det er knapt 25 Aar siden, den første Flyvemaskine opnaaede en Hastighed paa lidt over 100 km/Time, og der er maaske nogle, der husker, hvilken Opsigt det dengang vakte. Under Verdenskrigen arbejdede man febrilsk paa at sætte Farten det mest mulige op, men trods de ubegrænsede Pengemidler, man ofrede, var man ved dens Slutning i 1918 ikke naaet længere end til knapt 200 km/Tim. for de allerhurtigste Jagere. Udviklingen gaar nu saaledes, at man i 1924 kom over 300 km/Tim., i 1924 ca. 400 km/Tim., 1928 lidt over 500 km/Tim., 1931 550 km/Tim., og endelig 1933 sætte Italieneren Casinelli den foreløbige Verdensrekord med 630 km/Tim., som vi dengang omtalte i „Vikingen“.

Disse Tal giver imidlertid ikke den Hastighed, der samtidig opnaaedes i Trafikflyvningen. Den var i 1928 130—160 km/Tim. og i 1931 ca. 200 km/Tim., den Hastighed, som det danske Luftfarts-selskabs største Trafikflyvemaskine, der i Fjor blev bygget paa Orlogsværftet, ogsaa har. De allernyeste Trafikflyvemaskiner har en Maximumshastighed paa 350—400 km/Tim., men Rejsehastigheden ligger antagelig 15 pCt. derunder med en samlet Vægt (Maskine, Passagerer og Gods) paa indtil 300 kg.

Denne store Stigning i Ydeevne har man opnaaet ved en mere hensigtsmæssig Bygning af Maskinerne i Overensstemmelse med Strømlinieformerne (air-flow kaldes man det for Automobileer) og ved en Forøgelse af Motorydelsen. Der findes nu ingen Barduner eller Støtter, der foraarsager Luftmodstand, ligesom Landingsstellet med Hjulene trækkes indenfor Maskinens Krop eller Planer under Fart.

En større Stigning i Hastighederne kan vel næppe ventes i den nærmeste Fremtid. Motorene har trods alle Fremskridt endnu en Udvikling tilbage, før dette kan ventes. Man kan maaske ogsaa sige,

at Farter er tilstrækkelig, men dens Forøgelse maa i alle Tilfælde ikke gaa ud over Sikkerheden.

Et andet Spørgsmaal, som der arbejdes ivrigt paa at løse, er den lette Dieselmotor til Flyvebrug. Den vil sikkert komme, og den vil da gøre Flyvning saa billig, at den i højere Grad end nu bliver Allemands Eje.

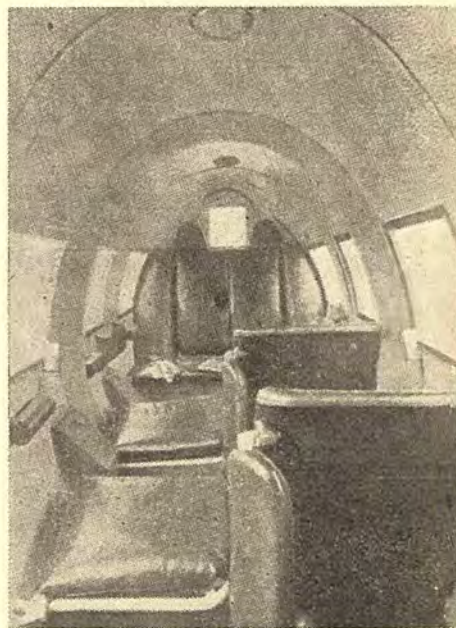
Mulighederne for revolutionerende Forandringer ved Flyvemaskinerne er saaledes ikke udtømt endnu, og Erfaringerne fra den nylig afsluttede Kapflyvning til Australien vil sandsynligvis ogsaa faa Indflydelse paa den fremtidige Udvikling paa Flyvemaskinernes Omraade.



Tysk Trafikmaskine. 670 HK. Maksimumsfart 377 km i Timen. 5 Passagerer.



Amerikansk Trafikmaskine til 10 Passagerer. 2x420 HK. Maksimumshastighed 345 km i Timen.



Passagerkabine i en Junkersmaskine til 6 Passagerer. Trods snævre Forhold dog behagelig og forholdsvis rummelig.



Kan Skibe gøres brandsikre?

„Morro Castle“s Brand maa uvilkaarlig rejse Spørgsmaalene: Faar disse Brandkatastrofer til Søis aldrig Ende? Kan der intet gøres for at forhindre dem?

En moderne Passagerdamper er naturligvis en meget brandfarlig Konstruktion. I alle beboede Rum er Væggene beklædt med Træpaneler. Møblerne med deres Stopping, Tæpper, Køjetøj og meget andet er altsammen Ting, der nærer en opstaaet Brand. Naar man saa betænker alle de elektriske Installationer og en Gennemsnitspassagers grænseløse Skødesløshed med Hensyn til Tændstikker og brændende Cigarer og Cigaretter, saa kan man ikke, selv om man ser ganske bort fra „Morro Castle“, undre sig over, at det kan gaa galt.

„Morro Castle“ opfyldte den internationale Konvention — d. v. s. var forsynet med brandsikre Skodder, som imidlertid ikke blev effektive, da de brandsikre Døre under Panikken ikke blev lukkede. Den havde kemiske Brandslukningsmidler og Brandslanger i tilstrækkelig Mængde, men Ilden greb saa hurtigt om sig, at det alt sammen var virkeløst. Saa hurtigt, at man end ikke fik alle Redningsbaadene i Vandet. 4 blev hængende i deres Davider, som man ser paa vort Billede, flere end nok til at redde de 135 Mennesker, der omkom ved denne Lejlighed.

Hvad kan man da gøre for at formindske Tabet af Menneskeliv ved en saadan Lejlighed?

De brandsikre Skodder skal saavidt muligt ikke have Døre, men i Stedet for maa man have Nødopgange af fuldständig brandfrit Materiale. Vægbeklædningerne skal saa vidt muligt

være af brandfrit Materiale, men det er næppe gørligt, da der maa tages et vist Hensyn til den dekorative Udsmykning af Rummene. Dermod kan Træværk ogsaa til Møbler imprægneres og behandles med brandfrit Politur eller Maling. Alle

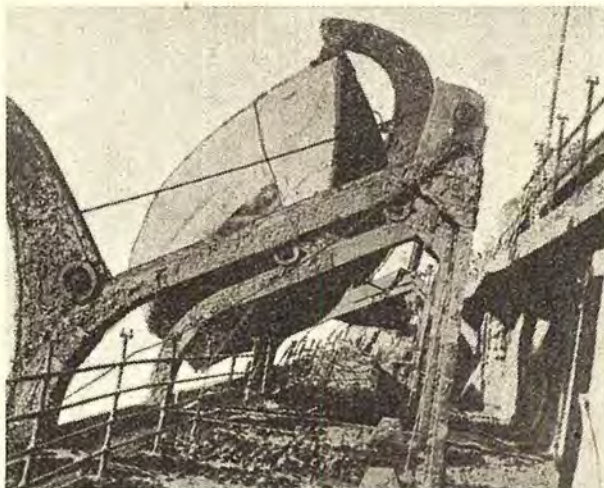
Møbler, der uden Skade kan være af Staal, maa udføres af dette eller andet Metal, f. Eks. Senge, Køjer, Garderobeindretninger, Askebægre, Papirkurve. Ligeledes Hylder og Skabe i Kabysser, Stirridser, Proviantrum og Kontorer.

Det er ogsaa vigtigt, at det udstrakte Ventilationssystem, der findes i alle Passagerdampere, er saaledes bygget, at man straks, naar Brandalarmeringsapparaterne lyder, kan standse Tilførslen af frisk Luft til det paagældende Rum og afspærre Kanalerne. Selvfølgelig maa ingen Kanal gaa gennem et brandsikkert Skod.

Mere effektiv er selvfølgelig et udstrakt Sprinklersystem, hvor Vandet i Ledningerne altid staar under Tryk, og som automatisk træder i Virksomhed, hvis Temperaturen i et Rum bliver over 60 Grader.

Alle disse Foranstaltninger er blevet udført i et engelsk Skib, der for tydelig er bygget. Man stak forsøgsvis Ild i et Kammer og afventede Resultatet. Det viste sig, at Sprinklersystemet virkede saa hurtigt, at man for at udslutte Sporene af Brander kun behøvede at opmale det.

Der er ingen Tvivl om, at man i Fremtiden maa videre frem ad denne Vej enten gennem Lovgivningen eller tvunget af den offentlige Mening, der stadig mere energisk vil kræve, at der træffes effektive Foranstaltninger for at forhindre Brandkatastrofer i Skibe.



Dækket paa „Morro Castle“ efter Branden med Redningsbaade, der ikke blev sat ud.

Kampen om Luksusplassagererne.

Der er ingen Tvivl om, at de Luxusrejsende er tabt for Skibe som „Leviathan“, „Majestic“ og „Berengaria“. Indtil for nylig var de overgaaet til de tyske Skibe „Zemlin“ og „Europa“, der delte dem mellem sig, men de italienske Skibe „Conte di Savoia“ og „Rex“ har nu fuldständig forandret det. „Rex“ har slaaet Atlanterhavsrekorden og er for Tiden Indehaver af det blaa Baand, og „Conte di Savoia“ har med sine Gyroskopere, der forhindrer Rulning, slaaet alle Passagerrekorder for 1933, hvilket vil sige, at det har haft de fleste Kahytpassagerere baade til og fra New York. Naar nu „Normandie“ og „Queen Mary“ gaar i Fart, da vil efter alt at dømme Luksusplassagererne gaa over til at benytte disse Skibe.



TRU-LAY
forud-formede Staaltouge

Jacob Holm & Sønnen's Fabriker A/S

Grundlagt 1794

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Østerbros Tøjcentral, Viborggade 11

Prima Holmens Bukser

10 Kr. Parret *Ongiu Maal, og Bukserne
sendes overalt pr. Efterkrav*

Gl. Numre af Vikingen købes

Numrene 1-1927 og 5-1929 købes
til Overpris. — Henvendelse til
Vikingens Redaktion,
Gammel Mønt 39. Tlf. C. 9822



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faas i alle Verdenshavne

Den Internationale
Skibsfarve-Fabrik A/S
Sct. Annæplads 16
København K.
Telefon Centr. 5601



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.

Skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARLIFE:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

21 Wilton Street, Holdernes Road.
Telef. 31397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Gommersen-Pedersen.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street.
Telef. Royal 1879.
Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

90, Boulevard de Paris.
Telef. Covert 50-35.
Telegramadr.: „Scandhome“
Bestyrer Kapt. Alf. Tollefsen.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef. 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

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.

Dansk Sø-Restauranters Forening, Ny Toldbodgade 5. Telef. 10270.

Den alm. danske Skibsførerforening, Havnegade 55. Telf. 14187. Postgiro-konto Nr. 20255. Electr.-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, Sct. Annæplads 16, Kbhvn. Telf. 2480.

Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adelersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Søfyrhøjdernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. 8436.

Sømandenes Forbund, Herluf Trollesgade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

C.L.O.C. LIQUEUR.
BLAA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Paris,
via
Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Stettin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rutefart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
borg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R .



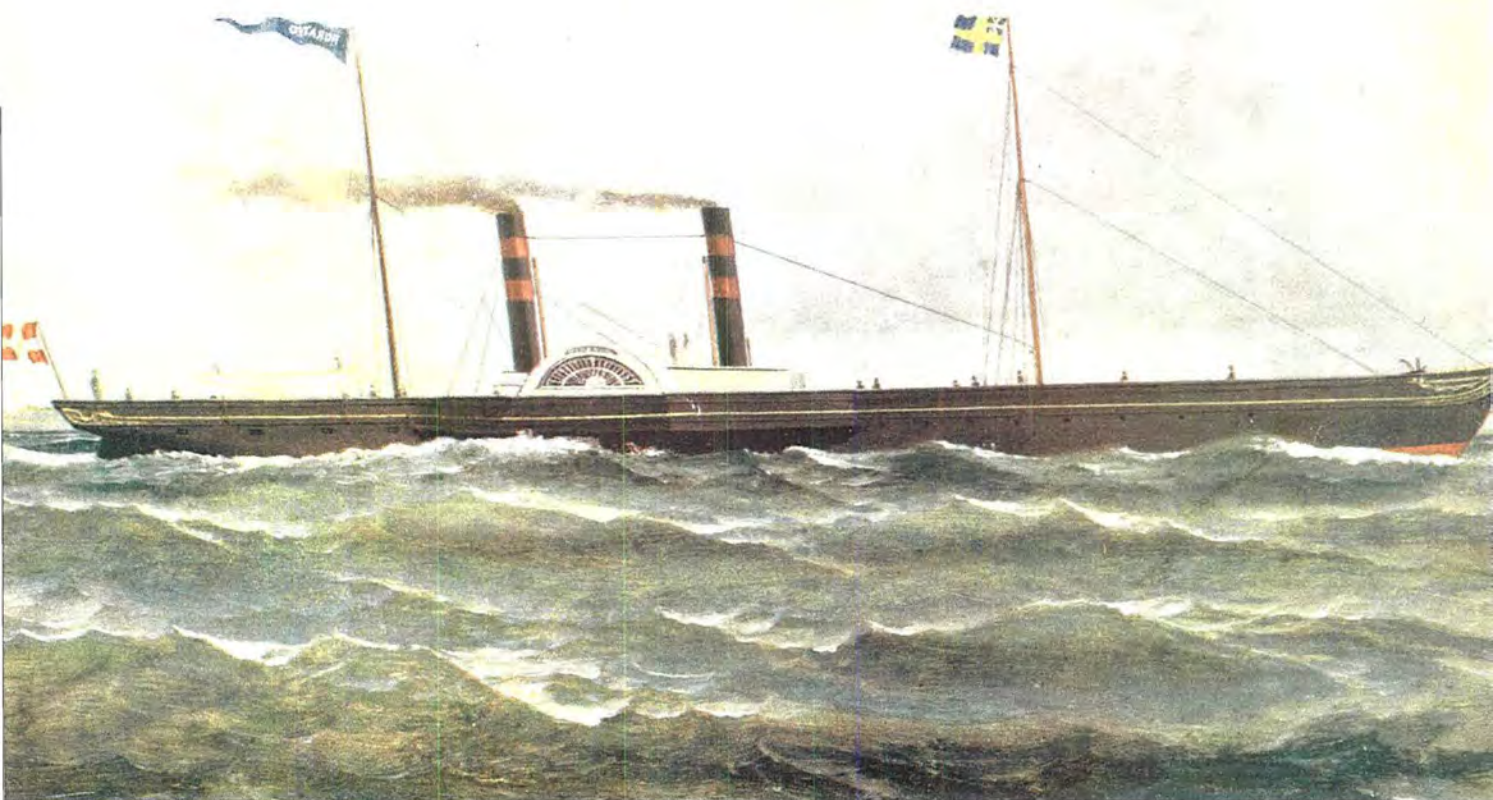
VIKKINGEN

50 Øre

Hjuldampereu „Horatio“

Se Teksten Side 21.

1934 - Nr. 12
11. Aargang



**H. N. Andersen fortæller om
sin Barndom og Ungdom**



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle
San Francisco, Santiago de Chile, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

H. N. Andersen skildrer sin Barndom og Ungdom

Etatsraad H. N. Andersen har i to Bøger rekapituleret sit Liv og sin Gerning: „Tilbageblik“, som laa færdig, da Verdenskrigen udbrød, men med nogle Tilføjelser først blev udgivet efter Krigens Afslutning i 1919, og Fortsættelsen heraf: „Udvikling“, som fulgte ti Aar efter. Disse Bøger har tidligere været i Boghandelen, men er det ikke mere.

Desuden har H. N. Andersen skrevet en „Fremstilling efter Optegnelserne i Krigsperioden“, som til Dels er af fortrolig Art og ikke udgivet, endvidere de ligeledes uudgivne „Livserindringer“, der er af privat Karakter, forfattet for hans Nærmeste og kun trykt i syv Eksemplarer, og endelig to mindre Uddrag heraf: „Barndom“ og „Ungdom“, som kun er trykt i et lille Oplag.

Vi skal i det følgende meddele nogle karakteristiske Citater og Træk fra disse private Memoirer:

— Nogle af de første Barndomsindtryk, der har fæstnet sig i min Erindring, er Opsang fra Skibe med høje Master, solbeskinnet Vand og Larm fra det lige uden for vort Hus værende Skibsbyggeri, hvorfra flag-smykkede Skibe under Kanontorden og Hurraraab fra store Folkeskarer gled ud i Vandet — et broget Billede, der, efterhaanden som jeg voksede op, blev Livets Midtpunkt for mig i den lille By, der i min Barndom stod for mig som Verdens Midtpunkt, hvor Handel, Skibsfart og Skibsbyggeri i min Bevidsthed og i Virkeligheden overskyggede alt andet.

Disse Erhvervsarter var den Gang af en langt mere malerisk Natur end nu til Dags. Der laa en egen Poesi over en saadan lille Søstad; alt syntes at gaa med Lyst og Sang. Sejlene blev sat og Ankeret lettet til Akkompagnement af de den Gang ved alt Arbejde om Bord i Skibene anvendte Opsange. Ved Skibsbyggeriet gik det paa samme Maade: Opsang alle Steder, hvor den kunde anbringes.

I Halvtredserne var Nakskov ikke i særlig eller hyppig Forbindelse med den øvrige Del af Landet. Forbindelsen med Yderverdenen ad Søvejen foregik

med Sejskibe, og Hurtigheden afgang om Sommeren af Vind og Vejr, og om Vinteren desuden af Isforholdene. Naar jeg tænker tilbage paa Barndommen,

forekommer det mig, at der altid om Sommeren var Sol og om Vinteren Sne længe før Jul. Men maaske beror det paa en lignende Opfattelse, som jeg engang var Vidne til, da en Sømand en Dag hen imod Aften spurgte en anden: „Naar staa Maanen op?“ og den anden svarede: „Den plejer at staa op Kl. 6.“

I vort Hjem samledes særlig om Vinteraftener efter endt Rejse, eller naar Skibene lagde op, en Del med min Broder jævnaldrende søfarende Ungdom, som efterhaanden blev Styrmand og Skibsførere. Her lød min Faders Fortællinger fra hans Ungdom om Farten paa Østersøen, som

den Gang forekom mig langt borte, om Napoleon og hans Bedrifter i lollandsk Belysning, om Krigsaarene 48—49—50, og min Moders Fortællinger, som kunde være præget af den Tids Overtro, men som hun udviste Forsigtighed med at tale om, naar jeg var til Stede, for ikke at skræmme mig. At disse Fortællinger gjorde et ubevidst Indtryk paa mig, siger sig selv. Men dybere og varigere og for mit senere Liv mere bestemmende Indtryk gjorde dog den for Søen begejstrede Ungdoms Fortællinger om deres Rejser, ikke alene til Havne omkring i Europa, men ogsaa til fjerne tropiske Lande, hvorefter medbragte Aber, Papegøjer og Kokosnødder bar Vidnesbyrd. Opfyldt af Beundring lyttede jeg andægtigt til Fortællingerne om de fjerne, vidunderlige Lande, som den unge Begejstring gav Farve, om Braadsøen paa Atlanterhavet og i Nordsøen, som ofte havde borttaget en eller anden af Besætningen og til Tider førte én, der var særlig heldig, indenbords igen. Jeg véd ikke, om Fortællingerne om de fjerne Tropelandes Poesi eller de vilde



Etatsraad H. N. Andersen.

Dage og Nætter paa Havet gjorde stærkest Indtryk paa mig. Men da jeg var vokset ud over den første Barndom, udviklede der sig en stærk Udve hos mig. Mine Tanker bevægede sig i en Verden, som jeg ikke kendte af Selvsyn, men som jeg higede efter at lære at kende.

Som Dreng har jeg ofte ligget i min Seng og lyttet til Hylet af Vestenstormen, som bar ind ad Fjorden, og er søvet ind med Længsel efter Brodsøer og Sejlrebning, og ofte har min Fantasi forestillet sig, at Stormen, som stødte haardt mod Væggen, var Brodsøerne, som brød mod Skibets Sider. Havde jeg kendt Virkeligheden, havde jeg maaske ikke givet mig i dens Vold.

— Naar de gamle Sølulke med Hænderne i Lommen, Skraaen i Munden og Ryggen mød en eller anden Genstand spandt en Ende om deres Farter og Oplevelser, lyttede Ungdommen med Andagt til disse Helte. Naar én var færdig med sin Fortælling, tog en anden fat for at fortælle noget endnu mere vidunderligt. Dette gik paa Omgang under forskellige Former — snart i Solskin og snart i Ly af Stormen — men fortalt og paa hørt under den deraf skabte Stemning, som gav Fortællingen en egen Kolorit.

Mange af disse gamle Søfolk havde en levende Fantasi, som gav sig Udslag paa forskellige Maade. Saaledes kunde f. Eks. det, som en Gang var oplevet ved Kap det gode Haab, en anden Gang forlægges til Kap Horn. De Disputer, der saa opstod, var kostelige at høre, Replikker og Vittigheder paa den ene eller andens Bekostning for frem og tilbage, og jeg har til Tider staaet maalløs af Forundring over, hvor alle disse graaskæggede Mænd fik deres Viden og Visdom fra.

Under et saadant Replikskifte mellem to gamle Søfolk, hvor der anvendtes kraftige Argumenter, faldt der et Udtryk, som har staaet levende for mig siden. Den ene var faret vild i sit Bestik og befandt sig i Kinasøen paa samme Tid og under samme Forhold, som han ved en tidligere Lejlighed havde været i den bengalske Havbugt. Han blev straks anholdt af en anden, der brugte stærke Ord for at tilkendegive, at det kunde han ikke forstaa. Uden et Øjeblik Betænkningstid svarede Fortælleren: „Det er, fordi du ikke har den Forstand, som jeg mangler.“ Der blev et Øjebliks Tavshed for at faa Tid til at knække den Nød. Jeg har selv ofte senere i Livet betragtet Kernen fra forskellige Sider, og jeg tror, at disse Betragtninger har været ret belærende.

— Der, hvor Skibene blev bygget, var et yndet Opholdssted for mig, og mine tidligste Indtryk stammede derfra; der listede jeg hen, der fulgte jeg alt med det meste af den Interesse, jeg til enhver Tid raadede over. Skibene, som blev bygget der, gled umærkeligt ind i min Bevidsthed som mere end Skibe sammensat af mange Stykker. Det var Væsner, der skulde bære danske Sømænds Ros og Pris til fjerne Kyster og tvinge Guld af Havets Bølger. Hvorledes stod mig ikke klart; men for mig var det en Kendsgerning, og saaledes er Skibe gledet over i min moderne Bevidsthed som Middel til Maal. Paa Pladsen, hvor Skibene blev bygget, var jeg hjemme. Jeg fulgte med gennem alle Konstruktionens Faser og

saa de enkelte Stykker blive sammenføjede; og mine Tanker stræbte mod Maalet: Det færdige Skib. Saaledes gled jeg umærkeligt frem i Aarene.

Da det nærmede sig den Tid, jeg skulde konfirmeres, traadte Spørgsmaalet om Fremtiden i Forgrunden. Udvéen drev mig. Jeg vilde straks ud at pløje Bølgerne, men gav efter for forskelligartede Forestillinger om at blive hjemme i nogen Tid og lære Skibsbygning. Min Higen blev Konstruktion af Skibe: at være med til at lægge Spanternes Former ud paa Planen; Linjerne, hvorefter der skulde bygges, og allerede tidligt havde jeg Øje for, om Skibet vilde blive velformet.

Saaledes gled Tiden hen, til jeg var hen mod 20 Aar.

— Af de Skibe, jeg selv var med til at bygge i disse unge Aar, var det særlig Briggen „Mars“, som var bygget til Langfart, der lagde Beslag paa mine Tanker. Det var det største Skib og den højeste Rigning, jeg endnu havde set, og følgelig var Skibet stort og Rigningen høj.

Nu skulde det være. Nu vilde jeg ud. Jeg mindede Ejeren af Værftet, Ridersborg, om et Løfte, han tidligere havde givet mig. Han stod for mig som en Art Forsyn med særlige Rettigheder, som et Indbegreb af Avtoritet og Dygtighed.

Kort Tid efter kom Kaptajn Rasmussen, som førte Briggen „Mars“, til Nakskov, og ved min Henvendelse til ham spurgte han mig ud. Jeg fortalte, hvad jeg mente, jeg kunde, og hvad jeg vilde ...

Resultatet af Samtalen blev,

at jeg otte Dage derefter rejste til Liverpool, hvor „Mars“ laa. — Da jeg forlod Nakskov, var jeg kun mangelfuldt udstyret med de elementære Kundskaber, der hjælper et ungt Menneske til at bane sig Vej i Verden. Jeg skulde samtidig arbejde paa min Fremgang og erhverve mig de dertil nødvendige Kundskaber. Saa længe mit Maal kun var Søen, var jeg ikke værre stillet end de fleste andre dengang. Men bag ved dette Maal dukkede der allerede tidligt andre uudformede Maal frem. Men maaske har Vanskelighederne ved at skulle finde Midler, Veje og Maal skærpet min Vilje.

— Beskuelsen af den store Verden begyndte om Bord i Briggen „Mars“ i August 1872, og i ca. 15 Maaneder var jeg med paa to Rejser mellem Evropa og Brasilien og den vestindiske Øgruppe.

Tiden, som fulgte efter min Afrejse fra Hjemmet, skulde belære mig om, at der er stor Forskel mellem Indbildning og Virkelighed, at Virkelighedens Brodsøer er af en anden Beskaffenhed end de, man forestiller sig og længes efter i en lun Seng.

Paa Vejen over Nordsøen til Hull saa jeg allerede Søen i en anden end Nakskov Fjord-Belysning. Det var stormfuldt Vejr. Søsøgen meldte sig, og Humøret skrantede, men bedrede sig, da vi rejste gennem England med Jernbanen til Liverpool. Da vi fra Stationen kørte ned til Dokken, spejdede jeg efter „Mars“ høje Rigning, men jeg blev hurtigt belært om, at den kun var en Spurv i Tranedans. Der brast en af mine Illusioner.

— Det Liv, der levedes om Bord i „Mars“, var typisk for Livet om Bord i Sejlskibe paa den Tid og i de følgende Aar,



Etatsraad Andersens Villa „Vennerslund“ i Charlottenlund.



jeg paa denne Maade pløjede Bølgen. Det var ikke saa meget Kvantiteten som Kvaliteten af Provianten, der var forargelig. Den var en nødvendig Livsopholder, ikke mere. Men den Tids Søfolk var haardføre ogsaa i denne Henseende. Kød, Flæsk, Smør og Brød, som havde været om Bord paa den foregaaende Rejse og under Paavirkning af Tropeklimate, skulde først bruges op, og i Mellemtiden var den sidst ankomne Proviant omtrent kommet i samme Tilstand.

Paa denne Rejse og paa de fleste senere lange Rejser, jeg deltog i, blev der ikke bagt frisk Brød; men som Regel var der rigeligt af haardt Brød; Kiks eller Skonrokker, som, naar de havde været nogen Tid om Bord, vrimlede med hvide Orm, hvorfor der til Stadighed ved Maaltiderne lød Banken, som hidrørte fra, at Kiksene eller Skonrokkerne bankedes mod Bordet for at fjerne levende Kryb.

Arbejdstiden var ca. 16 Timer og Fritiden ca. 8 Timer, hvis Vejrforholdene tillod det.

Hjemvéen, den hellige Længsel, maa skjules, og Søsygen maa bekæmpes. Søsyge er en Svaghed, som fremkalder Spot.

— Da jeg forlod „Mars“ og Kaptajn Rasmussen, var det, fordi Længslen efter at komme videre rundt paa Kloden og særlig østpaa til Kina havde grebet mig. Den blev tilfredsstillt i Efteraaret 1874 med Barken „Nicoline“ af Sønderborg. Her om Bord tilbragte jeg ca. 21 Maaneder paa Rejse

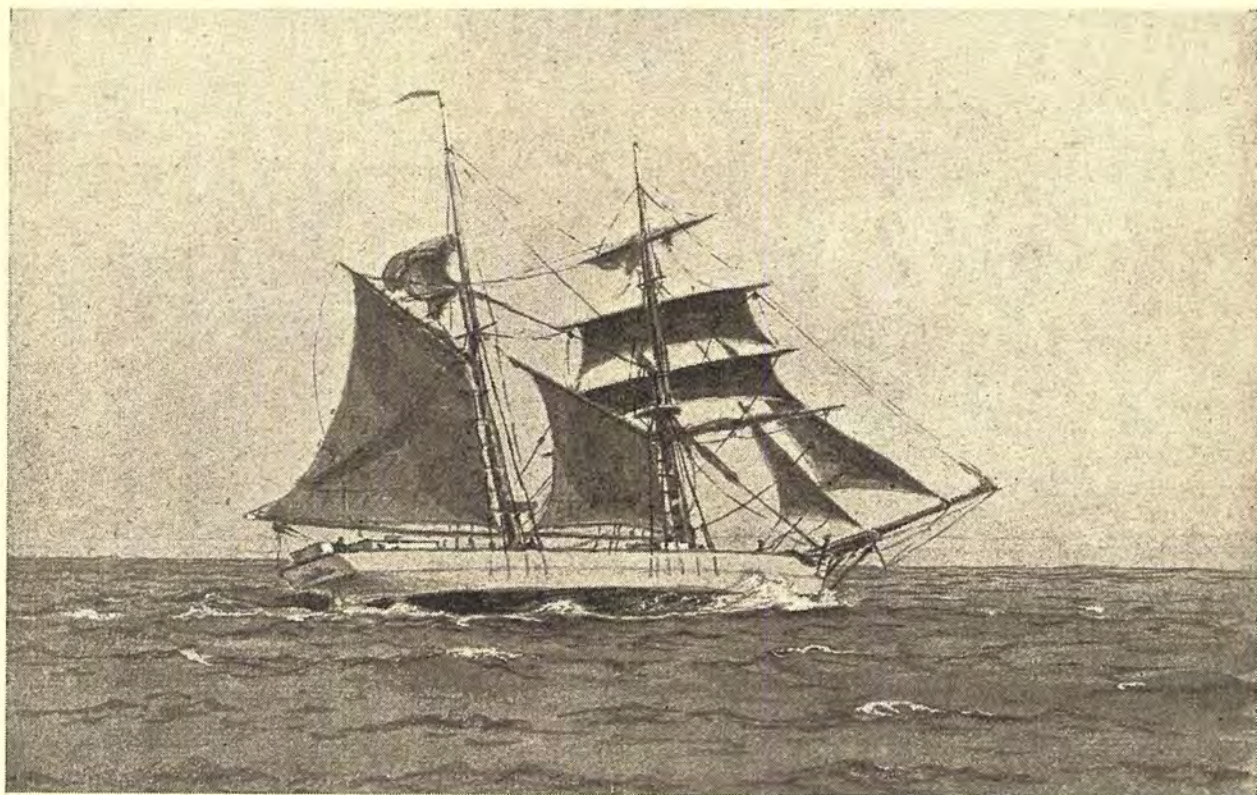
fra Evropa til Kina med Besejling af Kinakysten og tilbage.

Juleaften kom og fandt os saa nær Indløbet til Kelung, at vi fik Lods om Bord. De smaa fede, kinesiske Gæs, som stegtes i Kabysen, sendte deres Vellugt ud paa Dækket, og Stemningen var høj, men Barometret lavt, og før vi naaede op til selve Indsejlingen, blæste det en forrygende Storm med Regntykning, og i Stedet for at mindske Sejl for at gaa til Ankers i Kelung Havn maatte vi sætte et Pres af Sejl for at klare os fra Landet og de ingenlunde bløde, omgivende Klipper. Gennemblødt og gennemtrængt af Utilfredshed maatte vi fortære Julegaasen i smaa Portioner.

— „Thoon Kramon“, som var Ramme om mit Liv i ca. 4½ Aar af min første Manddom, var bygget midt i Treserne i Bangkok som Fuldskip, men blev senere forandret til Barkskib.


Medens Admiral A. de Richelieu i 1891 var paa Rejse i Europa, deltog jeg i Administrationen af den siamesiske Flaade og udstyrede „Thoon Kramon“ til Skoleskib og foretog med denne flere Rejser, særlig i Golfen af Siam.

— Hvilken Indflydelse disse tre forlængst hensmuldrede Skibe og disse tre for længe siden afdøde Skibsførere af en fordums Type har haft paa min Ungdomsudvikling, kan jeg kun følelsesmæssigt bedømme.



Vi bringer her en Reproduktion af et af den kendte Marinemaler Benjamin Olsens Billeder. Billedet gengiver en paa Søen ofte forekommende Situation: „De smaa Sejl bjerges.“ Ogsaa i Vikingens Julenummer „Jul paa Havet“ bringer vi flere af Benjamin Olsens Billeder.

Husk at forny Deres Abonnement paa „Vikingen“



H. N. Andersens Hustru

Hvilken Betydning Fru Maria Andersen har haft for sin Mand, Etatsraad H. N. Andersens Karrière, er det vanskeligt for en Udenforstaaende at dømme om. Men en kærlig og begavet Hustru hører sikkert ikke til de ringeste blandt en Storkøbmands Aktiver.

Fru Maria Andersen er sammen med sin Ægtefælle steget til Tinderne, uden at dette paa nogen Maade har fordrejet hendes Hoved eller forandret hendes beskedne Væsen og Livsvaner. Hun er af Natur og Tilbøjelighed lige saa tilbageholdende som Etatsraaden — ynder ikke offentlig Fremtræden, hader Repræsentation og tom Selskabelighed, gaar aldrig i Teatret. Fru Andersen opholder sig helst i Familierekredsen i sin store Helaarsvilla „Vennerslund“, der ligger paa Strandvejen lige før Charlottenlundfortet. Her modtager hun i Ferierne Besøg af sine Børn og Børnebørn. Ellers gaar det stille til paa „Vennerslund“. Tidlig op og tidlig i Seng. Alle rede ved Enogtyvetiden er alle Lys slukket. De Besøgendes Antal er faa, men gennem Telefonen staar Fru Andersen i Forbindelse med sin gamle Vennekreds. Fruen elsker ligesom sin Mand lange, hyggelige Telefonsamtaler. Uden for Huset kommer hun nu ret sjældent, men Haven, der strækker sig helt ned til Sundet, er ogsaa stor nok til den daglige Spadseretur. Længst nede findes et Lysthus, hvor Fruen har opstillet Stafeli og Tegnebræt, og hvor hun i Fred kan dyrke sin Yndlingsbeskæftigelse, Tegnekunsten. Hun fæstner til Papiret skønne Blomster, Træer og Landskaber, som i December Maaned genopstaar som stærkt efterspurgte Julekort i Gieses Vindue.

Fru Andersen er Datter af Skibskaptajn Benedictsens, en gammel Kinafarer, der efter at have trukket sig tilbage fra Søen købte en Gaard i Tersløse ved Sorø. Her fødtes Maria Andersen. Der var flere Børn: den ansete Læge Olav Benedictsens og den alt for tidligt afdøde Astrid Guldborg, der var gift med Ø. K.s Direktør, Kaptajn Guldborg.

Som syttenaarig kom Maria Andersen til Bangkok for at

besøge en Slægtning, og Aaret efter var hun gift med den unge energiske Chef for Firmaet Andersen & Co. og flyttede ind i et stort Palæhus paa Oriental Avenue med siamesisk Tjenerskab i østerlandsk Stil. En dyb Sorg ramte straks det unge Hjem, idet det første Barn bukkede under for Tropernes Klima. Da endnu tre Børn fødtes, var det Fru Andersens stadige Bekymring, at de ikke skulde kunne taale Opholdet i Bangkok, hvor hun dog havde sit Hjem i over syv Aar. Hendes heftige Ønske om at bosætte sig i Danmark har sikkert haft Indflydelse paa hendes Mands Planer. Mange andre store Forretningsmænd blev slugt af Østen. Andersen vendte hjem.



Fru Maria Andersen.

I Midten af Halvfemserne vakte det en ikke ringe Opsigt paa det den Gang lille og provinsielle Hotel Phoenix i Bredgade, at en Dame ankom til Hotellet ledsaget af Børn og en siamesisk Amme med skinnende opstrøget Haar og tykke røde Betallæber. Damen var Fru Kaptajn Andersen. Det var i Aarene, før Ø. K. blev dannet, og Familien Andersen slog sig ned for Sommeren paa den idylliske Hotelgaard, som flere Aar senere blev købt og istandsat. Om Vinteren boede Familien i en stor Lejlighed i Stockholmsgade, og her udfoldedes en ikke ringe Selskabelighed. Blandt Husets nære Venner

var Professor Deuntzer, og de første Forhandlinger angaaende Systemskifteministeriet 1901 siges at være foregaaet i H. N. Andersens lille prunkløse Rygesalon. Selskabeligheden aftog efterhaanden og blev næsten helt indstillet, da Familien for en Snes Aar siden flyttede ud til „Vennerslund“.

Dette Hus er delvis udstyret med orientalske Møbler og Kunst, rigt forsynet med Tigerskind og forgyldte uudgrundelige Buddhaer, men i øvrigt uden større Pragt. Paa Langvæggene i Etatsraadens Arbejdsværelse hænger et Oliemaleri af Kompagniets første Dampers „Siam“. Fra Vinduerne er der Udsigt over Vandet, Sundet, hvor Skibene kommer og gaar. „Siam“ er i Aarenes Løb blevet til mange Skibe, vældige hvidmalede Dieselskibe, der stille, bredbovede glider forbi.

Fanø Navigationsskoles nye Radioskole

For kort Tid siden aabnedes ved Fanø Navigationsskole og i Tilknytning til Skolen en Radioafdeling, saaledes at Skolen nu ligesom de andre Skoler i Svendborg og København kan undervise Styrmand til Radioekspedientprøven. Radioskolen, som er indrettet i Navigationsskolebygningens øverste Etage, er udstyret med det mest moderne Materiel, installeret paa en saadan Maade, at Forholdene saa meget som muligt ligner Forholdene om Bord i et Skib. Af en Tale, som Formanden for Sogneraadets Skoleudvalg, Capt. Knud Nielsen, holdt under Aabningshøjtideligheden, fremgik det, at Midlerne til Radioskolens Oprettelse var skaffet til Veje ved Bidrag, ydet

af Consul Lauritzen, Captainerne H. A. Svarrer, R. M. Jensen og Farup samt Fabrikant Petersen i Skanderborg og ham selv. Efter de ovenfor nævnte Mænds Tilsagn om Bidrag indvilligede Sogneraadet i at give en Sum saa stor, at man kunde tilbyde Staten at betale Halvdelen af de 27,000 Kr., som det vilde koste at oprette og begynde Radioskolen. Ved den nye Afdeling, som sorterer direkte under Navigations-skolebestyrer Hr. Gustav Sørensen, er som Lærer ansat Hr. P. M. Laursen, der siden 1920 har været Lærer ved Svendborg Navigationsskole.

off.

Nye Sømandshistorier ... spændende Beretninger fra alle Verdens Have.
Læs de kommende Numre af „Vikingen“.

SHANGHAIET

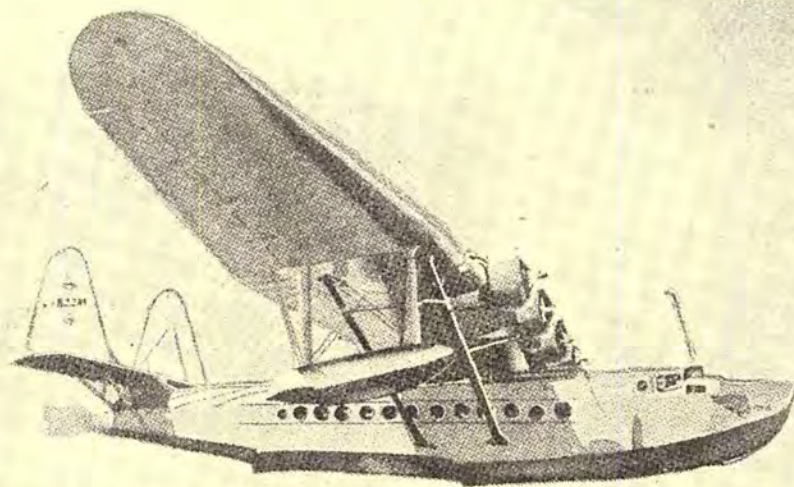
Med de store „Windjammer“s gradvise Forsvinden og Dampernes og Motorskibenes Supremati paa Oceanerne hører man sjældent, at Søfolk „shanghaies“ ombord. — Det vil sige, at Staklerne i obskure Sømandsknejer bliver i den Grad fyldt med „Coffin Varnish“, en Slags Whisky, som populært kaldes „Ligkistelak“, samt berøvet deres Landgangstøj og Værdier og i fuldkommen bevidstløs Tilstand og iført en Bunke Klude bæres ombord i Skibet, som skal sejle ved Daggry, og „verfet“ ind i Køjer, som er blevet ledige ved deres rette Indehaveres Desertering.

Men at dette stundom kan faa farlige Følger ogsaa for Landkrabber, tilmed for „akademisk dannede“, fik vi Bevis for med Barken „Stella Polaris“, som i Melbourne fik to elendigt udseende, ynkeligt berusede Mænd ombord en Time før Solopgang og Skibets Afgang til Hongkong.

Ingen ænsede Staklerne; Skipperen var i godt Humør, Mandskabet fuldtalligt, og Bemandingslisten i Orden, naar Hongkongs skrappe Havnepoliti kom ombord. — Saa var det uden Betydning, at falske Navne var tilføjet efter Hyrebassens Recept.

Lødsen forlod os ved Queenscliffe, Melbourne-Bugten, og for en frisk Kuling styrede vi langs Landet og gennem Bass Strædet ud i Oceanet. — Næste Morgen saas kun Himmel

og Sø. Men inde i Lukafet blev der Liv. Praktiserende Læge Francis Carson fra Ballarat, 50 Kilometer Vest for Melbourne, udstødte et Brøl af Skræk og Afsky ved at se sig selv i de ukendte og uhyggelige Omgivelser. — Alt, hvad han erindrede, var, at han, sammen med sin Ven, Sagfører Williams fra samme By, paa en Udflugt til Melbourne var havnet ud paa Nat-ten i en obskur Sangerkneje — — ellers intet. Men hvor var Vennen? Han raabte hans Navn, og i det daarligt belyste Rum rodede han i Frivagtens Køjer, ruskede de sovende vaagne, alt imedens han stadig gentog Raabet: „Williams! hvor er du?“ Men det havde Sprogets værste Skældsord fra Søfolkene til Følge, og Trusel om Prygl af uanede Dimensioner. Endelig fandt han sin Ven, som endnu snorkede i Whisky-Rusen. — „Aa, hvilken Lykke, at min Kammerat er med!“ udbrød Doktoren. „Harry, Harry, vaagn op!“ — — Men der skulde adskillige Rulninger og Dunk til for at faa Williams vaagen; men Følgen blev, at den irriterede Sagfører, som endnu ikke anede, hvem Fredsforstyreren var, sprang ud af Køjen og begyndte et veritabelt Bokseangreb paa den, der ruskede ham ud af den tunge Coffin-Varnish Søvn. Men de 7 Matroser af Frivagten kylede Søstøvler og Olietøj efter de Stridende, og lovede at myrde dem, naar de kom paa Dæk. — — „Hvor er vi?“ spurgte Doktoren. — „Ombord i „Stella Polaris“,“ svarede en



Det nye, flyvende Skib.

Den nye Sikorsky-Kæmpflyver over New-York. Den har 32 Passagerer og en Besætning paa 6 Mand og kan tage en Mængde Gods.



Matros, „— hvor har du tænkt, du var?“ — Begge tumlede ud paa Dæk og saa med Rædsel de vindfyldte Sejl fjerne Skibet stadig længere bort fra deres Land — hvorhen? De gik agterud og sagde høfligt til den vagthavende: „Undskyld at vi lægger Beslag paa Deres kostbare Tid, min Herre,“ men Svaret kom prompt og brutalt: „Hvad vil I to Vagabonder her! hvem har sendt Bud efter jer?“ — „Jeg forlanger at vide, hvad dette betyder!“ raabte Dr. Carson, „hvor tør De vove at indespærre frie, australianske Borgere paa Deres stinkende Rendestenstank?“ — „Manden er gal,“ mumlede Styrmanden. — „Utaalelig, oprørende Forbrydelse!“ vedblev Doktoren. „Før os straks til Melbourne! Jeg forlanger at se Kaptajnen; gaa, og kald ham op!“ — — — „Er De Kaptajn paa dette Skib, min Herre?“ — — „Ja, men hvad i al Verden angaar det saadan et Par Komediantspillere; se til at blive ædru lidt snart! I er endnu halvt bedøvede af „Coffin Varnish!“ haanede Skipperen dem. — „En Karakters Deformation,“ svarede Sagføreren. „Tillad mig, Hr. Kaptajn, hvad er Meningen med alt dette?“ spurgte Dr. Carson. „Jeg er Læge i Ballarat ved Melbourne, og denne Herre er min Ven, Sagfører Williams fra samme By.“ — — „Hvad for en Sludder?“ brølede Kaptajnen. „I to Skurke er paa mønstrede henholdsvis som Kok og som Matros.“ — „Der maa foreligge en frygtelig Fejltagelse,“ svarede Doktoren, „og jeg beklager at maatte anmode Dem om straks at føre Skibet tilbage til Melbourne; forhaabentlig er vi ikke kommet ret langt til Søs.“ — — „Før disse indbildske, skrupskøre Skrigedukker forefter!“ brølede Skipperen; „Sølovens strengeste Straf skal ramme jer i Hongkong, hvis I ikke straks gaar i Arbejde. Du har mønstret som Kok, „Doktor“, altsaa gaa straks i Kabysen og hav Frokosten klar Kl. 8 præcis, og du, Matros, Sagfører Williams, melder dig til Skibsmandsarbejde hos 3. Styrmand. No work — no food er Parolen her ombord!“

For første Gang fungerede Dr. Carson som Skibskok, og hans Ven, Sagfører Williams, som „Alle-Mands Dreng!“ — Men begge svor Hævn. Under et Besøg paa Embeds Vegne i Pantryet (Proviandrummet i Kahytten), fik Doktoren Stunder til at undersøge Medicinkisten, og medførte i Triumf en god Portion „Drastica“ (et meget voldsomt virkende Afføringsmiddel). — Et Par Timer efter Middagen, som Kaptajnen indtog alene, kom Kahytsdrengen løbende og raabte: „Kok, Kaptajnen siger, at hvis De er Læge, skal De komme straks, da han er meget syg!“ — „All right, sig, at Dr. Carson kommer.“ Kaptajnen hylede af Mavesmerter: „Doktor, giv mig hurtigt et eller andet,“ gispede han, „der staar Medicinkisten!“ — — „Ønsker De noget Mad, Sir?“ — „Mad, er De gal, Mand! Til Helved med Mad!“ — „Undskyld, Kaptajn, som De ved, er jeg mønstret som Kok!“ — „Jeg lægger dig i Jern, hvis du ikke straks giver mig lindrende Medicin!“ rasede Skipperen. Doktoren rystede paa Hovedet. „I Bemandingslisten staar jeg indført som Kok; erindr De ikke de nærmere Omstændigheder, Kaptajn?“ — „For Himlens Skyld, hjælp mig, jeg dør!“ — 1. Styrmand kom ind i Kamret og raabte ophidset: „Hvis De ikke straks giver Skipperen sagkyndig Lægehjælp, vil jeg knuse Deres Hjerne!“ — Doktoren saa foragtelig paa dette raa Individ, og vendte sig til den syge Skipper: „Mit Honorar i Ballarat er 2 Guineas (40 Kr.) — „All right! Styrmand, tag Penge i Boksen, men hjælp hurtigt!“ — — Puls og Temperatur blev maalt, Tungen observeret, og Diagnosen stillet med det samme „Sciatica og Dysentri i akutte Stadier! Foreløbig er Situationen faretruende! Jeg vil meget anbefale Dem at lade Sagfører Williams kalde, da jeg formoder, at Deres Testamente ikke er lovformeligt affattet.“

Imidlertid fandt Doktoren et mildnende Præparat, og efter en kraftig Morfinindsprøjtning faldt der Ro over Skipperen.

Han modtog venligt Sagføreren, der dog straks gjorde opmærksom paa, at hans Takst for juridisk Medhjælp var 2 Pund og 2 pCt. af Boets Masse ved Testators eventuelle Død. Skipperen var alt for svag til at gøre Vrøvl, og han gav tillige skriftlig Tilladelse til, at Doktoren og Sagføreren maatte ekvipere sig fuldstændig fra hans Garderobe og være fritagne for enhver Art Skibstjeneste. Senere paa Dagen blev 1. og 2. Styrmand meget syge, og under samme Symptomer. Doktoren blev iltomt hentet, men erindrende de to raa Børsters Optræden mod ham og hans Ven, fordrede han og fik sit Honorar straks. Om Testamentskrivning vilde ingen af dem høre Tale, da de erklærede at være „fattige som Kirkerotter“. — 3. Styrmanden og Baadsmanden var ene om Navigeringen. Selv om Patienterne efter 6 Dages Forløb havde overstaaet den truende kroniske Frezone, var de saa svage, at Tonen om Bord nærmest var som den i „Elysium“, saa stille og rolig forløb Sejladsen. Da de omsider efter en fin Rejse ankrede paa Hongkong Rhed, laa Skipperen og 2. Styrmand i „Easy-Chairs“ (Liggestole) under Solsejlet paa Halvdækket, men 1. Styrmand maatte endnu nogle Dage blive i Køjen. Skipperen bad saa hønlige Doktoren om ikke at nævne Ord som „Cholera“, ej heller „Small Poë“ (Kopper) i Forbindelse med Sygdommen om Bord. Dette lovedes paa Betingelse af, at de to Venner fik fri Returbillet med Postdamperen til Melbourne. — Havnepoliti og Karantænelæge kom om Bord og fik Rapport af Dr. Carson. — „Og De er ganske sikker paa, at der ikke er mindste Grund til Ængstelse for farlige, miasmatiske, contagiske Infektionssygdomme?“ — „Aldeles sikker!“ svarede Dr. Carson. „Hvilken Lykke, at De var ombord, hvilken Lykke!“ udbrød Karantænelægen. „Men desinficeres skal der overalt! der er sikkert Rotter om Bord. Om en Time kan Desinficeringsfolkene være her, og alle skal revakcineres, da der er rapporteret Kopper i Syd-Australien. Saa længe det gule Flag vajer fra Fortoppen, er al Forbindelse med Land afbrudt. Men Dr. Carson og hans Ven følger med mig til Referat paa Stationen.“

Staaende i Dampbarkassen siger Karantænelægen: „Mærkeligt, at kun de tre blev angrebne, og saavidt skønnes kan, af samme Symptomer.“

„Jeg tror nu nok, jeg ved, hvad der var i Vejen,“ svarede Dr. Carson. Skipperen og 2. Styrmand lyttede spændt paa, om det virkelig var Kolera. — „Naa, hvad var det saa?“ raabte Skipperen utaalmodig. — „I aad noget, I slet ikke kunde taale!“ svarede Dr. Carson med en Latter saa smittende, at Vennen og alle i Barkassen og alle Matroserne lo med. Men Skipperen, som nu var klar over Aarsagen, truede med at flaa de to Venner levende, hvis de kom indenfor hans Rækkevidde. — To Aar efter modtog Sagfører Williams gennem Posthuset i Ballarat en Check paa Melbourne Statsbank, stor 500 Pd. Sterling mod øjeblikkelig Deponering i det amerikanske Konsulat af afdøde Kaptajn Jacksons (Bark Stella Polaris) originale Testamente med 2 Vitterlighedsvidner og Dr. Carsons Underskrift, som Genparten manglede.

De to Venner skænkede de 500 Pund til Asylet for fattige, forældreløse Børn i Melbourne. Og trængte de til en Gang imellem ved Juletid at opfriske Mindet om deres eventyrlige Rejse til Kina, gik de ud til Asylet og saa med Glæde hvad de 500 Pund havde udrettet.

Capt. George.

Det har jeg oplevet.

En Julerejse over Atlanterhavet

Fortalt af en gammel Kaptajn

Først i December 1915 sejlede vi med 3-m. Skonnert „Marie“ af Rønne, som jeg den Gang var Fører af, fra St. Johns i N. B. med en Ladning Planker, bestemt til Paimbauf ved Loirefloden.

Da vi en ca. 8 Dage efter at være afsejlet fra St. Johns med forskellige Vinde var kommet klar af Bay of Fundy og et Stykke ud i Atlanterhavet, havde jeg Eftermiddagsvagt. Det var omtrent stille, med et meget mørkt, truende Skydække, og da hen paa Eftermiddagen Barometret begyndte at falde stærkt, tydede alt paa Storm. Vi gik i Gang med at gøre Sejlene fast, indtil vi laa med 3-rebet Storsejl, Stagfok og Fore Stænge Stagejl.

Ved 6 Glas, da Frivagten netop var kommet paa Dækket, hørtes en Lyd, som kom et Jernbanetog brusende. Jeg fik lige raabt til Folkene: Hold jer fast, saa var Orkanen over os fra Nordvest. Skibet smed sig helt over til Bb., jeg raabte ind i Øret paa Styrmanden, som stod ved Siden af mig: „Før Storsejlet helt ned!“ Selv krøb jeg paa Dækslasten op til Stovantet og gjorde Klofald los, Haglene slog som en Piskesnært paa Hænderne, og det var saa mørkt, at man ikke kunde se en Haand for sig.

Styrmanden var krøbet om paa Stb. Side og gjorde Pikfald los, Sejlet kom nu slak og slog med den store Gaffel nogle Slag, der lød som Kanonskud, men Sejlet vilde ikke komme

ned, og det var ganske umuligt for Mandskabet at komme i Nærheden af det.

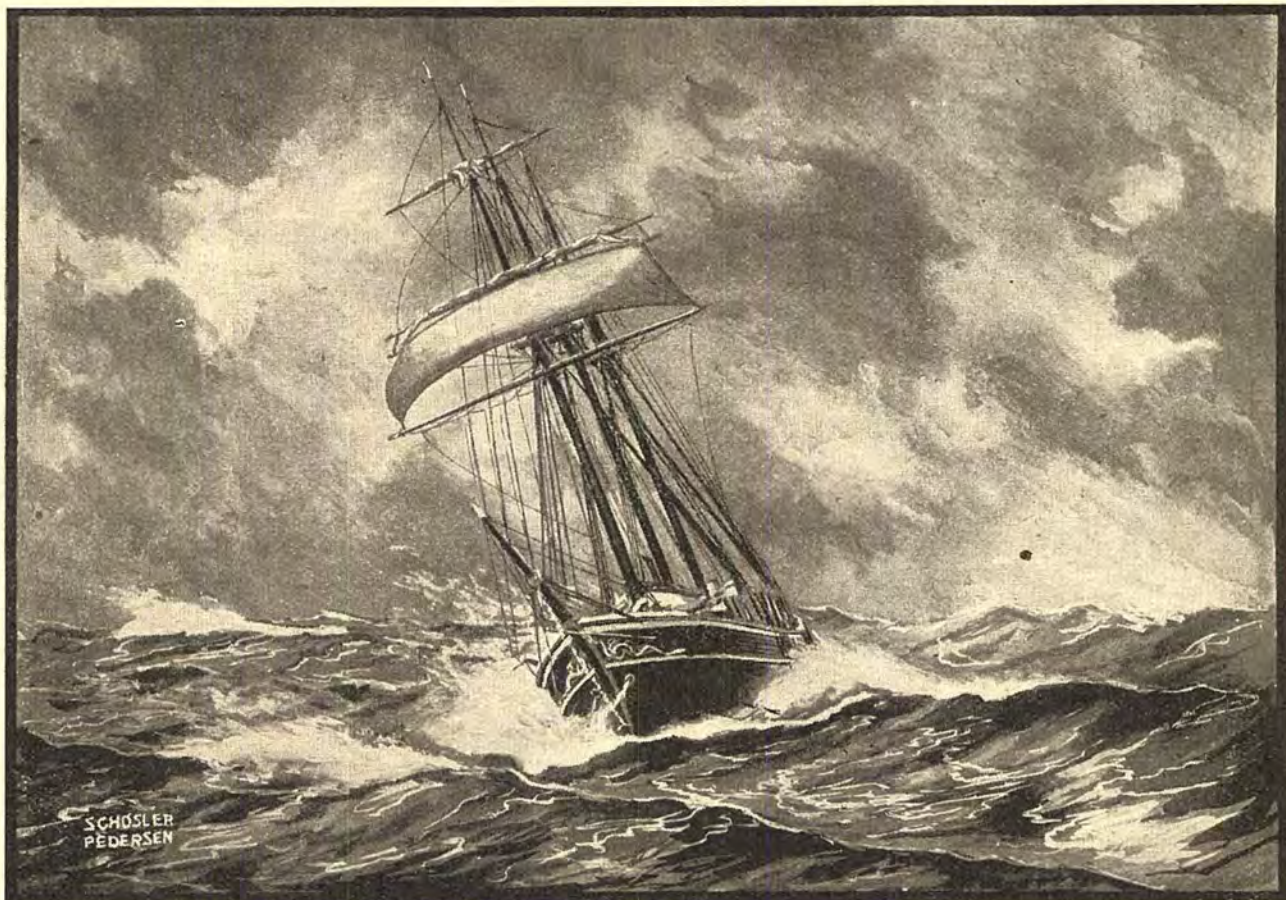
Jeg kom saa i Tanker om, at vi havde skaaret nyt Gaffeltopsejlskøde, og vi havde maaske glemt at hugge Skødet ud af Sejlet, da det blev gjort fast, og som vi plejede at gøre hugge det ned i Klofaldsblokken. Forglemmelsen havde til Følge, at Gafflen blev hængende i Skødet.

Da jeg ikke kunde raabe Mandskabet op, krøb jeg selv ned i Hullet omkring Stormasten og smed Skødet los, og ned kom Storsejlet, hvorefter det blev gjort fast. Jeg gik saa agterud og lagde Roret op for at faa Skibet til at falde af. Søen havde endnu ikke rejst sig, saa Skibet faldt hurtigt af og begynde at styre. Saa varskoede jeg Styrmanden om at hale de to Forsejl ned og gøre dem fast, men Fore Stænge Stagejl var allerede blæst i Stykker, og al Dugen var borte.

Vi lænsede nu videre østefter og satte senere Undermærsejl.

Saaledes fortsatte vi over Atlanten, uden at noget særligt indtraf. Den NWestlige Storm vedblev, og der gik en vældig Sød, men Skibet klarede sig godt og gik med 8 miles Fart.

Da vi kun havde set Solen en eneste Gang paa hele Rejsen, havde vi ingen Observationer. Efter Bestikket skulde vi ikke være saa langt fremme, og kunde heller ikke paa Søen se, at vi var naaet ind i den nordlige Strøm, som gaar



Skibet klarede sig godt og gik med 8 miles Fart.



langs Europas Vestkyst, og gør Søen saa urolig i Biscaya-bugten.

Aftenen før Juleaften paa Styrmandens Vagt, da jeg netop havde lagt mig til Ro, hørte jeg pludselig et Brus, et Brag, og en vældig Braadsø styrtede ind over Agterskibet. Hele Skibet rystede som ved et Jordskælv. Jeg vidste straks, at der var sket noget, og styrtede ud af Køjen, fik en Olietøje paa og sprang op paa Dækket. Jeg saa da, at Rorhuset var væltet og havde knust Rattet. Straks troede jeg, at baade Styrmanden og Rormanden var gaet over Bord. Det var meget mørkt, saa jeg kunde intet se straks, jeg kom op, men saa hørte jeg Styrmanden raabe noget forude og én klage sig ved Siden af mig nede i Læ. — „Er det dig, Carl?“ spurgte jeg. Jeg vidste, Carl havde staaet til Rors Kl. 8. — „Ja,“ svarede han, „jeg har faaet mit ene Ben brækket.“

Jeg kaldte saa paa Styrmanden, der var ved at hale Stb. Braser ind, Skibet var luvet op til Vinden, da det ikke blev styret. Styrmanden og en Mand til kom saa agterud, og vi fik Carl samlet op og lagt op paa Ryggen af Styrmanden, der bar ham ind i Kahytten. Jeg saa nu, at Foden viste Tærne bagud og var klar over, at Benet var brækket. Carl blev saa lagt paa Gulvet, Kahytsbordet gjorde vi los og lagde det i Sofaen for at skaffe mere Plads, og Kokken, som imidlertid var kommet til, gik saa sammen med mig i Gang med

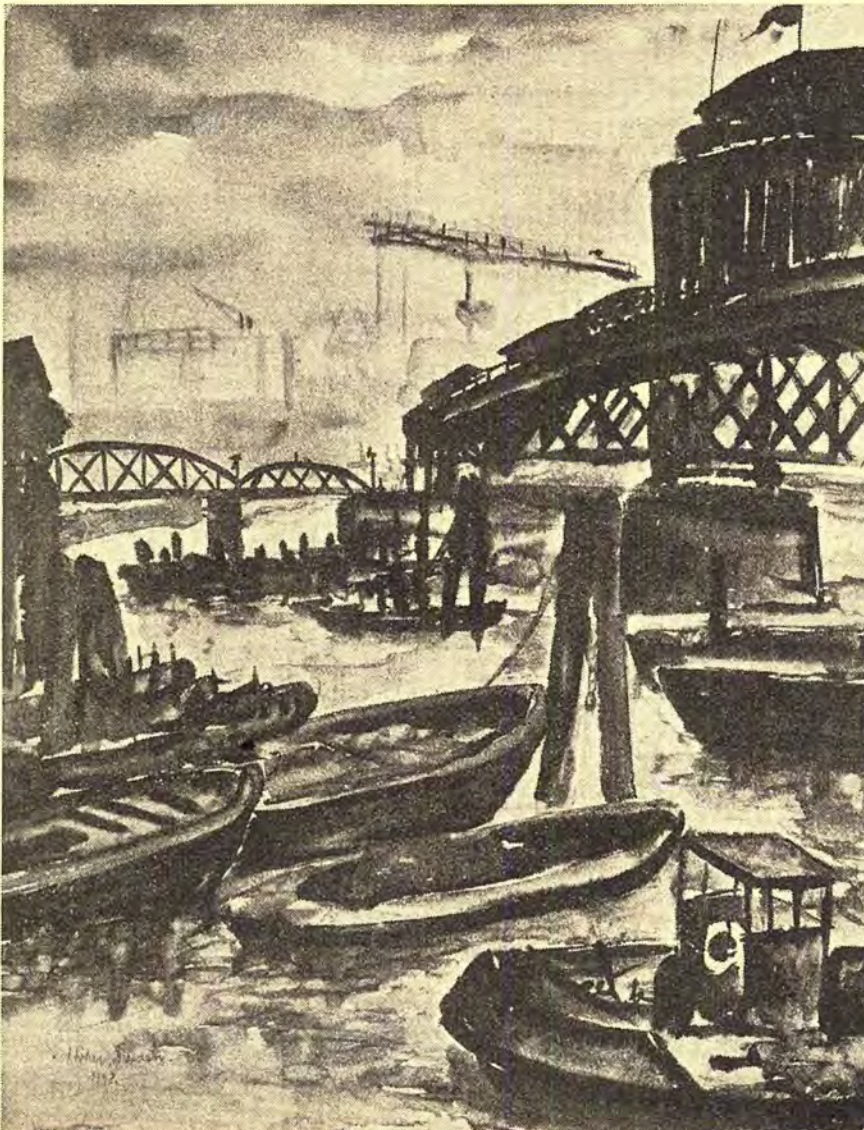
at sætte Carls Ben sammen igen. Det var et Laarbensbrud og vanskeligt at behandle. Først fjernede vi Olietøjet og det vaade Tøj, lagde saa Vat og Skinner paa og forbandt med Gazebind. Det var ikke noget let Arbejde. Da Skibet laa tværs i Søen, rullede det meget, og hver Gang det tog en større Overhaling, rutsche den syge Mand og begge vi andre, paa det vaade, glatte Linoleum, fra den ene Side af Kahytten til den anden. Vi kunde ikke slippe det, vi havde i Hænderne. Den ene af os sad ned paa Gulvet og holdt den Syges Ben udstrakt med begge Hænder, medens den anden lagde Forbindingen. Vi havde intet at støtte os til, og hver Gang vi tørnede mod Skoddet med et Bumb, gjorde det ondt i den Syges Ben.

Omsider blev vi dog færdige, og Manden fik en Madras og Tæpper at ligge paa i Kahytten, indtil vi kom til Havn. Vi blev saa liggende underdrejet, indtil vi fik Rorhuset paa Plads og et interimistisk Rat lavet.

Anden Juledag holdt vi saa af for Vinden igen og lænsede for den bare Rigning. Søen i Biscaya var meget urolig, og det blæste meget haardt, indtil det Dagen før Nytaarsaften flovede. Næste Dag fik vi Lods fra St. Nazaire og kom til Paimbauf samme Aften. Saa først kunde vi holde Jul.

C. Thomsen,

fhv. Skibsfører, Rørvig.



Hamburgs store Nød

Endelig er der udsendt en kort Meddelelse vedrørende Opgøret indenfor den tyske Skibsfart. Hvad Udlandet længe har vidst, meddeles nu de undrende Hamborgere. Det bekræftes tillige, at HAPAG's tidligere Chef, *Marius Böger*, er traadt ud af Selskabets Bestyrelse. I alt har saaledes 6 internationalt kendte tyske Redere vendt Skibsfarten Ryggen.

Om Grunden til Affæren erfarer man dog slet intet, og de tyske Blade, der bringer den 10 Linjer lange Meddelelse under 3-spaltede Overskrifter, afholder sig omhyggeligt fra at kommentere den opsigtsvækkende Begivenhed.

Hamburgs Gesandt i Berlin, *Eiffe*, er for øvrigt blevet udnævnt til Regeringsraad, hvilket betyder, at han nu er i Stand til at gribe aktivt ind i Hamburgs fortvivlede økonomiske Forhold. *Eiffe* sendte for nylig en meget lang Skrivelse til Hitler, hvori han malede Hansestadens og Skibsfartens Forhold i de mørkeste Farver. Hitler giver ham nu Lejlighed til at gøre et Forsøg paa at bringe Hjælp.

Som hans Efterfølger nævnes foruden HAPAG's Underdirektør, *Arthur Binder*, ogsaa den nazistiske Redersammenslutnings „Fører“, *Essberger*. Sidstnævnte er gift med Enken efter en stenrig jødisk Tobakshandler.

100 Gange over Atlanten



Kaptajn Ziegenbein, kaldet Kommandøren, Tysklands fineste Sømand,

kunde dens Fører, Kommandør Ziegenbein, fejre sin 60 Aars Fødselsdag. Han har faret til Søs ialt i 44 Aar, og siden 1900 har han staaet i Norddeutscher Lloyds Tjeneste og i denne Tid ført 27 forskellige Lloyddampere. Han har været „Bremen“s Fører siden Skibets Bygning, og han regnes for et af Tysklands største Navne inden for Søfarten.

Han har en rig Skipper-Erfaring fra et langt Liv paa Havet. Ikke blot her har han tilbragt 24 Aar af sit Liv med at sejle frem og tilbage til Nord-Amerika, saa han kender Atlanten saa godt som nogen, men han har yderligere tilbragt 6 Aar med Sejlads i Østasiens Færvande og 4 Aar til Australien, foruden at han 8 Gange har været rundt om Cape Horn.

En Rigdom af Erfaring, et stort Arbejde og megen Ansvarsfuldhed ligger bag disse Tal. Intet Under at „Norddeutsche Lloyd“ sætter stor Pris paa sin Kommandør. Han er ikke alene Chef for „Bremen“, men Admiral for hele „Norddeutscher Lloyd“s Flaade.

Paa den dobbelte Festdag var han Genstand for stor Hyldest fra mange Sider. Ogsaa Danmark hylder her gennem „Vikingen“ Tysklands største Sømand.



Kommandøren midt i Staben af sine Officerer.

For faa Dage siden er Norddeutscher Lloyds Kæmpedamper „Bremen“ vendt tilbage til Europa fra U. S. A. og har dermed fuldført sin 100. Rundrejse paa Ruten Bremen—New York.

„Bremen“ er som bekendt Indehaver af Atlanterhavets „blaa Baand“. Skibets hurtigste Fart har været vestgaaende 27,91 Knob og østgaaende 28,51 Knob, og ved at lade en Flyvemaskine starte fra Skibet er man naaet ned paa 3 Døgn og 21 Timer for Postbefordringen Cherbourg—New York.

Med denne 100. Sørejse har „Bremen“ sejlet ialt 735,000 Sømil eller 1,361,220 Kilometer, og paa disse Rejser er brugt i alt 1 Million Tons Brændsel.

Samme Dag som „Bremen“ kom hjem fra sin 100. Rejse,



Et gammelt Billede fra den Gang, Ziegenbein var Næstkommanderende.



Kaptajn Ziegenbein som faderlig Børneven for sine smaa Passagerer.



Som Konfirmand.

Da Canada blev opdaget

Det er 400 Aar siden, at den franske Kaptajn Jacques Cartier landede i Canada, og derfor har denne vældige engelske Dominion i Aar fejret store 400 Aars Jubilæumsfestligheder, hvor baade franske og britiske Udsendinge fra de to Moderlande deltog. Fra fransk Side deltog selve Ministerpræsidenten for at vise de hjertelige Følelser overfor Frankrigs tabte Koloni, der nu er blevet engelsk helt igenem.

Men det staar fast, at det var en Franskmand, der opdagede Canada, og de første Kolonister var Franskmænd.

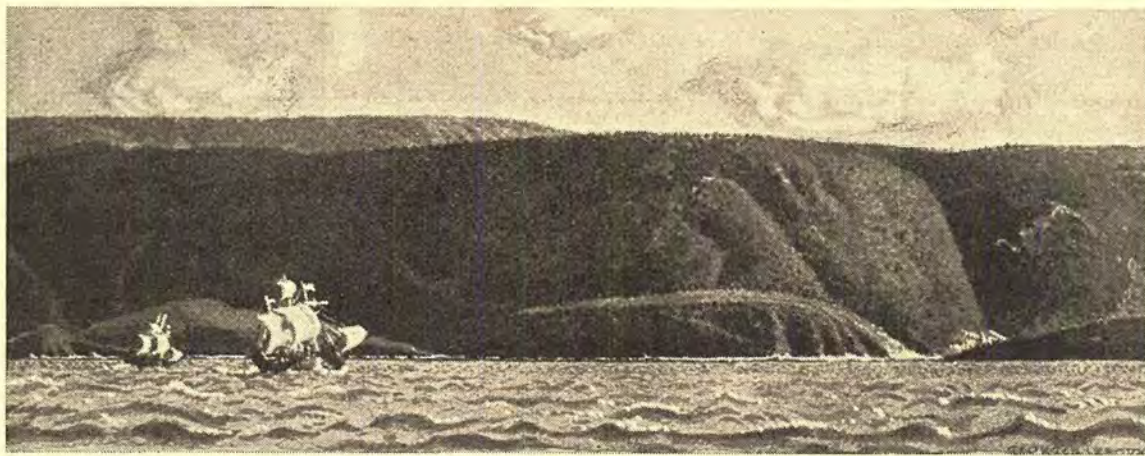
I 1542 landede Jacques Cartier paa Bankerne ved St. Lawrence-Floden, hvor han grundlagde den første permanente Bebyggelse. Men allerede 1534 havde han gennemført sin første Landgang i Canada og var sejlet op ad St. Lawrence — og det er dette Aarstal, der mindes som Datoen for Canadas Opdagelse.

400-Aars-Jubilæet blev bl. a. fejret paa den smukke Maade, at Damperen „Champlain“ kom fra Frankrig og sejlede den samme Vej, som Jacques Cartier havde gjort for 400 Aar siden.

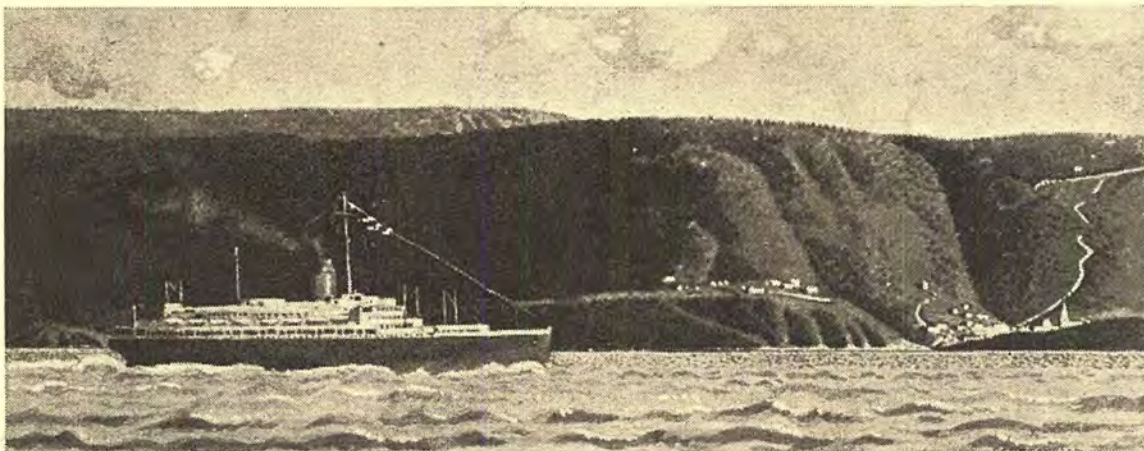
Om Bord var nogle af hans nulevende Efterkommere og den franske Delegation med den nuværende nye franske Statsmini-



Kaptajn Jaques Cartier, som opdagede Canada i 1534.



1534: Jacques Cartier og hans Følgesvende sejler op ad St. Lawrence Floden i deres Karaveller.



1934: Damperen „Champlain“ passerer den samme Vej med en fransk Delegation om Bord for at fejre Cartiers Opdagelse af Canada.



Jacques Cartiers Flagskib „Grande Herminie“ med sin Ekspedition paa Vej til Canada. Flagskibet var kun paa 60 Tons, og de to andre var endnu mindre.

ster Mr. *Flandin* i Spidsen. Hvor Cartier ved Landgangen plantede et lille Trækors, plantede Canadas

og Frankrigs to Ministre nu et mægtigt Granitkors, der skal minde fremtidige Slægter om Begivenheden.

En gammel Historie.

For 40 Aar siden kom en lille Dampner „Roi“ til Ponape for at sælge Perlemor. Kaptajn og Styrmand var to Brødre Degraëve, der solgte baade Skib og Last.

Nogle Dage efter gik Kokken til Guvernøren og meddelte, at „Roi“ var den tidligere franske Dampner „Ninorahiti“, som to Aar før sporløst forsvandt, og den Historie, han berettede om den Maade, hvorpaa Brødrene, der egentlig hed Rorique, var kommet i Besiddelse af Skibet, var ret uhyggelig.

En Dag gik Brødrene ind i Kaptajnens Kahyt og skød ham og en britisk Passager, og fire Indfødte, der ogsaa var om Bord, blev kastet i Vandet. Ved den første Ø, man kom til, blev Besætningen kompletteret, og derefter gik man paa Perlefiskeri. Kokken blev tvunget til Tavshed mod Løfte om at faa en vis Del af Byttet. Man drev Handel mellem Øerne og fiskede Perler, indtil man en Dag besluttede at sælge Skibet og Lasten.

Da Skibet var solgt, og Kokken krævede sin Andel, nægtede Brødrene dette, og derefter gik Kokken til Guvernøren med sine Oplysninger.

Brødrene Rorique blev sendt til Frankrig og dømt til Døden, men benaadedes med livsvarigt Strafarbejde, fordi de paastod, at de havde købt Skibet af dets oprindelige Fører, der sammen med Besætningen havde forladt Skibet ved en Ø.

Aarhus Havns Ældste afgaaet ved Døden.

Aarhus Havns Ældste, den gamle Sømand og Fisker Ole Madsen, Ridderstræde, er død i en Alder af 89 Aar.

Ole Madsen var en kendt Skikkelse i Aarhus — fortrinsvis naturligvis blandt de Mennesker, der gennem Aarene har haft Berøring med Havnen. I de senere Aar optraadte Ole Madsen bl. a. som Brandvagt ved de Benzin- og Petroleumsskibe, der anløb Aarhus Havn. Det „lugtede“ — trods alt — lidt af Søen, og Ole Madsen hørte Søen til. Han havde selv sejlet fra han var 18 Aar gammel, og havde været paa adskillige Langfarter, hvorom han som flere gamle Sømænd i de senere Aar yndede at berette til Venner og Bekendte. I 1870 blev han gift, og dermed blev det kun til indenlands Fart.

Fra 1896 til 1914 optraadte Ole Madsen som „Slupadmiral“ i Aarhus hvert Aar til Fastelavn. I 1914 blev „Sluppen“ bremset af Myndighederne, og saa holdt den Ærespost op af sig selv. Imidlertid var Ole Madsen indtil sin Død Æresmedlem i Marineforeningen. Han lignede gamle Drakenberg, og han døde ogsaa paa Drakenbergs Dødsdag, 9. Oktober.

Ole Madsens Portræt, malet af Emil Poulsen, vil blive ophængt paa Museet paa „Drakenberghus“.

Ole Madsens Hustru døde allerede i 1923. Ægteparret, der da lige havde holdt Guldbryllup, havde 7 Børn.

S. J.



Med „Caledonia“ i Trafikens Barndom

Naar vi i vore Dage skal foretage en Rejse her i Landet, har vi mange gode Befordringsmidler at anvende. Vi kan gaa om Bord i et moderne Passagerskib, lægge os i en god Køje i en Kahyt, der er smukt og moderne udstyret, og hvis Vejret da ellers er nogenlunde taaleligt, vaagner vi den næste Morgen efter en tryk Nattesøvn ved vort Bestemmelsessted i den anden Ende af Landet. Vi kan ogsaa gaa ind i et moderne og udmærket indrettet Tog, der hurtigt og let bringer os derhen, hvor vi skal. Eller vi kan benytte os af en Flyvemaskine, der gaar endnu hurtigere.

Alt dette nyder vi, vi benytter os deraf, men finder snart Fremskridtet selvfølgelig, og hvis noget uregelmæssigt indtræffer, er vi straks rede til at give vor Kritik til Kende.

Uendelig meget forskellige fra disse Forhold var de Tilstande, som mødte den, der i Begyndelsen af forrige Aarhundrede skulde foretage en Rejse. Paa dette Tidspunkt eksisterede der hverken Jernbane eller Dampskibe.

Skulde man f. Eks. rejse fra København til Hamborg, kunde man benytte flere Veje. Over Land gik Turen med Postvogn eller de privilegerede Vognmænd over Øerne og Bælterne, enten over Middelfart—Kolding eller Assens—Aarøsund. Regeringen havde ved Forordningen af 27. Januar 1804 forsøgt at forbedre Forholdene ved en bedre Organisering af Transporten og ved at stræbe efter at faa bedre Vogne.

Turen var dog højst ubehagelig med Omladninger i ny Vogn ved hver

Radioforedrag af Museumsinspektør Knud Klem.



Fartplan for Hjuldamperen "Dania's" Fart København—Aarhus og København—Fredericia. Planen slutter med nogle Ordensregler, bl. a. var Tobaksrygning kun tilladt paa Dækket foran Skorstenen. (Kronborgmuseet).



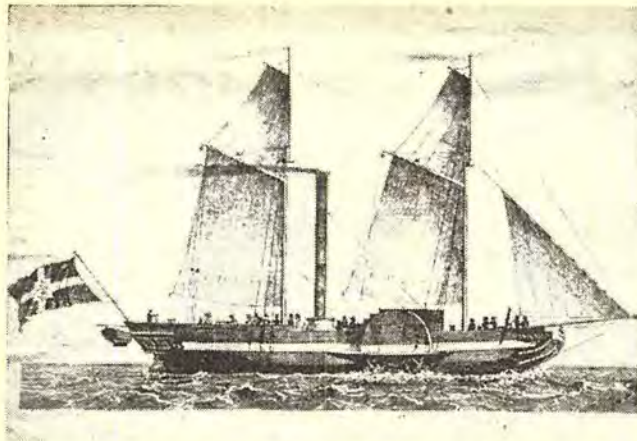
Billet for Rejse med „Caledonia“ fra Kiel til København 20. Sept. 1827 paa første Plads. Billetprisen omfatter foruden selve Rejsen ogsaa Middag om Bord, samt „Kopenh.-Fährgeeld“ 5 Shilling Courant, d: Betaling for at blive færgen i Land i Københavns Haavn, da Skibet ikke lagde til ved Bolværk. (Kronborgmuseet).

Poststation og Transport i højst ubekvemme Færge-smakker. Rud. Bay siger et eller andet Sted, at „Dilligencens Fart var ikke meget større end en Lus'es paa en Tjærespaaen. Noget hastigere har den vel nok været, men Køretiden var dog en Time pr. Mil, i Hertugdømmerne endda mere og naar man saa tilføjer Vognmændenes retmæssige Bedetider, eventuel Liggetid ved Færgestederne paa Grund af Modvind eller Vindstille, vil man forstaa, at den 66 Mil lange Vej til Hamborg var en baade tidtagende, bekostelig og højst besværlig Rejse.

Fra Slutningen af det 18. Aarhundrede kunde man dog rejse ad en hurtigere Rute, hvis man da var søstærk. Omkring 1780 indrettedes der nemlig en privilegeret Paketfart mellem København og Kiel, en Strækning paa 31 Sømil, som Paketterne med gunstig Vind kunde gøre paa 18—20 Timer. De afgik hver Søndag Morgen i Tiden Marts—November.

Efter Beskrivelsen indeholdt disse Paketter et rummeligt Konversationsværrelse for Kahytpassagerer, et meget flot Ord for en temmelig skummel Kahyt. Her fandtes 8 Køjer „og andre Bekvemmeligheder“. For 20 Rdlr. kunde man faa et Kammer med to Køjer. Saa var der mindre Priser andre Steder, og for 2 Rdlr. kunde man rejse paa Dæk og havde da Adgang til et Bænkerum foran i Skibet. Der var der absolut langtfra behageligt. Hvis man i Forvejen ved Indskrivningen gjorde Anmeldelse herom, kunde man faa Kosten ombord.

Indførelsen af denne Rute var naturligvis et



Hjuldampere „Dania“, købt i England 1825, 37 Læster, d. v. s. ca. 75 Register Tons. Dets første Reder var en Broder til Politikeren Balthazar Christensen; senere ejedes det af M. W. Sass. Gik paa Ruten Aarhus—København og en Tid lang dels København—Aarhus og København—Fredericia, anløbende Strøb og Bogense. (Kronborgmuseet).

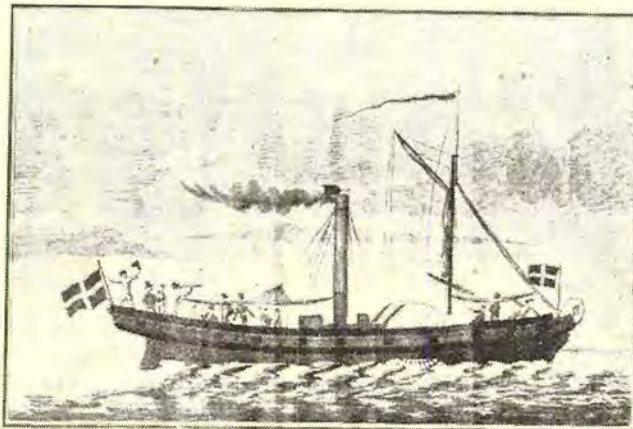
Fremskridt. Men Rejsen var med de slette Pladsforhold langt fra behagelig, og der klages meget over den lange Sejltid. Det er derfor en virkelig Revolution, der indledes, da Dampskibet kommer hertil.

Dampskibe var jo kendt nogle Aar tidligere i Amerika og England, og der havde ogsaa været nogle Ansøgninger om Privilegium paa Dampskibsfart herhjemme. Generalpostdirektionen var imidlertid ængstelig for Konkurrencen med dets egne Ruter. Den udtaler f. Eks. i en afkrævet Betænkning herom, at „den med Dampbaades Maskinindretning forbundne heftige og brusende Bevægelse paa og under Vandet samt den Virkning, som Dampen, efter hvad der fra Saltkogerierne af Tang var bekendt, medførte, muligen kunde have en skadelig Aftagelse af Fiskerierne til Følge.“

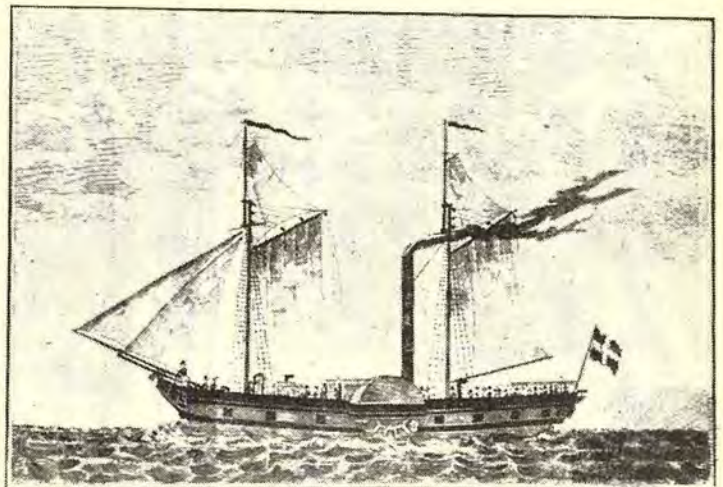
Denne noget besynderlige Interesse, som Postvæsenet her pludselig begunstigede Fiskeriet med, var naturligvis kun Udflugt. Kongen trods imidlertid Faren for Fiskerierne og giver Auditor Steen Andersen Bille Privilegium paa Dampskibsfart i 10 Aar mellem København og Kiel. Bille sætter da „Caledonia“ ind i denne Rute.

Fr. VI var forøvrigt stærkt interesseret i Dampskibene. Han benyttede dem senere meget. Kongen var meget søstærk, og det fortælles, at han paa sine Dampskibsrejser iagttog sin sædvanlige Arbejdstid, i flere Timer lod sig Sager foredrage og afgav Resolutioner, mens hans Ministre under disse Konferencer næppe kunde holde sig paa Benene.

„Caledonia“ var bygget i Skotland 1815 og havde faaet Navn efter sit Hjemland. Caledonia er den la-



Hjuldampere „Caledonia“, bygget 1815 hos Messrs. Wood i Port Glasgow. Kom i 1819 til Danmark som det første danske Dampskib. Det indkøbtes af Auditor Steen A. Biele, men overgik snart til L. N. Hvidt. Det gik i Rute-fart imellem København og Kiel 1819—1830, da det afløstes af det første i Danmark byggede Dampskib „Frederik VI“, ophuggedes 1841.



Hjuldampere „Prindsesse Wilhelmine“, indkøbt af Generaltoldkammeret i 1825. Skibet kom i Fart paa Kiel og senere paa Lübeck. Anvendtes fra 1833 som Bugserfartøj i Sundet. (Kronborgmuseet).

tinske Betegnelse for Skotland. Det var ikke noget stort Skib, kun ca. 70 Læster, d. v. s. omkring 140 Register tons, ca. 35 m langt paa Dækket. Det havde løbet nogle Aar i Fart paa Clydefloden, og det kunde prale med, at det var det første Dampskib, som havde forladt England for at begive sig over det aabne Hav udelukkende ved Dampkraft. Mens det ejedes af en Søn af selveste James Watt, havde det foretaget en Rhintur, været i Coblenz og Köln. Man havde da aldrig paa Rhinen set et Dampskib, og det var blevet modtaget med stor Interesse og Begejstring. Helt andre Følelser nærrede man imidlertid ved Skibets Tilbagekomst til Themsen. Der blev det mødt med Vredesudbrud, og man maatte uophørlig sætte Vagt for at forhindre, at det blev ødelagt af vrede Søfolk og Færgemænd.

Nu blev det altsaa købt af Sten Bille og førtes til Danmark af hans Bror, Kommandørkaptajn Michael Bille. Han var paa det Tidspunkt Færgelavsinspektør i Helsingør og laa netop da i en voldsom Strid med de uregerlige Færgemænd, saa han har nok følt den ansvarsfulde Rejse som en behagelig Afveksling. Det var desuden en Rekord, idet den udløbne Distance var den længste, noget Dampskib i Europa havde tilbagelagt. — Sten Bille havde averteret i de danske

Aviser, at „Caledonia“ afgik paa en Lysttur til Helsingør den 23. Maj Kl. 10½. Det vakte stor Opsigt, at man saadan længe i Forvejen turde fastsætte Afgang til et nøjagtigt Klokkeslet, ogsaa en betydelig Skepsis, om det lod sig gøre, en Skepsis, der gik over til Ængstelse, da Skibet endnu ikke Lørdag Aften var ankommet fra England. Al Skepsis blev imidlertid gjort til Skamme. Michael Bille ankom med „Caledonia“ Søndag Morgen ved Otte-Tiden og Baaden afgik til den fastsatte Tid. Den følgende Tirsdag blev Baaden indsat paa Kielerruten.

At Skibet i Danmark



Svensk Litografi med Interiør fra Paketbaaden mellem Kobenhavn og Kiel. Som man ser ikke Indbegrebet af Komfort. Damen i Køjen synes at lide af den heller ikke i vore Dage ubekendte „Caledonia-Syge“. Til Gengæld har hun til Trøst Trofast med sig i Køjen. Andre benytter mere maskuline Trøstemidler. (Kronborgmuseet).

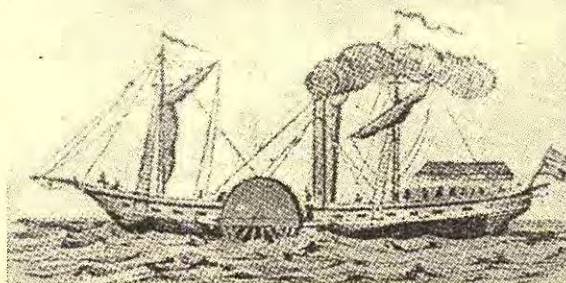
vakte en kolossal Opsigt er naturligt. En Avis refererer fra en saadan Rejse: „En utallig Mængde Tilskuere vare forsamlede paa Toldboden, paa Kastelvolden og paa Vejen til Kalkbrænderierne for at være Vidne til dette for os i sit Slags herlige Syn. Det er en Glæde at se, hvorledes den menneskelige Aand ved sin Opfindsomhed har bragt to hinanden saa modkæmpende Elementer som Ild og Vand til at forene deres fælles Kraft til Menneskets Nytte og Fornøjelse. Dette Dampskib, som er bygget i Engelland, har en saare smagfuld Indretning. Man finder her et nydeligt Cabinet for Damer, en Forsamlingssal for Passagererne og et Køkken, hvor Maden koges ved Damp, der driver Skibet.“

Om den omtalte smagfulde Indretning ved vi naturligvis ikke meget. Vi kan dog gøre os en Forestilling derom, naar vi ser paa det Spejl, der findes ophængt paa Kronborgmuseet, og som stammer fra „Caledonia“s Salon. Det er den eneste Enkelthed, der er bevaret af selve Skibet. Det har en meget bred, forgyldt Ramme, i hvilken der ved Billedskærerarbejde i dybt Relief er udskaaret forskellige Figurer, der symboliserer Himmelen og Havet.

Det var ikke alle Steder, man var begejstrede. Adskillige Søfolk var meget vrede. De frygtede at blive brødløse i Konkurrencen mellem Dampskibe og Sejlskibe. Paa sin Vej mødte „Caledonia“ jævnlig Udtryk som „Utyske“, „forbandede Røghætte“ og adskillige andre kraftigere Udtryk, som fik de mere sarte Passagerer til at

forsvinde under Dækket. — Der var to Pladser i Skibet. Paa første Plads kunde der skaffes Nattebequemmelighed til 40 Passagerer med Numer, men saa var ogsaa al Plads udnyttet. Konversationsstuen blev indrettet til Sovestue, Sengesteder blev indrettet paa Gulvet, og lige saa mange blev hængt op under Loftet, saa at den ene bogstavelig talt kom til at ligge ovenpaa den anden. En rejsende i 1821, Agent Holmblad, siger, at „Fruentimmerne var indpakkede i deres Sovestue som Instrumenter i et Etui. Man ligger to i et Sengested, undertiden tre, som da maa være af mindre Størrelse end jeg.“ Man kan forstaa, at en anden Rejsende kan ytre Ønske om Anskaffelse af en større Damp „med særskilte Kamre, for da vilde Skibet blive benyttet af fornemme Folk, der ej skøttede at være Medlemmer af et blandet Publikum.“

„Caledonia“ afgik til Kiel hver Tirsdag Morgen Kl. 5, det var lidt tidligt, navnlig da man forlangte, at Passagererne mødte ½ Time forinden, da Afgangen var ganske præcis. Skibet anløb undervejs Koster Færgested paa Møen, Gaabense Færgested paa Falster og Bandholm. Nutildags synes vi, det er nogle mærkelige Anløbssteder, men derved opnaede man Forbindelse med de gamle Færgeruter.



Hjuldampet af ældre Type med svære Hjulasser og mastehøj Skorsten. For at spare Kul og for at støtte Sejlslusen fører Skibet desuden Sejl.

Billetprisen til Kiel var 16 Rdlr. paa 1. Kahyt og 8 Rdlr. paa anden. Efter vore Priser var det dyrt, i Datiden billigt i Forhold til Landevejsruten. Der var desuden den fornuftige Foranstaltning, at for Personer hørende til samme Husstand be-



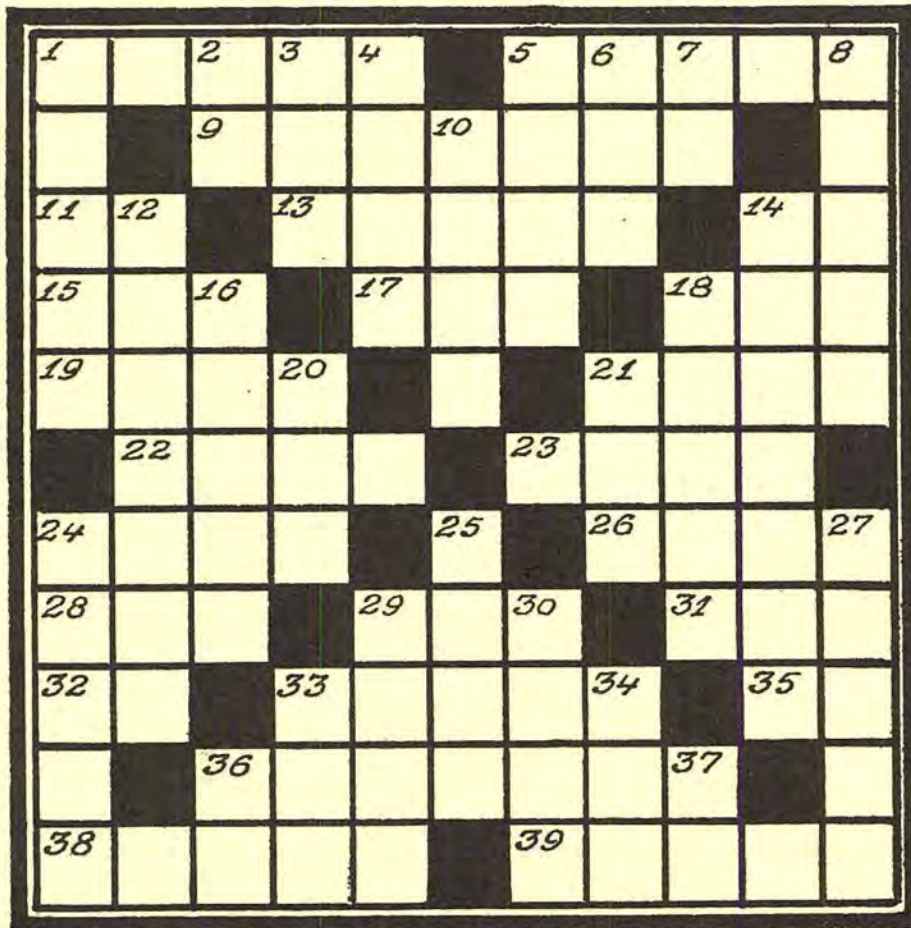
taltes for to Personer 1½ Plads, for tre 2 Pladser og for fire kun 2¼. Da Skibet ikke kunde eller maatte lægge til Kaj af Frygt for Brandfaren, kom til disse Priser Ombord- og Ilandsætningen ved Færger, hvilket Passagererne selv maatte betale.

Selv med den omtalte Sammenstuvning om Natten, der maa have været alt andet end behagelig, var Skibet populært, selvom „Caledonia“-Feberen var ubehagelig. Det er en Sygdom, som ogsaa er kendt i vore Dage. Den indtræffer under Søgang, men var særlig almindelig paa „Caledonia“. Men man var jo ikke vant til overhovedet at komme i Seng ved slige Rejser. Det var bl. a. Dampskibets Evne til at gaa mod Vinden, der imponerede. „Caledonia“s Maskiner var dog tilsammen kun paa 32 HK, og Skibet var derfor ikke sjældent forsinket paa Grund af haard Vind og Søgang, ligesom det nu og da løb paa Grund som Følge af den umaadelige Afdrift, som de store Hjulasser gav Baaden. Om Vinteren gik det overhovedet ikke

af Hensyn til Isgangen. Til Populariteten hidtog ogsaa Restaurationen, der fandtes ombord. Der holdtes Table d'Hôte til Middag, og her forventedes det, at alle 1. Kahyts-Passagererne deltog. Til Middag serveredes der naturligvis „med varm Spise“, som det hed, til Aften „saavel med varm som med kold Spise, portionsvis, alt til gængse Priser“. Hovmesteren „Tykke Mads“, der var en Original, var yderst populær. Han var alle søsyge Dammers Trøst og gjorde sig utvivlsomt bedre her ombord end hjemme paa Landjorden, hvor han var gift med en Jordemoder, der stærkt havde Krammet paa ham.

Allerede et Par Aar efter solgte Bille „Caledonia“ til den bekendte Finansmand og Politiker L. N. Hvidt, der blev en Pioner i Dampskibstrafikken herhjemme. Vi ved, at da Hvidt i 1841 ophuggede Skibet, havde han haft ca. 43.000 Rdlr. i Nettoudbytte. Dette efter Datidens Forhold virkelig store Beløb er det bedste Vidnesbyrd om Dampskibet „Caledonia“s store Popularitet.

„Vikings“s Krydsords-Opgave Nr. 3



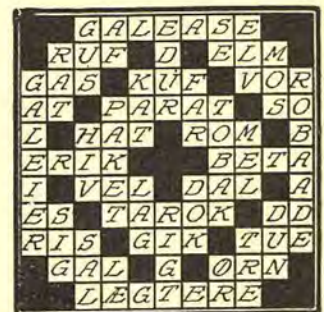
•BODI.

•V.3.

VANDRET: 1 Plante. 5 Spillemarker. 9 Faar vi forhaabentlig til Jul. 11 For. 13 Laanes. 14 Engl. Titel. 15 Opmuntring. 17 Kammerat. 18 I Kortspil. 19 Bibelnavn. 21 Tegn. 22 I Havn. 23 Let. 24 Forunde. 26 Stedord. 28 Lige. 29 Paa Skibe. 31 Afslag. 32 Verbum. 33 Lidelse. 35 Fred. 36 Slagtes til Jul. 38 Drille. 39 Spansk By.

LODRET: 1 Opbringe. 2 Sy. 3 Flæsk. 4 Discipel. 5 Desserter. 6 Lige. 7 Drik. 8 Skæbnegudinde. 10 Indehaver. 12 Juleknaas. 14 Juleknaas. 16 Reelt. 18 Højtid. 20 Paa Havet. 21 Plante. 24 Snavset. 25 Halvø. 27. Pigenavn. 29 Blomst. 30 Syer. 33 Vand. 34 Paa Finger. 36 Vægtforkortelse. 37 Tal.

Den heldige Vinder faar en god Bog tilsendt. — Vinder fra forrige Nr. blev: Hr. H. Madsen, Dybendalsvej 55, som vil faa Præmien tilsendt.



•BODI.

•V.2.

Mindste Oplægning i Europa

Det er ganske interessant at notere, at procentvis i Forhold til Landenes samlede Tonnage er Danmark det Land, som har den mindste Oplægning i Øjeblikket i Europa, nemlig 3 pCt. Til Sammenligning kan vi nævne, at Procenten i Sverige er ca. 6 pCt., i Norge ca. 9 pCt. og i Storbritannien

ca. 10 pCt., medens Lande som Holland og Frankrig har omkring 20 pCt. af Landets samlede Tonnage oplagt. Den lave danske Krone er sikkert Hovedårsagen til, at vi herhjemme er saa konkurrencedygtige i den internationale Skibsfart.

TI TUSINDE „JUL SOLGT I LØBET

Vil De sikre Dem et virkeligt smukt og indholdsrigt Julehefte med
6 smukke Farvebilag, da køb det nu.



Mange har sikret sig 2 eller flere Numre af „Jul paa Havet“ for de smukke Farvebilags Skyld, til Ophængning i Hjemmene eller i Kamrene om Bord.

Alle roser „Jul paa Havet“.

Paa Trods af, at vi i November-Numeret meddelte, at „Jul paa Havet“ ikke kunde fremskaffes, naar 1. Oplag var udsolgt, gjorde den overvældende Masse af Bestillinger det os til en Nødvendighed at trykke et nyt Oplag, hvoraf Halvdelen allerede er forudbestilt, fordi alle gerne vil eje de 6 smukke Farvebilag sammen med det øvrige gode Hefte. Nu er der imidlertid kun nogle faa Tusinde igen, som sikkert vil være revet bort midt i December Maaned. Derfor bestil det nu hos Deres sædvanlige Forhandler eller paa „Vikingen“s Ekspedition, Gl. Mønt 39, Postgiro 1382. Husk Hæftet koster kun 1,50 Kr. med de smukke Farvebilag, som alle er af samme store Format som „Vikingen“.

Hvad Pressen skriver om „Jul paa Havet“:

Aftenbladet: Et smukt Hefte i statelig og stilfuld Udførelse, der vil være en velkommen Hilsen derhjemme fra til alle danske Sømænd paa de fjerne Have — og de nære med forresten.

Pris Kr. 1,50

Berlingske Tidende: En for nøjelig Last af Billeder og Tekst, særlig præget af farvetrykte Helsebilleder. Det er alt i alt et smukt og underholdende Hefte, som egner sig udmærket til Julehilsen til Søens Folk ombord og iland.

Thisted Amtstidende: Det smukke Hefte, der hedder „Jul paa Havet“ er skrevet af danske Forfattere blandt Søens Mænd og illustreret af danske Kunstnere og Marine-malere. Det indeholder en Rigdom af Noveller, Billeder og Digte.

Vestkysten, Esbjerg: Julehæftet for alle Hjem, der har Interesse for Livet paa Søen. „Jul paa Havet“ er hyggeligt dansk i Toner og Stil og er stærkt nationalt præget og er det rigtige Julehæfte.

Fyens Stiftstidende: „Jul paa Havet“ er rigtig et Hefte ikke alene for alle, der har Interesse for Søen, men ogsaa for andre i vort Land, hvis Befolkning fra Arilds Tid har plasket husvant til Søs.

Skanderborg Amts Avis: „Jul paa Havet“ vil sikkert blive et af Aarets smukkeste Julehæfter.

„Signal“: For første Gang er i Aar udsendt et ualmindelig smukt og interessant Julehæfte. Med sit farvetrykte Omslag bør „Jul paa Havet“ finde Vej til mange danske Hjem.

Skibsførerforeningens Medlemsblad: Det smukke Omslag er saa fint i Toner og Stil og saa stærkt nationalt præget, at det vil være en Pryd paa ethvert Julebord og sætte een i spændt Forventning om Indholdet, og man bliver ikke skuffet. Det er et udmærket Udvalg af Fortællinger og Digte af kendte Forfattere, og „Jul paa Havet“ er rigt illustreret.

Bladet „Nordsjælland“, Helsingør: Et smukt og interessant Hefte.

Svendborg Amtstidende: „Jul paa Havet“, der faar i alle Bogladerne, vil være en kærkommen Julelæsning for enhver.

Radiotelegraf: Der er ingen Tvivl om, at de smukke Julehæfte vil blive modtaget med Glæde overalt.

L PAA HAVET“ T AF 8 DAGE

„JUL PAA HAVET“

er skrevet af danske Forfattere blandt Søens Mænd, og illustreret af danske Kunstnere og Marinemalere. I mange Aar har vi savnet et saadant specielt Julehefte for alle danske Hjem, der har Interesse for Livet paa Søn.

„JUL PAA HAVET“

træder frem paa Julemarkedet som en særpræget Nyhed (64 Sider), det indeholder en Rigdom af Noveller, Billeder og Digte, oplysende og underholdende, fornøjeligt Læsestof til Julen.

Af Visedigtere kan vi nævne de to populære danske Digtere: *Axel Juel*, der skriver Digtet om de danske Fyr og *Hans Hartvig Seedorff-Pedersen*, der har givet en af sine bedste Sange.

Blandt Forfatterne til de mange gode Noveller og Skildringer nævner vi Museumsinspektør *Knud Klem* fra Kronborg Musæet, Marinehistorikeren *Kay Larsen*, Kaptajn *Kusk Jensen*, Kaptajn *C. G. Saltoft*, *Bror Eliassen*, Forfatterinderne *Martha Lichtenberg Madsen* og *Karen Plovgaard*, Sømandsmissionær *Vilh. Rasch* samt Ingeniør *J. Thorvang* o. fl.

Hefte er smukt illustreret med Tegninger af *Frode Kierulff*, *Oswald Jensen*, *Holger Andreasen* og *H. Schössler Pedersen*.

Endvidere indeholder »JUL PAA HAVET« en Krydsordopgave med **Præmier for 150 Kr.**, et morsomt Spil og humoristiske Sider.

Som en extra Tiltrækning bringer »JUL PAA HAVET« yderligere **6 meget smukke og kunstneriske Farvebilag** af Marinemaler *Benjamin Olsen*, Lods *Landt* og *H. Schössler Pedersen*.

Der er Malerier af den uforglemmelige Femmaster »København«, af Skoleskibet »Georg Stage« og af det nye Skoleskib »Danmark«, af Skibe i Isen under den sidste store Isvinter og af Fanøbarken »Sixtus«, samt en af de typiske danske 3-mastede Skonnerter, der passerer Kronborg, foruden Forsidebilledet i Farver: Grønlandsfareren »Gustav Holm« i Isen udfor Grønland.

„JUL PAA HAVET“

er hyggeligt dansk i Tone og Stil, er stærkt nationalt præget, og bør finde sin Plads paa alle danske Juleborde herhjemme, foruden at det er det rigtige Julehefte at sende alle Søens Mænd derude, og til alle vore Danske i det fremmede, som en smuk og venlig Hilsen fra Danmark.

Altsaa - bestil Bladet nu - da vi ikke trykker 3. Oplag

Det er - det rigtige Julehefte.



Marinemaler
Benjamin Olsen



Marinehistorikeren
Kay Larsen



Marinemaleren, Lods
F. Landt



Den lille danske Krone har hjulpet vor Skibsfart

— Jeg var kun 23 Aar, da jeg begyndte for mig selv i Esbjerg, fortæller Skibsreder Konsul D. Lauritzen til „Politiken“, da han fyldte 75 Aar fornylig. — Fader var Tømmerhandler i Ribe, og da jeg endnu ikke var myndig, maatte Forretningen gaa i hans Navn. Senere, da Virksomheden voksede med Stormskridt, turde jeg ikke forandre Firmanavnet. Folk kunde tro, der var noget galt. Det er Forklaringen til, at mit Rederi stadig hedder *L. Lauritzens Selskab*, skønt jeg selv hedder *Ditlev*, og min Fader slet ikke var Shippingman.

Da jeg efter Krigen begyndte at være Reder igen og vilde til at sejle i de gamle Ruter, opdagede jeg, at Verden var blevet en helt anden. Og det nytter ikke at blive ved at „stampe i de gamle Træsko“, som vi siger ovre i Jylland! Man maa finde nye Opgaver og oparbejde Ruter, hvor andre ikke sejler. Det



Skibsreder, Konsul Lauritzen.

har vi bl. a. gjort med Frugtfarten, og det er gaaet godt.

Men desuden maa man huske, at den lave danske Krone hjælper dansk Skibsfart. Vi faar nu 4 Kr. mere for et Pund Sterling end før Kronenedskæringen, og vi faar 1—2 Kr. mere end de svenske og norske Redere. Derfor sejler saa at sige hele den danske Handelsflaade, medens Svenskerne og Nordmændene lægger op. Da de fleste Fragter regnes i Sterling, forstaar man, hvad det betyder med Kronenedskæringen.

Heldigvis har „Vesterhavet“ ikke haft et Skib oplagt i de sidste 10 Aar, og vor eneste Sorg er, at vi ikke har flere Skibe. Men man kan jo ikke blive ved at bygge. Jeg har i de sidste 4 Aar bygget 15 Skibe a 1 Million Kr. pr. Stk., saa jeg er sikkert den mest forgældede Mand i Danmark. Saa er man nødt til at se Tiden lidt an.

Københavns Skipperforenings 300-Aars Jubilæum

Den 22. December fejrer Københavns Skipperforening sit 300-Aars Jubilæum. Skipperforeningen, som Foreningen kort og godt kaldes, er i Modsætning til Skibsførerforeningen af 1874 ingen Organisation i dette Ords Nutidsopfattelse, idet dens Virke udelukkende er af understøttende Art. Skipperforeningen har sit Udspring i det gamle Skipperlaug, som dannedes i København under Chr. IV. Skippernes Laugshus, som laa i Lille Kongensgade, var bygget 1630. Den første Laugsoldermand kender man ikke Navnet paa, men Aar 1643 hed han Jørgen Ravn.

Laugtet havde den Gang stor Betydning, og det blev overladt det at træffe Bestemmelse om alt vedrørende Søfarten, til Eks. sorterede under Laugtet alle de Skibsfartsinstitutioner, som nu er underlagt Ministeriet for Søfart, ja endog Søretten havde til Huse i Laugshuset, og blandt Rettens Medlemmer

skulde befinde sig Laugsoldermanden og 3 Skipper. — Aar 1803 købte Laugtet Hjørneejendommen Holmens Kanal og Bremerholm, den Gang hed det Størrestræde og Ulkegade. Købesummen var 20,000 Rigsdaler, 1804 tog Laugtet Ejendommen i Besiddelse.

Til Københavns Skipperforening knyttedes i Midten af det 19. Aarhundrede en Stiftelse, idet der blev indkøbt en Grund beliggende i Istedgade, hvor et Hus, som rummede 70 Lejligheder, blev bygget. For faa Aar siden solgtes Huset i Istedgade, og i Stedet for rejstes paa Australiensvej en stor, smuk Bygning, indeholdende 30 i enhver Henseende tidssvarende Lejligheder.

Foreningen har nu 256 Medlemmer, den nuværende Formand, Capt. S. Prip, blev valgt i 1932 efter Capt. Jacob Møllers Død .
off.

„Mytteri“ — H. M. S. „Bounty“s Rejse i 1788 (Gyldendal)

To Forfattere, Nordhoff og Hall, har skrevet en Roman, fuld af Spænding, Forbrydelser, Kærlighed og Had. Romanen er en autentisk Skildring af den af enhver Sømand kendte Mytterihistorie paa „Bounty“ i 1788. Den er en af de Tildragelser i Englands Historie, der vækker størst Forestilling om Eventyr og brutale Handlinger.

Paa „Bounty“s berømte Færd, der gjaldt Tahiti, førtes Skibet af Løjtnant William Bligh, en dygtig Søofficer, men brutal og uretfærdig. Hans umenneskelige Adfærd overfor Officerer og Mandskab førte til Mytteriet. Han overmandedes og sattes, sammen med atten Matroser, der stillede sig paa hans Side, i aaben Baad. De landede efter syv Ugers Sejlads paa en Ø ved Java. Tolv Mand af Oprørerne havde slaaget sig ned paa Tahiti, hvis nuværende Befolkning nedstammer herfra. Disse Mænd blev senere arresteret. Spændende er Bogen

i sin Afslutning, der foregaar for Krigsretten, hvor 3 af Besætningen modtager Dødsdommen.

Besøget og Opholdene paa Tahiti er smukt og romantisk beskrevet. Selve Mytteriet, under Anførsel af Andenofficer, Fletcher Christian, er meget dramatisk. Fletcher Christian er — bortset fra Fregattens Kaptajn, Bligh, den brutale, hensynsløse Chef, som man hurtigt bliver færdig med — Fortællingens Hovedperson. Et tiltalende Mandfolk, der handler paa Indskydelse og lider en tragisk Skæbne paa en afsides liggende Ø Pitcairn i Stillehavet.

Alle, der ønsker en velskrevet Bog med Spænding, og navnlig Handling, vil sluge denne autentiske Skildring, hvor der ikke har været Brug for en Digtets Fantasi, men er fuldt op af dramatiske og romantiske Begivenheder.



Forsidebilledet paa „Vikingen“ gengiver:

Hjuldamperen „Horatio“

Denne Gang bringer vi et Billede af den gamle Sunddamper „Horatio“. Maleriet, af hvilket vort Billede er en Gengivelse, tilhører D. F. D. S.

Skibet blev bygget Aar 1851 i Glasgow paa B. Napiers Værft. Dets Længde var 158 Fod, Bredden 15,6 Fod og Dybden 7,9 Fod.

Maskinen var paa 82 HK., og Fremdrivningsmidlet 2 Skovlhjul.

Skibet maalte 126 Reg. Tons Br., men da Maskinrummet optog 46,5 Reg. Tons og Folkerummet 16,5 Reg. Tons, blev Netto Tonnagen kun 63 Reg. Tons. 1 Reg. Tons er lig 100 engelske Kubikfod.

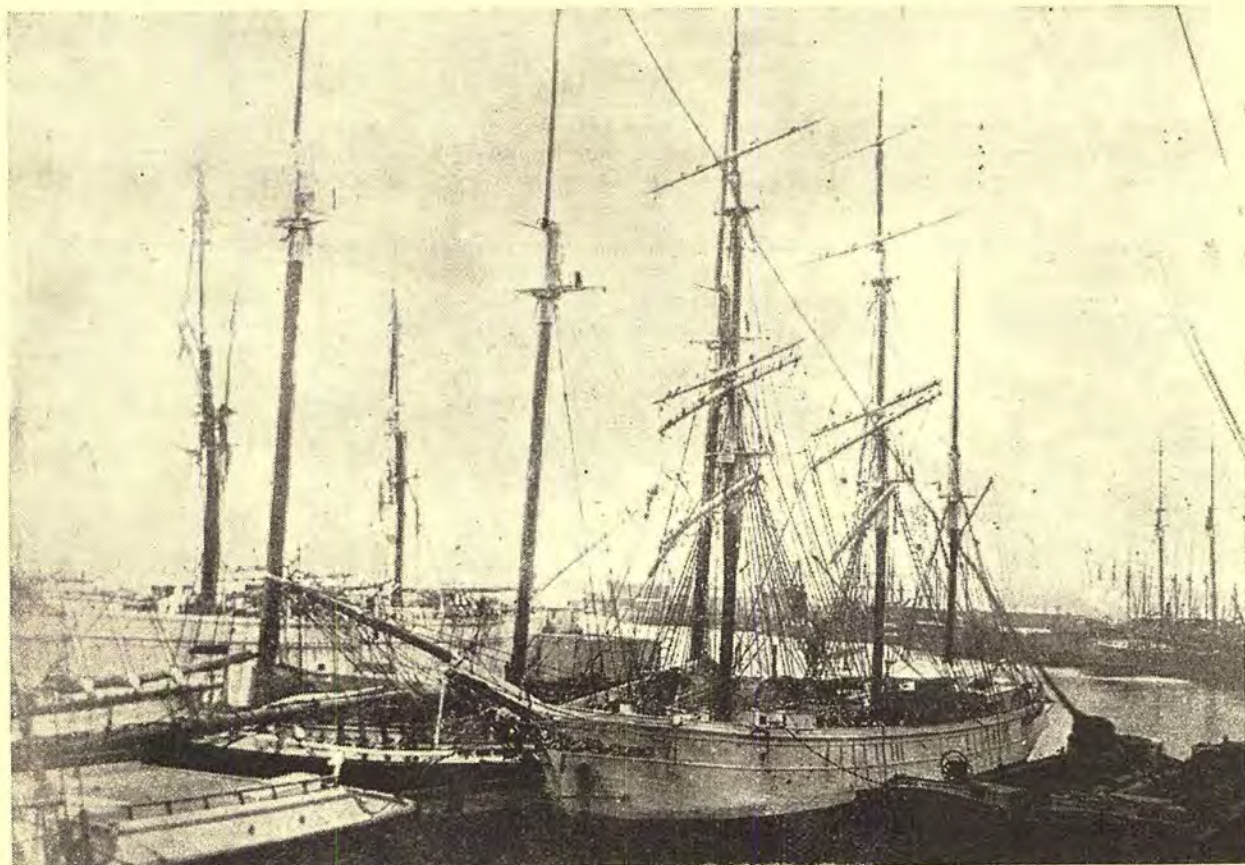
Som ny sejlede den lille Damper under det engelske Flag, og var da hjemmehørende i Glasgow under Navnet „Sea-Serpent“. Aar 1859 blev den i Southampton købt af det „Helsingørske Dampskibs Interessentselskab“, for hvilket Selskab „Horatio“ sammen med Dampskibene „Hamlet“ paa 60 HK. og „Ophelia“ paa 70 HK. besørgede Sundfarten fra Helsingør.

Som Førere gjorde blandt andre Captainerne N. V. Bern og C. P. Tegner Tjeneste.

Det Helsingørske Dampskibs Interessentselskab blev stiftet 1841 med det Formaal at drive Dampskibsfart fra Helsingør. Selskabets Bestyrelse bestod af Borgmester Jacob Baden Olrik, Cancelliraad og Raadmand O. C. Rehling samt Skibsreder og Købmand J. Sidenius Pontoppidan. Sidstnævnte var tillige Selskabets Forretningsfører.

Den 31. Marts 1859 sejlede „Horatio“ paa Prøvetur, under Capt. Berns Førerskab. Til Turen var indbudt Aktionærerne og Helsingørs Embedsmænd, alle med Damer. Paa Grund af stiv Kuling fra NW. maatte man af Hensyn til Damerne og maaske ogsaa af Hensyn til i hvert Fald nogle af Herrerne opgive den planlagte Tur til Humlebæk, Helsingborg samt Hellebæk, og tage til Takke med at sejle rundt i Farvandet sønden for Helsingør Havn, hvor Vandet var forholdsvis smult. Paa Turen fik „Horatio“ rig Lejlighed til at vise, hvad den duede til. Turen fra Havnen til tværs af Humlebæk gjorde den paa 20 Minutter; med den stive NW. Kuling er det meget sandsynligt, at Skibet paa Turen Syd paa har haft Strømmen med, men alligevel faar man, ved at læse det begejstrede Referat af Turen i Helsingør Avis, det Indtryk, at Farten har været tilfredsstillende. Paa Turen mødte „Horatio“ den lille Skruedamper „Helsingborg“, som var afgaaet fra Helsingør paa Rejse til København. Lejligheden til en lille Kapsejlad blev straks benyttet, og over en Distance af ca. 2 Sømil slog „Horatio“ „Helsingborg“ meget overlegent. Det var iøjnefaldende, siger Referenten, at et Skrueskib vel en ganske kort Tid kan forcere Farten, men vanskeligt holde den vedlige, rimeligvis fordi Maskineriet hurtigere tager Varme. Ja, det var altsaa den Tids Erfaring.

I „Helsingør Avis“ 2. April 1859 staar, at de Helsingørske Dampskibe farer saaledes: Et Skib afgaar daglig fra Helsingør til Helsingborg Kl. 5½ Morgen og 6 Aften. Fra Helsingborg



Bark „Laura“ af Nordby; bygget der i 1888, solgt i 1906 til Norge for 18000 Kr. Billedet viser Skibet i New Yorks Havn.

Fra Lods Gruelunds Samling.



til Helsingør Kl. 6 Morgen og Kl. 6½ Aften. Fra Helsingør til København Kl. 7 Morgen, fra København til Malmø Kl. 10 Fmd., fra Malmø til København Kl. 12½ Eftm., fra København til Helsingør Kl. 3½ Eftm. samt et andet Skib til lige fra Malmø til København Kl. 6½ Morgen, fra København til Helsingør Kl. 9 Fmd., fra Helsingør til Helsingborg Kl. 12 Md., fra Helsingborg til Helsingør 2½ Eftm., fra Helsingør til København 3½ Eftm., fra København til Malmø Kl. 6 Aften.

Paa Skibenes Rejser anløbes Rungsted og Vedbæk samt fra 1. Maj endvidere Humlebæk og Bellevue, senere Skodsborg og Skrænten.

Saaledes foregik Sundfarten altsaa for 75 Aar siden. Sammenligner vi en af Øresunds-Selskabets spaltelange Fartplaner, til Eks. for Sommeren 1934, af hvilke det fremgaar, at ikke en af Dagens Timer forløber, uden en eller flere af Selskabets Skibe afgaar eller ankommer til Havnegade, forstaar vi, hvilken Udvikling Sundfarten har gennemgaaet.

Aar 1874 overgik „Horatio“ og „Hamlet“ til D. F. D. S., som ligeledes anvendte Skibene i Sundfarten indtil 1876, da „Hamlet“ blev udrangeret, og 1878, da „Horatio“ blev forflyttet til Reserven, for Aar 1883 at blive ophugget.

Sundfarten var allerede 1874 forøget med de to større Huldampere „Gefion“ og „Gylfe“, og i 1882 med de to Skrue-dampere „Saltholm“ og „Hven“. Det er ganske interessant at lægge Mærke til, og et Bevis for Fortids Soliditet saavel af Materialer som af Arbejdets Udførelse, at 3 af de sidstnævnte Skibe trods den rivende Udvikling har været i Stand til at følge med og vist sig anvendelige lige op til vore Dage. „Gefion“ blev først udrangeret Aar 1930, altsaa 56 Aar gammel, medens „Saltholm“ og „Hven“ endnu i Aar sejlede med sommerglade Københavnerne til Øen Hven og Klampenborgs Badestrand. Det var begge Skibenes 53. Tjenesteaar.

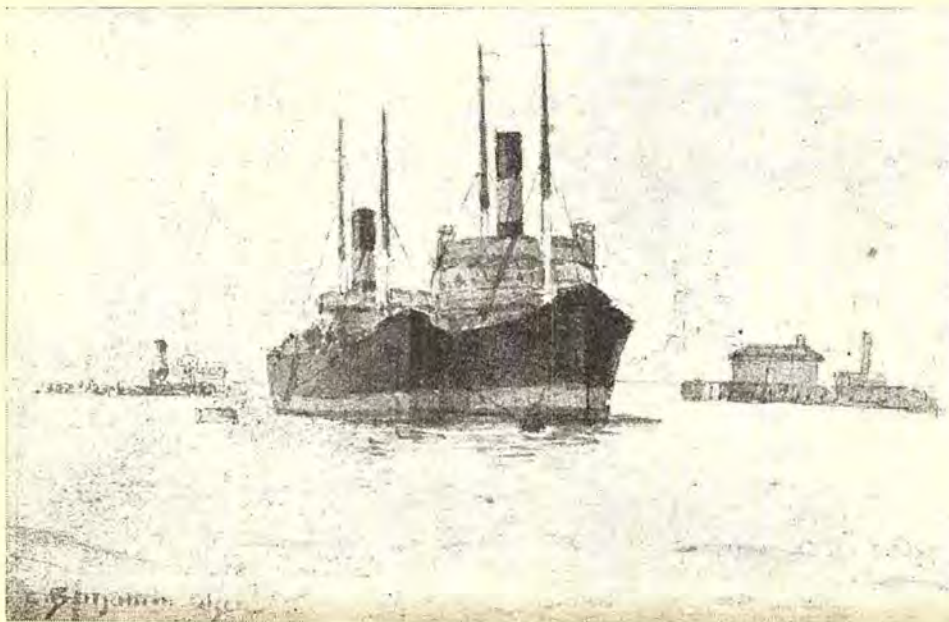
Jeg kan ikke skrive om „Horatio“ og Sundfarten uden at tænke paa en morsom Hændelse, som knytter sig til Farten. En Dag for mange Aar siden, saa mange, at det nu er en historisk Begivenhed, da et af Hjulskibene var paa Vej ud af Københavns Havn, var det af en eller anden Grund nødvendigt at stoppe. Medens Skibet laa med stoppet Maskine, blev det af Vind og Strøm ført ned paa en af de store For-

tøjningspæle, som den Gang stod midt i Havneløbet. Da Skibet var „strandet“ paa Pælen i en saadan Stilling, at man af Hensyn til Hjulets Skovlblade fandt det nødvendigt at faa Skibet saa nogenlunde klar af Pælen samt at iagttage, hvilken Virkning, et lille Slag Frem eller Bak vilde have, forinden Maskinen blev sat rigtigt i Gang, sprang en Del af Besætningen ned paa Pælen for derfra at skubbe Skibet klar. Formodentlig har Kaptajnen, en allerede den Gang gammel Mand, ikke været rigtig tilfreds med det af Folkene udførte Arbejde; nok er det, han sprang selv med ned paa Pælen og skubbede af alle Kræfter. Da han nu var afskaaret fra at bruge Maskintelegrafren eller Talerøret, meddelte han Ordren til Maskinmesteren ved at raabe til ham.

Mester og Skipper havde kendt hinanden i mange Aar og var paa Fornavn med hinanden. „Saa Ole,“ raabte Skipperen, „nu maa du være klar til et lille Slag“. Mester stillede sig klar, og naar han fik Ordren, udførte han den prompte. Saaledes manøvrerede man lidt frem og tilbage, og da Skibet var paa Nippet til at komme klar, raabte Skipperen: „Saa, er du nu klar, Ole?“. — „Ja, jeg er saa Gu klar til hvad som helst,“ svarede Ole. — „Saa kan du godt slaa et Par Slag Frem,“ varskoede Skipperen. Ole aabnede for Dampen, og medens et Par vældige Plask forkyndte, at Hjulet var i Færd med en Omdrejning, gled Skibet klar af Pælen og ud mod Midtfarvandet. Ved et rask og dristigt Spring lykkedes det Folkene at komme om Bord, medens den gamle Skipper, som forstaaeligt nok var lidt for langsom i Vendingen, ikke naaede med, og Skibet gled ud i Havnen, efterladende sin Skipper staaende ene og forladt paa Pælen. Det lykkedes dog hurtigt Styrmanden at faa Skibet manøvreret ind til Pælen og Skipperen hjerget, hvorefter Rejsen fortsattes med Skipperen paa Broen.

Selvfølgelig var en ganske artig Forsinkelse opstaaet, men det var i de Dage, da Menneskene var bedre mod hinanden end nu om Stunder, og Tiden mindre kostbar, saa ingen var ked af at ofre den for en munter Oplevelse og en sund Latter, og Episoden blev aldrig til mer end det, den var, en morsom Situation, morsom, fordi det tilfældigvis var „den Gamle“ selv, som forfejlede Springet.

C. G. Saltoft.



De store Fortøjningspæle, paa en af hvilke „Horatio“ „strandede“, er nu erstattet af Bøjer. Paa Billedet ses to Oplæggere, som har fortøjet mellem Bøjerne.

Tegning af Benjamin Olsen.
Enhver Art Gengivelse forbudt ifølge Kunstnerloven.



Hvorfor har Danmark ingen

Trawlerflaade?

Af Ingeniør Johs. Skow, M. Ing. F.

Danmark har kun een Trawler, den er hjemmehørende paa Færøerne. Vort Flag er saaledes kun beskedent repræsenteret ved de store Fiskerier under Island, Grønland og i de nordlige Have, medens Englands, Frankrigs, Tysklands, Islands, Hollands og Italiens allerede længe har varet fra store Flaader af Trawlere.

Aarsagen til denne vor Tilbageholdenhed maa søges i Enevældens og Monopolernes Forbud mod danske Undersaatters frie Handel og Fiskeri i Nordhavet. Virkningerne af denne Politik er følelige den Dag i Dag; Danskerne mangler Træning i selvstændigt Havfiskeri, medens de fremmede uhindret, ja opmuntret af deres Regeringer har hentet Erfaring og Rigdom.

Danmark kunde have et betydeligt Havfiskeri, men vi har lidet eller intet gjort for at afbøde Virkningerne af Fortidens Politik, vi har ikke gjort noget alvorligt Forsøg, skønt Opmuntringer ikke har manglet.¹⁾ Vi har selv Skylden, thi enhver søfarende Nation har det Havfiskeri, den fortjener. Det maa nemlig ikke forventes, at de fremmede Trawlerselskaber skal opmun-

tre eller hjælpe os, de vil snarere raade os til at blive hjemme med baade Inspektionsskibe og Trawlere.

Vi har imidlertid alle Betingelser for at drive Havfiskeri: Vi har let Adgang til Have og ikke lang Vej til Fiskepladserne, vi har dygtige og uforfædede Søfolk, hvoraf mange tjener eller har tjent i fremmede Trawlere, vi har Skibsværfter, som kan bygge og for nogles Vedkommende allerede har bygget Trawlere (til Frankrig), og vi har en Industri, som kan levere alt, hvad Trawlerdrift kræver af Udrustning, og foruden en dygtig Handelsstand har vi en fremragende Konservindustri til Udnyttelse af Eksportmulighederne.

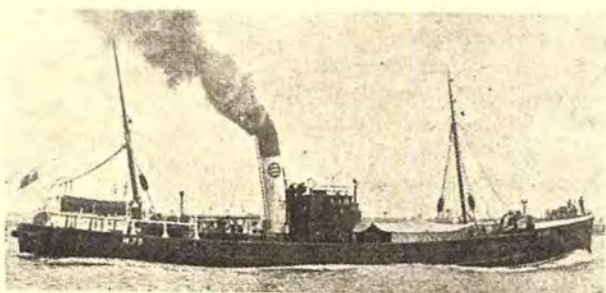
Et dansk Trawlfiskeri tænkes drevet som Basis for industriel Produktion og Eksport af Fiskekonserves og andre Fiskeprodukter. Den ferske, i Kølelast, opbevarede Fangst leveres direkte til danske Konservfabrikker, hvis Beliggenhed helst skal være umiddelbart ved Kaj. Et Trawlfiskeri vil derfor faa stor Betydning for Vestkysthavnene, Færøerne og andre danske Pladser, hvor der kan anlægges Virksomheder til Modtagelse og Viderebehand-



Engelsk Damptrawler „Bayflower“.



Fransk Motortrawler „Jutland“.



Engelsk Damptrawler „Kingston Cornelian“.



Italiensk Motortrawler „Umberto Lupi“.



Hollandsk Motortrawler „Tarana“.

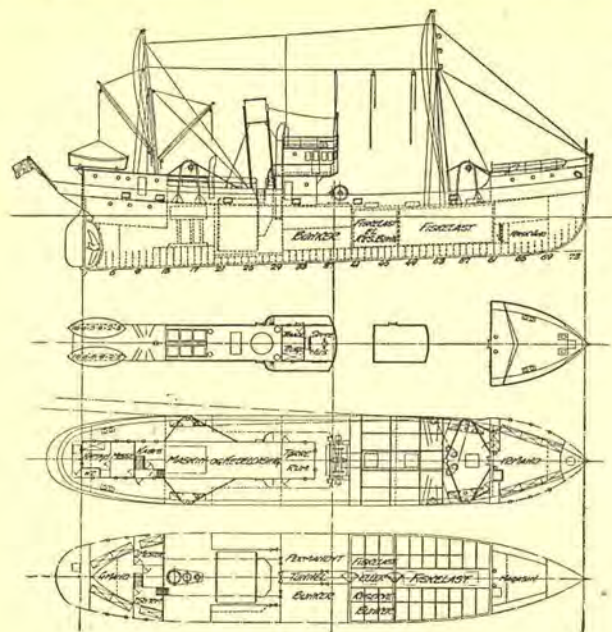


Fransk Motortrawler „Marcella“.



Engelsk Damptrawler „Derby County“.

¹⁾ Marinus L. Yde: Et stort Havfiskeri et større Danmark. 1926. Matth. Thordarson: Havets Rigdomme og deres Udnyttelse. Hagerup 1927.



Damtrawler. Normalform.

ling af Fangsten. Eksporten dirigeres til Lande, som ønsker at udvide deres Samhandel med Danmark, og hvis Varer Valutaforholdene helt eller delvis lukker ude fra det danske Marked.

Nutidens Teknik, specielt Køleindustrien og Konservesindustrien, muliggør et saaledes organiseret Trawlfiskeri. Nutidens Byttehandel nødvendiggør Produktion af Varer til Eksport; det Land, som har det bedst assorterede Varelager, har de bedste Muligheder for Samhandel med andre Lande.

„Danske lurmærkede Fiskekonserves“ vil sikkert være velsete overalt, nemme at forsende, behagelige at forhandle og velsmagende og praktiske i Brugen. I Middelhavslændene vil de være en velkommen Fastespise og skaffe Valuta til Vin, Sydfrugter m. m. Til fjerne oversøiske Pladser kan de danske Fiskekonserves naa, og i Troperne vil de være en let og behagelig Spise. Udmærket egnede vil de være til Skibsproviantering og til Proviantering af Tropper, videnskabelige Ekspeditioner etc. etc.

Trawlerdrift er ganske vist ikke billig, men den giver stor Omsætning paa mange Omraader og er særlig effektiv, og maa derfor foretrækkes, hvor det gælder Fangst, der skal viderebehandles industrielt. Enhver Industri kræver nemlig som Emne et stort Materiale for at kunne betale sig, og for en Fiskekonserves-Industri bliver Trawlernes Massefangster den naturlige Forudsætning. Trawlerne kan desuden opbevare Fangsten i Kølelast, Kølemaskineri kan uden Vanskelighed installeres, ligesom Isolationen og Kølerørene i Lastrummet heller ikke hverken fylder eller vejer uforholdsmæssigt. I moderne, japanske Trawlere bringes Fangsten straks til Konservering i Daaser, som fremstilles ombord.

En dansk Trawlerflaade, der arbejder med Eksport for Øje, vil ikke paa nogen Maade skade vort nuværende Fiskeri. Der vil tværtimod kunne finde Samarbejde Sted, idet mange Fiskere i deres yngre Aar kunde sejle med danske Trawlere, og af Hyren lægge Penge op til en Motorkutter i hjemlige Farvande. En Fiskeri-Eksportindustri vil aldrig komme i Vejen for vort hjemlige Fiskeri, der jo drives som et Haandværk af selvejende Fiskere som leverer Fisken frisk fanget, ja ofte levende, til de kræsne Forbrugere.

Skønt knyttet til en Industri vil Havfiskerens Liv ombord

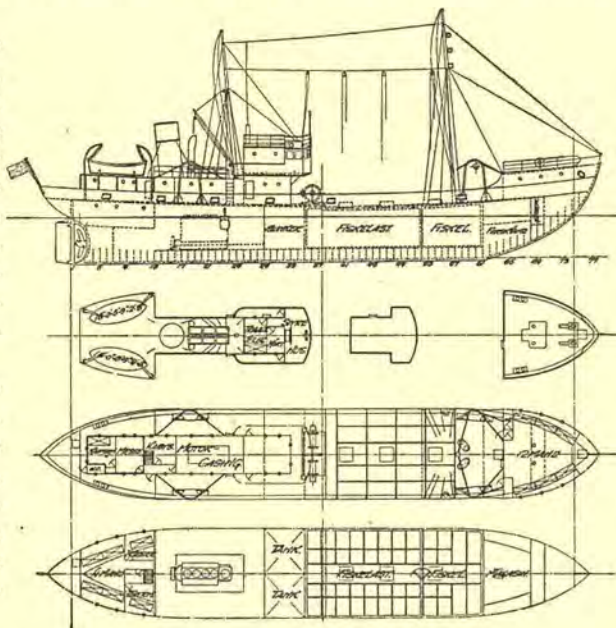
paa en Trawler være baade sundere og mere afvekslende end Industriarbejderens Tilværelse, og han vil kunne lægge Hyren op til en samlet Skilling. Som Vikingerne vil han garves af Sol, Luft og Hav og ikke vende tomhændet hjem.

Et Trawlfiskeri bør kun oprettes i Forbindelse med Konservesindustri og Eksport, saa det kan tjene til at forøge Danmarks Part i det internationale Varebytte til Gavn for Handel og Søfart. Et saadant Foretagende maa kunne sættes i Gang i Form af et eller flere Aktieselskaber, dannet af interesserede Industrier og fremtidige Leverandører og andre, som maatte ønske at støtte et dansk Initiativ og derved sætte flere Strengte paa Danmarks nationaløkonomiske Instrument.

Hvad tøver vi efter? Havet er frit for alle. Danmark har fra ældgammel Tid været blandt de dygtigste Søfartsnationer og har hævdet sig paa Vikingetogter, Orlogstogter og paa de store Handelsruter. I Vikingetiden drog vi ud og plyndrede fjerne Lande, tvunget ud af den stærkt stigende Befolkningmængde hjemme i vort af store Skove dækkede delvis uopdyrkede Land. Men der kom Tider, da Skoven var ryddet, Danskerne dyrkede Jorden, Byerne blomstrede op med Handel, Haandværk og omsider Industri. Nødvendigheden drev ikke mere store Skarer af vaabenføre Mænd ud over Havet, og kun forholdsvis faa gik til Søs. Nu er vi imidlertid i Efterkrigstidens Danmark kommet til det Punkt, hvor Historien gentager sig. Danmark har igen en i Forhold til Erhvervs-mulighederne alt for stor Befolkningmængde, det er atter nødvendigt at drage ud og gøre Bytte og derved forbedre Kaarene for store Dele af Befolkningen. Havet er gavnligt; der kan vindes store Rigdomme ved fredeligt at trække en Trawl gennem dets dunkle Dybder.

Trawlerne er Havfiskeriets vigtigste Værktøj, det kan derfor antagelig være af Interesse at se lidt nærmere paa dem.

Disse Fartøjer er 90—230 Fod engl. (28—79 m) lange, sejler 10—12 Knob, og er særdeles sødygtige, idet Linierne og Forholdet mellem Hoveddimensionerne tilsigter god Fremdrivning, passende Stabilitet og Evne til at klare modgaaende Sjø. Agterskibet har slanke Linier, der tillader gunstig Vandtilstrømning til Skrue og Ror. Forskibsspanterne er ret fyldige, hvilket hindrer for dybe Duvninger, og Spanternes Udfald i Bakken tvinger Spøen ud til Siderne. Maierformen anvendes en Del til Trawlere, den giver økonomisk Fremdriv-



Motortrawler. Maierform.

ning og stor Sødygtighed. Blok-, Middelspant- og Vandlinie-koefficienterne er henholdsvis 0,46—0,56, 0,75—0,85 og 0,72—0,78, Maierformen har lidt fyldigere Vandlinie.

En Trawlers Indretning ses af hosstaende Tegninger. Paa Dækket bemærkes en Del firkantede Inddelinger Dæksdam-mene, hvori Fisken sorteres og behandles. Disse Damme dan-nes af ca. 27" høje Trækarme, der holdes paa Plads af Be-slag i Dækket. Lastrummet er delt i flere Afdelinger med Hylder, hvorpaa den i Is nedpakkede Fisk opbevares. Der er isoleret imod Skibssider og Skodder og under Dæk, f. Eks. med Kork bag 1½" Pitchpine-Garnering. Tanktoppen er be-lagt med 2½" Pitchpine, som kalfatres.

Skibets Udrustning til Fisk bestaar af Trawlsplet, hvor-fra Slæbetroserne løber over Dæksrullerne og Fiskegalgerne til Trawlen, der slæbes efter Skibet, idet Slæbetroserne er gjort fast i Slæbepullerterne agter. I Damptrawlere drives Trawlsplet med Damp, i Motortrawlere med Damp eller Elektricitet. Trawlsplet har to Tromler, en for hver Slæbetrose, og Spilkopper til Manøvre-ring med Slæbetroserne og Op-hejsning af Trawlen. Dette Spil er paa 80—110 HK. Slæbetrose-erne er 1500—2000 m 2¾" Staalwire uden Hampesjæl. Dæksrullerne er af Støbejern og staar paa kraftige Fundamen-ter. Fiskegalgerne er Trawler-nes mest karakteristiske Udstyr, og de er dannet af U- eller H-Profilen. Trawlen er 30—40 m lang og 20—25 m bred og sæd-

vanligvis af Manillasejlgarn. Maskerne er 1½" fra Knude til Knude i Lommen, eller 3" og mere. Langs Underparten er befæstet en 8" Trosse, Underliget, der hindrer Fisken i at slippe under Nettet. Under Slæbningen, Fart 2—5 Knob, holder Ottebordene eller Skovlene Trawlen aaben. De er i Reg-len plane og af Træ og har stærke Jernbeslag. Der er gjort Forsøg med buede og vinkelformede Skovle af Træ. Dr. Oertz fandt de buede ca. 50 pCt. mere effektive end de plane, de sikrer jævn Trawling og holder Nettet aabent selv ved meget langsom Fart. Dr. Oertz undersøgte ogsaa vinkelformede Skovle og fandt dem næsten lige saa gode som de buede. I nyeste Tid er der gjort Forsøg med buede Skovle af svejst Plade-konstruktion og med Strømlinieprofil²⁾. Forsøgene er endnu ikke afsluttede, men der er allerede paavist indtil 70 pCt. mere Effektivitet end ved alm. plane Skovle, og selv i meget stormfuldt Vejr svarer den nye Konstruktion til Forvent-ningerne.

Trawlerne bygges efter Klassifikations-selskabernes Regler. Den store Bundrejsning (ca. 2' 9" for 24' 0" Bredde) med-fører, at Bundstokkene bliver højere end normalt. Material-dimensionerne er indtil 20 pCt. sværere end i almindelige Skibe, da Trawlernes Tjeneste er haard. Af stor Værdi er Isforstærkninger i Forskib og Vandlinie, ligesom det anbefa-les at give Rangen under Barkholtsrangen dobbelt Nitning i Naadderne. Udfør Fiskegalgerne faar Yderklædningen For-stærkninger, og Dækket forstærkes under Fiskegalgerne, un-der Trawlsplet og langs Casingen, over Toppen af Skodderne og ved Knækket til det løftede Agterdæk. Casinger skal være stærke og bliver sammen med Maskinskylligter prøvede for Vandtæthed. Skanseklædningerne bygges stærke

²⁾ W. Zeltz, Kiel: Festigkeit von Fischnetzgalgen, Schiffbau 1931, Heft 17.

³⁾ K. Frey & H. Söhle: Modellversuche an Scherbrettern verschiedener Form. Schiffbau 1934, Heft 4.

og høje for at modstaa det stadige Arbejde med Nettetene og yde Beskyttelse under Arbejdet paa Dækket og er forsynede med Lænseporte og Spygatter. Dækket er sædvanligvis belagt med 5" × 3" Pitchpine, fastboltet til Dæksbjælkerne og kal-fatret. Lugerne til Fiskelasten skal være mindst 12" høje, Dæksler, Presenninger og Skalkning skal være som normalt.

Damptrawlerne har Tregangsmaskiner paa 400—1000 I. HK. med 100—135 Omdr. pr. Min. Kondensatoren er anbragt enten langs Maskinen eller paa Agterskoddet om Bagbord. Kedlen er cylindrisk med to Fyrkanaler, kulfyret, og der an-vendes Tryk paa 13—16 at. abs., kunstig Træk og Overhed-ning. Hedefladen er rigeligere end i alm. Skibe. For Tiden arbejdes der paa Indførelse af Compoundmaskiner med Spil-dedamturbiner⁴⁾.

Motortrawlere har 2- eller 4-Takt enkeltvirkende Maskiner med Trunkstempler og Trykforstøvning og paa 250—900 B. HK. med 150—250 Omdr. pr. Minut. I Motortrawlere med dampdrevet Trawlsplet og damp-drevne Hjælpemaskiner er An-vendelsen af kombineret Spil-degas- og Oliefyringskedel al-mindelig. Under Fart uddrager denne Kedel Varme nok af Gassen til Damp til Styre-maskine, Dynamomaskine og Opvarmning af Lukafer. Under Trawling falder Ydeevnen dog en Del, og naar Trawlsplet arbejder, maa Oliefyringen ta-ges i Brug.

Indretningen og Udrustning-en af Trawlere afhænger af,

om Fisken skal nedises, hvilket ikke kræver saa stor Besæt-ning, som hvor Fisken flækkes og nedsaltes. Køleanlæg an-vendes en Del saavel til Frysning af Fisken som til Afkøling af Lastrummet baade i Trawlere og i Fisketransportskibe²⁾.

Trawlere specielt bygget til Torskfiskeri har paa Dæk-ke midtskibs eller agter et Trankogeri, der drives med Lav-tryksdamp, og dampopvarmede Tanke under Dæk til Olien.

Nutidens Trawlere har foruden almindelige Navigations-instrumenter og traadløs Telegraf saa moderne Hjælpemidler som Radiopejling og selverregistrerende Ekkolod.

Man vil af alt dette forstaa, at en Trawlerflaade stiller mange Opgaver, den har Brug for en Mængde Ting, og dertil kommer Anlægene i Land, Preserverings- og Konserverings-virksomheder af forskellig Art; alt i alt arbejdsskabende Ak-tiver af stor Værdi. Danmark vilde i Havfiskeriet finde en fuldt ud naturlig Næringsvej, her mødes Fiskeri, Søfart, In-dustri og Handel og kan hver især bidrage med sine Evner og specielle Erfaringer. Maatte den Dag komme, da vi ikke alene ofrer Penge paa Fiskeriinspektionsskibe som det nye „Ingolf“ til Beskyttelse af vore Rettigheder, men ogsaa bygger Trawlere til praktisk Udnyttelse af Havets Rigdomme og de Fordele, som tilkommer os. En Flaade af Trawlere bygget, udrustet, sejlet og kommercielt ledet af Danske vil være et stort nationaløkonomisk Aktiv og et virksomt Middel imod store Dele af Arbejdsløsheden paa Søen og især i Land, hvor et stort Antal Mennesker kan beskæftiges med Leverancer til Trawlerflaaden og ved Fiskens Behandling, Transport og Salg.

J. Skov.



De gamle Sømænd

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond

Af Administrator *Alex Larsen*

Min prægtige Far, hvis Billede — skænket af Venner Verden over — nu hænger her i Mindernes Stue, rejste i 1877 Tanken om at skabe et Ly i Livsaftenens Stund for en Stand, der har haft et af Livets sværeste Arbejder, den sorte Mand, Manden i Skibets Dyb, der dengang i Slutningen af 70erne oppebar en maanedlig Hyre paa 40 Kr.

Ganske naturligt, at denne Sag rejstes, men det var en slidsom Kamp, Aar efter Aar, altid forgæves, indtil man i 1896 og 97 fik Prins Valdemar og Prinsesse Marie til at sætte sig i Spidsen for denne Sag, ligesom Prinsessen var Protektrice for den store Basar i de daværende Witmarckske Lokaler ved Siden af Nationalbanken.

Lidt efter lidt naaede man frem, meget lidt, og der skulde gaa over en Menneskealder, inden dette Hjem kom i Havn.

Aarene gik, og ganske naturligt stod det efterhaanden klart for vore Foregangsmænd, at denne Sag var tabt, men gav de op? *Nej*, de var var til Døden tro mod den Devise, som denne Bevægelse *aldrig* har været utro imod: En Sag cengang rejst *skal* føres igennem. Vi kan vente, men vi opgiver ikke. Vi *vil* sejre, og vi *skal* sejre.

Det var denne Lære, vi fik af dem, der nu snart alle er borte, men det skal siges her idag, at denne Bevægelse er skabt af Arbejdets Mænd, der selv har pløjet Søen og derfor til Bunds kendte Forholdene, og derfor var hele deres Arbejde præget af Kærlighed, ikke en Tirade, ikke en Floskel, men en dyb Sandhed, og det er denne Troskabs- og vidunderlige

Samfundsfølelse hos de gamle, der gav os Kræfter, Vilje og Kærlighed nok til at sætte os selv ind i Kampen for de gamles Sag — og sejre.

For da Flaget den 31. Juli 1923 gik til Tops over dette Hjem, da var det en Sejersfanfare, der hilste Flaget:

*Alt hvad' vi har lidt og mistet,
Nederlag med Suk og Savn,
Alt det Onde, vi har fristet,
Glemmes nu, du er i Havn.*

En gribende Hyldest til Mindet om dem, der havde lært os aldrig at give op, men holde ud og vedblive at kæmpe for alt, hvad vi har kært.

I 1921 var denne Bevægelse døende, tilbage var kun 69 Medlemmer, heraf en enkelt fra Stiftelsesaaret 1871, og Byggeformuen var svundet ind til ca. 100 Kr., Resten var anvendt til Enkeunderstøttelser.

Den 29. Maj 1925 samledes danske Presserepræsentanter med os, da var Medlemstallet steget til 149 og Formuen til 39.960 Kr. 16 Øre, og idag er Medlemstallet 1499, fordelt i 54 Lande, og Nettoformuen er 123.315 Kr. 24 Øre, men hertil maa lægges Værdien af den store Gave til Strandvejshjemmet, den skal nok komme op paa ca. 20.000 Kr., men siden sidste Pressebesøg i 1925 har vi endvidere uddelt til vore Formaal 125.151 Kr. 86 Øre. Altsaa, mine Herrer, de 1100 Kr. har været Grundbeløbet til Værdier paa over ¼ Million, skabt fra jeg havde den Ære og Lykke i 1922 at blive valgt til denne Bevægelses Leder, og vor døende Moderbevægelse er blevet en lovende Verdensbevægelse, der foruden de ca. 1500 Medlemmer omfatter mellem 5—600 Bidragydere, der ikke er Medlem af Fondet. — Idag omfatter Bevægelsen:

1) *Alderdøms-hjemmet*, indviet den 31. Juli 1933, den 1ste Fribolig for 2 Personer oprettedes i Januar 1924, og, trods at der skal 10.000 Kr. til Oprettelse af en 2 Personers Fribolig eller 500 Kr. aarligt, har vi dog naaet til nu at have 14 Fribeboere, foruden at der aarligt ydes en Række Huslejeunderstøttelser til Personer boende udenfor Hjemmet.

Foruden Boligerne indeholder Hjemmet *Mindernes*



Hvilehjemmet i Lillerød.



Strandvejshjemmet.

En Modelflaade

Det er et smukt Stykke Husflidsarbejde, vi her bringer et Billede af. Hele Flaaden er fremstillet af fhv. Maskinmester C. Jensen, „Børgehus“, Kærby pr. Aalborg. Skibene forestiller regnet fra det største og i Rækkefølge: en tysk Atlanterhavsdamper, Fregatten „Jylland“, en gammel Hjuldamper, et tysk Skib „Augusta“ af Kiel, og det mindste er en Model af Isbryderen „Frem“ af Aalborg.



Stue, hvor bl. a. findes den meget store Prins Valdemar Samlingen. Mindernes Stue er indviet af Prins Valdemar personlig sammen med vor Ærespræsident Prins Georg af Grækenland. Mindetavlen paa Huset afsløredes 8. Oktober 1931.

2) *Hvilehjemmet i Lillerød* er rejst af Danske Verden over som et levende Minde over de danske Sømænd, der under Verdenskrigen satte Livet til under Udøvelsen af deres frelidende Gerning i Danmarks Tjeneste.

Hjemmet er indviet den 15. Juni 1928 af Fondets Protektor og har Plads til 12 Personer, men der er Plads til Udvidelser.

Hjemmets Virketid er foreløbig kun i Sommerhalvaaret. Der uddeles Fripladser med fuld Forplejning gratis i 2 til 5 Uger, et ret betydeligt Antal halve Fripladser til 1 Kr. 50 pr. Dag.

I 1928 var der 20 Gæster, i 1934 79. Ialt har der været uddelt til 31. Marts 1934: 437 hele Fripladser, og Hjemmets Antal Belægningsdage androg 1928—1933: 7397 Dage.

Hjemmet er aabent for *alle* Kategorier af dansk Søfart, deres Hustruer, Enker, og fra 1934 tillige for gamle, ugifte Døtre af danske eller islandske Søfarende.

3) *Strandvejshjemmet i Skotterup* er der ved Gave paalagt Servitut, saaledes at *Fripladserne* kun maa anvendes til danske Skibsførere, deres Hustruer eller Enker o. s. v.

Hjemmet er indviet 29. Maj 1933 af Fondets Protektor og Ærespræsident og rummer 10 Pladser, fra 1935 20 Pladser. Sæson foreløbig kun Sommerhalvaar, men der indlægges nu overalt Centralvarme, for at gøre klar til Overgang til Vinterdrift med, naar de økonomiske Forhold tillader det.

For Fripladser samme Princip som Hvilehjemmet, dog betales halve Fripladser med 2 Kr. pr. Dag, og der er en Del, der betaler 4 Kr. pr. Dag (Sygdom, naar Nød og Trang ikke bevirker, at Prisen bør reduceres).

I det første Leveaar, 1933, var der 45 Gæster og 1293 Belægningsdage.

1934 er Gæsternes Antal steget til 70.

4) *Legater og Jordarealer*. Ude paa Islev ligger de *Jordarealer*, der i 1925 blev præsenteret, og hvor man havde paa-tænkt at bygge Hvilehjemmet.

1800 Kvadratalen Jord henhører under Alderdomshjemmet som *Gave fra Direktør Holm, Maskinistundervisningen*, ca. 9000 Kvadratalen tilhører Hvilehjemmet i Lillerød som *Gave fra Hovedkasserer Georg Larsen og Hustru*. Begge Jordarealer vil blive solgt til Gavn for Formaalet, naar Lejlighed gives dertil.

Hans og Johanne Larsens Mindelegat er oprettet dels ved testamentarisk Gave fra Fru Johanne Larsens Dødsbo, dels ved Gaver fra Medlemmer Verden over, det er foreløbigt paa ca. 5500 Kr.

Hvilehjemmet, oprettet til Minde om Prins Valdemars 70-aarige Fødselsdag ligeledes ved Gaver fra Medlemmer Verden over, omfatter foreløbigt ca. 8,600 Kr.

Alex og Margrethe Larsens Jubilæumslegat, oprettet af Medlemmer Verden over 8. Oktober 1931 ved 60 Aars Jubilæet, omfatter foreløbigt ca. 5700 Kr.

Dette er Fondets Hovedlegater, endvidere har man en Del mindre Legater paa 500, 600 og 1200 Kr., ialt Legatkapitalen 23,003 Kr. 22 Øre, og Stigningen i Finansaaret 1933—34 er 3,519 Kr. 23 Øre.

5) *Huslejehjælp og anden Hjælp* ogsaa naar hurtig Hjælp tiltrænges, til danske og islandske Sjøens Folk af alle Kategorier, og ligegyldigt hvor i Verden de er bosiddende, som Regel uddeles i Portioner paa 60 til 200 Kr. pr. Aar.


Vi er den eneste Institution, der tager sig af islandske Søfartsveteraner, og en islandsk Tak fra de gamle Islændere findes ophængt paa „*Sømandens Trappe*“ i Hvilehjemmet i Lillerød.

6) *Sømandens Julemaaltid* er indstiftet af min herlige, desværre saa tidligt bortgangne Ven, Skibsreder Peter Herskind, West Hartlepool, og denne Danmarks trofaste Søn derude stiftede Julemaaltidet med Motiveringen: „Jeg har ikke glemt, at det er ved Sjøens Mænd, jeg har tjent mine Penge!“

Han har selv bestemt Reglerne for Julemaaltidet, og de følges efter Ordlyden: Julemaaltidet er ikke en Bispising, men et Æresmaaltid for danske Søfartsveteraner, og de skal have Suppe, Steg, Dessert, Øl og et Glas Vin samt Kaffe og Tobak, og efter Julemaaltidet, der altid afholdes Lille Juleaften, er der Juletræ med en smuk Juleindledning, inden Prins Valdemar og Prins Georg personligt til hver enkelt Deltager uddeler de mange Julegaver.

Denne Fest er en Oplevelse, ganske enestaaende i sin Art, og særdeles særpræget ved de mange Hilsener, der strømmer ind fra den ganske Verden, fra Skibe i udenrigs Langfart o. s. v.

7) *De gamle Sjømands Dag* er Modsætningen til det forrige, idet denne Fest altid afholdes i Juni Maaned, og bestaar af en lang Køretur pr. Biler, stillede til Raadighed af Ministeriet, forskellige Institutioner og private Personer. De gamle faar paa Turen baade Eftermiddagskaffe og Middagsmad.



Til disse Fester er altid ca. 130 a 140 Gamle med, og de Gamle er lykkelige.

I denne Forbindelse skal jeg nævne, at Fripladserne paa vore Rekreatiøns hjem med Glæde stilles til Disposition for de forskellige Sømandsstiftelser, f. Eks. Skipperstiftelsen, Bombebøssen, Prinsesse Mariæ Hjem o. s. v., og det er et smukt Antal fra disse Hjem, der nyder godt af vore Rekreatiøns hjem, og vort Fond er meget glad for at kunne yde denne Haandsrækning til de øvrige Søfartsinstitutioner.

— Dette er i meget store Træk vor Gerning, der altsaa favner hele Danmarks og Islands Sømandsstand, hvad enten de er gaaet i Land for godt, eller Sygdom bevirker, at de for atter at genvinde Helbredet og optage Livsvirksomheden, for en Tid søger Ophold paa vore Rekreatiøns hjem, som vi desværre ikke endnu magter af økonomiske Grunde at holde aabent hele Aaret.

Bevægelsens Navn har vi givet os selv, men ved en Audiens den 9. Januar 1925 i det gule Palæ bød vi om Navnet „Prins Valdemars Fond“, men Prins Valdemar svarede: „Det er mit Ønske, at Navnet bliver „Prins Valdemar og Prinsesse Mariæ Fond“, til Minde om min kære Kone og mig,“ og saaledes blev det, vort Mærke er Ankeret med det kronede V og M, og vor Protektor Prins Valdemar og vor Ærespræsident Prins Georg af Grækenland bærer altid vort Mærke, naar de møder i vore Hjem eller til de gamle Sømands Dag eller Sømandens Julefest.

Med rørende Trofasthed og Kærlighed er de to Prinser gaaet op i denne Bevægelse, hvor de saa ofte færdes, og hvor de har gjort sig elsket af os alle ved deres jævne, bramfri og saa menneskelige Maade at være paa. Maatte vi have den Lykke endnu at beholde vore to bedste Venner i mange Aar.

Vi, der staar paa Vagt for denne Sag og har givet det ubrydelige Løfte at gøre levende Ordene i det Valgsprog, Prins Valdemar har givet os, „Ikke Interesse, men Kærlighed“, vi ved ogsaa, at vel skal der Klogskab, Indsigt og Vilje til at føre denne Gerning fremad, men dog er alt dette værdiløst, om vi ikke sætter Kærlighed øverst, og selviske Interesser nederst. Kærlighed og Forstaaelse skal der vises de Gamle, vi skal gaa ind i deres Tankers Verden, søge at lette dem deres Sorger og Savn, men det skal ikke ske paa kontormæssig Vis, det skal ske i nøjeste Overensstemmelse med det største af alle Bud:

Du skal elske din Næste som dig selv.

Maatte danske Mænd idag rigtig mærke, at hvad her er sagt, er Sandhed, at der bag disse Ord staar en levende Bevægelse med Medarbejdere rede til at sætte alt ind af Vilje, Energi og Kærlighed for en velsignet Livsaften for Danmarks og Islands Sømandsstand, og hvad der hører den til.

Alex Larsen.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Redigeret af Kaptajn C. G. Saltoft

Spørgsmaal og Svar er aabent for alle

„Vikings“ Abonnenter og Læsere

Spørgsmaal:

1. Er der nogle Chancer for at faa Hyre med en Fiskerkutter eller som Kullempere, naar jeg er 22 Aar og aldrig har sejlet før?

2. Hvor henvender man sig for at søge Hyre?

3. Hvor stor er Lønnen for Kullempere?

En Landmand.

Svar:

1. Er De stor og stærk, er Deres Alder og tidligere Beskæftigelse ingen Hindring, men ved de nævnte Beskæftigelser er Arbejdsløsheden lige saa stor som ved alt andet.

2. a. Hos en Mand, som har en Kutter.

2. b. Søfyrerbøderforbundet Anvisningskontor, Ny Adelgade 10, København.

3. Med en Fiskerkutter er Lønnen lille for en uerfaren Mand.

En Kullempere faar 112 Kr. og fri Station.

Spørgsmaal:

Kan „Vikings“ oplyse mig om det gamle Sejlskib „Lancing“'s Oprindelse, Maal, Byggeaar o. s. v. *Aage Olsen.*

Svar:

Skibet blev bygget som Damper Aar 1865 hos R. Napjer

og Son, Glasgow, til Compagnie Generale Transatlantique, var hjemskrevet i Havre under Navnet „Periere“, 1000 HK.

Aar 1888 solgt til A. E. Kinnear, London, ombygget til 4-mastet Fuldrigger, maalte som saadan 2678 Ton Br., var 400 Fod langt overalt, 43 Fod 8 Tm. største Br., Dybden 27 Fod, Afstand fra Køl til Stortopknappen 200 Fod, Stor- og Krydsraa 92½ Fod lang.

Aar 1896 solgt til Ross i London. Omkring Aarhundredskiftet solgt til Oslo. Ejer: Aktieselskabet Lancing, Reder: J. Johansen, 1921 Reder: Melsom og Melsom, Oslo, 1925 solgt til Italien, Reder: Frasinetti, og 1926 slettet af Registret. „Lancing“'s best-run 76 miles i en Vagt, det paastaas ifølge engelske Beretninger.

Spørgsmaal:

Vil „Vikings“ sige mig: Er det rigtigt, naar Baadsmænd i Teaterstykket „Alle Mand paa Dæk“ giver Ordre: „To Reb i Klyveren og sæt Bramsejlet“.

Læser af „Vikings“.

Svar:

Nej, det er ikke rigtigt. Man reber ikke en Klyver. Under Vindforhold, som tillader Bramsejl i Top, gør man overhovedet intet ved Klyveren, men lader den staa.

Fransk Postbesørgelse over Atlanterhavet

Selskabet Compagnie Générale Transatlantique har fornyligt afsluttet sit 70. Aars Postbesørgelse af engelsk og fransk Post over Atlanterhavet. I 1864 foretog Selskabets Hjuldampere „Washington“, paa 3333 Tons, som den Gang blev kaldt uhyre

stor, sin første Rejse efter Kontrakten, som var indgaaet med Regeringen under Napoleon den Tredje. Siden da er Kontrakten blevet opfyldt uden noget Stop. Til Foraaret skal „Normandie“ indgaa i Ruten.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

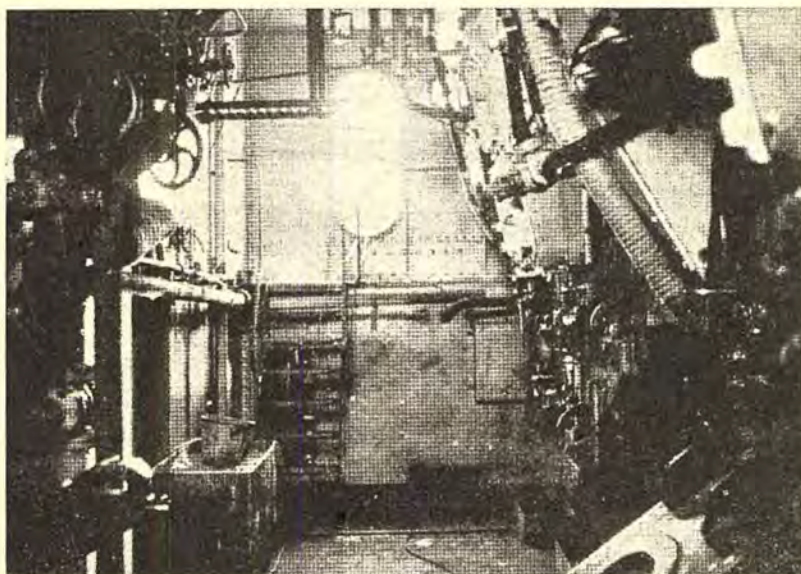
1. December 1934



Medlemmer pr. Januar 1934.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S	D/S Jutlandia
D/S af 1912	D/S paa Bornholm
D/S Svendborg	af 1866, Rønne
A. P. Møller-Tankbaade	D/S Nordania
D/S af 1929	D/S Als
D/S Dannebrog	D/S Nautic
D/S Orient	Det Dansk-Norske
D/S Norden	D/S
D/S Progress	A/S De danske
J. Lauritzen	Sukkerfabrikker
D/S Myren	A/S det store Nordiske
D/S Torm	Telegraf-selskab
D/S Vendila	D/S Jyden, Esbjerg
Det Dansk-Franske D/S	D/S Øresund
D/S Dania	J. Saabye & O. Lerche
Det danske Petroleum A/S	D/S af 1925, Esbjerg
D/S Hafnia	D/S Phønix, Esbjerg
Andreas Christensen	Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
A/S Det danske Kulkompagni	D/S Activ, Korsør
D/S Heimdal	A/S Dampskibet England
De forenede Kulimportører A/S	A/S Dampskibet Finland
D/S Pacific	A/S Vestjysk Dampskibsselskab, Esbjerg
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
Svitzers Bugserafdeling	De forenede Bugser-selskaber
D/S Ursus	
D/S Baltic	

Et nyt Fyrpladsarrangement



Oliefyrplads i Dækshus.

To Dampere med et særligt og overraskende Arrangement af Fyrpladserne er for nylig bygget af Frederiksstadts Mek. Verksted. Kedlerne er her anbragt i Dækshuset. Den ene Damper er kulfyret, den anden oliefyret.

For dette Arrangement taler følgende Fordele:

Der er direkte Adgang fra Dæk-

ket til Fyrpladsen, idet kun faa Trin fører derned, og der er fuld Adgang for Lys og Luft. Begge vore Billeder er saaledes taget i Dagslys. Ved Sejlads i Troperne var Temperaturen kun 5 Grader C. højere end ude paa Dækket.

Lastrummenes Kapacitet forøges med 6 a 10 pCt., og da man f. Eks. med Trælast kan føre mere under

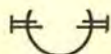
VERITAS

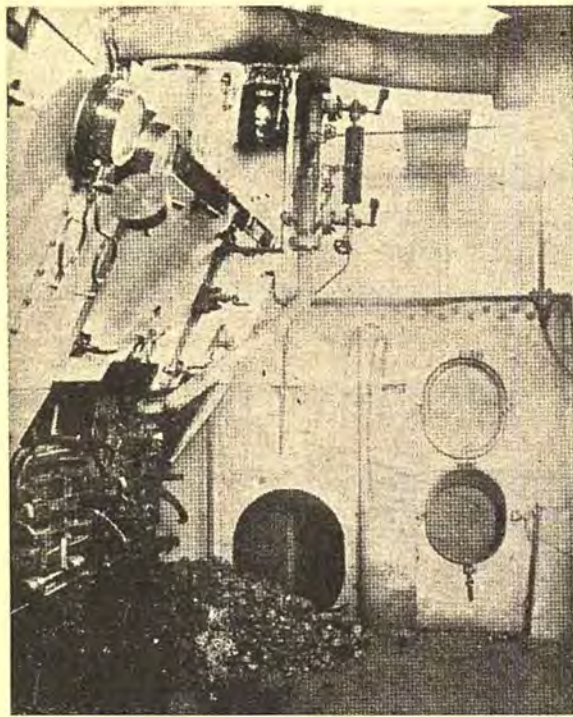
SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/s

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN





Kulfyret Kedel i Dækshus.

Dæk, opnaar man højere Rate, og Varmen fra Kedlerne foraarsager ingen Tæring af Tanktoppen, hvorfor Plader og Bundstokke ikke behøver at forøges i Tykkelse. Der behøves intet Askespil, da Asken kan kastes overbord gennem en Skakt. Ventilatorerne kan anbringes saaledes, at de ikke belemrer Røggammodrene.

Beregninger har vist, at Stabiliteten ikke forøges, fordi Lasten i de forøgede Lastrum som Regel vejer det samme som Kedlerne, og i Ballast har man mindre Stabilitet og dermed blødere Bevægelse af Skibet.

I Tilfælde af Lækage kan Dampumper, Styremaskine og Dynamoer holdes gaende til det sidste.

Bekostningerne ved Bygningen forøges ikke, og for et givet Kubikindhold af Lasterne kan Hoveddimensionerne gøres mindre, hvilket giver en direkte Besparelse, baade med Hensyn til Byggeomkostninger og en Reduktion af Maskin- og Kedelkraften. Deraf følger igen mindre Brændselsforbrug og mindre Bunkere.

Pilgrimsrejse til Amerika

Endnu den Dag i Dag holdes „Pilgrimsfædrene“, de engelske Flygtninge, der paa Grund af deres Tro drog til Amerika med „Mayflomer“ og grundlagde den første Koloni, højt i Ære.

I 1938 er det 300 Aar, siden en samlet svensk Kolonisation fandt Sted i Delaware, og man forbereder allerede store Festligheder i den Anledning. Det er Meningen at bygge en Kopi af „Calmare Nyckel“, som Skibet hed, der overførte disse Pionerer, og lade den gøre Turen over Atlanterhavet. Man venter store Fester, der skal begynde i Wilmington, hvor de svenske Pilgrimsfædre landede, og fortsættes i Philadelphia. The „Colonial Dames of America“ og ledende Svensk-amerikanske Foreninger har allerede erklæret sig villige til at deltage. Man haaber, at Kronprins Gustav Adolf af Sverige vil komme til Stede, og at den gammeldags Skude „Calmare Nyckel“ paa sin Sejlads vil blive eskorteret af en moderne svensk Krydser, hvilket ogsaa maa siges at være paakrævet af Sikkerhedsgrunde.

Skibsskruen

Man ansætter almindeligvis Skibsskruens Fremkomst til Aar 1836, da John Ericsson og Francis Smith uafhængige af hinanden fik Patenter paa Skruer.

Forsøg med denne Form for Fremdrivning er dog af betydelig ældre Dato, ja man mener endog, at Kineserne har brugt den i en meget fjern Fortid.

Forskellige Forslag har været fremme, f. Eks. af du Quet i 1731, Bouguer i 1746, Bernoulli i 1752 og Emerson i 1754. I 1768 anvendte Paction en Arkimedes-Skrue og i 1784 fremstillede Joseph Bramah et Hjul med drejede Blade.

Et Skib med Skrue blev prøvet paa Delaware Floden i 1788 og 1800 eksperimenterede Dr. Shorter med Held med en haanddrevne Skrue.

Interessen for Løsningen af dette Problem ser man bedst deraf, at der i England i Aarene 1785—1850 blev udtaget 42 Patenter paa Skibsskruer.

NAVIGATIONSSKOLEN

Nordby paa Fanø

Forbereder foruden til alle nautiske Eksaminer ogsaa til Radioekspedientprøven

Nærmere ved Henvendelse til:

Bestyrer G. Sørensen • Telefon Fanø 17

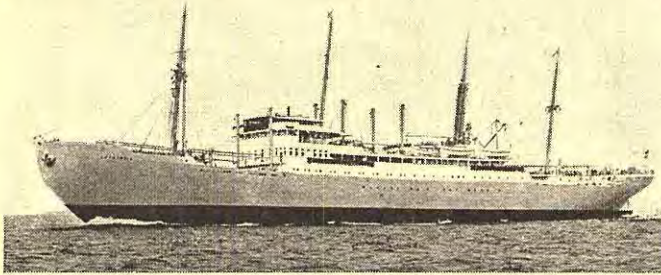
Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Motorskibet „Jutlandia“



Motorskibet „Jutlandia“.

En meget værdifuld Forøgelse er i disse Dage tilgaaet den danske Handelsflaade, idet „Det Østasiatiske Compagni“ fra Nakskov Skibsværft har modtaget det af Compagniet bestilte Motorskib „Jutlandia“.

Skibet, som er Værftets Nybygning Nummer 60, blev søsat i August Maaned dette Aar.

„Jutlandia“ tjener saavel Værftet i Nakskov som de Flag, hvorunder det skal sejle, Dannebrog og det hvide Flag med det blaa Anker og de to Bogstaver Ø. K. (Compagniets Kontorflag) til stor Ære.

Det store Skib, som er et kombineret Last- og Passagerskib, svarer i enhver Retning til de Krav som stilles til et fuldt moderne Skib, og ingen af de store Nationers saakaldte „Liners“ kan være bedje indrettet. Det gælder saavel med Hensynet til Sikkerheden paa Søen som Komforten under Rejsen. — Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse, og det opfylder de Krav, som med Hensyn til Passagerskibes Indretning og Udstyr er foreskrevet ved London-Konventionen af 1929.

„Jutlandia“ er forsynet med 7 vandtætte Skodder, som alle er ført op til øverste Dæk, og i hele Skibets Længde er der dobbelt Bund.

Maskinen bestaar af to 5-cylindrede B. & W. dobbeltvirkende to-Takts Dieselmotorer, der tilsammen udvikler 8000 I. H. K. og vil bringe Skibet igennem Vandet med en Fart af 16—17 miles. Skibet er forsynet med 16 Lossebomme med tilhørende Lossespil, saaledes at hurtigst mulig Losning og Lastning kan finde Sted. Saavel Lossespil som Forhalingspil, Ankerspil og Styremaskiner er elektrisk drevne og leveret af Firmaet Thomas B. Thrige i Odense. 5 store Luger fører ned til de 3 Lastrum, hvis Størrelse er 539.570 Kubikfod.

Skibet er forsynet med Brandskodder og et moderne Kulsyre-Slukningsanlæg med hertil hørende Rørsystem, som automatisk viser enhver Røgdannelse omend nok saa ringe i hvert enkelt Rum i Skibet. Ligeledes er alle Trapper, som findes i Apterinen, af Hensyn til Brandfaren udført af Staal og Metal. Endvidere er Staalkonstruktion anvendt i størst mulig Udstrækning overalt i Apterinen for at imødegaa Brandfaren.

Passagerindretningen bestaar af 25 dobbelte og 9 enkelte Kamre, store og rummelige og forsynede med brede Senge, Klædeskabe, Toilet- og Skriveborde. Alle Dobbeltkamrene har eget komfortabelt Toilet- og Baderum.

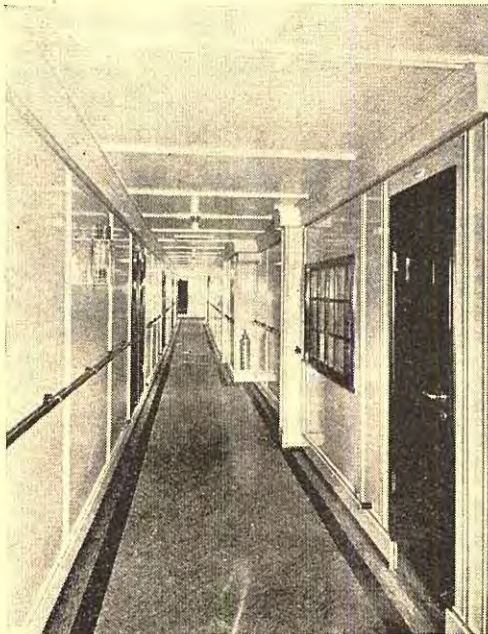
Paa Forkant i Brooverbygningen findes en stor Spisesal der giver Plads

til 70 Personer fordelt ved Smaaborde. Møblerne er i mørkpoleret Birk, Væggene holdt i smukke lyse Farver, og Salen giver med sine mange Vinduer og sit kuplede Loft et lyst og festligt Rum, der desuden er forsynet med indirekte Ovenlys og Væglamper. Over den store aabne Kamin er anbragt et Maleri af Amalienborg Slotsplads, malet af Kunstmaler Aksel Johansen.

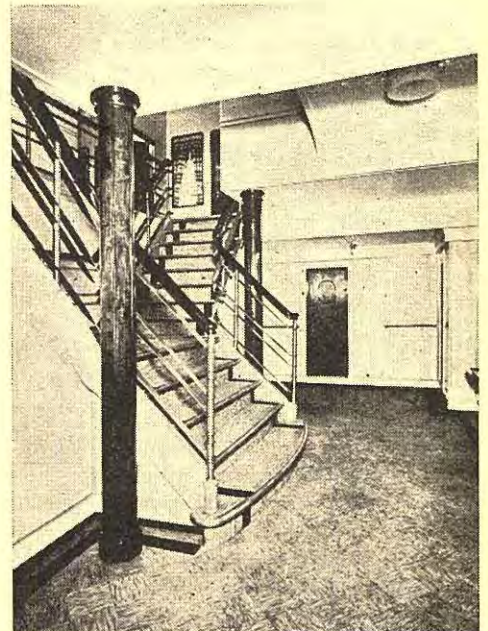
Specielt Opholdsrum og Spisestue for Passagerernes Børn er anbragt i Korridoren, der fører til Spisesalen. Rummet er udført som et moderne, engelsk Nursery og dekoreret af Frøken Ragnhild Berg.

Oven for Trappen ligger *Rygesalonen*, paa Forkant af Promenadedækket. Salonen er udført i mat poleret kaukasisk Nøddetræ med Maccassar Ibenholts Panel. En bred engelsk Kamin virker som Samlingspunkt i dette Rum, som med sine mange behagelige Lænestole, Rygeborde, Spilleborde, Skriveborde, Læselamper etc. vil give Passagererne et behageligt Indtryk af Komfort og Hygge, som iøvrigt Lysberg, Hansen & Therp har draget Omsorg for. Over Kaminen findes et Maleri af Frederiksborg Slot, malet af Kunstmaler Aksel Johansen.

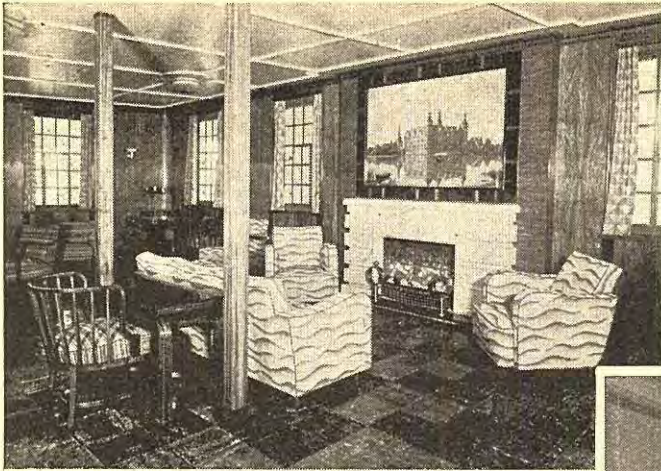
Damesalonen, der er anbragt lige agten for, er udført med lyst malede Vægge med polerede Nøddetræs Brystpaneler, ligesom stilfulde Lysberg, Hansen & Therp Møbler er udført i Nøddetræ. Der findes saavel indirekte Loftsbelysning som Lamper paa Væggene.



En Promenadegang.



Trappen til Promenadedækket.



Rygesalonen med den smukke engelske Kamin.

Baren er et særpræget Rum med Lysberg, Hansen & Therp Interiør, cremefarvede Vægge og matte, kulørte Ruder. Selve Baren er af Maccassar Ibenholt med sort Disk og udstyret som en moderne, eksklusiv Bar.

Til Passagerernes Underholdning er der i de 3 Saloner Radiohøjtalere med Omstilling til Grammofongengivelse, ligesom der paa Promenadedækket findes en transportabel Højtaler.

Alle Kamre og Saloner ventileres og opvarmes ved Indblæsning af varm og kold Luft, og det opnaas herved, at de almindelige elektriske Vifter og Varmeovne bortfalder. Ventilationssystemet er i Samarbejde med De Forenede Jernstøberier udført af Værftet.

Overalt i Kamre og Saloner er der som Gulvbelægning benyttet henholdsvis lydæmpende Gummibelægning, leveret af A/S Bridana, København, og engelsk Ruboleum.

Alle Saloner overgaar, hvad der hidindtil har været udtænkt og udført for at sikre Passagererne al mulig Komfort. Der er ingen Tvivl om, at de 59 Passagerer, som „Jutlandia“ kan medføre i de komfortable smukke og stilfulde Omgivelser, som Lysberg, Hansen & Therp har Æren af, vil befinde sig saa vel, at den Tid, i hvilken de har opholdt sig paa Havet under det danske Flag, i Erindringen vil staa for dem som en overordentlig behagelig Tid, og de vil sikkert ønske at gøre Sørejsen om igen med det samme Skib.

„Jutlandia“ er endvidere forsynet med elektrisk Komfur og Bageovn foruden øvrige elektriske Kabysudstyr, leveret af A/S Vesta, København, og der findes ombord meget rummelige Kølerum med Kølemaskiner til Proviant etc., leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co. I Stirridset og i Baren er anbragt store elektriske Køleskabe af „Evercold“s Fabrikat.

Der findes et moderne Afkalkningsanlæg for saavel Drikke- som Vaskevand.

Paa Fordækket er indrettet Svømmebasin for Passagererne.

I agterste Dækshus er indrettet Vaskeri med Vaskemaskiner, Tørremaskiner, Rulle- og Strygemaskiner, alt indrettet for elektrisk Drift og leveret fra Georg E. Mathiesen, København.

Redningsmateriellet er af mest moderne Art, og Redningchaadene er anbragt under Columbus-Daviddet af nyeste Model.

En kraftig Radiostation og Radiopeljeapparat er leveret af Electromekano A/S.

Officerernes og det øvrige Mandskabs Opholdsrum er indrettet saa rummelige og praktiske som overhovedet muligt. Skibsskroget, hvis største Længde er 140,5 m og Bredde 18,6 m er bygget med „Maier“-Stævsn, det første af den Type, som er bygget til Ø. K. Det er en ganske ny Skibsform, som ifølge de Erfaringer, som ind-



Den hyggelige Damesalon.

til Dato er gjort, er meget formaalstjenlig i mange Retninger. Skibet maaler 8457 Reg. Tons Br. og 5204 Reg. Tons Net. Det føres af Kaptajn P. Topp.

„Jutlandia“ er bygget til Bangkokfarten og er nu paa Fart ud til fjerne Verdensdele som en værdig Repræsentant for Danmark, det lille Land højt mod Nord, til hvis Søhistorie „Jutlandia“ sikkert vil føje endnu et ærefuldt Blad.

„Jutlandia“s første Rejse fik sit fornemme Præg ved, at Kongen og Dronningen var med som Passagerer. Maalet var Prinsesse Marias Bryllup. Ved Afrejsen mødte Kronprinsen, Prins Knud, Prins Valdemar, Prins Harald og Prinsesse Helena, Prinsesse Thyra. Statsminister Stauning og Udenrigsminister Munch mødte i Embeds Medfør. Desuden Repræsentanter for Hær og Flaade, Generaløjntant With, Viceadmiral Rechnitzer, General Leschly, Kammerherre Juel, Overpræsident Biilow, Kabinetsskretærene C. P. M. Hansen og Sveinbjørnsson og en Repræsentant for den engelske Legation.

Præcis Kl. 9 afsejlede Motorskibet „Jutlandia“.

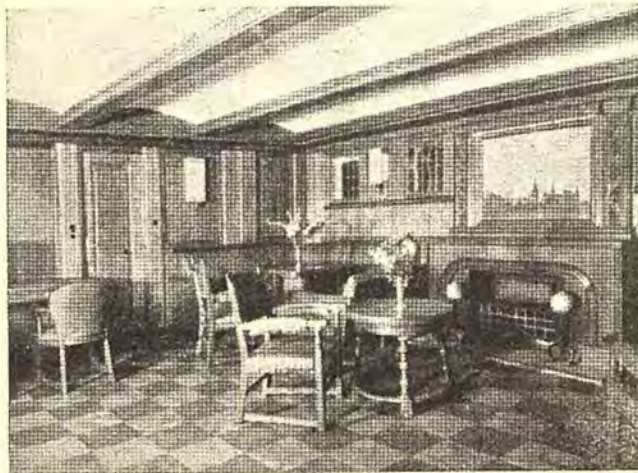
Kongeparret ledsagedes af Cemonimester Grev Trampe og Hofdame Frk. Pontoppidan.

Skibet havde en vellykke Rejse til England, og Kongen og Dronningen var yderst tilfredse med det udmærkede indrettede Skib, som Østasiatisk Kompagni sikkert vel faa megen Glæde af.



Et af Badeværelserne.

M/S NORA MÆRSK



Rygesalon i Nora Mærsk.

„Nora Mærsk“ er bygget af Odense Staalskibsværft til Rederiet A. P. Møller.

Det har følgende Hoveddimensioner:

Længde overalt 147,0 m, Største Bredde 17,68 m, Dybde til Shelterdæk 12,04 m, Dødvægts Kapacitet 9300 ts.

Stævnen har Maier-Form. Roret er et balanceret Simplex-Ror og drives af en Damp-Styremaskine med Telemotorkontrol.

Skibet, der er af den aabne Shelterdæk-Type, har 3 Master og 6 Kranstøtter med ialt 4 Stk. 2 tons Bomme, 14 Stk. 5 tons, 2 Stk. 15 tons og 1 45 tons. Alle Losse- og Ankerspillet er elektrisk drevne og af Thomas B. Thriges Fabrikat.

I Lasterne Nr 1. og 2 er indbygget særlige Rum til Transport af Silke. I Last Nr. 3 er indbygget Højtanke til Transport af vegetabiliske Olier. I 4-Lasten er der Kølerum med en Kapacitet paa 240 m³ for Transport af frisk Frugt, Fisk og Kød. Kølemaskineriet er leveret af „Atlas“ i København.

Der er Plads til 12 Passagerer i komfortable Kamre, alle med rindende varmt og koldt Vand. Til Passagerernes

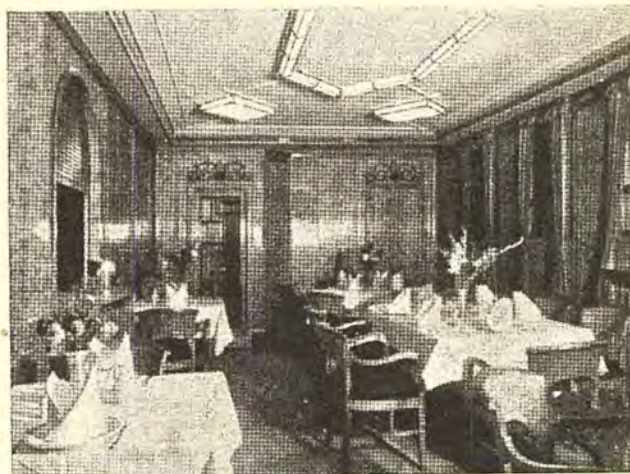
Brug er der et rummeligt Promenadedæk, hvor der kan spilles Dækstennis. Alle Kamre er dampopvarmede fra en opretstaaende Kedel, der kan fyres med Olie eller udnytte Udstødsgassen.

Fremdrivningsmotoren er en 5-cyl. dobbeltvirkende totakts Dieselmotor af B. og W.s Fabrikat med en Stempeldiameter paa 620 mm og 1400 mm Slaglængde. Den udvikler 7100 IHK., svarende til 6000 BHK ved 110 o/M. Normal Fart i Søen er 15 kn. Skylleluft leveres af 2 B. og W. roterende kædedrevne Blæsere.

Der er 2 Stk. 3-cylindrede og en 2-cylindret Hjælpe-motor af B. og W.s Fabrikat. De 3-cylindrede Motorer har en Stempeldiameter paa 220 m og et Slag paa 370 og 150 BHK. Den 2-cylindrede Dieselmotor er paa 100 BHK.

Paa Prøveturen løb Nora Mærsk 16,6 kn. ved 7915 IHK. og 117,5 O/M. Forbrugsprøven viste et Olieforbrug paa 131,5 g pr. IHK/Tim., svarende til 153 g pr. BHK/Tim. incl. alt Hjælpe-maskineri.

Skibet er bestemt til Ruten New York—Filipinerne.



Spisesalonen i Nora Mærsk.



Viking

Harmonikaer

Landskendt
Kvalitetsmærke

Demonstreres hos alle Landets Musikhandlere



Nora Mærsk paa Prøvetur.

Dansk Nautisk Almanak

Firmaet Iver C. Weilbach og Co. (Sølver og Svarrer) har i Aar udgivet den 14. Udgave af Dansk Nautisk Almanak. Almanakken indeholder som sædvanlig alle de Størrelser, som Navigatøren har Brug for til Udregningen af sine Observationer.

Endvidere indeholder Almanakken et Kort over Fiksstjerne, ved hvis Hjælp Navigatøren anstiller sine Observationer. Højvandtabelterne omfatter Dover, til Brug i Forbindelse med Strømkortene over Kanalen og Nordsøen, hvorefter Tidevandsstrømmen kan fastslaaes for hver af Døgnets Timer Aaret rundt. Til Brug ved Bestemmelse af Højvande i en Række Havne ved Kanalen og Nordsøen findes Tabeller over Højvande ved London Bridge, samt Tabeller over de nødvendige Højvandskonstanter.

I en lang Artikel beskrives og anvises Brugen af en ny Tabel „H. O. 208“, til Brug ved Beregning af astronomiske Observationer. Tabellen er udgivet af Hydrographic Office i Washington. Dansk Nautisk Almanak koster Kr. 2,50.

...off.



STJERNENS
Øl og Mineralvande

Depot for
SKIBSPROVIANTERING
Heibergsgade 16 :: København K.
Telefon Palæ 5818
Telegramadresse: Starbeer.

Farvel „Georg Stage“!

Georg Stage er rejst. Den er væk og kommer ikke igen. Under nyt Navn og under engelsk Flag er den paa Vej bort fra Danmark — mod England, der nu skal være dens Hjem. Men den slap dog for at blive hugget op eller faa pille Riggen af og blive lavet til Fragtsløber. Den lille, stovte Fregat skal stadig faa Lov at krydse Verdenshavene paa gammeldags Manér for svulmende Sejl som et Minde om en svunden Tid — eller næsten svunden Tid, for endnu er der nogle faa af de rigtige Sejlskibe tilbage, men hvor længe?

„Are you a windjammer?“

Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?
Skriv til Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

Opgiv Aar, Navn og Hjemsted. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografier af Windjammers og daarligevejr Fotos fra Sejlskibenes Glansperiode. Fra en Pris af 5 Kr. pr. Stk. kan De faa et originalt Fotokopikopi fra min Kollektion af engelske, amerikanske, franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuldriggere - 5m og 4m Barker - 7m og 2m Skonnerter. Forskellige Fuldriggere og Barker i Træ og Jern.



TRU-LAY

forud-formede Staaltouge

Jacob Holm & Sønnen's Fabriker $\frac{A}{S}$

Grundlagt 1794

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

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

Østerbros Tøjcentral, Viborggade 11 Prima Holmens Bukser

10 Kr. Parret *Opgiv Maal, og Bukserne
sendes overalt pr. Efterkrav*

Gl. Numre af Vikingen købes

Numrene 1-1927 og 5-1929 købes
til Overpris. — Henvendelse til
Vikingens Redaktion,
Gammel Mønt 39. Tlf. C. 9822



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faæes i alle Verdenshavne

Den Internationale
Skibsfarve-Fabrik A/S
Sct. Annæplads 16
København K.
Telefon Centr. 5601



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.

Skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne.

ANTWERPEN:

44 Ankerrui. Telef. 22869.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. G. C. Paasche.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafentor 3, Hamburg 9.
Telef. C. 6 Nikolas 6867.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer H. J. Hansson.

HULL:

21 Wilton Street, Holdernes Road.
Telef. 31397.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Gommesen-Pedersen.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street.
Telef. Royal 1879.
Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

90, Boulevard de Paris.
Telef. Colbert 50-85.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Alf. Tøllefsen.

NEWCASTLE:

165, Westmoreland Road.
Telef. 3075 Central.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer Kapt. Sverre E. Gundersen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174.
Telegramadr.: „Scandhome“.
Bestyrer V. Nørenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22, Telef. 2869.
Telegramadr.: „Scandhome“.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amalie-
gade 33, Kbh.

Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3.
Telf. 6804.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade
16, Kbhvn. Telf. Byen 4251.

Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55,
Kbhvn. Telf. 5990.

Dansk Sø-Restaurations Forening, Ny
Toldbodgade 5. Telef. 10270.

Den alm. danske Skibsførerforening, Hav-
negade 55. Telf. 14187. Postgirokonto
Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Master“,
København. Afdelingskontor: Torden-
skjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.

Kjøbenhavns Skipperforening, Holmens
Kanal 18. Telf. Byen 7200.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbod-
gade 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.

Søfyrerbøderne. Forbund i Danmark, Told-
bodgade 10. Telf. 8436.

Sømændenes Forbund, Herluf Trolles-
gade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Forretningsfører O. Jørgensen, Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.
For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

C.L.O.C. LIQUEUR.
BLAA ETIKET. BRUN ETIKET.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



Kjøbenhavn-London,
via Esbjerg-Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Paris,
via
Esbjerg-Antwerpen/Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge
Retninger.

Kjøbenhavn-Oslo,
2 Ture ugentl. i begge Retninger.

Kjøbenhavn-Tyskland,
via Stettin. 4 Ture ugentlig i
begge Retninger.

Regelmæssig Rutefart
mell. Kjøbenhavn og Aarhus, Aal-
borg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

F E R I E R E J S E R. 93