



VIKINGEN

50 Øre

1936 - Nr. 1
13 Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Calcutta, Rangoon, Kuala Lumpur, Penang, Honkong, Shanghai, Hankow,
Tsingtao, Weihaiwei, Harbin, Dalny, Vladivostok, Seattle, San Francisco, 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



Den danske Skibsbygningsindustri

af Direktør H. P. Christensen, Helsingør Skibsværft

(Efter et Radioforedrag holdt den 30. Oktober 1935).



Direktør
H. P. Christensen.

Jeg skal søge at give „Vikingen“s Læsere et Indtryk af dansk Skibsbygning, dens Betydning for vort Land, dens Stilling paa Verdensmarkedet og de Vilkaar, hvorunder den virker. Men først skal jeg give en ganske kort Oversigt over Skibsbygningens Historie, og hvorledes et Skib bygges.

Saa langt tilbage Historien gaar, har der været bygget Skibe i Danmark, og de gamle Vikingskibe, som man her i Norden har fundet velbevarede Rester af, viser, hvor fremragende Skibsbyggere vore Forfædre har været. Ikke alene er Skibets Linier meget smukke, men ogsaa Arbejdets Udførelse er beundringsværdigt under Hensyn til de primitive Hjælpemidler, man dengang havde til Raadighed.

Af saadanne velbevarede og rekonstruerede nordiske Vikingskibe skal jeg nævne det ved Sundeved i Sønderjylland fundne Nydamskib, som stammer fra Aar 400, samt det berømte Oseberg Skib og Gokstad Skibet fra omkring Aar 850, som er fundne i Syd Norge og nu opbevares paa Musæet i Oslo, hvor de vækker Beundring hos enhver skibskyndig Tekniker. Af disse Vikingskibe findes paa Søfartsmusæet paa Kronborg veludførte Modeller.

Gennem Dagspressens Beskrivelse vil Læseren endvidere være bekendt med det for nylig ved Ladby paa Fyn fundne Vikingskib.

Fra Middelalderen findes paa vore Musæer Malerier og Modeller af de smukke gamle Sejlskibe, som i Norden byggedes paa den Tid, og hvormed der føretoges Togter til fjerne Verdensdele.

Flere Steder ved vore Kyster, særlig i Nærheden af Svendborg, findes endnu Beddinge fra de gamle Træskibsværfter, som overalt var bekendt for deres smukke, velsejlende Skibe.

Konstruktion og Bygning af Skibe var dengang mere Kunst og Haandværk end nu, hvor det mere er Teknik og Industri. Dog maa den moderne Skibsteknik ogsaa have noget af den gamle Skibsbygningskunst i Blodet for at skabe

det harmoniske Skib, der forener et smukt Udseende med praktisk Indretning og gode Søgenskaber.

Milepæle i Skibsbygningens Historie er iøvrigt Anvendelse af Dampmaskinen som Drivkraft i 1807, Anvendelse af Jern i Stedet for Træ som Byggemateriale i 1821, Opfindelsen af Skibsskruen i 1836 og Overgangen til Staalmateriale i 1875. Endvidere er af særlig Interesse for os Danske Bygningen af det første, større søgaaende Dieselmotorskib „Selandia“, som gik i Fart i Februar 1912.

Forud for Skibets Bygning ligger omfattende Beregninger og Konstruktionsarbejder, for at Skibet kan komme til at opfylde de stillede Betingelser med Hensyn til Lasteevne, Fart og øvrige Egenskaber. Ofte udføres videnskabelige Modelforsøg i særlige Forsøgsanstalter med Parafinmodeller af Skibets Linier for at finde den gunstigst mulige Skibsform og finde den Hestekraft, der behøves for at give Skibet en bestemt Fart. Efter at Tegningerne er færdige, bestilles Materialet til Skibet, og dette gøres saa detailleret, at hver eneste Plade og Vinkel udmaales paa Tegningerne og opføres med sine bestemte Maal i en omfattende Specification, efter hvilken Materialet udvælges paa Staalværket, saaledes at Materialeospild reduceres til den strengt nødvendige Afklipping eller Høvling af Pladernes Kanter. Bygning af et nyt Skib af det paa Værftet værende Lagermateriale, som er bestilt til Reparationsarbejde, forekommer saa godt som aldrig i Praksis, da dette vilde medføre et altfor stort Materialeospild og fordyre Skibet.

Naar Materialet er kommet hjem, paabegyndes Skibets Bygning. Spantevinklerne, der danner Skibets Skelet, bøjes efter de saakaldte Spanteskabeloner, som er Træmodeller af de enkelte Spanter, udført efter Tegning af disse i fuld Størrelse. Pladerne opmærkes og tildannes, og Hullerne bores og lokkes.

Nu lægges Kølen paa Byggebeddingen, Spanterne rejses og Pladerne, der danner Skibets Yderklædning, anbringes paa Plads ved Hjælp af de høje Taarnkraner, der paa lang Afstand karakteriserer et Skibsværft. Pladerne forbindes indbyrdes ved Nagler, der nittes med Trykluftværktøj, hvis Støj kan høres langt omkring. Denne Støj er vel til nogen Gene for dem, der bor omkring Værftet, men den er et

Tegn paa, at Arbejdet paa Skibet er i fuld Gang, og er derfor en Musik for alle, som er beskæftiget paa Værftet. Efterhaanden som elektrisk Svejsning, der allerede nu anvendes en Del i Skibsbygningen, vinder mere Indpas, vil Nittehamrene dog mere og mere forsvinde.

Naar Skibsskroget er færdigt paa Beddingen nogle Maaneder efter, at Kølen er lagt, foregaar Skibets Afløbning. Der lægges et Træunderlag, bestaaende af 2 Løbebaner under Skibets Bund, indsmurt med Talg, og paa Afløbningsdagen fjernes paa et givet Signal den sidste Stoppeklods. Skibet sætter sig i Bevægelse, og Gudmoderen giver samtidig Skibet Navn, idet hun efter god gammel Tradition knuser en Flaske Champagne mod Skibets Stævn. Et Hurra fra alle de forsamlede følger Skibet, der hurtigt glider ned ad Beddingen for et Øjeblik efter at hvile i sit rette Element.

Efter Afløbningen slæbes Skibet hen under Værftets Udrustningskran, Maskineriet sættes ombord, Rørledninger og elektriske Ledninger anbringes, og Skibets indre Indretning færdiggøres samtidig med, at de Tusinde Enkeltheder i Saloner og Kahytter installeres.

Skibets Materialedimensioner, Kvaliteten af det anvendte Materiale og Udførelsen af Arbejdet ved Skibets Bygning kontrolleres af Inspektører fra det Klassifikationsselskab, som skal udstede Certifikater for Skibet. Klassifikationsselskaberne, af hvilke det største er Lloyds Register, er uafhængige Institutioner, som kontrollerer Skibets Bygning og Vedligeholdelse og derigennem yder Søassuranceselskaberne Sikkerhed for, at Skibet er i betryggende Stand. Endvidere kontrolleres Skibet af Statens Skibstilsyn, særlig med Hensyn til Redningsmidler og øvrige Anordninger i Forbindelse med Skibets Sikkerhed.

Inden Afleveringen af Skibet foretages i Reglen omfattende Prøveture, hvor alle Installationer og Maskiner prøves, og hvor det konstateres, at Skibet opfylder de kontraktmæssige Betingelser med Hensyn til Lasteevne og Fart.

Den danske Skibsbygningsindustri, der i de senere Aar har gennemgaaet en omfattende Udvikling, er i sin nuværende Form af forholdsvis ny Dato, idet de to ældste af Skibsværfterne, Burmeister & Wain Værft paa Refshaleøen og Helsingør Skibsværft kun er henholdsvis 73 og 53 Aar gamle. Foruden disse to Værfter fandtes der før Verdenskrigen kun private Jernskibsværfter i Aalborg, Frederikshavn og Svendborg samt Flydedokken i København. Under og umiddelbart efter Verdenskrigen, hvor Tonnagebehovet steg voldsomt gennem de store Krigstransporter og de talrige Torpederinger af Handelsskibe, opstod der flere nye Værfter, saavel her i Landet som i den øvrige Verden, samtidig med at de bestaaende Værfter blev udvidet. Der byggedes i denne Periode større Værfter i Odense og Nakskov, som senere er udvidet og nu indtager en fremtrædende Stilling indenfor den danske Skibsbygningsindustri. Endvidere byggedes Værfter i Kalundborg, Rødby Havn, Køge og Marstal, men Højkonjunkturen varede kun kort, og faa Aar efter Krigen, hvor de daarlige Tider for Skibsbygningen indtraadte, kunde de sidstnævnte Værfter ikke klare sig, men maatte nedlægges.

Der findes nu følgende Jernskibsværfter i Danmark: Burmeister & Wain, Helsingør, Nakskov, Odense, Aalborg, Frederikshavn, Svendborg og Reparationsværftet Nordhavnsværftet i København, idet Burmeister & Wain fra 1927 har overtaget Københavns Flydedok.

De danske Skibsværfter indtager saavel kvalitetsmæssigt som produktionsmæssigt en meget smuk Position i Verdensskibsbygningen, idet Danmark i produceret Brutto Tonnage i de senere Aar stadig har været blandt de førende Lande. Saavel i 1928 som i 1931 stod vi som den fjerdestørste Skibs-

bygningsnation i Verden, og samme Plads indtog vi sidste Aar med 62.000 Brutto Tons. England var, som altid — fraset et enkelt Krigsaar — langt i Spidsen, og de Lande, som kom Danmark nærmest, Japan og Tyskland, laa dette Aar kun lidt over, medens Sverige og Holland laa lidt under Danmarks Produktion.

Som Sammenligningsgrundlag er brugt det Antal Brutto Tons, der ifølge Lloyd's Statistik er sat i Vandet i de forskellige Lande det paagældende Aar. Brutto Register Tonnagen er et Maal for Skibets Størrelse og angiver Rumindholdet af dette. En Brutto Ton er 100 engelske Kubikfod eller omtrent 3 Kubikmeter. I Modsætning hertil er Skibets Dødvægttonnage et Maal for den Last, som Skibet, nedlastet til den af Autoriteterne tilladte Lastelinie, kan bære. Dødvægttonnagen maales i engelske Tons, som er 1015 kg.

Læserne vil forstaa, at Brutto Tonnagen, der angiver Skibets Rumindhold, er et retfærdigere Maal for Skibsværfternes Produktion end Dødvægttonnagen, idet store Passagerskibe, som næsten kun indeholder Maskinanlæg og Passagerindretning, trods deres Størrelse kun har en meget ringe Lasteevne og derfor lille Dødvægt-Tonnage.

Det er derfor blevet almindeligt i international Skibsbygnings Statistik at angive den af Værfterne byggede Brutto-Tonnage. Dog kan Brutto-Tonnagen ikke give nogen helt fyldestgørende Maal for Værdien af de byggede Skibe og dermed for Produktionens Størrelse, idet moderne, mindre Passagerskibe koster omtrent 5 Gange saa meget pr. Brutto Tons som de store, moderne Fragtskibe.

Værdien af den danske Produktion, der i særlig Grad omfatter Skibe af høj Standard, som Passagerskibe, Frugttransportskibe og andre Specialskibe, vil derfor i Almindelighed være relativt større, end Brutto Tonnagen giver Udtryk for.

Naar Danmark har kunnet oparbejde en saa betydelig Skibsbygningsindustri, skyldes dette vore Værfters høje Teknik, gode Arbejdsudførelse, alsidige Byggeprogram og Konkurrenceevne. Vi bygger fra de største og bedst indrettede Handelsskibe til de mest elegante Passagerskibe, samt endvidere Specialskibe som Olie-tankskibe, Frugttransportskibe og Eksportskibe med Køleanlæg; desuden Færger, Isbrydere, Sandpumpedampere, Gravemaskiner og andre Specialskibe.

Paa flere Omraader har Danmark været et Foregangsland. Jeg skal her nævne Motorfragtskibene med Passagerindretning og de store, smukke Færger, først Dampfærgerne og senere Dieselmotorfærgerne.

Foruden Bygning af Skibe udfører saa godt som alle Værfter Skibsreparationsarbejde og har Tørdokker, Flydedokker eller Ophalingsbeddinge til Tørsætning af Skibene for Udførelse af Reparationer under Skibets Vandlinie, Reparationsarbejdet giver en særlig god Beskæftigelse i Forhold til Bekostningen, idet den største Del af Prisen for et Reparationsarbejde er Arbejdsløn, medens Materialerne kun udgør en ringe Del heraf.

Flere af Værfterne har tillige store Maskinværksteder til Fremstilling af saavel Damp- som Motoranlæg. Et Indtryk af, hvor omfattende denne Produktion er, vil De faa, naar De hører, at Værfternes Maskinværksteder paa et enkelt Aar har fremstillet Damp- og Motoranlæg paa tilsammen $\frac{1}{4}$ Mill. H. K.

Paa Skibsdieselmotorområdet indtager vi herhjemme en førende Stilling, som skyldes den Indsats Burmeister & Wain har gjort ved Udviklingen af Skibsdieselmotoren og det Initiativ Det Østasiatiske Kompagni viste ved at lade Firmaet bygge det første større søgaaende Dieselmotorskib „Selandia“ i 1912. Siden den Tid har Burmeister & Wain



M/S „SKULE“.

Bygget af A/S Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri. Skibets Hoveddimensioner er 350'-0"×49'-10"×23'-0". Dødvægt-Lastevne 5500 Tons - 3200 Brutto Reg. Tons. Det er udstyret med en 1800 IHK B. & W. Dieselmotor, der er i Stand til at give det en Fart af 10½ Knob paa Last.



M/S „FORT DE FRANCE“.

Bygget af Odense Staalskibsværft til „Compagnie de Transports Isothermiques S. A.“, Paris, for Transport af Frugt mellem Vestindien og Frankrig. Baaden har følgende Dimensioner: Længde mellem P.P. 335,0. Største Bredde paa Spant 43'-6". Dybde 34'-9". Dylgang 20'-3". Lastkapacitet 187,600 cb. ft. net. bin. Koleanlægget leveret af A/S Thomas Th. Sabroe & Co., Aarhus.



M/S „CANADA“

Bygget af Nakskov Skibsværft. Ca. 12,600 Tons D. W. 8,400 IHK. 65 Passagerer, 15 Knob.



M/F „ÆRØ“.

Bygget af A/S Svendborg Skibsværft. Skibet har følgende Dimensioner: 119'-7"×26'-1"×10,1". Brutto Tonnage 221 Tons. Der er Plads til 350 Passagerer og 18 Biler eller 3 Jernbanevogne.

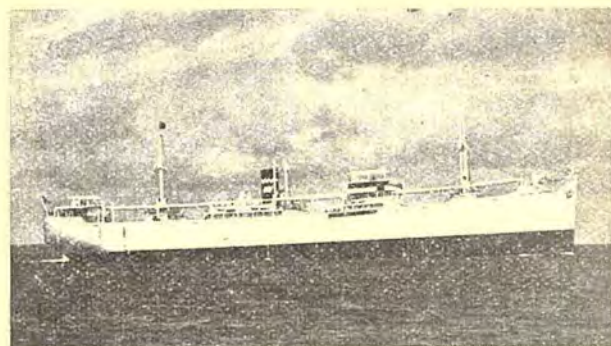


M/S „CAP DES PALMES“.

Bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Rederiet Cie. Fraissinet, Marseille. Dimensioner: 320'×44'×27'-3". Fart bananlastet 17,5 Knob.



Passager-Motorskibet „SANKT IBB“.
Bygget af Frederikshavns Værft og Flydedok A/S.



M/S „HØEGH CARRIER“.

Bygget af A/S Burmeister & Wain. Skibets Hoveddimensioner er følgende: 390'-0"×54'-0"×25'-4". Lastevne 8,500 Tons D. W.



Hallen M/S „CANADA“.



Kgl. Hofmøbelfabrikant

C. B. Hansen's

Etablissement

Grundlagt 1830

St. Kongensgade 29

Tlf. C. 386-11 386

Enhver Art af Nymontering,
Modernisering og Reparationer
i fineste Udførelse til
Skibe, Kontorer m. m.
Forslag og Tilbud gratis.
Hurtig Levering.

Bar'en M/S „CANADA“.



stadig udviklet og forbedret sine Konstruktioner og har i Forbindelse med sine udenlandske Licenshavere udført Motoranlæg til omkring Halvdelen af Verdens større Motorskibe.

For den danske Skibsbygningsindustri, som særlig bygger Motorskibe, har denne Indsats paa Dieselmotoromraadet været af meget stor Betydning.

Men ogsaa paa Skibsdampmaskinens Omraade er der fra dansk Side i de senere Aar ydet en betydelig Indsats, idet der herhjemme er udviklet nye Skibsdampmaskinetyper, som er mere økonomiske end de hidtil benyttede Dampmaskiner. Særlig gælder dette et specielt Spildedamturbinesystem, som er udviklet ved et dansk Skibsværft, og som har vundet stor Anerkendelse. Ved dette System lader man Dampen, efter at den har udført sit Arbejde i selve Dampmaskinens Cyllindre, yderligere passere en Dampturbine, der udvinder en Del af Energien i Spildedampen og forbedrer Maskinens Økonomi med over 20 pCt.

Foruden af Værfterne leveres herhjemme større Skibsmaskinanlæg af det bekendte Firma „Frichs“ i Aarhus, som baade udfører større Dampmaskinanlæg og udmærkede Dieselmotoranlæg til Indbygning i Skibe.

Et Arbejdsfelt, hvorfra de private danske Skibsværfter imidlertid er saa godt som udelukket, er Krigsskibsbygning, idet de danske Krigsskibe i det beskedne Omfang, hvori vi herhjemme bygger saadanne, udføres af Orlogsværftet i København. I andre Skibsbygningslande bygger Privatværfterne Krigsskibene, og de store Krigsskibs-Ordre betyder meget for Udligningen af Værfternes Beskæftigelse og giver Basis for Ordre paa Krigsskibe til oversøiske Lande.

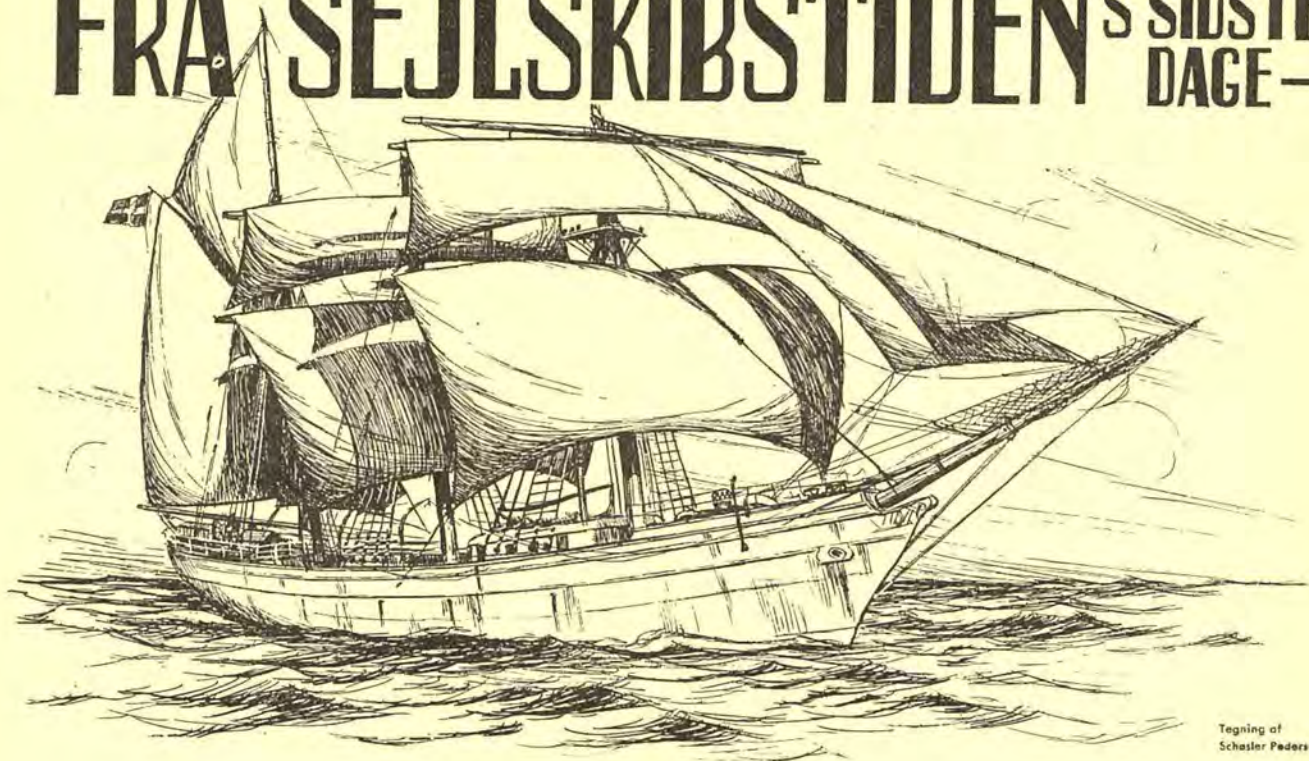
For den danske Skibsbygningsindustri er Udligningen af Beskæftigelsen et overordentlig vanskeligt Problem, særlig under Hensyn til de stærkt skiftende Skibsbygningskonjunkture.

Verdensskibsbygningen og dermed den danske Skibsbygning varierer nemlig overordentlig stærkt. Medens der gennemgaaende i de sidste Aar før Krigen aarlig blev bygget henimod 3 Mill. Brutto Tons i hele Verden, byggedes der i 1919 over 7 Mill. Tons som Følge af de store Tonnagebehov og de mange Torpederinger og Minesprængninger af Handelsskibe. I 1933 var hele Verdensproduktionen kun ½ Mill. Tons, og den er endnu langt fra naaet op til Produktionen før Krigen, idet Produktionen sidste Aar var 1 Mill. Tons og i Aar vil blive af lignende Størrelse. For Danmarks Vedkommende var Produktionen i det største Aar før Krigen 41.000 Tons, og den steg i 1928 til 140.000 Tons, hvilket var Rekordåret for dansk Skibsbygning. Denne Produktion holdt sig praktisk talt de efterfølgende tre Aar for derefter i 1932 at falde til det forbausende lave Tal af kun 23.000 Tons, hvilket betød, at de fleste af Landets Beddinger var tomme. Forrige Aar var Produktionen igen stigende og androg 62.000 Tons. Denne Stigning er yderligere fortsat, saaledes at Tallet i Aar vil komme op omkring 120.000 Tons eller i Nærheden af den tidligere store Beskæftigelse ved de danske Skibsværfter.

Læserne vil forstaa, hvor vanskeligt det er med saadanne varierende Skibsbygningskonjunkture at holde nogenlunde jævn Beskæftigelse for Værfterne. Arbejdernes Antal svinger derfor desværre ogsaa ret stærkt. Medens der i de bedste Aar før Krigen beskæftigedes 5500 Mand, gik Arbejderantallet i 1920 efter Oprettelsen af de mange nye Værfter op til 12.500 Mand. I 1928, hvor Produktionen havde sit Maximum, beskæftigedes der 10.000 Mand, men dette Tal faldt i det daarlige Aar 1932 ret stærkt, for saa igen at stige, saaledes at der forrige Aar beskæftigedes omkring

(Fortsættes Side 35).

Et Sømandsminde FRA SEJLSKIBSTIDEN'S SIDSTE DAGE—



Tegning af
Schæstler Pedersen

En varm Augustdag 1934 afsejlede Barken „Susanne“ af Marstal (en af Havrebarkene), Captajn Aaberg, fra Østkysten af Florida med en Ladning Træ bestemt til Irland. Et Par Dages lette anløbende Vinde, der senere afløstes af flere Dages Stille med tung trykkende Varme bragte Skibet 150 Kvm. Øst over i Golfstrømmen. Vinden kom derefter NØ med stadig tiltagende Kuling. Samtidig satte en SØ Dønning ind, der tiltog i Størrelse og Livlighed, efterhaanden som Kulingen tiltog. Skibet lagt SØ over for at holde det op imod Dønningen og for at bevare Strømmen paa Læ Bov. Efterhaanden som Kulingen tiltog, mindskedes Sejlene, og efter et Døgn's Sejlad blev Store under Mærsejl bjærget Søndag Middag. Skibet laa nu tildrejet for en Storm af orkanagtig Styrke. —

Om Eftm. blev Orkanen saa svær, at Skibet lagde sig med hele Læ Lønning under Vand fra For til Agter, saa Søen stod midt ind paa Læ Dækslast. Da Orkanen tiltog var der intet andet at gøre end at kappe Surringerne paa Dækslasten for at faa den til at flyde Udenbords. Dette var nemmere tænkt end gjort. De store, tunge Bjælker, nogle af dem hele Mosteltræer, var indlastet fra Floden og var ikke meget for at flyde Udenbords. Tillige var mange af dem saa lange, saa de ikke kunde flyde ud imellem den stavende Rigning. Flere af dem blev derfor ogsaa hængende mere og mindre Udenbords imellem Vant og Barduner og gjorde det ikke lette at slippe af med Dækslasten. Der blev imidlertid arbejdet dermed fra Mandskabets Side mange Gange med Fare for selv at skylle Udenbords eller blive ramt af de svære Bjælker.

Mandskabet spurgte Captajnen om de ikke maatte kappe Rigningen. Dette vilde han imidlertid ikke gaa med til. Dels fandt han endnu ikke Faren saa overhængende, tillige var det heller ikke ufarligt for Skibets Redning. Med de herskende Forhold var det umuligt at komme til Læ Lønning og kappe den faldne Rigning. Hvert Øjeblik kom de store Jernræer til at hænge udenbords eller under Skibets Bund, saa der var Fare for, at de kunde frembringe Lækage af Skibet. Orkanen tiltog imidlertid i Styrke. De to Smaasejl, der var tilsat, var for længe siden blæst ud, skønt det var gode Sejl — Mesanen, der forsøgte tilsat i Skødet for at holde Skibet til Vinden, og senere en Stamme, gik samme Vej.

Da Vinden drejede mere mod Nord, fik Skibet efterhaanden den svære Dønning ind over Læ Side, der ikke gjorde Situationen lettere. Alt vaskede efterhaanden bort fra Dækket i Læ Side. Lanterne og Molerskæb under Bakken blev knust af Søerne. 2 store Svin, som havde deres Plads under Bakken i et Hus kom sejlene langs Dækket og blev reddet i sidste Øjeblik, da de var ved at flyde over Læ Lønning. Under mange Skrig og Protester fra deres Side, blev de bjærget ind i et andet Hus under Bakken i Luv Side og overlevede derfor Orkanen sammen med Mandskabet. Skibets Bro med Hoved og 2 Redningsbaade tog Søerne ogsaa i Nattens Løb ud over Siden. Den paa Dækket flydende Dækslast slog efterhaanden Presseningerne i Stykker og beskadigede Lugerne, saa Vandet begyndte at trænge ned i Skibet. Under Captajn Aabergs personlige Ledelse forsøgte alle Mand at tætte Lagerne med andre Presseninger. Sejl og Brædder, der kunde

skaffes tilveje. Efter 2 Timers strængt Arbejde i den mørke Nat, hvor Søerne stadig skyllede ind fra Læ Side og Dækslasten skyllede langs Dækket, mente vi at have vundet Sejr, der dog igen af Søen var bortrevet os i Løbet af en halv Time. Nu var Tiden kommet, hvor den sidste Mulighed for at bjærge Skibet var at kappe Rigningen. Da den staaende Rig var sat paa Taillereb i Stedet for paa Skruer, og da Mærsestængerne var af Træ, var det et Øjeblikks Sag. Nogle vellykkede Øksehug paa Taillerebene af begge Mærsestænger knækkede, og Overrigningen med Bræer og Røjlerne kom ned i Læ Side, hvor det hele blev hængende udenbords i Undervant og ud over Læ Lønning. Da Overmærseren blev hængende paa Stumperne af de knækkede Stænger, forhindrede derved Mærsefalds-Drejereb den faldre Rigning i at gaa udenbords. Da Storrigningen faldt, knækkede den Rækken paa Undermærseraa, saa denne faldt ogsaa ned, men da Skøder og Liget fra Sejlet holdt, blev den ogsaa hængende over Dækket, hen over Undervant og Storstag, hvor denne 70 Fod lange Jernraa tillige med Rigningen hang og slingrede hele Natten og det meste af næste Dag med Fare for at falde ned paa Dækket, før det var muligt at faa den fastsurret. Rigningens Fald bevirkede, at Læ Lønning nu af og til viste sig over Dækket, saa der kunde arbejdes videre med Sikring af Lugerne. Dermed gik Resten af Natten. Mandag Morgen i Dagningen fløvede Orkanen af i en halv Time, mendens Centret passerede Skibet. Denne Tid anvendtes til at faa de i Læ Side endnu løsliggende Bjælker lempet udenbords og fastsurre den i luv Side tiloversblevne Dækslast, saa var Orkanen der igen, som skudt ud af en Kanon, men nu fra VSV. Nu vidste Mandskabet imidlertid, at det nu blæste imod bedre Vejr. Og dette lagde en lettere Stemning over det Arbejde, der endnu maatte til før Frivagt. Gradvis aftog Orkanen

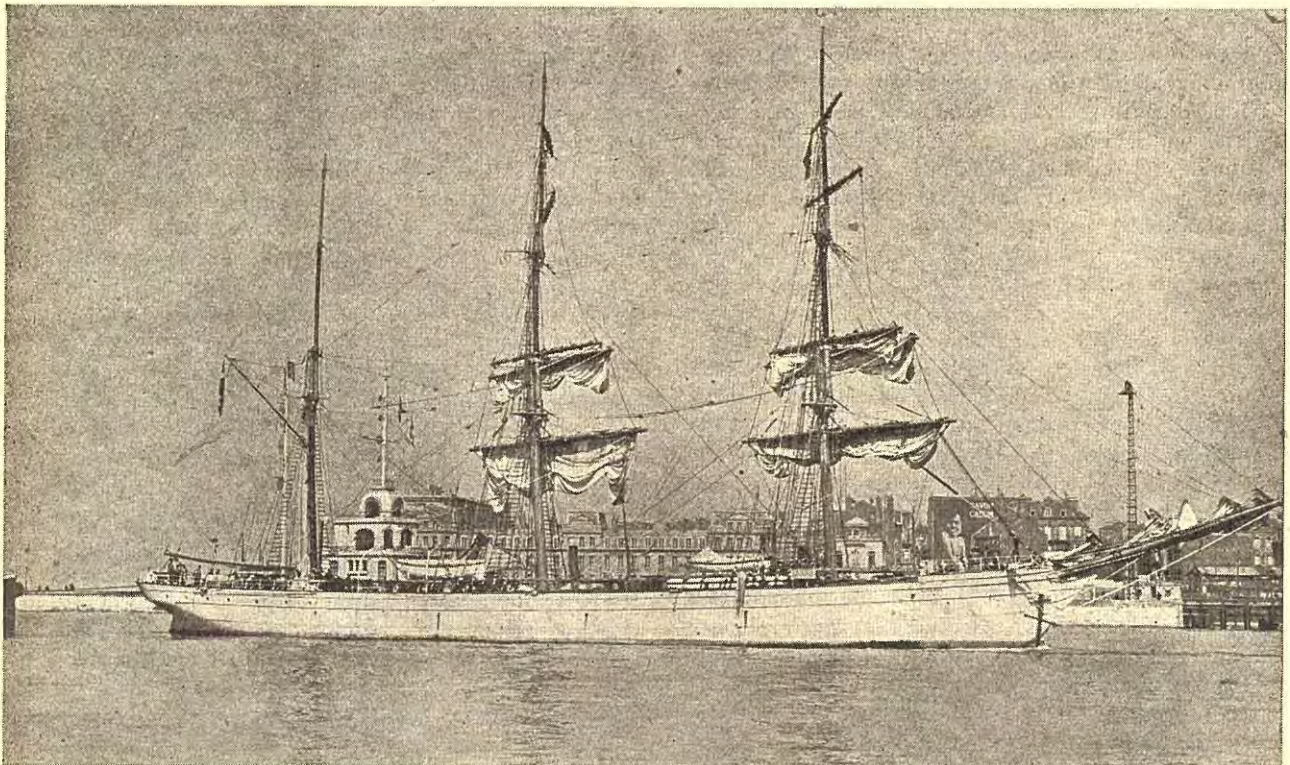
— om Formiddag og Eftemiddag og paafølgende Nat kunde Mandskabet søge en velfortjent Hvile, med kun en Mands Vagt af Gangen, for at samle nye Kræfter til det Arbejde, der forestod, at bringe Skibet under Styring og Kontrol.

Tirsdag Morgen stod Solen op over en Horisont, der var ren og rensat for de atmosfæriske Modbydeligheder, som de flere Dages stillestaaende Luftforhold og solophedede Atmosfære havde forurenset den rene Tropeluft med. Da var „Susanne“s faldne Rigning for længst bortkappet fra Skibet, og Undermærseraa var ved at fires til Dæk, hvor den blev fastsurret. Føle, Forre Under Mærsejl, Broser og Skøder ender Opsangen Ships bowht for Savannah.

Forre Over Mærsejl, hvoraf luv Nakke var afbrækket, blev fastsurret til Underraaen. 2 Viretrosser blev gennem Blokke paa Klyverbommen ført op og fastgjort paa Stumpen af Mærsestangen, hvorefter en Klyver og en Jager blev tilsat. En svær Taille blev sat op paa Stumpen af Store Mærsestang, saa Raaen kunde løftes. Undermærseksøder blev spækket i Sejlet og Sejlet tilsat. Øverste Halvdel af Mesanstangen var ogsaa brækket, her blev der sat Gaffeltopsejl paa den tiloversblevne Halvdel. Sejlet blev rebet fra øverste Del. Et Mesan Stagejl blev slaaget under, og før Natten skød „Susanne“ igen en Fart af cirka 4 Knob.

Fredag Morgen var Skibet udenfor Indsejlingen til Floden til Savannah efter at have udsejlet cirka 200 Kvartmil.

Samtidig med Lodsens kom en Slæbedamper langs Siden og her vejrede Bid ved at tilbyde at bjærge Skibet ind. Captajn Aaberg svarede imidlertid med at give Ordre til about Ship. Da Skibet havde staget vendt og skød fremover paa den anden Bov gav Captajn Aaberg Amerikaneren Valget imellem at tage Skibet paa Slæb med det samme for et mindre Til-



»Susanne«s Indslæbning til Havre.

læg til den stipulerede Slæbetakst fra Indsejlingen eller vente til Skibet kom dertil og derfor slæbe for Taksten. Dertil havde Amerikaneren intet andet Svar at give end You are nights Captajn give me tyon Rope. Da Skibets Skrog ikke havde taget nogen Skade, fordrede Lægningsassurancen, at Skibet skulde bringe Ladningen til Bestemmelsesstedet. Dette stemte ikke med de Interesser — Rederi og Koshaassurance — som Captajnen repræsenterede. Nogle Dages Tovtrækning imellem Captajnen og en Repræsentant for Assurancen, der kom fra New York i den Anledning, endte med en Sejr for Captajnen. Ladningen blev derfor udlosset og lagt i Land paa Assurancens Regning. Paa Captajnets Tilskyndelse købte Rederen Hr. Presser i Havre Skibet af Assurancen. Sejl og Inventar blev sendt til Havre for senere at gaa om Bord i Barken Kyllenøre, der straks efter blev købt og under Navnet „Suzanne“ og med Captajn Aaberg som Fører gjorde en Masse heldige og hurtige Rejser imellem Frankrig—Syd-Amerika og de vestindiske Øer, indtil dette Skib sammen med Rederiets 2 andre Barkskibe „Genevienne“ og „Claudia“ blev bortsolgte i 1935. „Genevienne“ til Ophugning, de to andre til Finland, under hvis Flag de endnu sejler. Danmarks Storsejleretid var med disse Skibes Salg tilende.

Gamle „Susanne“ solgte Captajn Aaberg før Hjemrejsen til et Kulfirma, der vilde anvende Skroget til Kulkuli i Savannah. Danske Søfolk, der senere har været i Savannah, har af og til bragt en Hilsen med hjem om dens nuværende Eksistens som saadan til os, der den Gang var med til at føre den i Havn.

Saaledes endte den gamle Svane sine Dage. Stækket blev dens Vinger i Stormenes Rasen, men svømmende førte den atter den Besætning til Havre, der havde betroet den sit Liv.

Barken „Susanne“ eller „Bellos“ var et af de gode gamle Jernskibe, der taalte at blive gammelt uden at fortæres af Tidens Rust. Dens Lasteevne var 1700 Tons dw. Dens sidste Besætning foruden Captajn Aaberg var 2. Styrmand, Stuart og Messedreng, alle danske. Mandskabet 5 danske, 2 finske, 1 svensk, 1 Franskmand og 1 Portugisier.

Skønt Orkanen ikke meldte sin Ankomst med de for de vestindiske Orkaners Nærmelse almindelige Forløbere, de svære Regn- og Tordenbyger med fallende Barometre, saa var den alligevel ægte nok. En tropisk Hvirvelstorm af stort Format. Dens Bane gik langt op i Nordatlanten og et Stykke Vej Øst for Bankerne, spredende Havarier og Skræk paa sin Vej. Under hele Orkanens Forløb gik der ikke en Smule Skydække over Himlen, men den hang over Hovedet paa os som en glødende Jernhvelving, der er ved at afkøles, hvor en utydelig mørkerød Plet betegnede Solens Plads. Barometret afveg heller ikke mere i sine Bevægelser, som det i Regelen har gjort under de mange almindelige Storme, som saavel Captajn Aaberg som Undertegnede har været ude for paa de Bredder i de mange Aar, vi har ført Skibe igennem det Farvand. Orkanen overraskede os derfor i sin Styrke, men den overrumplede os ikke.

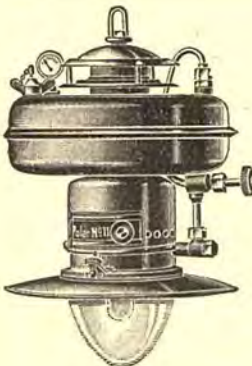
H. Nielsen, „Susanne“s 1. Styrmand.



Hvalhjerter af en Blaa-hval.
Vejer 750 kg.

Marinekaptajnen, Hydrografen Alf Trolle har som „Publikationer om Østgrønland Nr. 3“ udserdt „Beretning om M/S Thors Havundersøgelsestogt 1934“ (Levin & Munksgaard). Disse Publikationer udgives af „Kaptajn Alf Trolle og Hustrus Legat til Minde om Danmarksekspeditionen 1906—08“. Forfatteren var som ung Premierløjtnant Næstkommanderende paa Mylius Eriksens Danmarksekspedition til Nordøstgrønland, Fører af Ekspeditionsskibet „Danmark“ og efter Mylius Eriksens Død Leder af den berømmelige Ekspedition. Han fortæller i den nu foreliggende Bog om sin Spitzbergenrejse i Sommeren 1934 med det lille, men særdeles gode Havundersøgelsesskib. De hydrografiske Resultater gengives baade paa Dansk, Fransk og Engelsk. Nogen „Publikation om Østgrønland“ er det just ikke, men et nyttigt, videnskabeligt Nordhavstogt, og Alf Trolles Beretning om det er livlig og velskrevet.

Key L. Brand.



POLAR-LAMPEN

C. C. MØLLER
St. Jacobsgade 15
Telefon Øbro 3771 x

ET 10-AARS MINDE

Hvorledes Besætningen i den synkende danske „Eva“ af Marstal blev reddet af den engelske Dampner „Idaho“ af Hull i Midtatlanten den 1. November 1925.
Ved C. E. Møller, fhv. Sømandspræst i Hull.

Nedenstaaende Redningshistorie er blevet mig fortalt af selve Redningsmanden, fhv. Skibskaptajn G. B. Rowntree, Hull. Han kaldte den sit Livs underfundigste Oplevelse. Paa Rejse fra New York til England havde han uden nogen fornuftig eller forklarlig Grund ført sit Skib ud af den normale nordatlantiske Sejlroute, omtrent 60 Sømil i sydlig Retning. Det saa ud som et Spil af Tilfældigheder, men uden dette vilde intet Menneske have kunnet berette noget om Skennerten „Eva“s Skæbne og dens Forlis med Mand og Mus. Kaptajnens Beretning kunde lære en Landkrabbe at tænke med Respekt om Sømandens farefulde Liv. Jeg bad ham skriv den ned. Det gjorde han, og jeg gengiver den her i Oversættelse.

„Det gode Skib „Idaho“ sejlede ud fra New York den 24. Oktober 1925 paa Rejse til Hull; en Storm blæste fra SV., og Barometret havde været stadigt faldende i nogle Dage. Vejrforholdene blev værre, som vor Rejse skred frem, men dog var der intet særligt at notere før den 30. Paa dette Tidspunkt var en voldsom Sø i Hælene paa os, mægtige, sydende, kogende Vandmasser brød mod Stævnen og for brølende langs Skibssiderne. Barometret faldt ikke mere, men viste tværtimod Tendens til Stigen. Netop da skete det, som vi kunde vente. Under et voldsomt Skybrud sprang Vinden om i NV. og begyndte at bombardere os med vældige Haglbyger og piskende Regn, alt imens vi fik Søen paa tværs.

Det gamle Skib klarede sig foreløbig forunderligt godt, men som Tiden gik, forværredes Situationen. Søerne blev voldsommere og voldsommere, og Skibet begyndte at springe og danse i Kampen mod disse brølende, forræderske Graaskæg, som stadigvæk truede med at kause os. Fra Tid til anden tog vi Vand i saadanne Mængder, at Luger og alt paa Dækket var skjult i sydende Skum.

Tidligt om Morgenen den 31. arsaa jeg det for uforsvarligt længere at prøve at holde Kursen. Vi holdt af til Styrbord og fik derved Søerne mere agter, idet vor eneste Tanke paa dette Tidspunkt i Grunden var at holde Skibet flydende og redde Livet. Da der imidlertid var Fare for, at Skibet skulde nægte at adlyde Styregrejerne — i hvilket kunde betyde Broen slaaet væk, Baadene knust, og værst af alt: Lugerne slaaet ind — besluttede jeg mig til at dreje Skibet op imod Vinden, naar et belejligt Øjeblik var inde.

Jeg stod paa Broen og vogtede spændt paa dette Øjeblik. Det er en kendt Sag blandt Sømænd, at efter tre særligt voldsomme Søer kommer der sædvanligvis nogle mindre kraftige, og saa er Tidspunktet inde til at udføre Manøveren. Jeg stod der og stirrede og saa, at nu var det rette Tidspunkt inde — og dog gav jeg ikke Ordre. Hvorfor? Jeg ved det ikke. Det var der ingen, og stadig handlede jeg ikke. Jeg kan ikke forklare hvorfor. Men havde jeg udført min Beslutning, vilde denne Beretning aldrig været



Kaptajn C. R. Rowntree sammen med den danske Kaptajn og hans Hund.

blevet skrevet, og endnu et Skib vilde være gaaet tabt. Omtrent en Time senere gav jeg Ordre til Styrmanden: Vi fortsætter.

Det gjorde vi, og det lykkedes os ved omhyggelig Navigering at komme igennem. Bølgerne var kolossale, men det var pragtfuldt at se disse vældige Søer rejse sig som Bjerge agten for Skibet og under drønende Torden kyle dets Agterstavn i Vejret som et Stykke Kork, mens Boven forsvandt i Dybet, og Skumsprøjtet kogte og sydede paa begge Sider. Det er særlig storslaaet om Natten, naar lange Lynglimt og det dybe Fosforskær fra Søen viser hele Skibet med Master, Baade, Skorsten i en skarp Silhouet. Stormens Hvinen, Fløjten, Brølen gennem Skibets Rigning synes ganske overnaturlig.

Uvejret vedblev henimod Kl. 5 om Morgenen, da der viste sig Tegn til Bedring, og straks derefter forlod jeg Broen. Min sidste Ordre til den vagthavende Officer var denne: Varsko mig, hvis noget som helst kommer i Sigte. Det var en højst usædvanlig Ordre, men Gudske lov at den blev givet. Saa gik jeg ned i min Kahyt, tog Olietøjet af og lagde mig paa Gulvet med Talerøret, der har Forbindelse med Kommandobroen, ved mit Øre. Jeg faldt snart i en dyb Søvn.

Henad Kl. 8½ blev jeg vækket af Styrmanden, som meldte, at han øjnede noget et godt Stykke borte

til Styrbord; han kunde kun se det nu og da, naar Bølgerne løftede det til Vejrs. Jeg besluttede straks at se for mig selv og gik op paa Broen, hvor jeg rettede min Kikkert mod Genstanden, som jeg antog for et Sejlskib. Saa tænkte jeg paa det haarde Vejr og paa, om Skibet kunde være i Fare. Der var kun een Maade at forvise sig derom: at styre i Retning af det, og det gjorde vi. Var alt vel ombord, kunde vi runde det, give det et Hurra og love at rapportere det.

Jo nærmere vi kom, des mere blev det os imidlertid klart, at alt var ikke vel ombord. Da en kraftig Byge lettede, opdagede vi Stumper af et Sejl paa For- og Stormast og senere, at Dækket var bart og øde, uden Baade eller nogen Ting. Skibet laa dybt og tungt i Vandet, kort sagt, det hele forekom os mistænkeligt. Der blev straks givet Ordre: Alle Mand paa Dæk, og en Redningsbaad blev gjort klar. Snart efter saa vi Nødsignalet, to Flag af den internationale Code N. C., hvilket betyder: i Nød, ønsker øjeblikkelig Hjælp.

Vi fik travlt. Vore Svaresignal blev straks givet: Vi er paa Vej med Hjælp. De britiske Farver hejstes agter, og Frivillige anmodedes om at melde sig til at bemane Baaden. Alle meldte sig uden Tøven. Baaden svingedes ud, klar til at fires ned. Efter at have givet Styrmanden Instruks og Raad bød jeg ham Lykke paa Rejsen og Gud i Vold. Styrmanden udtog sit Mandskab og de sprang ned paa deres Pladser i Baaden. Vi gød rigeligt med Stormolie paa Bølgerne, som endnu var ret voldsomme, og da Olien havde gjort den forønskede Virkning i Skibets Læside, blev Ordren givet, Baaden blev sat i Sæn, og et Øjeblik efter var den paa Vej.

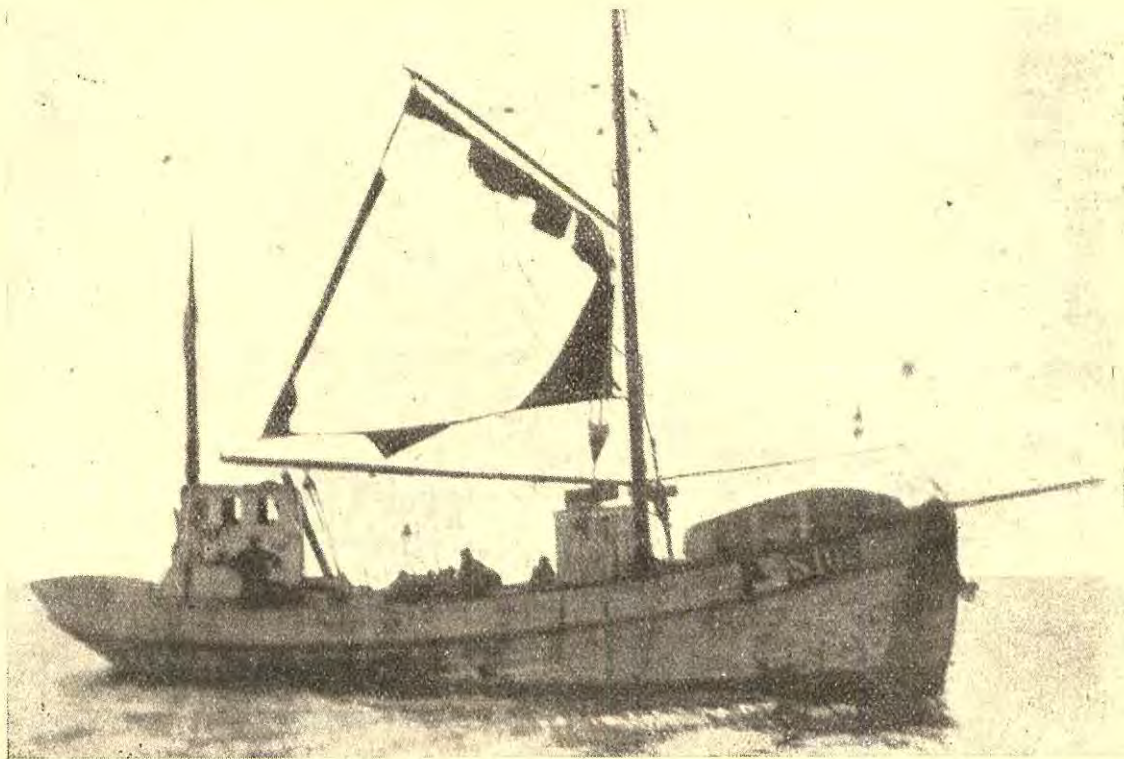
Ombord i „Idaho“ satte vi fuld Damp op og sejlede om i Læside af det synkende Skib, alt imens

vi stadig holdt Udkig med Baaden. Det store Fare ved at nærme sig et Vrag ligger i Muligheden af Planker og Vragstumper, som flyder omkring og kan slaa Redningsbaadens Tømmer ind. Samtidig tog vor Besætning fat paa at træffe Forberedelser til Baadens Tilbagekomst. Tæpper og tørre Klæder var parat, og endnu en Redningsbaad blev gjort klar for det Tilfælde, at noget hændte den første Baad.

Da vi naaede rundt, havde Styrmanden faaet Skonnertens Mandskab ombord og laa nu i Læ af Vraget og ventede paa mit Signal til at vende tilbage. Dette blev givet, og Baaden styredes straks over mod os i Læ af Skibet, hvorfra Tovværk og Lejerne blev kastet ned.

I Virkeligheden var dette et vanskeligt Øjeblik under hele Redningen, for Baaden dansede langs Skibssiden, snart oppe i Højde med Rælingen, snart dybt nede under Lejderne. Det var mine Officerers og mine Folks udmærkede Arbejde, som klarede den farefulde Situation. Skonnerten „Eva“s Besætning blev hjulpet ombord, Baaden blev atter hejst op som et Slagskibs Vimpel, og da den var anbragt i Sikkerhed i sit Leje, gav jeg Ordre: Fuld Fart, og satte Skibet ind i sin Kurs igen. Vejret var koldt, men Baadens Mandskab svedte efter sin anstrengende Prøve. Min Glæde var ubeskrivelig.

Jeg skal aldrig glemme Synet af de stakkels Fyre. „Eva“s Folk. Saa snart de naaede Dækket, faldt de udmattet sammen. Jeg sprang ned fra Broen og spurgte: „Hvem er Kaptajnen?“ og een løftede Haanden, ude af Stand til at tale. Hans Ansigt bar hvide Streger af indtørret Salt. Hans Hals blødt, Olietøjet havde gnavet Hul, komplet udaset var han. De kom alle under Behandling, fik varmt at drikke, varmt Bad og tørre Klæder, hvorpaa de blev lagt til Køjs. En Mands Haand var ilde tilredt. Han



Hjem efter Stormen.

Fot. Helge Kruse Nielsen, Skagen.

havde revet Haandfladen op paa et Søm og havde dog været nødt til at pumpe af alle Kræfter; han kunde ikke undværes. Telegrafiske Rapporter blev straks sendt til New York, St. John's, Newfoundland, Lloyd's og Rederen. Ingen af de Skibbrudne kunde sove efter Strabadserne, men lidt efter lidt kom de til sig selv, og saa fik vi deres Historie.

Vi fik at vide, at Skibets Navn var „Eva“ af Marstal og at det var sejlet fra Bay Bulls Newfoundland den 24. Oktober med en kostbar Last Fisk til Sevilla. Naturligvis havde de været ude i samme Vejr som vi. Skipperen havde været 8 Aar i denne Fart, og Skibet havde udstaaet mangen en Orkan, men den sidste havde været for meget for det. I Løbet af 2 Døgn havde vældige Søer fejlet Dækket rent, slynget først den ene saa den anden Baad overbord, Styrehuset og en stor Del af Rælingen. Desuden sprang Skibet læk, saa Vandet fossede ind, og alle Mand var lænkede ved Pumperne. Men Pumperne kunde ikke holde Vandet tilbage; det steg stadig. Styrmanden havde forsøgt at lappe Lækagen med Sejdug og Brædder, liggende paa Maven paa Dækket med en Line om Livet, fastbundet til Masten; de havde ogsaa forsøgt at stoppe Hullet med Margarine, men alt var forgæves. Kaptajnen var sig pinligt bevidst, at de var langt borte fra de store Trafikruter, hvor der var Mulighed for at faa Hjælp. Baade han og Styrmanden var klare over, at alt Haab var ude, men for Mandskabets Skyld var de besluttet paa at vise Tapperhed til det sidste. Situationen var fortvivlet.

Imidlertid forekom det Kaptajnen den Morgen, da Redningen fandt Sted, at han langt ude i Horisonten mod Nordvest saa Røg. Var det muligt, eller var det blot Indbildning? I nogen Tid turde han ikke se igen af Frygt for, at det blot havde været hans Fantasi. Jo, det var Røg, og han saa Topper af 4 Master. Endnu vovede han knapt at tro sine Øjne. Men det var, som fik han fornyet Livskraft. Fortvivlelsen forvandlede til Haab. I vild Begejstring raabte han den gode Nyhed ned til de udslidte Mænd, som i deres Glæde med fornyet Mod kastede sig over Pumperne. I næste Øjeblik tænkte han: Skibet er langt borte, styrer maaske slet ikke i vor Retning, og om saa var, vilde det alligevel være umuligt at se vort Nød-signal. Rakterne var ødelagt af Vandet, og selv en Raket vilde aldrig være blevet set eller hørt i den Afstand og det Vejr. Grebet af denne Frygt stod han og stirrede mod det fremmede Skib, haabende og bedende, at Hjælpen vilde komme.

Nu forstaar man, hvad det havde betydet, om „Idaho“ havde holdt sin oprindelige Kurs og var forsvundet igen i nordøstlig Retning. De Skibbrudnes Lidelser vilde Oceanet snart have endt. Men det gik lykkeligvis ikke saadan. Med Hjertet hamrende af Glæde bemærkede Kaptajnen, at det store Skib ændrede sin Kurs, indtil det styrede lige imod „Eva“. „Hurra“, raabte han ned til sine Mænd, „nu bliver vi reddet“. Nogen Tid efter bemærkede han vort Svartsignal, saa de britiske Farver blive hejst og Baaden blive sat ud. Forestil Dem disse Mænds Følelser, da de var i god Behold ombord i Baaden og endnu mere, da de havde „Idaho“'s faste Dæk under Fødderne!

I 10 Dage havde vi disse Skibbrudne ombord, og mine Folk bestræbte sig for at gøre alt saa godt som muligt for dem. Jeg har kun Ros og Anerkendelse til min Besætning for den Dygtighed, den Koldblodighed og det Mod, de lagde for Dagen. Den danske Regering tilkendte mig som Føreren en smuk Medalje med Inskription og hver af mine Mænd en velfortjent Belønning for deres Daad.

Behøver jeg at sige, at et Venskabsbaand, som aldrig vil bryde, blev knyttet mellem „Eva“'s Kaptajn og mig selv?

Men der er endnu et Medlem af „Eva“'s Besætning, som jeg maa nævne. Jeg fik en særlig Forkærlighed for ham og han for mig. Det var „Koksmaten“, nærmere beskrevet Kaptajnens Hund „Bobbie“. Stakkels Fyr, det var næsten ude med den, da den blev taget ombord, men den kom sig snart. Efter Kaptajnens Ønske beholdt jeg Hunden og lovede aldrig at skille mig af med den. Den blev hos mig ombord i „Idaho“ i et Aar, indtil jeg omsider forlod Skibet. Bobbie blev nu sendt i 6 Maaneders Karantæne og derefter til mit Hjem, hvor den endnu nyder sit Othium. Jeg kunde have solgt den mange Gange, baade hjemme og i Udlandet. En meget flot Amerikaner bød mig ikke mindre end 250 Dollars for den. Ikke Tale om, vi er uadskillelige. Den er en fuldblods islandsk Hyrdehund og har fornylig, trods sin Alder, taget 1. Præmie blandt 200 Deltagere paa et Hundeskue i Hull. —

Her ender min Beretning om, hvorledes de mærkelige Begivenheder føjede sig, der endte saa lykkeligt for os alle. Var det blot et Sømmenspil af Tilfældigheder, eller var det Forsynet, der styrede vor Kurs med sikker Haand? Jeg selv er ikke i Tvivl.“

C. E. Møller.

Helgoland-Værftet

C. F. HANSEN

Ophalerbedding til 30 Tons. — Nybygninger, Reparationer, Opbevaring i ny brandfri Garage

Sundkrogsgade
Tlf. Ryvang 1004

Tag en Skraa —

Tag Færchs Skraa

Skipper — Smal — Mellem

NYHAVNS SKIBSHANDEL

Nyhavn 13

A. Aldenborg

Telef. Byen 3214

Foruden nyt og brugt Skibsinventar føres nu ogsaa alt i Skibsproviant, fortoldet og paa Udførsel

Ny Direktør i A/S Burmeister & Wain

Fra 1. Januar har Bestyrelsen i A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri udnævnt Underdirektør G. Dithmer til Direktør.

Ingeniør G. Dithmer er 49 Aar gammel, Søn af Ingeniør H. H. Dithmer, hvis hele Livsgerning faldt i Rumænien, og som var Danmarks Generalkonsul i Bukarest i en Del Aar.



Direktør G. Dithmer.

Efter at have aflagt Diplomprøve ved den tekniske Højskole i Charlottenburg blev Ingeniør Dithmer ansat ved B. & W. i 1911 — og kan til April 1936 saaledes fejre 25-Aars Jubilæum som Funktionær i Firmaet. De enkelte Stadier i Selskabet kan kort nævnes saaledes: Konstruktionsingeniør 1917, Afdelingsingeniør 1928, Overingeniør 1929, Underdirektør 1935.

Ved Rekonstruktionen af B. & W. forblev Direktør Bondegaard som Direktør for Skibsværftet, men maatte efter de kendte Uoverensstemmelser med Arbejderne for et Aars Tid siden trække sig tilbage. Ingeniør Dithmer blev ved den Lejlighed udnævnt til Underdirektør og har siden da ledet Skibsbyggeriet sammen med Underdirektør Barfoed. For indviede kommer Udnævnelsen til Direktør ikke som nogen Overraskelse, men danner kun Slutstenen paa et dygtigt og maalbevidst Arbejde i B. & W.s Tjeneste. At Direktør Dithmer ogsaa er højt værdsat indenfor sine Fagfællers Kreds ser man deraf, at han i 5 Aar har været Medlem af Hovedbestyrelsen for Dansk Ingeniørforening, hvor han ogsaa udfører et stort og stærkt paaskønnet Arbejde.

Ved Aarets Udgang fratræder Direktør, Dr. techn. h. c. H. Blache efter eget Ønske sin Stilling ved Firmaet. Direktionen for B. & W. bestaar herefter af følgende Ingeniører: C. A. Møller, adm. Direktør, A. Houmøller, Direktør for Maskinfabrikken og Søjlerierne. G. Dithmer, Direktør for Skibsbyggeriet, Paul Hansen, Underdirektør ved Maskinkonstruktionen, og E. L. Barfoed, Underdirektør ved Skibskonstruktionen.

„Dansk Saltvandsfiskeri“

af F. V. Mortensen og A. C. Strubberg. (Hertz Bogtrykkeri, 1935, 6.00).

Det første Indtryk — det være sig af et Menneske eller en Bog — fæstner sig i Bevidstheden og danner Grundlaget for Bedømmelse; dette er ogsaa Tilfældet, naar man tager Bogen „Dansk Saltvandsfiskeri“ i Haanden, og senere naar man studerer dens Indhold nærmere.

Indtrykket er Værdighed, Lødighed og Velvære; Værdigheden bekræftes af den sobre Maade, paa hvilken Stoffet er samlet og behandlet; Lødigheden ved den Rigdom af Spørgsmaal, der behandles og Velværet ved Studiet af en lang Række fortrinlige Illustrationer gengivne eller reproducerede paa smukt Papir.

Man faar Lyst til at studere Indholdet og til at eje Bogen baade som en smuk Billedbog og som en Haandbog i Saltvandsfiskeri, der kan give Læseren Svar paa mangt et Spørgsmaal, han kan blive stillet overfor i sin daglige Gerning saavel som i mere almindelige Samtaler om Fiskerispørgsmaal.

Næsten et halvt Aarhundrede er forløbet siden et lignende Værk om dansk Fiskeri blev udgivet af nu afdøde Kommandør, Havnekaptajn C. F. Drechsel — een af dansk Fiskeris varmeste Forkæmpere og ivrigste Støtte, og det Værk: „Oversigt over Saltvandsfiskeriet“ er selvfølgelig nu forældet. Udviklingen gennem de siden da forløbne 45 Aar kan vel nok kaldes revolutionerende; fra Aaretollenes og „Træsejlenes“ Periode er alle Stadier gennemløbne til Nutidens

moderne Fiskekutter, der Trods sin Lidenhed ved Siden af „Olympic“ befarer den ganske Nordsø. Den er i Stand til at holde Søen i dagevis, at landsætte sin Fangst i engelsk eller skotsk Havn og først efter Maaneders Fravær fra den hjemlige Havn at vende tilbage med Udbyttet — stort eller ringe som Heldet og Vejret har tilsmilet den Besætning, der uden Overdrivelse kan siges at perfectionere Fiskerikunsten saa godt som eller bedre end nogen anden Fisker i Verden og at skaane den Fiskebestand, der er Grundlaget for Besætningens Eksistens.

Skal man øve nogen Kritik mod Bogen, finder jeg kun een Indvending: at de videnskabelige Undersøgelser er saa stifmoderligt behandlede. Dansk Fiskerividenskab har dog et Navn ude i Verden, som staar paa Højde med de bedste udenlandske, og i et Værk som dette savner man en Omtale af det Arbejde, der gennem mere end et halvt Aarhundrede ikke alene har været Foregangsarbejde paa mange Omraader, men ogsaa har tilvejebragt Kendskab til vore Nyttefisks Liv og Færden. Denne Mangel kan maaske forklares derved, at netop disse Mænd har været Medarbejdere ved Udarbejdelsen af Bogen og af Beskedenhed har undladt at omtale deres egen Gerning. Men — bortset fra denne lille Bebrejdelse mod de ansvarlige Forfattere kan Bogen kun anbefales til enhver Bogven og til enhver, der interesserer sig for Fisk saavel som Fiskeri. W. N.

CHR. MØLSTED

Man kan ikke nævne Chr. Mølsted's Navn, uden at man straks er midt i den danske Orlogshistorie. Tanken vender straks mod store Lærreder, der foreviger den danske Marines rige Traditioner. En Guldgrube for Kunstneren og et herligt Syn for Beskueren, noget, man ikke glemmer. I den Serie af Kunstbøger, der i de senere Aar er udgivet over kendte Kunstnere, har man længe, alt for længe savnet den, der omfatter vor store historiske Marinemaler Chr. Mølsted's Produktion. Men nu foreligger den paa Levin & Munksgaards Forlag med 56 dejlige Gengivelser af Mesterens Værker, 5½ Aar efter hans Død. Det varer længe at blade disse Elade igennem. Hvert Øjeblik stopper man og betages af dette eller hint skønne Motiv, fralokket Naturen netop som mar. kunde ønske sig, at det skulde være. Vi følger Mølsted paa hans Færd gennem Dragør, naar Gæssene kommer hjem fra Saltholmsgræsningen. Fiskerflaaden i Sildetiden. Drogden i Storm og Stille, Lodsens og hans Fartøj paa hans farefulde Færd, naar Vinterstormen river Søen op, eller naar Taagen maa give op for Solskinnet, og Sejlerne letter. Mange var de paa Mølsted's Tid, ofte ankrede op til halvandet Hundrede Skibe paa Dragør Rhed for Stille eller Taage, og naar Vinden faldt ind, eller Taagen lettede, da blev der Travlhed, og netop et af disse Øjeblikke i 90erne har Mølsted holdt fast i sit store Billede, der nu hænger paa Dragør Raadhus som et Minde om det, der var. —

Men allerede fra Ungdommen var det Orlogsflaget, der drog Mølsted, og her udfoldede han sig vel som ingen anden. Hans Marinekompositioner, hans Evne til at skildre en Situation, saaledes at den fængsler Beskueren, naar her det Sublime. Her banker Sømandens Hjerter af Stolthed over Dannebrog, og her faar han Visheden om, at skønnere Flag findes ikke. Intet Flag kan vaje fra en Agterstavn eller fra en Stortop som ombord i Niels Juels Flagskib Christianus Quintus. Vi møder dem alle, Juel, Rud, Christian den 4., Wessel, Willemoes, Jessen, Suenson og mange flere. Vi lever med dem i Sejrsrus og i de stille Timer, da Lykken sveg. Men Flaget vajer og vajer med Ære.

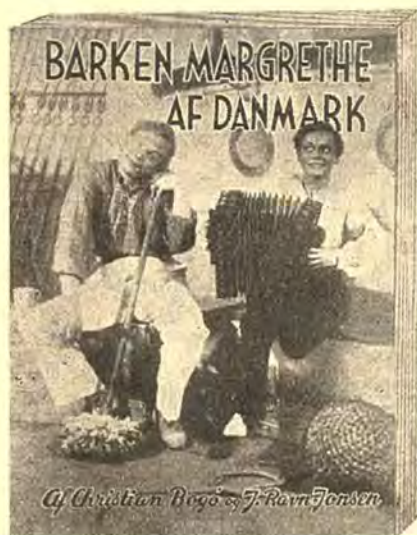
Vi føler med de uheldige, trøstesløse Officerer i Chaluppen, der maa opleve deres Livs største Ulykke, da Flaaden forlader Havnen for sidste Gang. Vi knuger vore Hænder med dem og kan ikke forstaa, at det er sandt. Vi jubler med Kunstneren over Tordenskjolds friske, drengkaade Indfald med den engelske Kaptajn. Efter at have dundret løs paa hinanden hele Dagen, indtil Krudtet er opbrugt, lægger han bi, takker for Slaget og drikker sin Fjende til under Trompetfanfarer og Trommehvirvler. Det var ridderlige Tider. Eller vi bliver stille et Øjeblik, nej længe, naar vi naar til Billedet „den gamle Matros“. Højtiden sænker sig over os. Vi staar i

en Krog paa Dækket af Orlogsskibet. Vi ser op mod Skansen og paa det Selskab, der er forsamlet der. Langsomt kommer de ned mod os, og i det samme ser vi ham komme op ad Faldrebet, den gamle, begede Gut. Forlegen krammer han Blankhatten i de haarde Hænder. Med et Smil giver Willemoes ham Haanden til Velkomst, og ved den unge Søofficers Haand stedes han for sin Konge.

Og Chefen selv, kan I tro mig Børn,
mig beder frem for sig træde:
Naa er du der, du gamle Ørn,
gak ind til din Herres Glæde.

Desværre er disse historiske Lærreder jo ikke Allemands Eje. Men her har man en Lejlighed til at erhverve en lille billig Bog i et gennemført Udstyr. Køb den og glæd dig over den i Storm og Stille. Den er Lægedom for Sindet, den faar dig til at ranke Ryggen og føle Hjertet slaa af Stolthed over, at du er dansk, og at Dannebrog er dit.

Aage Olsen.



Det viste sig at være et heldigt Greb, da „Vikingen“ erhvervede Eneretten til Udgivelsen af Bogen „Barken Margrethe af Danmark“.

1. Oplag blev i Løbet af kort Tid udsolgt fra Forlaget, men vi havde forudset denne Succes, saaledes at vi omkring den 1. Januar stadig kan levere de udkomne Hefter.

Naar Bogen har vakt saa stor Interesse, maa det særlig tilskrives den Tone af ægte Sømandsskab og Kærlighed til den danske Sømandsstand som Helhed. Bogen er en Hymne til de Sømand, der i al Slags Vejr og under Fare for Liv og Helbred udfører deres Gerning og gør deres Pligt som Mænd.

Forfatterne har i denne Bog forstaaet at gøre Kærlighedshandlingen om den skønne Skibsrederdatter Margrethe, der kæmper for sin unge Styrmand, saa rørende og fin, at denne Handling følges med en altopslugende Interesse af de Læsere, der begynder paa Bogen. 1. og 2. Bind er udkommet, og 3. og 4. Bind udkommer i Løbet af Januar.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Gennem Suezkanalen

Vi nærmer os Port Said. Der er allerede Land i Sigte, og ikke meget senere glider vi ind gennem Havneløbet, forbi den store Statue af Ingeniøren, Franskmanden Ferdinand de Lesseps, Suezkanalens geniale Skaber, der yderst paa Spidsen af den lange Mole byder den Fræmmede velkommen.

Snart er vort Skib fortojet i Bøjer — Kajer er der meget lidt af i Port Said, der er nemlig altid lidt Gods at laste eller losse, og desuden skal der træffes en Del Forberedelser før Sejladsen gennem Kanalen kan begynde.

Først kommer Lægen i sin elegante Motorbaad, hvor han selv sidder mageligt tilbagelænet i en Kurvestol under Solsejlet paa Fordækket, iført et Sæt skinnende hvidt Tropetøj og en dito Solhjelms. Snart efter følger Lødsen — ogsaa i Motorbaad — der sikkert bliver styret hen til Falderebet af en mørk-hudet Ægypter med rød Fez paa Hovedet.

Henne paa Fordækket kommer der ogsaa et Par Mænd om Bord, det er Baadmændene — vore uundværlige Følgesvende gennem Kanalen — der bliver hevet om Bord med deres Jolle.

Nu er alt imidlertid kommet i Orden, vi lader Fortøjningerne gaa, og Skibet glider ind i Kanalen.

For den, der for første Gang sejler herigennem, er der nok at se paa, ja man kan næsten kalde det en Oplevelse.

Selve Kanalen er — bortset fra nogle enkelte Sving — lige som en Landevej, og paa begge Sider afgrænset af en Stenkaj, der skal forhindre det løse Ørkensand, der omgiver Kanalen, i at skride ud i denne. Dog, noget skrider der altid ud alligevel, og

Muddermaskiner kan man altid se arbejde i Suezkanalen.

Landskabet omkring Kanalen er ikke særligt interessant, det meste man ser er Sand og Sand saa langt Øjet rækker.

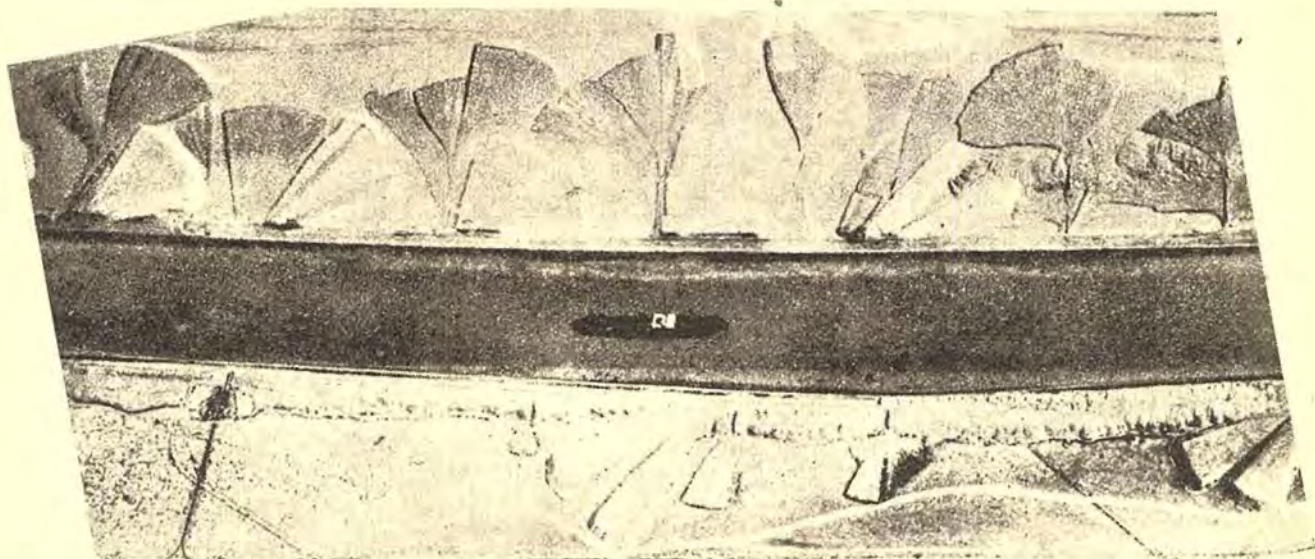
Dog, inde om Styrbord hvor Landevejen — der forbinder Port Said med Suez — snor sig, fanger Blikket af og til en Signalstation.

En saadan bestaar som oftest af et ganske almindeligt — i Reglen gult — Hus, foran hvilket en høj Signalmast har sin Plads. Neden for den er der en lille Baadebro ud i Kanalen, og paa denne hænger en i livlige Farver malet Jolle i sine to Davider.

Det er hele Herligheden, der som oftest giver et temmeligt øde Indtryk, idet man nemlig ikke alle Steder er saa flotte paa det, at man har en lille Have eller et Par Træer til at skabe lidt „Udenoms-hygge“.

Førnævnte Landevej vil jeg ogsaa lige ofre et Par Linier, idet man nemlig paa den kan se saa store Kontraster som en fuldt ud moderne Bil, der med sine 60—70 Kilometers Fart som et Lyn suser forbi en af Fortidens Romanfigurer: Kamelrytteren, der højt „til Hest“ langsomt kommer vuggende i ensom Majestæt.

Vi har været 4—5 Timer undervejs, da der kommer Ordre til at fortoje. Hvorfor, spørger maaske den, som er her for første Gang. Det er fordi, vi skal passere et eller maaske flere Skibe, Suezkanalen er nemlig ikke saa bred, at to Skibe kan passere hinanden uden det ene maa fortoje. Det tager Tid, man kan være uheldig at ligge stille baade 2 og 3 Timer



Søvejen til Indien gennem „Ørkens Grave“. Suez-Kanalen fotograferet oppe fra en Flyvemaskine.

Dette interessante Billede er fotograferet fra en Flyvemaskine, og det giver et enestaaende klart Indtryk af Suez-Kanalens særlige Struktur. Snorlig løber Vandvejen for Skibe af alle Tonnager gennem Ørkenen. 160 km er Suez-Kanalen lang og kun ca. 100 m bred, saa at to Skibe lige kan passere hinanden

med langsom Fart. De vifteformede Udbygninger i Ørkensandet er bare Aflejringer fra Arbejdet paa Kanalen, der stadig maa udbedres og holdes vedlige for at holde Vandstanden dyb nok. Det er Grave-maskinerne, der har slynget det vaade Sand langt ind i Ørkenen til begge Sider.

og vente paa at blive passeret, derfor er det fint at være lige bag efter et Krigskib eller en Tankbaad, da den Slags Skibe af Hensyn til Brandfaren faar Lov at gaa ret igennem.

Naa, men vi har ikke været saa heldige denne Gang, og jeg glemmer helt, vi har travlt.

Nu skal vi have fat i vore 2 Baadmænd. De sover som Regel, naar der er Brug for dem, hvis de da ikke er ude for at paadutte nogle deres Postkort eller ægte imiterede Perlekæder.

I en Fart kommer de op i Baader, som et Øjeblik efter befinder sig i Vandet, og snart har de faaet anbragt to Trosser — en fra hver Ende — om et Par af de Fortøjningspæle, der forefindes med smaa Mellemrum hele Vejen langs Bolværket.

Nu er der ikke andet at gøre end at vente, og saa stikke ud paa Trosserne for at modvirke Suget af det forbiøjlende Skib.

Det gaar godt, to Skibe passerer os, hvorpaa vi kaster los, hiver jollen med Baadmændene om Bord igen og fortsætter vor Sejlads.

Snart er vi naaet ud i den lille Bittersø, der ligger omtrent midt i Kanalen. Her skal vi skifte Lods, og den nydelige Lodsbaad er allerede paa Vej ud fra den lille By Ismalia med Afløseren.

Mørket er ved at falde paa, inden vi naar ud af Søen, et Par Tankbaade har allerede lagt sig til Ankers for Natter, og faaet de røde Lygter hejst.

Det er nemlig saadan, at gaar Tankbaade end lige igennem om Dagen, saa maa de om Natten slet ikke befinde sig i Kanalen, hvorfor de, der ikke kan naa ud, maa ankre i den lille Bittersø.

Vi har ogsaa faaet vore Lanterner tændt tillige med Projektøren paa Bakken.

Denne Projektør er lovbefalet i Suezkanalen, ingen Skibe maa gaa igennem om Natten uden at have en saadan tændt, og for dem — der ikke saaledes som vi medbringer en — kan der faas nogle til Leje hos Karnalselskabet.

De Projektører, man lejer der, er af Udseende som en stor Kasse, der bliver hængt udenbords paa Boven. I Kassen er der — foruden Projektøren — tillige saa meget Plads, at Manden, der skal regulere Lyset — og som ogsaa følger med for de samme Penge — lige kan være der.

Suezkanalen frembyder om Natten et smukt Syn med alle dens røde og hvide Smaafyr og Bøjer. Ikke alle Bøjerne er imidlertid selvljyende, mange af dem er blot forsynet med en Prisme foroven, saaledes at de — ved at træffes af Projektørernes stærke Lys — lyser kraftigt nok til tydeligt at markere Sejlrenden.

Vort Skib glider støt og roligt gennem Kanalen uden at noget nævneværdigt hænder, ud over at en Dhoug — et af disse mærkelige Fartøjer med de kæmpemæssige trekantede Sejl og de store Øjne paa Boven — af og til rammes af Projektørens kraftige Lys og derved tager sig helt spøgelsesagtigt ud.

Det er over Midnat, vi er begyndt at spejde efter Lysene i Suez, og snart dukker de op forude, bliver kraftigere og kraftigere, for til Slut at være tværs om Styrbord.

Vi stopper og sætter atter Baadmændene i deres Jolle i Vandet, Lodsens gaar fra Borde, og et Øjeblik senere bliver der slaaet „Fuld Kraft frem“ paa Maskintelegrafens, hvorpaa vi fortsætter ud i det røde Hav, medens Lysene fra Suez bliver svagere og svagere bag os, for til sidst at tabe sig helt i Horisonten.

Havets Helte

5 Fiskere bliver belønnet af Carnegie-Fondet.



I forreste Række fra venstre til højre: Skipper Haakon Kirkedal, Martin og Ejner Hjermitsev. I bageste Række: Niels Hjermitsev til venstre, til højre Broderen Aksel.

Hver Gang Carnegie-Fondet uddeleer sine Belønninger er Søens Folk altid rigt repræsenteret.

Ogsaa i Aar er der 5 Lønstrup-Fiskere, som hver har faaet 500 Kr. for at redde et Fiskerlav, der var i Fare paa Søen. Redningsbaaden kunde ikke bringe Hjælp og inden Redningsbaaden fra Løkken kom til, var de 5 djærve Fiskere sejlet ud og havde reddet de nødstedte.



Motorolie — Brændselolie

Benzin — Petroleum



Sø=Djævelen

I Tyskland var — og er — Navnet Felix v. Luckner et af de mest besungne Heltenavne fra „den store Tid“. Grevnen har ført et eventyrligt Liv, der uvilkaarligt leder Tanken hen paa Kaptajn Grant og alle Verdens samlede Sørovere og Skatte-søgere.

13 Aar gammel stak han af hjemmefra, træet af baade Fa-derens og Skolens Tvang. Han blev Skibsdreng og fartede hele Kloden rundt paa eventyrlige Togter. I Avstralien for-tjente han en Tid lang det daglige Brød som Tallerkenskaber. Da han var træet af Tallerkerne, gik han ind i Frelsens Hær og solgte „Krigsraabet“ paa avstralske Gader og Stræder. Der-efter bestred han efterhaanden følgende betroede Embeder:

Fyrmeresterassistent paa Kap Levien,
Savværksarbejder,
Kængurujæger,
Medhjælper for en Fakir,
Bokser,
Skibskok,
Soldat i den mexikanske Hær ... osv.

— indtil han i en Alder af kun 20 Aar virkelig havde faaet sparet sig saa mange Skillinger sammen, at han kunde blive optaget paa Navigationsskolen i Lybæk, hvorfra han tog Styrmandseksamen. Han kunde nu ogsaa som 1-aa-riig Frivillig komme ind i den kejserlige Marine, hvor han senere blev Sø-officer af Reserven. Først da han kunde hæfte denne smukke Titel til sit Navn, genoptog han den afbrudte Forbindelse med sin Familie.

Grev Felix fortæller uhyre lunt og spændende om de utrolige Hændelser, der tidedes ham paa de lange Togter i Barndommen. Der savnes ikke øde Øer, Negerhøvdinge, som finder ham i sidste Øjeblik, og hvis Slave han maatte være, indtil han saa sit Snit til at flygte — ej heller savnes Beret-ninger om, hvordan han elendig og uden Klæder bliver taget om Bord paa et Skib, hvor en brutal Kommandant ikke vil tro, at han er Tysker og en pæn Mand. Siden, da Grev Luckner paa direkte Foranledning af Kejser Wilhelm og paa dennes Ønske var traadt ind i Marinen som aktiv Officer, tilstod Kejseren ham engang Opfyldelsen af et Ønske — han ønskede sig omend for en kort Tid at staa som Kommandant paa det Skib, der førtes af den før omtalte Skurk. Aha! Hæv-nens Time var sød!

I 1910 blev v. Luckner da aktiv Officer, og da Krigen brød ud, befandt han sig om Bord paa den fra Agadiraffæren kendte Avisodamper „Panther“. Her vilde han nødig være, og for at komme over paa et større Skib med mere Udsigt til Krigsbedrifter, meldte han sig syg og lod sig — for at man ikke skulde tro, at han simulerede — operere for en Blind-tarmsbetændelse, som han aldrig havde haft. Paa denne Maade naaede han sit Maal og blev forflyttet til Slagskibet „Kron-prinz“, paa hvilket han kommanderede et Taarn under Slaget i Skagerak.

Da skete det, at Verden i Marts Maaned 1917 rystedes op af sin Blokadedvale ved at erfare, at det var lykkedes et tysk

Krigsskib at bryde igennem de Allieredes stærke Vagtlinjer i Nordsøen og at begive sig paa Jagt efter Handelsskibe ude paa de store Handelsveje, der havde ligget i dybeste Fred lige siden „Emden“s Ødelæggelse.

Skibet var „Seeadler“ under Befaling af Kaptajnløjtnant, Grev Felix Luckner! Det 4000 Tons store Skib havde forladt Tyskland maskeret som et norsk Trælaskib. — Det lykkedes i Løbet af kort Tid Grev Luckner at sænke fjendtlige Skibe og Ladninger til en cmtrentlig Værdi af 150 Millioner Mark. „Seeadler“ vovede sig endogsaa helt ud til den avstralske Kyst og bemægtigede sig her en Kulladning fra et større Skib, der skulde til Honolulu.

Efter 8 Maaneders uafbrudt Virksomhed paa aabent Hav var det nødvendigt, at Kaperskibet blev bundskrabet og udbedret. I Mangel af en Tørdok forsøgte man at sætte Skibet „blidt“ paa Grund ved Øen Mopelia. Det lykkedes faktisk ogsaa, og Re-parationarbejderne var saa godt som fuldførte, da en Flod-bølge en Nat satte Skibet saa haardt i Grunden, at det var umuligt at faa det fri igen.

Man maatte nu ødelægge Vraget, og den 21. August 1917 gik v. Luckner og 5 Mand af Besætningen til Søns i en be-væbnet Barkasse for at forsøge, om de kunde finde et nyt Skib, der egnede sig til Kaperformaalet. Baaden faldt den 8. Oktober ved Fidjernerne i Hænderne paa avstralske Sø-stridkræfter, og Fangerne blev bragt til en Ø i Nærheden af New Zealand. To Flugtforsøg — det ene om Bord paa Vagt-kommandantens Mo:orbarkasse, det andet paa en Sejler, mis-lykkedes begge.

Den Del af Besætningen fra „Seeadler“, der var blevet til-bage ved Vraget, havde det Held at bemægtige sig et fransk Sejlskib, og paa dette stak de i Søen i Begyndelsen af Sep-tember. Ved Paaskeøen led de Skibbrud, men kunde dog under utrolige Savn og Vanskeligheder fortsætte Sejladsen om Bord paa en chilensk Skonnert, med hvilken de i Marts 1918 — 1 Officer og 57 Mand stærke — landede i Chile. Her fratog man dem deres Vaaben, men behandlede dem i øvrigt som al-mindelige Skibbrudne. Dermed var „Seeadler“s Fart til Ende!

Grev Luckner vendte hjem til Tyskland i Foraaret 1919. Han har skrevet en spændende Bog: „Die Seeteufel“ om sine utrolige Oplevelser.

Men hans personlige Eventyr var endnu langt fra til Ende. Efterkrigsaaarenes Tyskland var ingen Tumleplads for ham, og han drog til Amerika. Herovre gik det ham daarligt i den første Tid. Han havde faaet fat i et mindre Sejlskib, som han havde lastet med billigt tysk Kram, og hermed rejste han fra Havn til Havn, foranstaltede Udstillinger og for-søgte at sælge Varerne. Det gik dog ikke særlig godt.

En Dag fandt man v. Luckners Navn paa et amerikansk Radioprogram, og siden har den uforbederlige Eventyrer vundet sig saa megen Popularitet blandt amerikanske Lyttere, at han nu siges at være én af de højest betalte Radio-Stjerner i Sta-terne. Han betragtes som en Slags moderne Marryat, som til-med har det Fortrin, at han har oplevet alle sine Skipper-historier selv.

Fra Armod til Rigdom

Af KNUD ANDERSEN

(Gyldendals Forlag)

„For mange Aar siden blev der skrevet en Del i Bladene om et lille Fartøj, som strandede her paa Kysten i tæt Taage ligesom i Dag. Det har jo saa mange gjort; men i dette Tilfælde blev Besætningen bjerget af een eneste Mand i en aaben Baad. Endnu mærkeligere var det, at da han fik dem om Bord, kaldte han dem ved Navne, de ikke vilde kendes ved, og det mest mærkelige var, at da den sidste var om Bord, skød deres Redningsmand sig bort fra Baaden og druknede for Øjnene af dem.

De fortalte, at før han sank, lyste hans Ansigt af et stort Smil. — Ja, det forstod de heller ikke.

Folk her paa Kysten og de, der skriver Aviserne, prøvede alle mulige Løsninger for at opklare Mysteriet; men det hele forblev en Gaade, som kun jeg kunde løse, for ingen havde kendt den sælsomme Redningsmand. Han havde saa godt som aldrig talt med nogen her.

Lille Anni var dengang kun en meget lille Pige; men Susanne husker godt Ego Wasker. Vi talte tit om ham; ikke af Nysgerrighed; men snarere fordi vi havde Medlidenhed med den gamle Skipper, for Skipper havde han været; det var vi ikke i Tvivl om. Og ulykkelig var han ogsaa i al sin Særhed. Det kunde enhver se. Vi tænkte, at han havde mistet sit Skib; men uden Midler var han dog ikke. Mens



6-mastet Barkentine „Everet C. Griegs“ for fuldt Drøn. Skibet var bygget som 4-mastet Bark „Lord Wolsey“, solgt til Bremen 1898, fik Navnet „Columbia“, blev fuldstændig afmastet ud for Cap. Flatterey og indslæbt til Vancouver, hvor den blev oprigget som Billedet viser. Saa vidt vides eksisterer Skibet endnu under Navn „E. R. Sterling“. — Fra Lods Gruelunds Samling.

han boede her, havde han Penge nok at leve af og ejede er Baad, som han holdt i upaaklagelig Stand.

Der var vel ogsaa af andre Grunde noget mystisk ved ham, for han gik kun paa Søen med taaget Vejr, og ganske vist havde han Fiskegrejer med; men ingen saa ham nogen-sinde komme ind med Fangst. Mange talte om, at han havde Forbindelse med Smuglere, for Mennesker vil saa nødtigt tro godt om hinanden. Der var dog aldrig nogen, som kunde bevise noget, og han gjorde ingen Hemmelighed af, naar han sejlede ud eller kom hjem. Det hændte ikke sjældent, at han blev paa Søen i baade to og tre Døgn, for med Tykning er Søen jo gerne rolig.

Engang, jeg gik paa min Vagt, var jeg saa heldig at kunne være ham til Nytte. Han havde været ude at gaa en Tur og var gledes paa Klipperne og havde sprængt en Muskel eller saadan noget. Det lykkedes mig at faa ham stivet saa meget af, at vi kunde komme til hans Hus, og i den følgende Tid kom jeg daglig til ham, gav ham en Smule kolde Omslag og lavede lidt Mad, — med andre Ord hjalp ham til Rette, saa godt jeg kunde. Hans Fordringer var kun faa, og han gav aldrig Udtryk for Taknemmelighed heller før en Aften, da han næsten var rask.

„Nu skal du ikke komme mere,“ sagde han. „Har du vidst, hvem du har hjulpet i denne Tid, saa jeg er dig grænseløs taknemmelig, havde du nok ladet mig ligge mellem Stenene paa Stranden, og du vilde have gjort Ret, for jeg er ikke noget Menneskes Hjælp værdig, naar jeg tænker paa, hvad jeg har gjort.“

Jeg svarede, som sandt var, at hvad jeg havde gjort, var ikke andet, end hvad enhver vilde have gjort for hvem som helst, og jeg tror nok, jeg sagde, at selv om han var en Tyv eller en Morder, vilde jeg ikke have betænkt mig paa at gøre ham lidt godt, for jeg var Kystvagt og ikke sat til at dømme over Menneskers Handlinger. Man ved aldrig, hvad man selv kan blive, hvis Livet trænger en op i en Krog og klemmer sin Jernnæve om ens Strube.

Den Aften fik jeg lidt af hans Historie. Jeg fortalte den ikke til nogen, og Susanne er endnu den eneste, som kender den. Jeg syntes, at det Afsnit af hans Liv ikke kom nogen ved. Det var længe, længe siden.“

Kystvagten holdt en lang Pavse, og de, der ikke kendte ham, troede, han havde tabt Traaden, da han fortsatte. — „Langt ude paa Atlanterhavet mellem Azorerne og Irlands Kyst laa en Jolle med fire Skibbrudne, der nogle Dage forinden havde maattet forlade deres Skib, en lille Skonnert, fordi den var kommet i Brand.

Kaptajn Ego Wasker, Styrmand Williams, Matros George og Kokken, Lille David, havde ikke faaet meget Proviant og Vand med, for Vejret havde været haardt, da Branden brød ud i Kullasten, og de havde kæmpet mod Flammerne, til de aad Dækket under dem, og til Sejlene i brændende Laser fløj ud over Søen. De holdt sig naturligtvis ved Skibet i Haab om, at det vældige Baal skulde tilkalde andre Skibe, og først, da det forkullede Skrog sank tre Dage efter, at de var gaet fra Borde, begyndte de at styre hen imod mere befærdede Farvande.

Deres Baadsejl var brændt, saa de kom kun smaat frem

ved Hjælp af Aarerne. Forsyningerne svandt mere og mere og med dem Haabet om Frelse.

Ego Wasker var en robust Natur og en haard Negl, der under de fortvivlede Forhold bevarede samme ubrydelige Disciplin som i Skonnerten. Besætningen maatte ro, mens han styrede og spejdede. De tre Mænds Kræfter var omsider svundet stærkt. Een efter een lagde sig i Baadens Bund og faldt i Søvn af Udmattelse — en dødlignende Søvn.

Ego Wasker undersøgte Provianten og Vandbeholdningen og regnede ud, at det vilde slaa til i endnu et Par Dage. Saa vilde Lidelserne for Alvor begynde. Der var mest Sandsynlighed for, at han, som den stærkeste, vilde leve længst og blive den, der alligevel skulde lide mest. Han følte sig allerede alene med Havet og Himlen, og fra hans Sjæls Dyb vældede mørke Tanker frem.

Men navnlig een — og senere kun een eneste.

Uhyggelig til Mode tog han til Aarerne og begyndte at ro. Han holdt østpaa. Solen var i Nedgang og skinnede paa hans fortrukne Ansigt; men den kastede ikke Lys i det, for det var meget, meget mørkt.

Han saa paa Styrmanden Williams. I en Snor om hans Hals hang en lille Medaillon. I den var et Billede af hende, de begge elskede, hun, der havde foretrukket den fattige Styrmand for den velhavende og barske Skipper. Det havde været et knusende Slag mod hans Stolthed. Naar han alligevel havde ladet som ingenting, men tværtimod havde antaget Williams, var det fordi ingen — og navnlig ikke hun — skulde ane noget om det Knæk, hans Ærgerrighed havde faaet.

Nu laa hans Medbejler og sov en tung, dødlignende Søvn. For Øjeblikket var han kun Medbejler til Proviant og Vand. Skulde han ogsaa vinde her? — „Nej! Nej!“ Ego Wasker hvædede Ordene frem. Han kunde ikke forklare, hvordan Skinsygen og Dødsangsten i et Nu hidsede hinanden op til Mord som to Søer, der mødes under Storm i Strømfarvand og sammen skrues op til en farlig Brodsø.

I næste Nu laa den tunge Asketræsrovpind i hans Haand. Eet eneste Slag mod Williams Hoved; saa var det gjort. — Lidt efter var der kun tre Mand i Baaden.

Den bedøvede Styrmand sank langsomt gennem det klare Vand. Havet farvedes blodrødt af Solnedgangsskæret.

En Timestid efter vaagnede Matrosen, George, og saa sig sløv og søvndrukken om. „Hvor er Styrmanden?“ spurgte han og satte sig op med et Sæt, mens han saa sig forfærdet omkring.

„Han blev gal og sprang over Bord og gik til Bunds som en Sten,“ svarede Ego Wasker haardt uden at tænke paa, hvor usandsynligt det lød.

George saa paa sin Kaptajn. Han sagde ikke eet Ord, kun i Blikket lurede Mistanken — Visheden — en truende Anklage — og Frygten. Han vidste, at Skipperen og Styrmanden var Rivaler. Det vidste enhver. De var alle fra samme By. Han prøvede at holde sig vaagen, lukkede blot Øjnene halvt til nu og da for at vogte paa sin Kaptajns Bevægelser i det svage Maaneskin. — Lidt efter faldt han i Søvn igen, for Trangen til Søvn blev stærkere med de smaa Rationer.

Ego Wasker havde lagt Aarerne ind og sad og stirrede og grublede med Albuerne paa Knæerne. Nu havde de Proviant til tre Dage. Sandsynligheden for Redning var blevet større; men George var farlig. Der var Mistanke i hans Blik, og kom den frem, mistede Ego enhver Chance for at vinde hende.

Den Tanke blev Georges Dødsdom. Det andet Skridt paa Ferbryderbanen er mange Gange lettere end det første. Det



Fregatten „Constitution“, ofte kaldet „Old Ironside“, U. S. A.s Fregat „Jylland“, bygget paa Hørt's Skibsværft i Boston 1797, i August 1934 ankommet til Boston Navy Yard efter et have besøgt de største Havne i U. S. A., d. v. s. under Slæbetov og af og til benyttet Sejlene, ialt udseilet 22200 miles. Den vil nu blive oplagt og fremvises i Lighed med Englands „Victory“. — Fra Lods Gruelunds Samling.

andet bitre Ord er bitrere end det første. — Ego Wasker svingede Rorpinden med større Sikkerhed og Vægt denne Gang, og lidt efter var der kun to tilbage i Baaden.

Ego Wasker saa paa den sidste. Det var Kokken, Lille David, hans Stedbror. David var skikkelig og smaat begavet. Han beundrede sin ældre Stedbroder, og Ego nærrede en Slags nedladende Godhed over for ham. Det vilde være let at give ham en Forklaring paa de andres Død.

Henad Midnat vaagnede Lille David. Først spurgte han, om der ikke snart var Skib i Sigte, og saa opdagede han, at Styrmanden og Matrosen var borte, og spurgte, hvor de var blevet af.

Ego Wasker fortalte, at de var blevet usnige om Proviantens Fordeling og under den følgende Strid havde kæmpet saa rasende, at de begge var tumlet over Bord.

David stirrede paa ham. Maanelyst faldt paa Ego Waskers Ansigt, og pludselig sprang Lille David op og slog Armene om sin Stedbroders Hals og brast i Graad. Ego Wasker prøvede at rive ham løs. „Slip mig dog, Hvalp! Slip mig; vil du kvæle mig, eller hvad er der?“ — — —

Han vidste ikke, hvordan de sidste Timer havde forandret hans Ansigtstræk, vidste ikke, at de havde givet ham et djævelsk Udtryk, der vilde have røbet ham som en Morder overfor de fleste og straks afslørede ham overfor den naive, men følsomme Stedbror, der elskede ham. — Maaske den eneste, der gjorde det. —

„Aa, Ego — Ego!“ hulkede Lille David og løsnede sine Arme om hans Hals. Taarerne strømmede ned ad hans Ansigt. „Det er jo dig, der har slaaet dem ihjel.“

Den Anklage blev hans sidste Ord. Ego Wasker slyngede ham fra sig og greb Rorpinden. Tung og sikker laa den i hans Haand nu. Lille David var faldet paa Knæ foran ham og rakte de foldede Hænder op imod ham. I næste Sekund blev han med eet eneste Slag — eet knusende Slag — sendt ind i Evigheden.

Havet tog imod ham, og Morildens Stjerner blinkede om ham, da han sank.

Ego Wasker var alene om Provianten og det ferske Vand — og ene med det blanke Hav, den tavse Stjernehimme og sin Samvittighed. Den tav ikke. — Aldrig mere.

Han gav sig til at ro for at komme bort; men syntes ingen Vegne han kom. Aarerne gled gennem Vandet, uden at Baaden rørte sig. Det var, som om han var kommet i Dødvande. Han saa ud over Essingen. De døde Mænd flød om Baaden, deres Hænder rakte imod ham. Han vilde støde dem bort med en Aare, men stak kun lidt ned i det stille, blanke Hav, saa Morildens Stjerner gaistrede om Aarebladet. Saa gav han sig til at ro med een Aare af fuldeste Kraft. Siden lagde han den ind og tog til den anden. Baaden drejede sig rundt og rundt — først een Vej, saa en anden, mens de dodes Latter hvirvledes op fra Dybet. — Da sank Ego Wasker om i Jollens Bund med Fingrene presset ind i Ørene.

Solen var i Meridianen, da han kom til sig selv.

Samme Eftermiddag saas en Sejler i Horisonten. Den kom op med en svag, vestlig Luftning. Han hængte sin Overfrakke paa en Aare og rejste den i Mastehullet. Inden Solen gik ned, var han taget op og paa Rejse til Bristol Kanalen. Provianten havde han kastet over Bord, Vandankeret havde han ladet løbe tomt, Forklaringen havde han tilrettelagt, endnu før han havde forladt sin Baad. Han var Ego Wasker, den stærke og grove Fører, hvis Modstandskraft havde overlevet ti Døgn's Lidelser i aaben Baad paa Havet. — Men han var ikke den, der vandt hendes Hjerte. Hun, der dog havde set mildt til ham engang, flygtede for ham. Han troede selv, hun læste alting i hans Ansigt. —

Han gik aldrig mere til Søs. Han forlod den By, hvor hans Skib havde hørt hjemme, og søgte ned til Cornwall for at gemme sig i vores Afkrog. — Det var den almindelige Mening her, at han var meget underlig. —

Han fortalte mig, at naar Vejret var taaget, maatte han ud for at redde de tre, og jeg forstod godt, at han ikke var gal og mente Williams, George og Lille David, men bare tre Mennesker for at prøve paa at sone sin Brøde.

Han spurgte mig, om jeg troede det vilde hjælpe til at lette hans Samvittighed hvis han meldte sig til Myndighederne; men det havde jeg ikke nogen Tiltro til. Jeg bad ham bare gøre godt, saa langt han orkede, og det var store Beløb, han gav til nødlidende — ravnlig i Sømandskredse; men ingen fik nogen Sinde at vide, hvem Giveren var. Det ordnede jeg for ham.

Et Foraar havde vi en langvarig Taageperiode. Ego Wasker havde været paa Søen i fire Døgn, saa jeg var begyndt at blive urolig for ham, da andre Ting optog mig, for samme Dag med et Par Timers Mellemlum gik en stor Fragtdamper og en firmastet Bark ind ved Lizard lige under Fyret og blev naturligvis Vrag. Omtrent samtidig stødte en lille Ketch paa Stag Rock lige udenfor. Kystvagten kunde ikke se noget, det var begyndt at kule op med Regntykning fra Sydost, og Havet brød, saa ingen hørte dem. Ketchen gnavedes hurtigt i Stykker og kastedes over paa Siden, saa dens ene Baad blev knust og for Resten var det umuligt at komme fra Vraget i egen Baad med Paalandskuling.

Da kom Ego Wasker Han var en gammel Mand nu;

men hans uomtvistelige gode Sømandsskab havde ikke svigtet ham. Det kneb med at holde Kræfterne ved lige.

Skonnertens Skipper fortalte siden til Avisen, hvordan Ego var kommet dem til Hjælp i sidste Øjeblik, og hvordan de havde faaet Forbindelsen i Stand. De sprang over Bord fra Vraget een efter een, og den gamle hvidhaarede Baadsmand med det store Skæg halede dem op i sin Baad een efter een uden Tegn paa Frygt, skønt det var et farligt Sted — men ogsaa uden Hilsen og Tegn paa Glæde — kun med en sælsom Spænding i hvert eneste Træk.

„Det var Williams,“ hørte den unge Kok, at han mumlede, da han haledes ind i Baaden.

„Det var George,“ hørte de ham sige med en sær Skælven i Stemmen, da Styrmanden blev halet op fra Søen og ind i den frelsende Baad.

I det samme hev en Brodsø Ketchen over paa Siden, saa den skred ned ad Klippen og begyndte at synke med Skipperen om Bord.

„Spring ud!“ skreg Ego Wasker, mens han kappede Linen. Ketchens Skipper sprang i Søen. Han var en svær Mand.

„Han kan ikke svømme!“ raabte de to i Baaden.

„Ro væk!“ tordnede Ego Wasker. Han kvajlede Linen op i rasende Fart, mens de tog til Aarerne og roede hen imod Skipperen, der kæmpede for Livet. Heldigvis var Søen ikke høj endnu, men brød dog allerede haardt over Klipperne. Det var Højvande, saa Strømmen var slæk.

„Der maa have været kolossale Kræfter i den gamle,“ sagde de til Avisen. „Vi blev af en Sø revet bort fra Skipperen og var bange for, at vi ikke skulde faa ham; men i samme Nu gik den gamle Baadsmand over Bord og naaede ham med Linen.“

„Og her kommer Lille David,“ hørte vi ham stønne, og det lød, som om han græd, da vi hjalp vores tunge Skipper som sidste Mand ind over Baadens ene Side, mens vor Redningsmand blev hængende ved den anden for at holde Baaden paa ret Køl.

„Vi var saa betaget af vor mærkelige Redning,“ sagde Ketchens Skipper, „at vi næsten ikke kunde tro det. Det hele var saa uvirkeligt, og vi brød ud i Tak til vor Redningsmand, da vi rakte efter ham; men i det samme skubbede han sig bort fra Baaden og sank for Øjnene af os. Han var borte i et Nu, og vi saa ham ikke mere. Der var det mærkeligste Smil paa hans Ansigt, da han saa paa os. Jeg tænkte ved mig selv. — den Mand er gal. Og hvorfor kaldte han os ved de Navne. Det hele staar for os som en Drøm, og ingen her paa Kysten har kunnet forklare den.“ — — —

Kun jeg kendte Williams, George og Lille David.

Ovenstaaende er kun nogle faa Sider af den hos Gylden- dal udkomne Bog „Fra Armod til Rigdom“ af Knud Andersen. Bogen er helt igennem fyldt med spændende Genfortællinger, Sagn og Oplevelser, og Forfatteren har heri fundet en Form, som han fuldt ud mestrer, idet hans personlige Jeg i Forhold til „Elleve Maaneder paa Havet og een i Havn“ fuld- stændig træder i Baggrunden.

Vi, som kender Knud Andersen og ved hvad han har kæmpet for og hvordan han har sat alle personlige og økonomiske Interesser til Side for at skrive om og være paa sin elskede Hav, kan mellem Linierne føle den Ro og Harmoni, som Forfatteren sikkert nu har fundet ved Cornwall's Kyst, saaledes at alle Personerne i Bogen er de elskeligste og rareste Mennesker. Knud Andersens Bøger taler til alle, men netop „Vikings“ Publikum kan ikke undgaa at have baade „Fra Armod til Rigdom“ og Forfatterens øvrige Bøger i deres Eje.

A. B.

NYTAARS HILSEN

NAAR man ved Aarsskifte en Stund staar stille og tænker sig om, forundres man som Regel over, at der igen er gaaet et helt Aar. Hvor blev det af? Det var næsten borte, før man rigtig var blevet Dus med det. Hvad bragte det? Var det langt som et ondt Aar? Eller var det godt?

„Vikings“ Redaktion ser tilbage paa 1935 som et godt Aar. Vi fortsatte i det Spor, som vore Læsere kendte, og som vi vidste, de syntes om. Vi havde da ogsaa den Glæde at se Oplaget vokse. Netop saa støt og jævnt, at det vidner om, at vore Læsere er trofaste og glade for Bladet.

At fortsætte i samme Spor betyder ikke for „Vikings“ at stagnere. Vi bruger ikke Opkog af gamle Ting, men vi ved nøjagtigt, hvad Læserne venter at finde i Bladet. Det bringer vi, men altid paa en saa overraskende Maade, saa Læserne finder noget ganske andet og bedre end det ventede.

Vi ønsker, at Bladet skal læses med lige stor Glæde i Folkelukafet som i Salonen, med samme Interesse af Dæks- som af Maskinbesætningen. Vi ved, at der er Skibe, hvor „Vikings“ gaar fra Haand til Haand, indtil Papiret bogstaveligt er slidt op. Kan nogen Redaktion ønske sig et bedre Bevis paa sin Kontakt med Læsere? Vi mener nej, og vi er stolte over det.

For den, der er gaaet i Land „for godt“, skulde „Vikings“ gerne bringe et Pust fra det Hav, som de trods alt ikke rigtig kan glemme, fordi Tiden derude rummer saa mange forskellige Minder om baade gode Dage og onde Nætter. De mange Selvoplevelser, som vi stadig modtager fra Læsere og bringer i Bladet, bærer Bud herom.

Men vi har mange andre Læsere. Folk, som aldrig har arbejdet til Søs, men som af en eller anden Grund har Interesse for Søens Folk og alt, hvad der har med Søfarten at gøre. Vi vil gerne gøre vort til at holde denne Interesse vedlige. Bring Nytt fra det Liv, der rører sig paa Søen, og bringe Forstaaelse af det Liv, vore Søfolk lever.

Hvorledes mærker man nu paa Redaktionen, at Læsere er glade for „Vikings“? vil man maaske spørge. Vi mærker det paa alle de ukendte Medarbejdere, som sender os deres Oplevelser. Vi ved, at det ikke er Noveller til et Søndagsblad, men Udsnit af Livet, som det virkelig leves. Vi ser det, naar en eller anden Læser sender os et eller flere Spørgsmaal, som de er i Tvivl om. Der er da som Regel en Hilsen med eller et Udtryk for Tilfredshed og Glæde over „Vikings“. „Stadig Køber“, „trofast Læser“, „godt og alsidigt“ er Vendinger, vi hyppigt møder og altid glæder os over. Vi faar ogsaa Breve fra Folk, der kun skriver for at fortælle os noget behageligt. Nu og da kan ogsaa en vred Læser lade høre fra sig. Det kan ogsaa — saa mærkeligt det end lyder — være glædeligt. Det vidner nemlig om, at „Vikings“ ikke er et interesseløst Blad, der læses med Ligegyldighed. Det er nemlig det værste af alt og et Tegn paa Stilstand, d. v. s. Tilbagegang.

Naar man har sluttet sit Tilbageblik, ender man som Regel med at ønske og at love. Det gør vi ogsaa. Vi ønsker, at „Vikings“ stadig maa være en kærkommen og ventet Gæst hos Læsere. Vi lover, at vi ogsaa i det kommende Aar vil gøre „Vikings“ om muligt endnu bedre og endnu mere indholdsrigt.

Vi takker vore Læsere for deres Trofasthed i det forløbne Aar. Vi takker alle dem, der paa en eller anden Maade har bidraget til at gøre „Vikings“ til det, vi ønsker: Et Blad for Søens Folk om Søens Folk og alt, hvad der har Tilknytning til Søfarten. Redaktionen ønsker alle Læsere

GLÆDELIGT NYTAAR!

EN NYTAARSHILSLI F

Sadolin & Holmblad
Aktieselskab
Fabrik for Skibsfarver

Det Forenede Dampskibsselskab A/s

**Københavns
Havnevæsen**

Frederikssund Skibsværft
Nybygning af Fiskefartøjer

Dampskibsselskabet TOR

Gave Telegram A/s
Amaliegade 33 - Tlf. 13578
Glæd Deres Hjem med en Gave pr. Radio

**Dampskibsselskabet
ORIENT**

**Dampskibsselskabet
ØRESUND**

Rederiet Holm & Wonsild

Aage Vol
Rederi og Betragtning

**Forsikrings-Aktieselskabet
DANSKE LLOYD**

Assuranceforeningen SKULD
(Gensidig)
Den danske Afdeling.
Amaliegade 33. Telefon 12432.

**Ulykkesforsikringsforbund
for
dansk Søfart og Fiskeri**

**Forsikringsaktieselskabet
NATIONAL**

**Assurance-
BAL**
Bredgade 42

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

Holger Jørgensen
Stevedore
Admiralgade 27 Tlf. Central 9394

**Jul
Steved
St. Konge**

Einar Møller & Co.
Frilagerbygningen
Tlf. Palæ 1262
Amaliegade

C. F. Sch
Teknisk Mask
Centr. 263 - P. Skramsg
Etableret

PRIOR BRAND
Colding & Co.
V. Boulevard 44 Tlf. 10 029

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

TIL SØENS FOLK

Kjøbenhavns
Frihavns-Aktieselskab

Det Østasiatiske Kompagni A/s

Københavns Lodskontor

Københavns
Bunkerkul Depot A/s

Dampskibsselskabet
VENDILA

De Forenede Kulimportører A/s
Holmens Kanal 5. København K.
Telf. Central 211 - Statstelefon 211

Kampmann & Berskind
Import af Kul og Cokes
Vestergade 2 - Telefon 2628

Dampskibsselskabet
København **DANIA**

J. N. Petersen,
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

A/s Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise
Tlf. Central 5195 (Dag og Nat)
Telgr.-Adr.: „Svitzersalvce“

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

FRITZ OVERBYE
Livsforsikringsselskabet THULE's
Søfartsafdeling
Kontor: Tryggevældevej 87 - Tlf. Damsø 3177

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

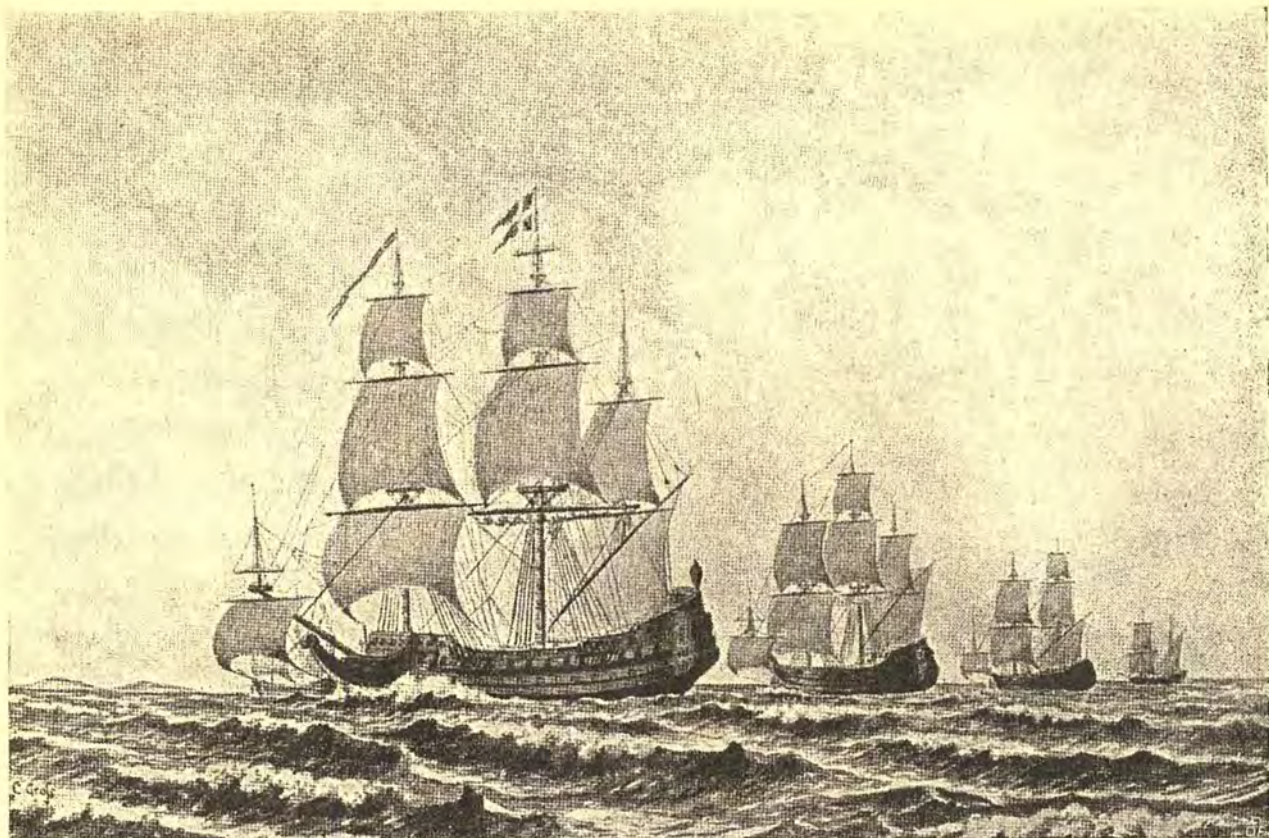
Julius F. Schierbechs Eft.
Tlf. 443 Amaliegade 47 Tlf. 5143
Skibsinventar, Dæk- og Maskin-Stores

De private Assurandører
Palægade 2 LIMITERET
Stift. 1786 Tlf. Centr. 6

Christiansen
Monteringen **DANA**
Lindensgade 44 Tlf. Byen 7460

Alf. Jarl Thurøe
St. Kongensgade 59
Elektriske Artikler for Skibsinstitution

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



Admiral Rechnitzer om vor Flaade

Chefen for den danske Flaade, Viceadmiral Rechnitzer har været paa Besøg i Sverige for at studere den svenske Marines Organisation og overvære forskellige Øvelser. Ved denne Lejlighed har Viceadmiralen udtalt følgende:

— I Danmark raader desværre samme beklagelige Konkurrence mellem Hæren og Flaaden om Bevillingerne som i Sverige. I der nuværende Forsvarsordning, der gennemførtes 1932, er Bevillingen til Danmarks Flaade begrænset til et Beløb mellem 12 og 13 Millioner og deraf 1½ Million til Inspektionstjenesten i Farvandet omkring Grønland og Island, og man maa her bemærke, at Marinen og Hæren har hver sit Flyvevaaben, som skal finansieres indenfor de nævnte Rammer.

Under saadanne Forhold er det indlysende, at den danske Flaade ikke kan blive alt for storslaet.

Om den danske Marine er sine Opgaver voksen, er et Samvittighedsspørgsmaal, som ikke er helt let at besvare. Det beror jo helt og holdent paa, hvor store disse Opgaver er. Den danske Krigsmagt har ganske vist kun en Opgave: at værne

om Neutraliteten og opfylde Neutralitetsforpligtelserne, men hvad dette betyder, kan man ikke vide i Forvejen.

Med Hensyn til den regulære Vagttjeneste og Afværgelse af mindre Uroligheder, er vor Flaade, saa vidt man kan forudse, tilstrækkeligt rustet, men hvis det gælder et samlet Angreb fra en fremmed Stormagt, har vi nu ikke meget at møde frem med.

Jeg vil ikke stikke under Stolen, at meget kunde være bedre, ikke mindst i Betragtning af, at Danmark i Forhold til sin Størrelse har en meget stor, samlet Kyststrækning og desuden raader over de vigtigste Forbindelsesveje mellem Østersøen og Nordsøen.

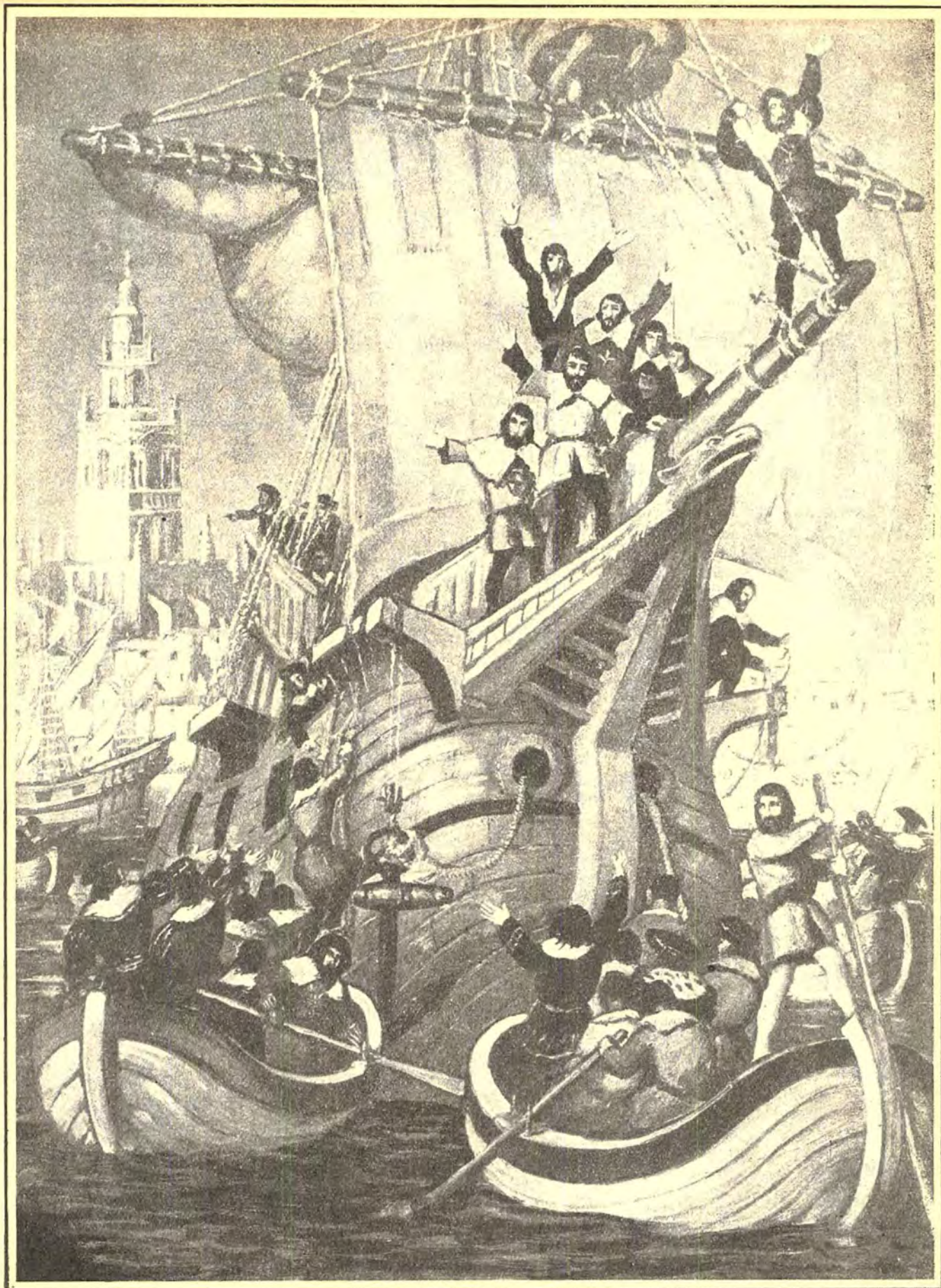
Det er menneskeligt ikke at være tilfreds med det, man har, men ønske sig mere, og jeg erkender gerne, at jeg paa mit Embeds Vegne lider under denne menneskelige Svaghed. Maaske kan man vente sig noget af den Marinekommission, som for trekvart Aar siden nedsattes under Stats- og Forsvarsminister Staunings personlige Ledelse, — maaske kan jeg selv føre et eller andet værdifuldt med mig hjem fra Besøget i Sverige, slutter Viceadmiralen.

JORDEN RUNDT

De første Mennesker, der naaede Jorden rundt, var 35 af de 280 Mand, den store portugisiske Søfarer Magellan drog ud fra Spanien med i 1519. Efter 1083 Dages Omflakken paa Havene naaede de tilbage til Spanien i det sidste af de fem Skibe, hvormed Magellan sejlede ud.

Længe varede det, inden en Rejse Jorden rundt kom ned paa et overskueligt Tidsrum. Da Jules Verne saa sent som i

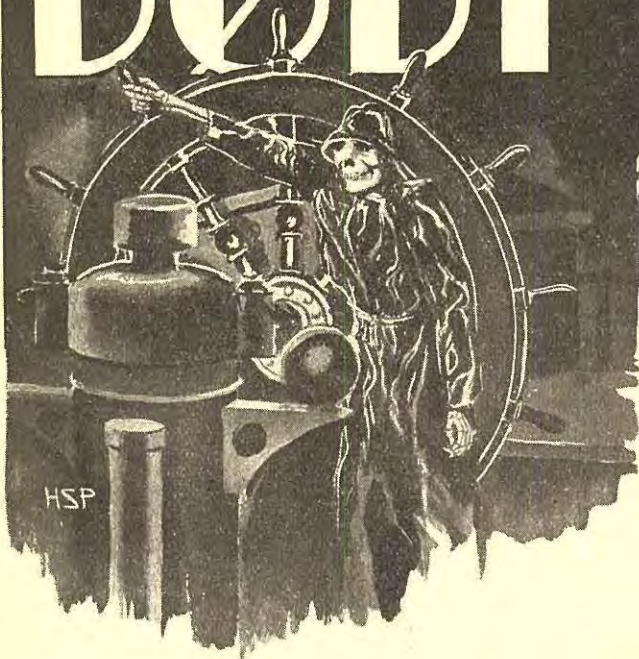
1872 lod Philius Fogg gøre Rejsen Jorden rundt i 80 Dage, fandt de fleste Mennesker dette et aldrig opnaeligt Fantasi-foster, og dog gjorde en Amerikanerinde, Nellie Bly, allerede i 1889 Rejsen i 72 Dage 6 Timer 11 Minutter. I 1913 lykkedes det en Amerikaner at sætte Tiden ned til 35 Dage, 21 Timer 36 Minutter, i 1924 kom Flyvemaskinen og satte Tiden ned til 14 Dage 15 Timer (Flyvetid), og i 1933 fløj Wiley Post Jorden rundt paa knapt 8 Dage.



Det første Skib om Jorden. Magellans Hjemkomst til Sevilla efter Jordomsejlingen September 1522.

— Sig, at De har læst det i „Vikingen“!

DØDT SKIB



Sømandens farligste Fjende.

„Alma Cummings“, en anden berømt „Drifter“, strandede paa Kysten af Nord Carolina. Efter seks Dages frygtelige Lidelser lykkedes det Besætningen at slippe i Land. Kort efter drev Vraget til Søs og blev rapporteret utallige Gange. Til sidst, efter at have holdt sig flydende i næsten to Aar og efter at have tilbagelagt en Strækning paa over fem Tusinde miles, løb det paa Grund og sank i Nærheden af Isthmus, Panama. —

Hvad Driftdistance angaar, kan ingen af de to ovennævnte Skibe maale sig med den lille amerikanske Skonnert „B. R. Woodside“. Dette Skib begyndte sin Karrière som „Drifter“ paa Kysten af Georgia, U. S. A. Herfra drev det over Atlanten til de kanariske Øer, hvor det af en modgaaende Strøm, førtes tilbage til sit Udgangspunkt. Endnu engang zig-zagede det over Atlanten, men blev tilsidst indhentet af Skæbnen i Form af en amerikansk Damp, som slæbte den ensomme Vandrer til en af de vestindiske Øer. „B. R. Woodside“ var paa sin Rundrejse bleven rapporteret af fyrretyve Søkapitajner. —

En endnu mærkeligere Skæbne overgik den firemastede Skonnert „George B. Taylor“. I stærk Taage blev dette Skib paasejlet af en Oceanliner og delt i 2. Mærkeligt nok holdt baade For- og Agterskib sig flydende. Agterskibet driftede mod Nord og blev kastet i Land paa Kysten af Staten Maine, medens Boven stak sydover og drev i Land i Syd-Karolina.

En af den senere Tids mest omtalte „Drifters“ var den norske Bark „Crown“, som blev forladt af sin Besætning midt i Atlanten ved Juletid 1909. „Crown“ var lastet med Træ og holdt sig let flydende. I 118 Døgn rapporteredes Skibet med korte Mellemrum og havde driftet over to Tusinde miles, da det endelig tilsidst lagde sig til Hvile i Sargassohavets Tangmasser, Kirkegaarden for utallige andre „glemte“ Skibe.

— — —

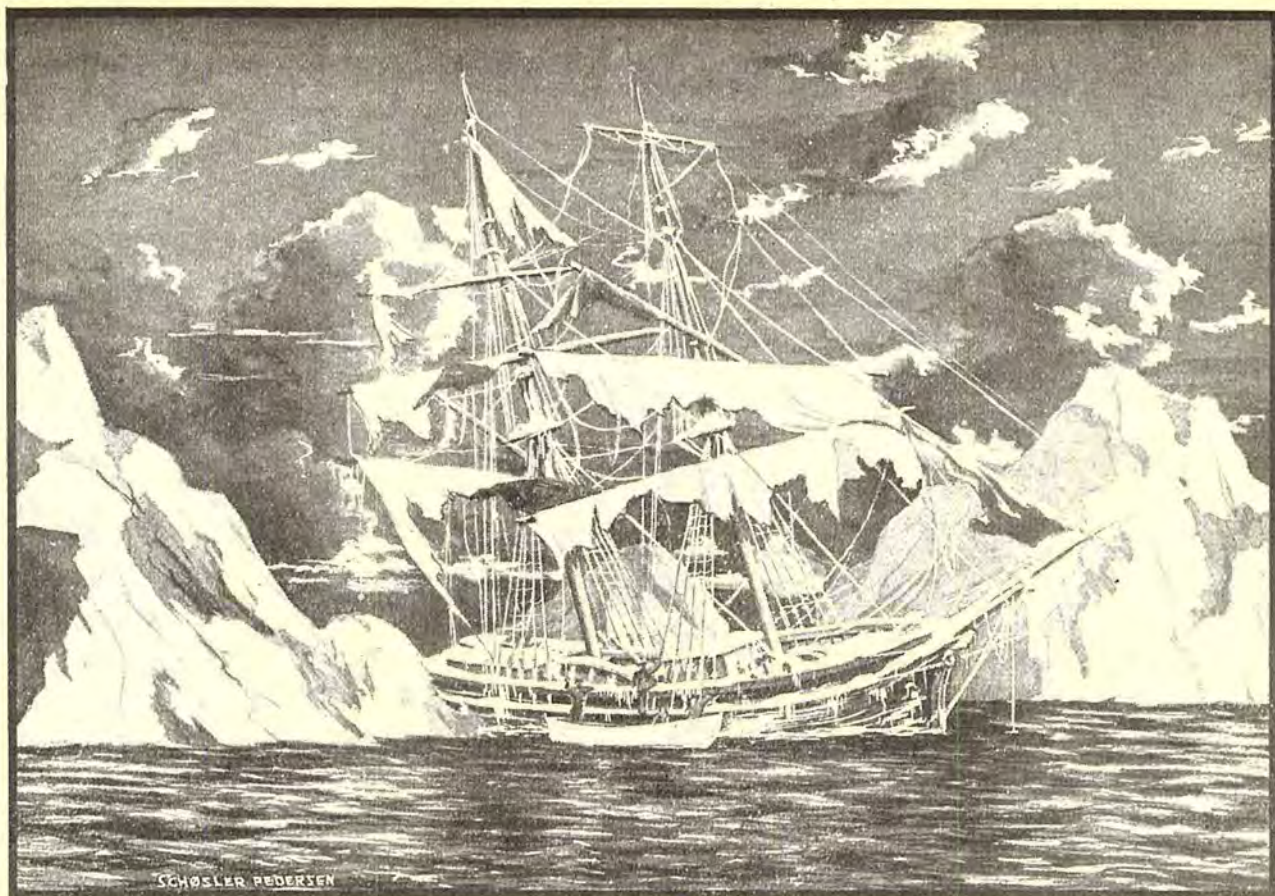
En „Drifter“ er Sømandens farligste Fjende. Det stormhærgede Skrog og de splintrede Master paa en saadan Spøgelsesvandrer varskoer om den altid tilstedeværende Fare, der lurar paa Oceanet. Men et forladt Skib er noget helt andet. Den Søfarende kan ikke forstaa, hvorfor et Skib, som er fuldt ud sødygtigt, bliver forladt før den sidste Chance er forsvundet. Det Mysterium, som i de fleste Tilfælde er lækket til Skæbnen af et saadant Skib gør dets Historie en af de mest spændende i en Sømands Liv.

Den uhyggeligste af alle „Drifters“ var sikkert Briggen „Gloriana“. I de ca. 50 Aar, der er gaaet, siden man fandt Skibet, har Beretningerne derom forandret sig saa stærkt, at det er vanskeligt at skelne

Det smukkeste Kapitel i Søfartens Historie nærmer sig sin Afslutning. Langfartssejlskibets Tid er endt. De hvide Vinger har foldet sig til en velfortjent Hvile efter en tapper men haabløs Kamp mod den altbesejrende Teknik. De faa Sejlere, der endnu er tilbage, er kun et Ekko fra en svunden Storhedstid, dog stærkt nok til at fremkalde Billeder af sydende Skumsprøjt og skinnende Sejldug. Minderne om dem lever endnu, de kan ikke dø, de lever videre i „shanty“-erne og de gamle Sange fra Havet. —

Klipperskibet, Havets vilde Baad, er i utallige Bøger, Romaner og Artikler blevet beskrevet og belyst fra alle Sider, saa dem kender vi, hvorimod mange af de gamle Sejlskibe, som, medens de endnu var sødygtige, førte en temmelig ubemærket Tilværelse, først opnaaede Omtale og Berømmelse den Dag, Naturelementerne blev dem for stærke og gav dem Naadestødet. Vi skal her berette om nogle enkelte af disse „Oceanets Stedbørn“, som en gammel Sømand engang saa træffende har kaldt dem. —

I Aaret 1902 strandede den store Skonnert „Fanny E. Woolstein“ paa Amerikas Østkyst. Besætningen reddedes i Land, men et Par Dage efter rev Skibet sig løs af Grunden, hjulpet af den stærke Fralandsvind, og begav sig ud paa en Rejse paa egen Haand. Ført af Vind og Strøm drev Skibet over mod den engelske Kanal, derefter ned langs den europæiske Kyst mod Kap Finissterre, hvor det igen satte Kurs mod det aabne Hav. Endelig, efter at have krydset Atlanten for anden Gang, strandede det igen paa Amerikas Kyst, kun to miles fra det Sted, hvor det løb paa Grund første Gang. Paa denne Spøgelsesfærd, uden Fører og Besætning, havde „Fanny E. Woolstein“ udsejlet en Distance paa mere end ti Tusinde miles! —



Kaptajn Francis border »Gloriana«.

sandt fra usandt, men vi skal her holde os til de Udtalelser, man har fra Kaptajn Francis, Føreren paa den Hvalfangerbaad, som fandt „Gloriana“.

Han laa med sit Skib i Nærheden af den arktiske Region, da han pludselig saa noget som han først antog for en Luftspejling. Det var en Brig, der spøgelsesagtig gled frem i en smal Rende mellem to Isbjerge. Skibets Rig var en haabløst sammenfiltret Masse. De frosne Sejl hang i Laser, og Dækket var opfyldt af Sne, medens Skroget gnistrede af Myriader af Iskrystaller. Det var et frygteligt Syn, som næsten lammede Kaptajn Francis og hans Mænd. I Kalytten agter fandt man en Mand siddende foran

et Bord. Skibets Logbog laa foran ham og i Haanden holdt han en Pen. Manden var død. Da Kaptajn Francis saa nærmere efter i Logbogen, saa han, at den sidste Optegnelse var dateret den 11. November 1872. —

I 15 Aar havde Briggen „Gloriana“ drevet ud og ind mellem Isbjergene uden nogen styrende Haand. Ved nærmere Eftersyn fandt man endnu ni døde Legemer, af hvilke et var en Kvinde.

Kaptajn Francis tog Briggen paa Slæb for at føre den til England, men paa Rejsen dertil opstod en stærk Storm. Slæbetrosserne brast og „Gloriana“ forsvandt med sin uhyggelige Last. **J. Danli.**

D. F. D. S. nye Billetkontor.

Det forenede Dampskibsselskabs nye store Billetkontor paa Sct. Annæ Plads er nu blevet færdigt efter en besværlig Ombygning. Nu straalder en ny, stor, fin Hal med alle Bekvemmeligheder.

Udenfor lyser Selskabets Forbogstaver i Guld, og om Aftenen knalder Neonfarverne fra Selskabets iøjnefaldende Ho vedindgang.

Brede Bronze- og Spejlglasdøre fører ind til en stor Ventesal, og indenfor disse findes alle de Bekvemmeligheder, som de rejsende nutildags søger. For Enden af Hallen findes en stor Billetsranke, hvor de rejsende hurtigt kan blive ekspederet.

I Underetagen er der Garderobe, hvortil de Rejsende kan faa tilsendt deres Indkøb i Byen og faa opbevaret deres Bagage.

Paa 1. Sal har den nyudnævnte Underdirektør Garde sit Kontor og leder herfra det store Personale for Tilrettelæggningen af det nye Billetkontor saaledes at alt bliver saa behageligt for de Rejsende som muligt.

Det ventende Publikum faar gennem Højtalere Meddelelse om Skibenes Ankomst og Afgang og mulige Forandringer.

Fra Nytaar vil der blive indført et helt nyt System, der er overført fra Mitteleuropas Rejse-Bureau i Berlin, og som vil blive anvendt ved Køjereservation. 24 Telefoner betjent af 6 Ekspedienter vil her hurtigt kunne klare de 1200 Køjebestillinger, der daglig skal ekspederes.

Aabningen af denne nye Afdeling virker som et knald-moderne Led i det store Selskabs mange Afdelinger.

Fiskeren og hans Konge

Medens jo adskillige danske Fiskekuttere — især fra Esbjerg — stadig fisker rundt Færøerne og under Island og sælger deres Fargster i Fleetwood eller Grimsby, har, saa vidt jeg ved, til Dato kun en eneste dansk Fisker egentlig settled sig paa Færøerne, bygget Hus og giftet sig. Han er bosat i Fuglefjord, Norderøen.

Det hændte denne Fisker for nogle Aar siden, at han blev siddende paa et Nyhavns Hotel uden Udsigt til at kunne komme hjem. Han var for at bruge et engelsk Udtryk broken, down and out. Han anede ikke, hvorfra han skulde rejse de 60 Kr., der var nødvendige for ham til Damperens 2. Kl. Billet, enten Færødamperen „Tjaldur“ eller Det Forenedes direkte Baade. I Fuglefjord eller paa Færøerne kunde han nok have rejst dem, men ikke som ukendt i en skaanselsløs stor Havneby. Ikke langt fra at fortvivle var han. Hver Dag sad han i Hotellets Beværtning, hvis Vært allerede skævede til ham. Tidligere havde han jo brugt ikke saa faa Penge. Og nu fuldkommen pennyless. Var der dog blot som i gamle Dage kommet en Færøkutter med Sværdfisk og Dam med 2—3000 Stk. levende Islanccstorsk, og han havde været reddet. Saa meget vidste han, at færøske Fiskere ligesaa lidt som andre Fiskere lader en Kammerat blive siddende. Han var bare gaaet ombord og sagt: „Jeg skal hjem!“ Saa havde den været klar. Men det var midt om Sommeren, og ingen Færøkutter tørnede op.

Hvem i Alverden skulde han henvende sig til? — Ligeftrem tigge vilde han dog ikke. — Saa medens han sad absolut tør i Beværtningen, slog det pludselig ned i ham som et Lyn: Du har jo en Konge! — Hvem skal en Undersaat henvende sig til, naar alle andre Sluser og Porte er stængte og lukkede, end til sin Konge. Saa fanatisk blev han ved med at klamre sig i Tankerne til sin sidste Redningsplanke, at han, skønt han egentlig syntes det maatte være haabløst, anvendte sine sidste Slanter til Køb af en Konvolut, et Ark Papir og Frimærker, og i Beværtningen, hvor han laante Pen og Blæk — han havde ikke engang Penge nok til at købe det — forfattede og affattede han saa et Brev til Chr. d. X. Ganske simpelt og ligeftrem satte han sin Konge ind i sin Situation og bad, om han ikke vilde hjælpe ham hjem til Danmarks Nordatlantehavsøer. Og saa puttede han det i nærmeste Postkasse, nærmest med

En lille Solstraalefortælling fra Færøerne

den Tanke: Det hører du ingensinde et Muk om. Næh! Der var nok ikke andet at gøre end melde sig som subsistensløs paa nærmeste Politistation og saa lade Autoriteterne og hans Bygds Forstanderskab, Underholdskommunen, i Forening greje den Affære.

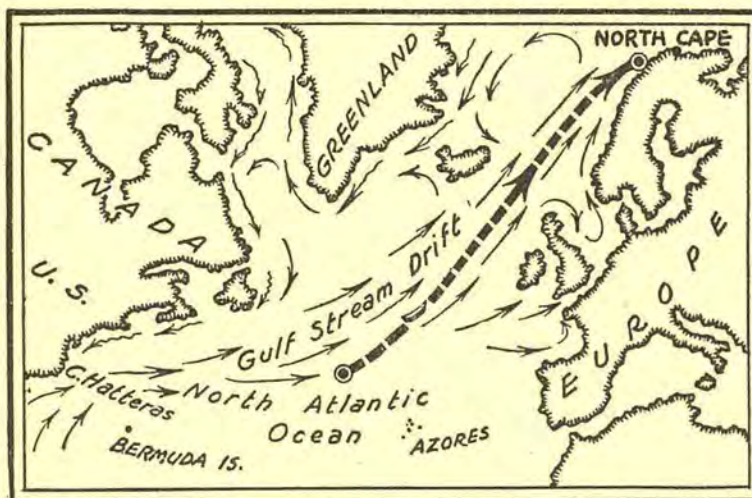
Der gik et Par Dage. Vor Fisker sad som sædvanligt absolut tør i Beværtningen og grublede over sin fortvivlede Situation. Saa gik Døren til Havnegade pludselig op. En fin rød Lakaj viste sig i den og var aabenbart ikke helt glad over at skulle vove sig de faa Trin ned. Men ned kom han da med et Brev i Haanden, snuste lidt ubehageligt berørt, — det var aabenbart en noget anden Lugt end den, han egentlig var vant til, og spurgte, om Fisker den og den fra Fuglefjord, Færøerne, opholdt sig her paa Hotellet. Jo, det gjorde han da. Og rejste sig. „Saa har jeg et Brev til Dem!“ sagde Lakajen. Og medens den røde, galonnerede skyndte sig op ad Trappen igen — medens der ligefrem blev Bestyrtelse blandt Gæsterne — skyndte vor Fisker sig at løbe Brevet igennem.

„Hvem Fanden er det dog fra?“ spurgte Værten. — „Det er fra min Konge!“ — „Har du saa fine Bekendtskaber?“ — Og Forbavelsen blev endnu større i Beværtningen. Brevet var fra Kongens Chatolkasse. Om Fiskeren saa hurtigt som muligt vilde henvende sig der, saa vilde Chr. den X hjælpe ham hjem. Kontoret laa ude ved Frederiksholms Kanal, i Nærheden af Museerne. Og vor Fisker skyndte sig derhen. Jo! Kong Christian vilde ordne hans Rejse hjem paa den Betingelse, at han rejste saa hurtigt som muligt. Kontoret skulde ordne alt, ogsaa hans Hotelgæld. Om nogle Dage skulde han høre ned igen.

Det var en henrykt Fisker, der en Uge efter med „Tjaldur“ forlod det farlige København. — Hans Tro paa hans Konge havde frelst ham. — Men jeg publicerer ikke dette i den Tro for nogle letsindige Fiskere, at det skal blive gentaget. For Kong Kristian, der er en udmærket Sømand og gammel Sailor, forstaar fuldt vel, at det ofte er en Fisker eller gammel Sømands egen Skyld, naar han bliver siddende hjælpeløs i en fremmed Havn.

Henry Ette.

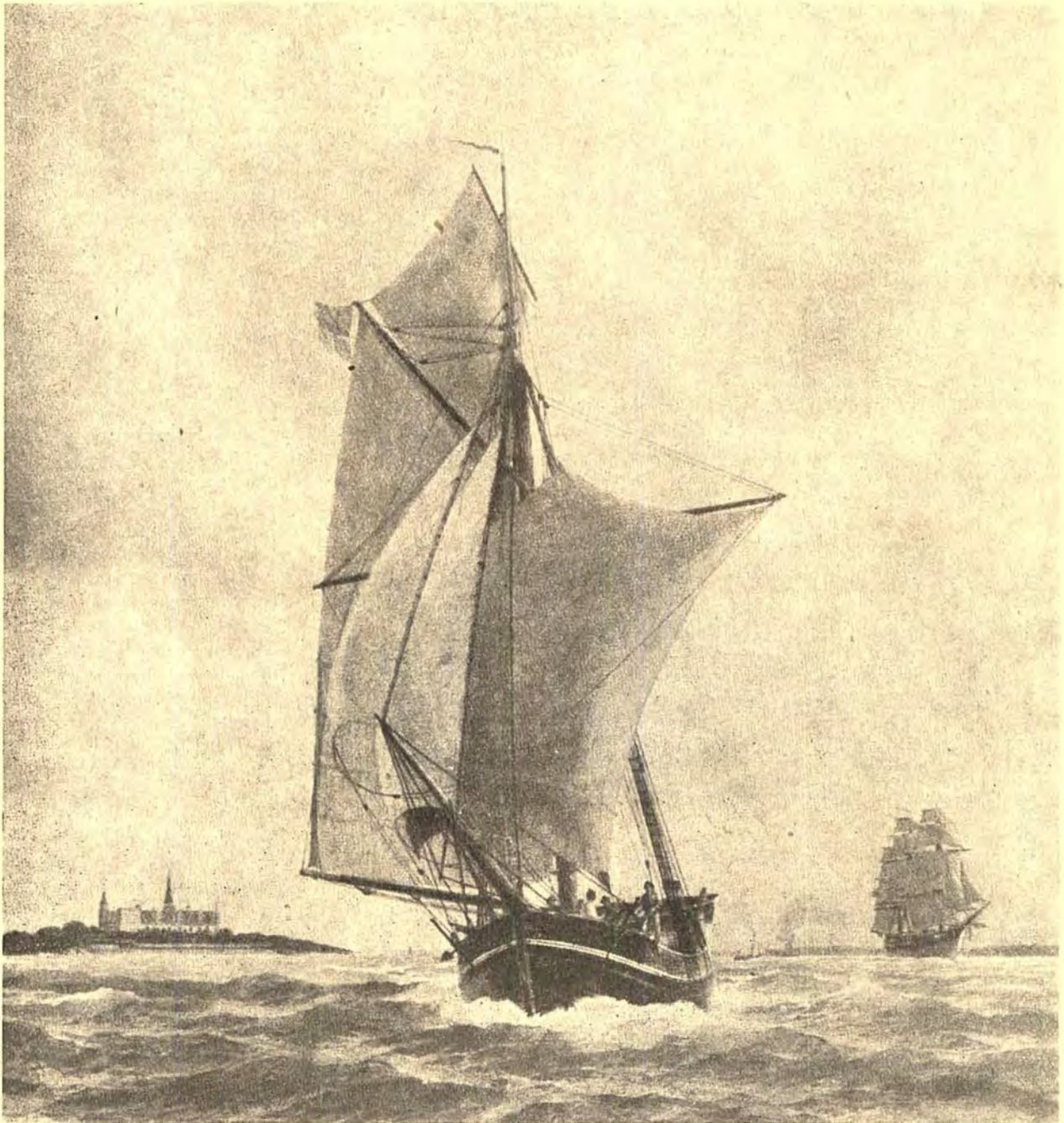
Tom Redningsbaads lange Rejse



En tom Redningsbaad blev samlet op ved Nordkap i det nordligste Norge af nogle Fiskere. Det er blevet konstateret, at Redningsbaaden tilhører „American Merchant Line“ i New York, og at den er blevet benyttet ved et Forlis midt ude i Atlanterhavet til at føre Mandskabet fra en britisk Damper over til den amerikanske Linies Damper, der var paa Vej fra London til New York.

Paa Grund af stærk Søgang maatte Redningsbaaden opgives og blev forladt tom, efter at alle var kommet vel om Bord i den anden Damper. 13 Maaneder efter blev den fundet af Fiskerne ved Nordkap.

»Under Sejl.«



Skotsk Yacht i Øresund. Oliemaleri 1911.

Jagten, særlig den Type, som fremstilles ovenfor, er et af de smukkeste Smaafartøjer, som man kan finde. Allerede Skroget med dets fyldige Linier, vederhæftige Forskib, solide Agterspejl og yndefulde Spring vækker Tiltro, og den lige saa enkle som praktiske Rig giver hele det lille Fartøj et ubeskriveligt Udtryk af Formaalstjenlighed. Som ung Lods har jeg utallige Gange sejlet med Jagter af ovenstaaende Type, — altid med en Følelse af Tilfredshed.

Einar Blomquist.

Ovenstaaende Billede er fra Bogen „Under Sejl“, der udgives under Protektion af Hans kgl. Højhed Kronprins Frederik, og hvis hele Overskud tilfalder danske Søfolk og deres Enker. Den er udkommet paa Lindfors' Forlag og skrevet og redigeret af Generallobsdirektør Erik Hägg, paa Dansk ved Kaptajn Carl V. Sølvér, og illustreret efter Kunstværker af afdøde Admiral Jacob Hägg. Illustrationerne udgør 50 Hellsidesbilleder udført i flerfarvet Offsettryk samt talrige Detalje-Tegninger m. m. trykt i sort Farve. Vi skal senere komme tilbage til en nærmere Anmeldelse af denne pragtfulde Bog og eventuelt bringe nogle af Illustrationerne i Farver.

Fra Slavehandelens Tid

Af KAY LARSEN

Rimeligvis har en af Deres Forfædre været Slavehandler eller Slaveejer! Det lyder ikke kønt, men det er desværre nok sandt. Vi bor jo i et gammelt Vikingeland! Tusinder af Krigsfanger blev gjort til Trælle, og gennem Hundreder af Aar var det fint — og næsten nødvendigt — at have Trælle, d. v. s. Slaver, i et ordentligt Hus. Trælle kunde købes og sælges.

I det gamle Grækenland og i Romerstaten, ja i hele Europa holdtes Slaver fra den fjerneste Oldtid.

Endnu ind i den kristne Tid trivedes Slaveriet paa Europas Grund. Efter Slaget ved Narbonne i 1018 solgtes en Mængde fangne Maurer som Slaver paa Markedet i Carcassonn. I Spanien og Italien dreves Handel med Mennesker helt op i det 15. Aarhund-

rede, — og naar man regner Livegenskabet med, — hørte Trældommen herhjemme og i det øvrige Nord-europa først op for ca. 150 Aar siden.

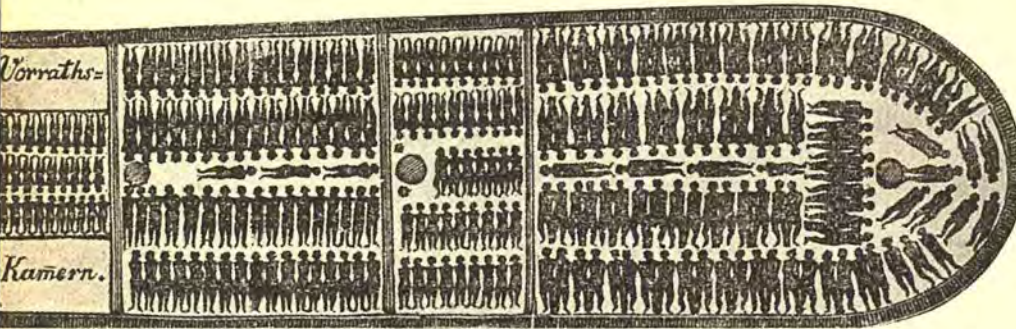
Mest udstrakt indenfor Menneskehandelen har vel nok Handelen med Negre været. De kraftige Negre kunde bedre bruges til haardt Arbejde i de varme Land end Europæerne, og derfor begyndte Spanierne og Portugiserne at købe eller tage Fanger i Guinea, hvor de havde bygget Forter, — og sende dem til deres nye Kolonier i Vestindien o. a. Steder, hvor de kunde være til mere Nytte end de svagere byggede Indianere, Karaiber o. s. v.

Slaveriet var en ældgammel „Handelsgren“ ogsaa i Afrika, og der var nok at købe. De fleste indfødte Fyrster laa i Krig med hinanden, og de Fanger, som

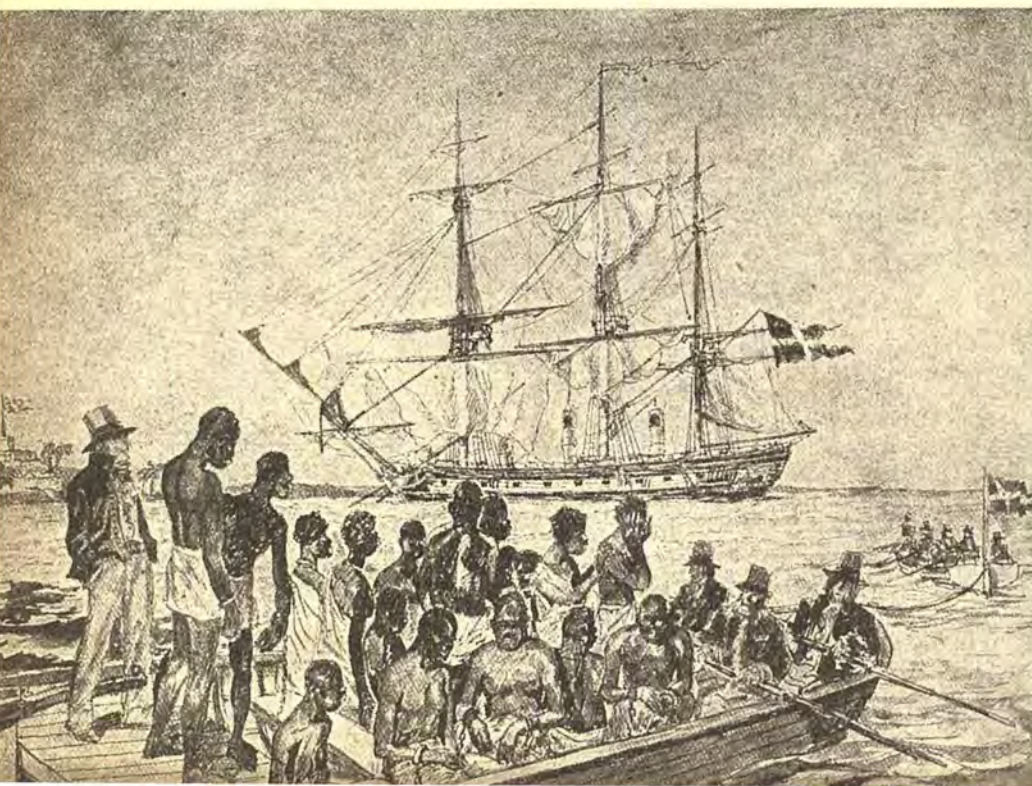
blev gjort, solgtes til de Kristne, der gerne gav Negerne Spiritus og Vaaben i Bytte, for netop de Varer var æggende til at begynde et Felttog med. De spanske Bjærgværker i Amerika krævede Arbejdskraft, og allerede 1501 sendtes muhamedanske Slaver fra Spanien dertil, dog mest til de mange Plantager. I 1506 begyndte Portugiserne paa Slavehandelen, og 1511 tillod Handelskammeret i Sevilla Ind- og Udførsel af Neger-slaver. Kejser Karl V bevilligede 1517 Ind- og Udførsel af 4000 Negere.

Da de store oversøiske Handelskompagnier opstod omkring Aar 1600, voksede Slavehandelen kolossalt. I de fremmede Verdensdele var den jo i „godt“ gammelt Flor, og man gjorde jo næsten en god Gærning ved at købe hedenske Slaver, give dem en Daab og dermed Adgang til det himmerigske Rige — og saa sælge dem til en kristen Slavehandler eller Plantageejer.

De nye store søfarende Nationer, Holland, Frankrig, England og snart efter



Fordelingen af 246 Slaver paa et lille Skib.



Indskibning af Slaver.
Efter Tegning af Chr. Bogo.

ogsaa Sverrig og Danmark, tog Handelen op for ikke at staa tilbage, men Tyskland gjorde det ikke, fordi det havde jo ingen Handelsflaade, ingen Kolonier før paa et senere Tidspunkt, og da deltog „Brandenburgerne“ med Fynd og Klem i Handelen.

Vi Danske var særdeles godt med. I Ostindien deltog vi med Ostindisk Kompagnis Skibe i Overførsel af Hindu-Slaver fra Trankebar og Nabobyerne til Sundaøerne. Vestindisk Kompagni og Guinisk Kompagni bragte Neger-slaver fra Guinea til vore vesindiske Øer. Vi havde jo en Række Forter paa Guineakysten, Christiansborg, Kongensten, Prinsensten o. a. I Pakhusene ved Forterne opbevaredes det købte Guld og Elfenben, og i „Slavekasserne“ de købte Slaver. Kompagniskibene sejlede Slaverne til Dansk-Vestindien og Guldet og Elfenbenet hjem til København.

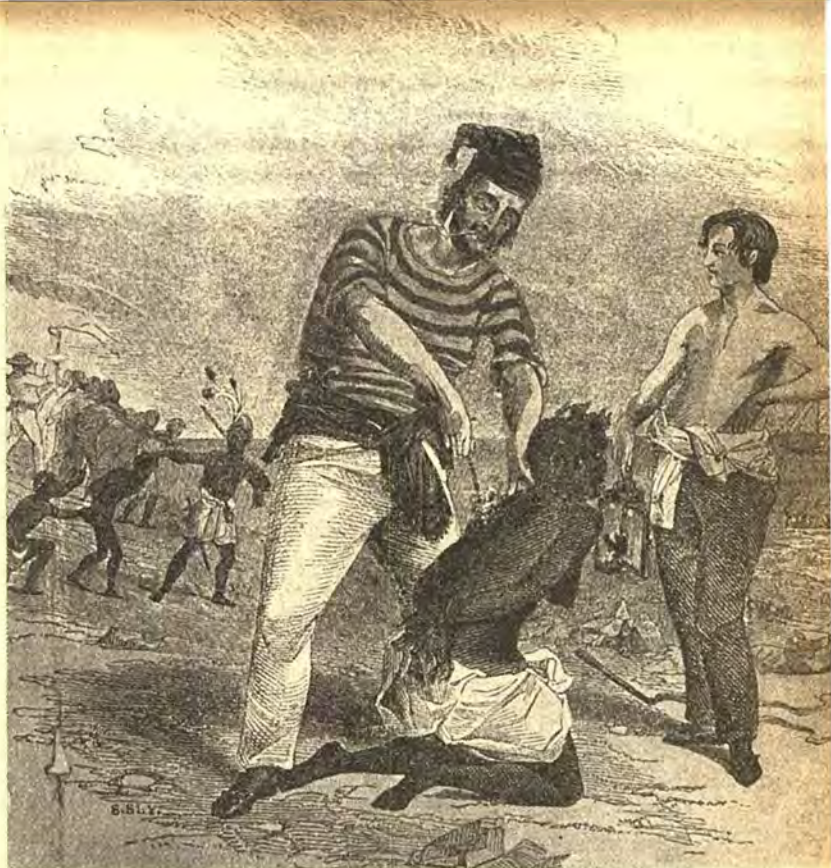
Man spurgte ikke ved Forterne, hvordan Slaverne var blevet Slaver. Ved de danske Forter afleveredes i Reglen de Fanger, Negerkongerne i Egnen havde taget i Krig, men efterhaanden, som Afsætningen steg, hittedes der paa Udveje. Konger og Høvdinge solgte Delikventer, Skyldnere, og hvem de ellers havde „Krammet paa“. — Over vore Forter i Guinea er mindst 40,000 Slaver blevet udført til Vestindien; en stor Del af dem døde undervejs.

Vi Danske var ikke værst, tværtimod. Andre Lande drev Slavehandelen med koldere Hjærte og med haardere Haand. Der var hist og her Guvernører, Fortchefer og „Overkøbmænd“, der foranledigede Krig mellem forskellige Stammer for at faa bedre Tilgang af Slaver. Skibene blev stuede med Slaver! Paa nedenstaaende gamle Træsnit ses, hvorledes 246 Negere er anbragt i Rummene paa et lille Skib, Mænd for sig og Kvinder og Børn for sig. Der var imidlertid Skibe, som afgik fra Kysten med over 400 Negere.

Det var ikke alene Guinea, som afgav Slaver, nej alle Egne af Afrika, hvor der var Slaver at faa. Et af de største Slavemarkeder i Afrika var Zanzibar.

Naar Slaverne kom til Afskibningsstedet, blev de stemplet (brændemærket) med den ny Købers Mærke, i Reglen i Overværelse af Skibslægen, der smurte Salve paa Brandsaaret, som nok skulde læges, men dog staa tydeligt og klart i Huden.

Araberne i Afrikas øst-nordøstlige Del var vistnok de værste Slaveskaffere. Arabiske Købmænd drog med væbnede Folk ind i Landet, købte Slaver, men overfaldt hist og her afsides liggende Landsbyer og slæbte Beboerne i Lænker



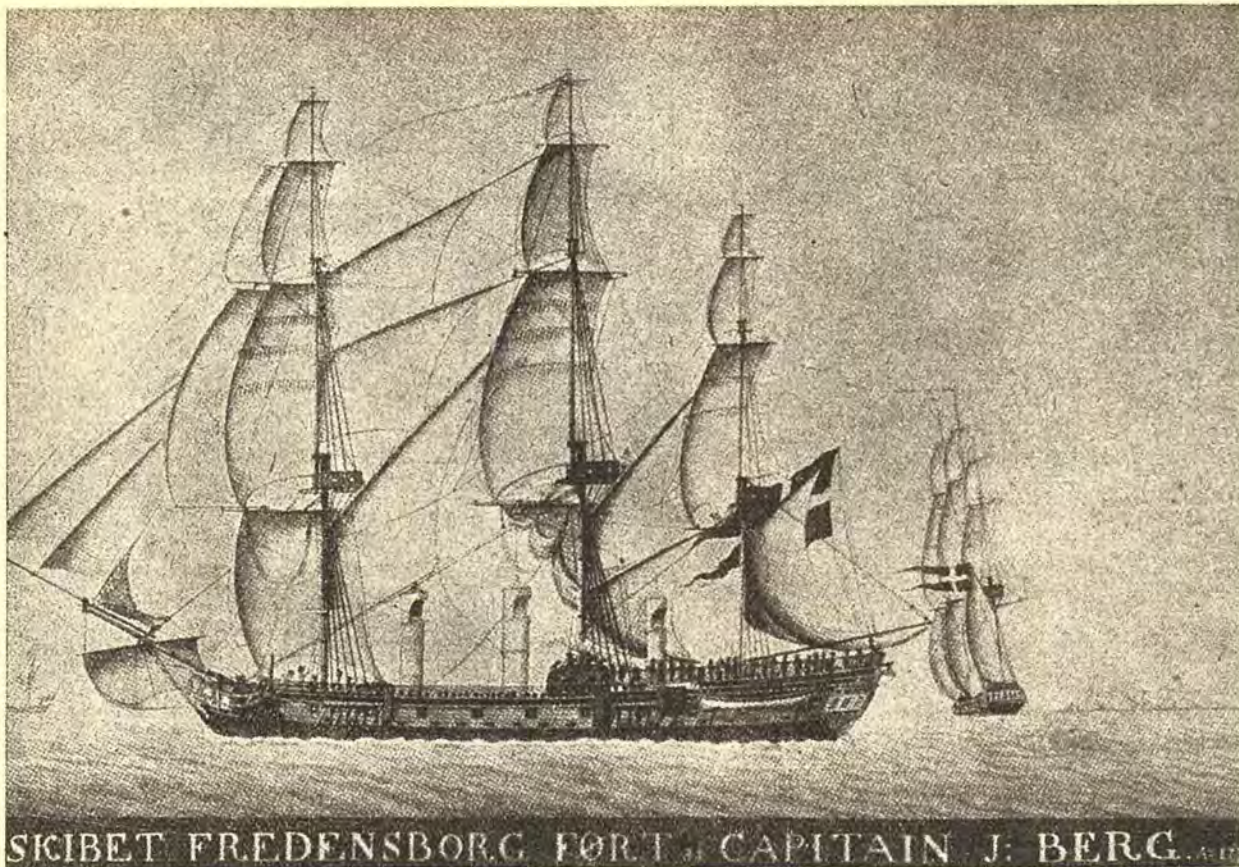
En Slavinde stemples,

med sig til Kysten. — Afskyelige Ugerninger er begaaet af Slavehandlere, særlig ved „Erhvervelsen“ af Slaverne. Behandlingen af dem var derimod sjældent saa slem som den beskrives. Negerne skulde jo gerne holdes i „god Form“ under Transporten et afrakket og sølle Menneske havde ingen Lyst til at købe. God Vare, god Pris. Opkøberne købte helst Slaver, der saa lidt fornøjede ud og var ved godt Huld; saa var der mere Udsigt til at faa dem levende over Havet. Skibslægerne fik ligefrem Provision af de Slaver, der kunde sættes i Land i Vestindien, Sydamerika, eller hvor de ellers kom hen, — i god Stand.

For Mænd var Frihedsberøvelsen sørgelig, men



Sjaking om Slaver paa Guineakysten. (efter kul. Lithografi i Mæphersen-Samlingen).



værst for dem var dog Arbejdet. De mandlige Negere var ikke vant til at arbejde dér, hvor de kom fra. Arbejde var Kvindedont! Derfor maatte „Slavedriverne“, „Bosserne“, være kraftige Folk, der kunde knække Negernes Trods med Pisken! En Slave vilde naturligvis gerne løbe bort og søge at faa Friheden igen. Derfor var Straffen for Forsøg paa Flugt forfærdende haard. Gentoges Forsøget, blev en Fod afhugget.

Der, hvor Slaven endelig anbragtes, blev han eller hun gerne sat til den Dont, der egnede sig bedst for den paagældende, og Føden var i Reglen god. Paa mange Plantager havde Ejeren en „Doktor“ til at tilse Slaverne, ikke just særlig af Menneskekærlighed, men for at bevare „Bestanden“. En Slave, som i Afrika blot havde kostet 100 Rdlr., kunde ude i Vesten være sine 800—1000 Rdlr. værd, særlig hvis han havde lært noget Haandværk. Det drejede sig saaledes om Penge! Slaverne skulde ogsaa gerne formere sig; Afkommet blev Slaveherrens Ejendom.

Vi Danske var de første, som afskaffede Negerhandelen, siger man, og det er delvis rigtigt. Vi af-

skaffede Udførselen af Slaver fra vore Kolonier, i det hele taget: Udslibningen af Slaver blev 16. Marts 1792 forbudt, — men først fra 1. Jan. 1803, og i den mellemliggende Tid forsynede Plantageejerne i Dansk-Vestindien sig for lange Tider. Selve Slaveholdet vedblev imidlertid at bestaa længe efter 1803 i alle vore Kolonier, i Guinea og Trankebar til de blev solgt i Midten af det 19. Aarhundrede — og i Vestindien indtil Emancipationen 1848.

Omtrent samtidig ophævede alle europæiske Lande Slaveriet, men dette eksisterer endnu mange, mange Steder ude i den vide Verden.

Kay Larsen

H. SCHØSLER PEDERSEN

Floras Alle 12, Vanløse

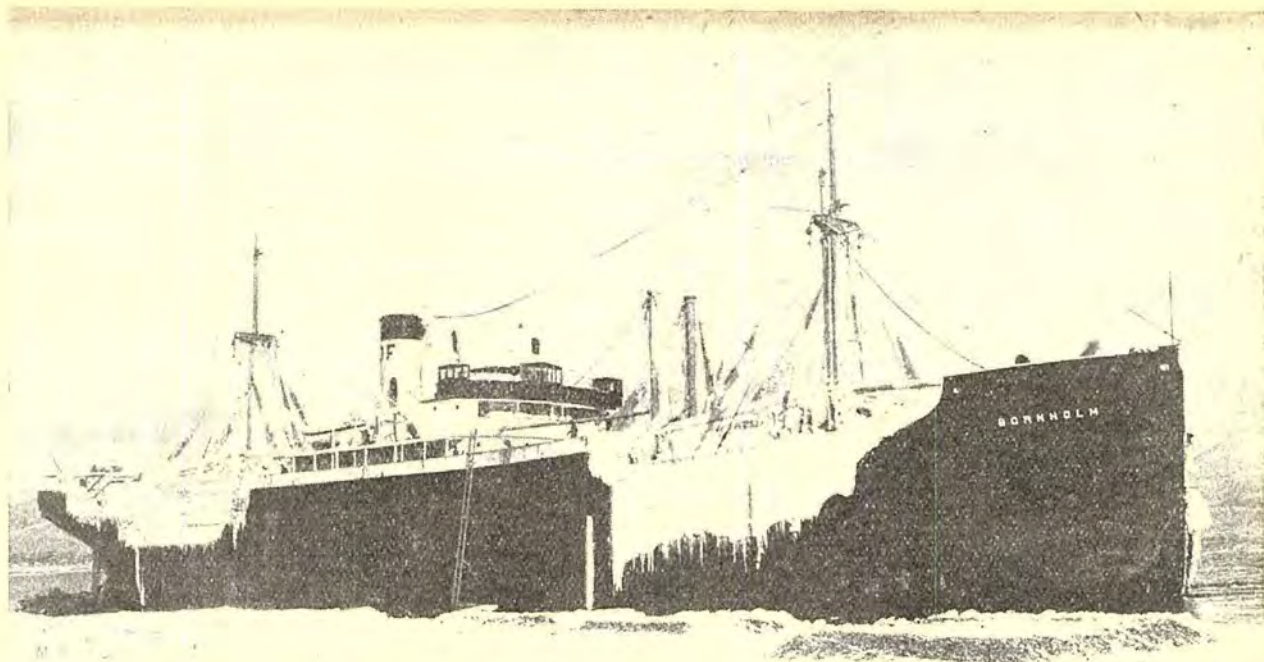
Materier af Skibe — Maritim Reklame

Brug kun

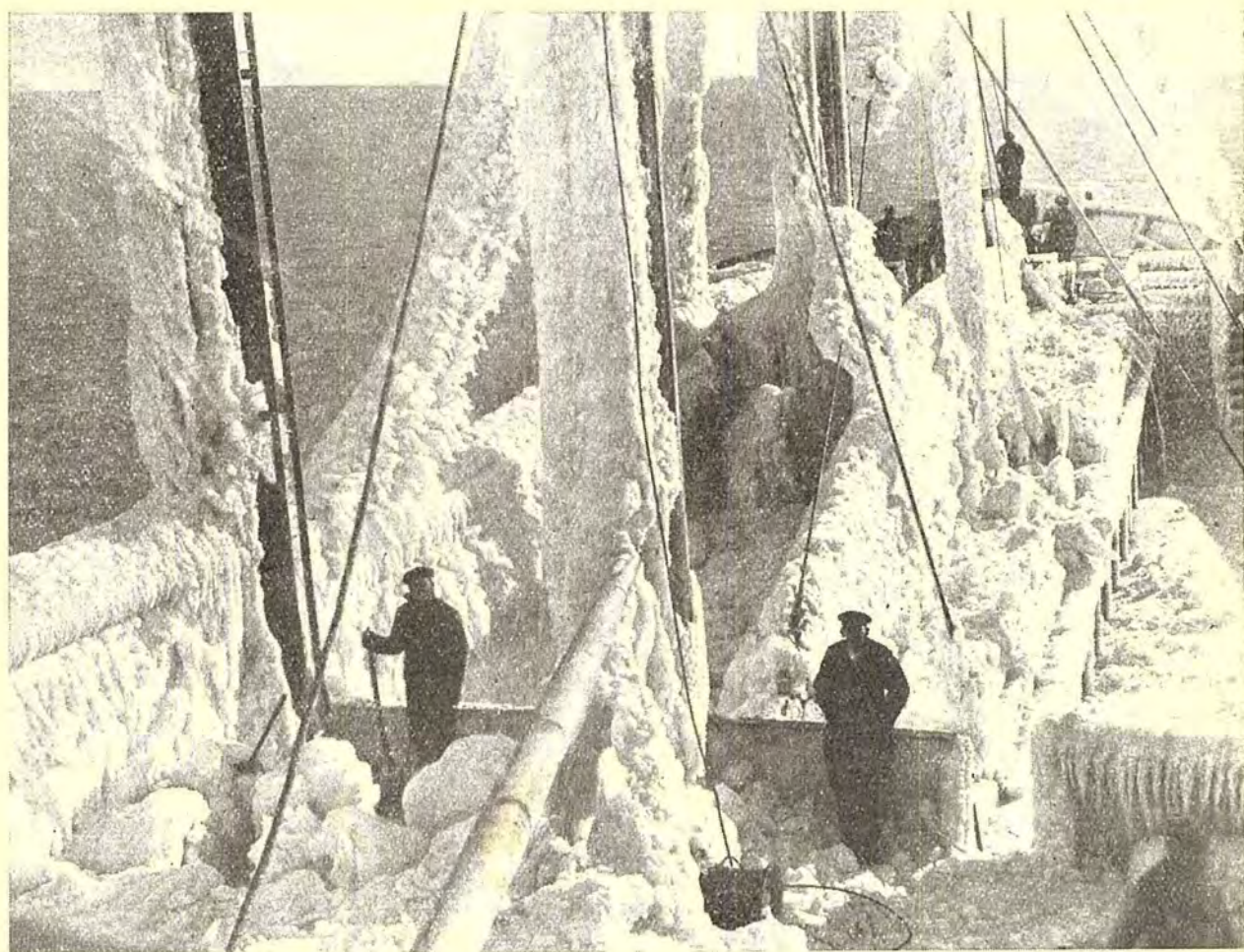
Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930





„Bornholm“ strandede d. 6. Januar 1935 ved Novorosisk. Skibet ses her 6 Dage efter Strandingen.
Paa en eneste Nat blev Skibet helt overiset.



Skibet taget fra Broen.
Billederne indsendt af A. Amhalm-Larsen.

— Sig, at De har læst det i „Vikingen“!

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“s Abonnenter og Læsere

1) Hvor stor er ca. Lasteevnen i et Skib paa 100 ts Brutto henholdsvis Træskib og Jernskib? Det er af stor Betydning at faa at vide, hvor meget et Skib kan laste, som Sætteskipperbeviset giver Ret til at føre.

2) Hvad regnes der til indskrænket Fart? Hele Østersøen og en Del af Nordsøen? Hvor langt Vest og Syd over?

3) Hvor meget vil det koste at læse til Sætteskipper og paa hvilken Tid afholdes Kursuset?

4) Maa man føre Skib op til 20 ts Brutto uden andet Bevis end de almindelige Skibspapirer?

Flere faste Læsere.

Svar:

1) Omkring 170 ts, men kan iøvrigt svinge meget, helt ned til 120 ts. Noget fast Forhold mellem Bruttotonnagen og Dødvægtsbæreevnen findes ikke.

2) Nordsøen indtil Linien Texel—Lindesnæs og hele Østersøen.

3) Aftenkursus varer 6 Maaneder. Spørg om Prisen, hvor De ønsker at læse.

4) Ja.

De spørger den 26. November og venter Svar i Decembernummeret, som paa den Tid allerede er trykt. Kun Spørgsmaal, som vi modtager i første Halvdel af Maaneden, kan ventes besvarede i det paafølgende Nummer.

1) Hvad kaldes Masterne paa en 4-Master?

2) Hvad kaldes Masterne paa en 5-Master?

3) Hvorledes er en Barkentine rigget?

Kristian Jensen.

Svar:

1) Fokkemast, Stormast, Krydsmast og Mesanmast.

2) Fokkemast, Stormast, Midtermast, Krydsmast og Mesanmast.

3) Fokkemasten er fuldrigget, Stormast har Storsejl og Gaffelsejl og Mesanmasten Mesan- og Gaffelsejl.

Svar til X 4:

Man kan ikke spørge anonymt, men for én Gangs Skyld skal vi svare: Casablanca ligger ved Atlanterhavet.

Svar til Ejgil Christensen (16½ Aar):

„Vikings“ har intet Forhyringskontor, men hvis nogen af vore mange Læsere skulde have Brug for en Skibsdreng, skal vi gerne bringe en Forbindelse i Stand.

1) Har Sverige et Blad med ugentlig Skibspositionsliste lig Norges H. og S.?

2) „Finlands Skibsliste“. Hvor faas den? Prisen? Udkommer en ny i Aar? Eller til Foraaret? Og hvert Aar?

3) Hvilken Aarstid udkommer de fire nordiske Landes Skibslistes? Hvornaar udkommer en ny svensk?

De indbinder en Aargang af „Vikings“ for 4,50 Kr. Spørger da:

4) Er Hæfternes Omslag med heri?

5) Hvilken Slags Bind sætter de om?

6) Hjørner?

7) Hvilken Farve faar dette?

8) Sætter De „Vikings 1935“ i Guldtryk paa Ryggen?

H. Aagaard.

Svar:

1) I „Göteborgs H. og S. Tidning“ findes Positionslistes, der imidlertid ikke er udtømmende. Andre Positioner maa søges i lokale Blade fra Skibenes Hjemsted.

2) Finlands Skibsliste kan fremskaffes af G. E. C. Gads Boghandel i København. Den koster 50 F. Mark + Omkostninger.

3) De nordiske Landes Skibslistes udkommer hvert Aar, sædvanligvis i Februar Maaned.

4) Ja.

5 og 6) Bogkabsbind med Shirtingindbinding og Hjørner.

7) En varm, mørkerød Farve.

8) Ja, sammen med en Guldignet forestillende et Vikingeskib.

Bindet bliver i det hele taget saa smukt, at det vil være en Pryd for ethvert Bogskab eller Bogreol. Vi har da ogsaa den Glæde, at mange — og et stedse stigende Antal — Læsere benytter sig af vort Tilbud og derved sikrer sig den Glæde at kunne tage en hel Aargang af „Vikings“ ned og genopfriske den i en ledig Stund.

Gl. Numre af Vikings købes

Vi betaler 2 Kroner

for „Vikings“ Nummer 5-1929 og Nummer 1-1927. — Henv. til „Vikings“s Ekspedition, Gammel Mønt 39. Tlf. C. 9822



Tidsskrift for Redningsvæsen

Udgaar maanedligt

Bestilles

Kr. 2.50 aarligt

hos Postvæsenet



Elektrisk Kabysudstyr M/S „Baloevan“.

A/S
Vesta

Hillerødgade 33 · København

Fremstiller alle Arter af
elektriske Koge- og Varmeapparater
til Skibsbrug,
elektriske Oliegennemstrømningsapparater
samt
rustfri Borde og Vaske.

(Fortsat fra Side 6).

8.000 Mand og i .Aar henimod 10.000 Mand ved de danske Skibsværfter.

Skibsværfterne herhjemme maa derfor ligesom i Udlandet optage andre nærliggende Produktionsgrene for at holde sine store Anlæg i Drift og beskæftige sine Arbejdere under de varierende Konjunkturer. Her skal særlig nævnes Maskin- og Kedelbygningen, hvor Værfterne udfører store Anlæg, saavel Dampmaskiner og Dieselmotorer som Kedler.

Ogsaa med Hensyn til Jernkonstruktioner, Dieselvogne, Kraner, Beholdere og lignende udfører Værfterne omfattende Arbejder og et stort Antal Broer baade herhjemme og i Udlandet er bygget af Skibsværfterne.

Medens Skibsværfterne saaledes griber ind paa mange beslagtede Omraader, skaber de til Gengæld en betydelig Beskæftigelse for en Række andre danske jernindustrielle Virksomheder. Disse Virksomheder leverer til Skibsværfterne Maskinanlæg, elektriske Anlæg, Køleanlæg, Skibshjælpe-maskiner, Ventilationsanlæg og flere andre Dele. Flere af vore Motorfabriker leverer saavel Skibsdieselmotorer som Raaoliermotorer til Skibsbrug. Vore store elektriske Firmaer leverer elektriske Maskiner, Skibsspil, Styremaskiner og Oliecentrifuger. Til Export- og Frugttransportskibe leveres omfattende Køleanlæg, der udføres af de paa dette Omraade kendte danske Specialfirmaer.

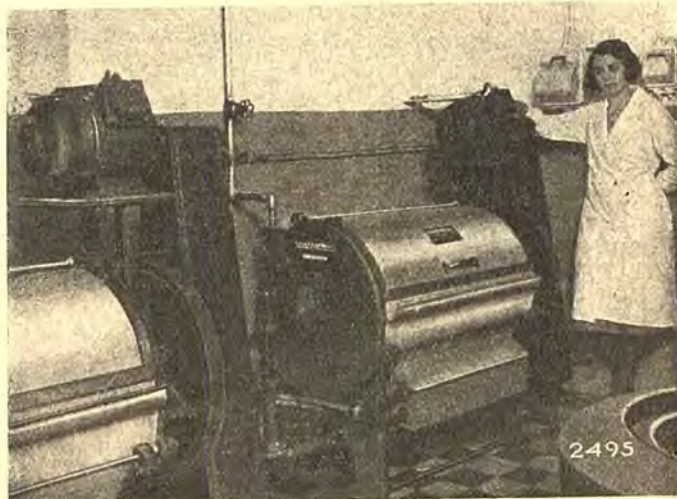
De danske Skibsværfter anvender saa godt som udelukkende danske Skibshjælpe-maskiner, og flere danske Firmaer har gennem deres Beskæftigelse for den danske Skibsbygningsindustri skaffet sig et Verdensnavn og oparbejdet en betydelig Exportvirksomhed i Forbindelse hermed. Andre Firmaer leverer Gørtlerarbejde, Tekstil- og Gummivarer,

Møbler, Køjer, nautiske Instrumenter, Farver, Lakker, kort sagt findes der næsten intet Omraade, hvor Bygningen af et Skib ikke giver Beskæftigelse for en Mængde andre danske Industrivirksomheder. Skibsbygningsindustrien er derfor i særlig høj Grad en Nøgleindustri, hvorved man forstaar en Industri, der skaber Beskæftigelse paa mange forskellige Omraader.

En Skibsbygningsordre drejer sig saa godt som altid om Millionbeløb, og Størstedelen af dette Beløb bliver her i Landet i Form af Arbejds løn, idet kun en Fjerdedel til en Trediedel af Værdien af en Skibsbygningsordre gaar til Udlandet til Indkøb af Materialer. Cirka en Trediedel er Arbejds løn paa selve Skibsværftet, medens den sidste Trediedel overvejende medgaar til Arbejds løn i andre Virksomheder og til Indkøb af danske Varer, idet Fortjenesten paa en Skibsnbygning næsten altid er meget ringe og i Almindelighed højst dækker Værftets Driftsomkostninger, som hovedsagelig er Løn.

Arbejds lønnen er altsaa en meget væsentlig Faktor i Spørgsmaalet om Skibsbygningsindustriens Konkurrenceevne og dansk Skibsbygning er i Modsætning til f. Eks. Husbygning altid udsat for Verdenskonkurrencen som Følge af, at Skibet kan sejle derhen i Verden, hvor Prisen er lavest.

Da en Skibsordre, som nævnt, altid drejer sig om store Beløb, maa det være indlysende for enhver, at man i disse Selvforsyningstider forud for Placeringen af en udenlandsk Ordre paa et dansk Værft, har udfoldet de mest ihærdige Bestræbelser for at bevare en saadan arbejdsgivende Ordre for Rederiets eget Hjemland. Flere Lande yder endog Skibsindustriens Subventioner. Naar den danske Skibsbygningsindustri alligevel opnaar et saa stort Antal af disse Ordre,



Skibe paa Langfart installerer de mest driftsikre Maskiner — en af Grundene til, at GEM Vaskemaskiner foretrækkes

Georg E. Mathiasen

Øresundsgade 10-12-14 — København
Nordevropas største Specialfabrik for
VASKERIMASKINER

og Danmark staar saa smukt placeret blandt Verdens skibsbyggende Nationer, skyldes dette en Række Forhold, som her kort skal omtales.

De danske Skibsværfter er i Besiddelse af en høj Teknik, som stadig søges opretholdt ved Udvidelse og Forbedringer af de bestaaende Anlæg, saaledes at disse til enhver Tid kan være paa Højde med de bedste i Udlandet.

Af stor Betydning er ligeledes det frugtbare Samarbejde, der er etableret med de talrige andre danske Industrivirksomheder, der fremstiller de mange forskellige Dele, der indgaar i et Skib, i god Udførelse til konkurrencedygtige Priser.

De danske Skibsbygningsingeniører har gennemgaaende en god og omfattende Uddannelse, som de dels har erhvervet ved Studier paa de danske Lærestalter og dels ved Studier paa udenlandske Lærestalter og Arbejde i Udlandet. Endvidere har de danske Skibsbyggere noget af den Skibsbygningskunst i Blodet og Kærlighed til Faget, som jeg omtalte var en Betingelse for at kunne skabe det harmoniske, gode Skib.

Dertil kommer, at de mange forskellige Fagarbejdere, hvoraf Værftets Arbejderstab bestaar, som Skibsbyggere, Nittere, Smede, Kobbersmede, Maskinarbejdere, Formere, Snedkere, Tømrere og Malere, alle er i Besiddelse af stor faglig Dygtighed og kan arbejde selvstændigt. Lederstaben ved vore Værfter er blandt andet af den Grund forholdsvist begrænset, og Driftsomkostningerne smaa i Sammenligning med andre Lande. Der arbejdes godt herhjemme fra den øverste Leder til den yngste Lærling, og vore klimatiske Forhold er gunstige for Bygning af Skibe.

Staal materialet kan vi i Almindelighed faa til samme Pris som Udlandets Værfter, idet Staalpriserne er internationale og Fragten for Materialet til dansk Værft vil være nær lig den samme som til de med os konkurrerende Lande.

En høj Teknik og god Arbejdsudførelse er det nødvendige Grundlag for, at vi kan sælge Skibe til Udlandet, men det afgørende er, at vi prismæssigt er konkurrencedygtige.

Under Hensyn til den store nationaløkonomiske og beskæftigelsesmæssige Betydning, den danske Skibsbygningsindustri har, ikke alene gennem selve Skibsværfternes Arbejde, men ogsaa gennem den Beskæftigelse Skibsbygningen, som omtalt, tilfører en Mængde andre Industrier, er det af den største Betydning for Samfundet, at denne Industri fortsat kan trives og udvikles.

De danske Værfter har altid holdt paa Frihedens Betydning, idet det er vigtigt, naar vi i Udlandet skal opnaa Ordre, at vore Værfter ikke er beskyttet, men underkastet den frie Konkurrence for at undgaa Repræssalier fra Udlandets Side. Der findes ikke nogen Toldbeskyttelse for et Skib indført til Danmark, og hverken Skibsfart eller Skibsbygning vilde ønske en saadan. Naturligvis er der derfor heller ikke Told paa de Materialer, som indføres og bygges i Skibene.

De valutamæssige Begrænsninger, der er indført herhjemme, og som har virket generende paa saa mange andre Omraader, har Skibsværfterne foreløbig praktisk talt været fri for paa Grund af denne Industris store beskæftigelsesmæssige og valutaskabende Værdi, og man maa haabe, at denne Linie fortsat kan bevares, og at der ikke foretages Foranstaltninger, som kan virke fordyrende paa de mange Varer, som indgaar i et Skib, og dermed begrænser Værfternes Konkurrenceevne. Ligeledes er det af Betydning ved Bygning af Skibe til udenlandske Redere frit at kunne indføre bestemte udenlandske Varer, som absolut forlanges af disse, saaledes at en stor Ordre ikke af den Grund gaar tabt.

For at sikre Beskæftigelse for sine Arbejdere og være

rustet til nye Ordre tager Værfterne ofte i daarlige Tider Nybygningsordrer, der giver Værfterne Tab og langfradækker de direkte Driftsomkostninger. Det ringe Udbytte, som Værfterne gennemgaaende giver, og Vanskeligheden ved at kunne gennemføre en sund Konsolidering viser dette.

Det er af stor Betydning, at Arbejdsforholdene er de bedst mulige, og at der ikke lægges Virksomhederne Hindringer i Vejen med Hensyn til Udførelse af Overarbejde og Skifteholdsarbejde. En hurtig Færdiggørelse af Arbejdet er nemlig ofte af den største Betydning, for at en Ordre ikke skal gaa til Udlandet, hvor der i Almindelighed er større Frihed paa dette Omraade. Værftledelse og Arbejdere har fælles Interesse i, at den danske Skibsbygningsindustri bevarer sin Konkurrencedygtighed, og Skibsbygningsindustrien har ogsaa i det store og hele modt megen Forstaaelse paa dette Punkt fra Arbejdernes Side og haft et godt Samarbejde med disse.

Jeg haaber at have givet Læserne et Indtryk af den danske Skibsbygningsindustri og dens Betydning for vort Erhvervsliv. Hvor stor vil De kunne forstaa, naar De hører, at der i 1935 ved de danske Værfter vil blive udbetalt en Arbejds løn paa over 30 Millioner Kroner. Dertil kommer den betydelige Arbejds løn, der kommer til Udbetaling ved de andre danske Virksomheder, som arbejder i Forbindelse med Skibsbygningsindustrien.

En meget stor Del af de Skibe, der bygges her i Landet, exporteres til Udlandet. I Fjor exporteredes der saaledes for over 23 Mill. Kroner Skibe, og i Aar bliver Exportværdien betydeligt større. Et smukt Skib vækker altid Opmærksomhed og Beundring, hvor det kommer i Verden, og de mange smukke Skibe, som hvert Aar udgaar fra de danske Skibsværfter, bringer derfor ude i Verden Vidnesbyrd om den danske Industris høje Standard til Ære og Gavn for vort Land.

M/S „FORT DE FRANCE“ HAR SABROE KØLEANLÆG

MASKINRUM I M/S „FORT DE FRANCE“

ARBEJDE I MASKINRUM I M/S „FORT DE FRANCE“

SABROE KOMPRESOR AF MARINE-

MARINE KØLEANLÆG

FOR LAST OG PROANT, AMMONIAK-, KULSYRE-, KLORMETHAN- OG SVOVLSYRLINNESYSTEM; MED OG UDEN AUTOMATISK UDS

SABROE

THOMAS THS. SABROE & CO., A/S, AA



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Januar 1936



Medlemmer pr. Januar 1935.

Det Forenede Dampskibsselskab, A/S
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 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 Kulkompani
 D/S Heimdal
 D/S D. F. K.
 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 Als
 D/S Nautic
 Det Dansk-Norske D/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Jyden, Esbjerg
 D/S Øresund
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Phoenix, Esbjerg
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
 De forenede Bugselekskaber
 A/S Rederiet Albion
 D/S Viking

*Dommen over det gamle
 og Forventningerne til det*

NYE AAR

I Skibsfarts- og navnlig i Skibsbygningskredse saa man 1935 i Mode med stor Forventning, og det skal siges med det samme: 1935 skuffede ikke, men holdt, hvad det lovede. Begyndelsen var kun lige netop god, men det blev til en mægtig Slutspurt.

Fra 1. Oktober til 1. December blev der Verden over ialt sluttet Kontrakt om Bygning af 105 nye Skibe paa ialt 602.000 ts., nemlig 69 Motorskibe paa 417.000 ts. og 36 Dampskibe paa 185.000 ts. 5 Motorskibe paa ialt 20.050 ts. var de danske Værfters Andel heri.

Vil man spørge om Grunden til denne pludselige Interesse for ny Tonnage ligger i stigende Fragter og faldende Driftsudgifter for Skibe, da maa man sige, at det er et helt andet Forhold, der gør sig gældende. Konkurrencen er stadig meget haard, og kun de Skibe, der har moderne økonomisk Maskineri, kan indbringe saa meget, at de ikke ligefrem sejler med Under-skud. Som vi saa tit har fremført, kommer den gamle umoderne Tonnage ikke i Fart igen. De Redere, der i Tide indsaa dette og bestilte Skibe for et Aar siden, har i Dag moderne Skibe til en billigere Pris, end de kan købes eller bestilles til nu. Selv om et Skib maaske kunde betale sig 2—3 Aar endnu, saa vil det alligevel betale sig at udrangere det før og købe et nyt.

Da det ogsaa kunde se ud til, at der skal bygges en Del Krigsskibstonnage, kan man sige, at Skibsbygningsindustrien har Udsigt til et bedre Aar end det svundne. I Danmark vil det nærmest sige fuld Beskæftigelse for Værfterne hele Aaret.

Om der vil komme en varig Bedring for Skibsfarten er maaske vanskeligt at sige, men Priserne paa Varer stiger, om end langsomt, saa man tør vel haabe.

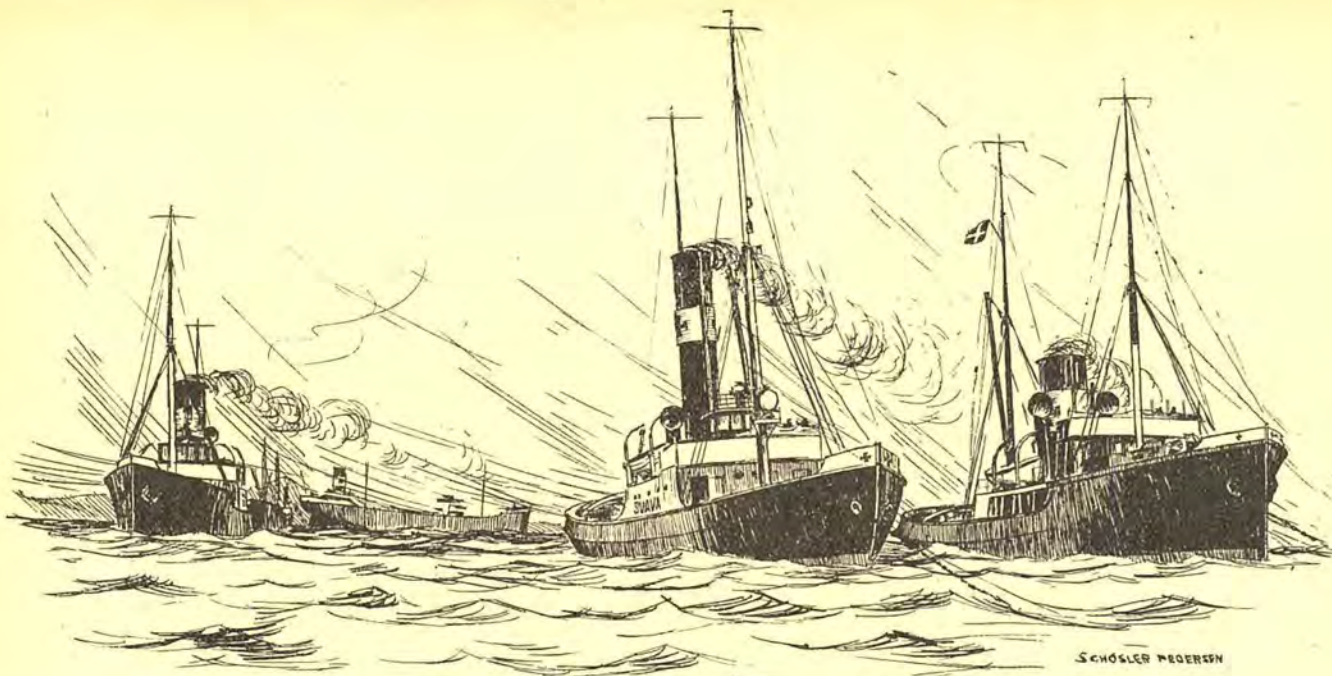
VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN



„Jane Mærsk” Stranding. Svitzers Bjærgningsdampere i Arbejde.

Prøvetur fra Nakskov Skibsværft med

√ Nakskov Skibsværft afholdt Lørdag den 30. November 1935 Prøvetur med sin Nybygning Nr. 68, m. s. „Normandiet”, bygget til Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Aktieselskab, København.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Største Længde	113,86 m
Længde mellem Perpendikulærer	106,66 m
Bredde paa Spant	15,24 m
Dybde til Shelterdæk	9,60 m
Lasteevne	5.800 Tons D. W.

Skibet bygges til British Corporations højeste Klasse som almindelig Lastbaad med aabent Shelterdæk og lav Bak, Huse midtskibs og agter, og er forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde, indrettet til Brændselolie.

Skibet er lygget med 2 Master og 2 Samsønpoter samt 5 Luger, som betjenes af 11 Stk. Løseboomme, hvoraf 1 til 15 Tons og 10 Stk. 3 Tons elektriske Løsespil fra Thomas B. Thrige, Odense, der ogsaa har leveret Forhalingspil og Ankerspil samt Styremaskine, alle elektrisk drevne.

Officerernes Kamre, Salonen og Messen er anbragt i Dæks-huse midtskibs.

I Bestikhuset paa Kommandobro er der indrettet en Radio-station.

I Kaptajnshuset findes 2 Kamre med tilhørende Toiletrum til Kaptajnen samt 2 Passengerkamre. Derunder er der paa Shelterdækket i Dækshuset: Salon, Officerskamre, Officers-messe samt Kamre for Hovmester og øvrige Restaurations-personale samt Stirrids, Baderum og W. C.er.

Mandskabsrummene er indrettet agter med lyse Rum, 2 Mand i hvert Lukaf, og i Dæksluaset over denne Apterling findes Messer for henholdsvis Dæks- og Maskinfolk samt W. C.er, Vaskerum og Baderum.

M/s „Normandiet“

Skibets Besætning er ialt paa 28 Mand.

Maskinen bestaar af en Burmeister & Wain 6-cyl. 2-Takt Dieselmotor paa 2.100 I. H. K., der giver Skibet en Fart af ca. 11 Knob lastet.

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

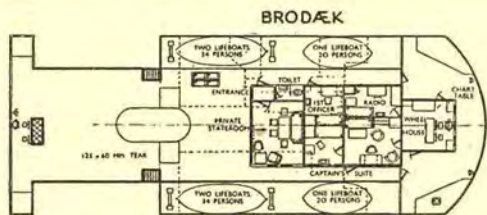
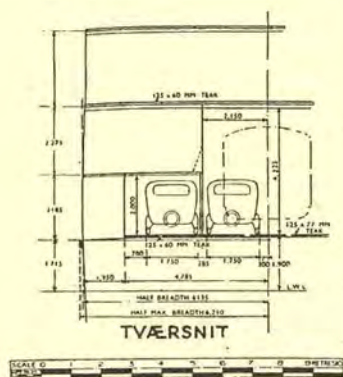
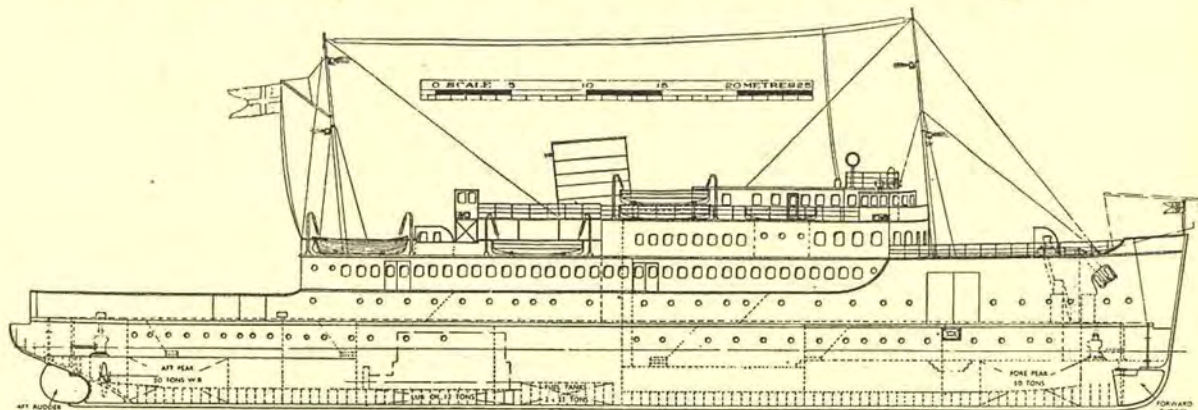
Til Skibet hører et Kølemaskineri fra Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus medens Kabys og Bagecuvn, som er oliefyret, er fra Brønnums, Maskinfabrik, København. Desuden er alle Skibets Lastrum forsynet med et komplet „Lux“ Kulsyre Brandslukningsanlæg af nyeste Konstruktion, efter Walter Kidde & Co.s System, her i Landet repræsenteret af Firmaet Theo. Koch & Co. Anlæggets Kulsyrebatteri, der bestaar af 60 Staalflasker, rummer tilsammen over 2 Tons flydende Kulsyre. Fra Kulsyrebatteriet fører Ledninger ud til alle Skibets Lastrum, og ved Hjælp af en særlig Anordning kan man ud-lade Kulsyre til det eller de paagældende Rum.

Prøveturen foretoges i Langelandsbæltet, hvor Farts- og Forbrugsprøver foretoges over den maalte Distance paa Lange-lands Kyst, og der opnaaedes en Fart af 13 Knob i haard Kuling.

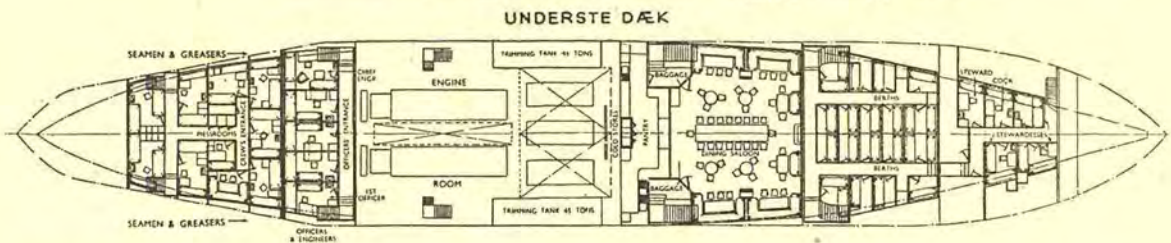
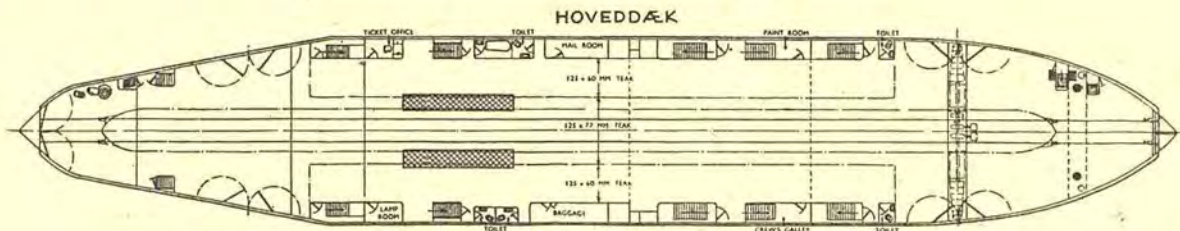
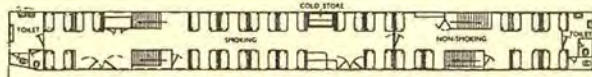
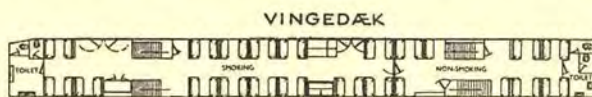
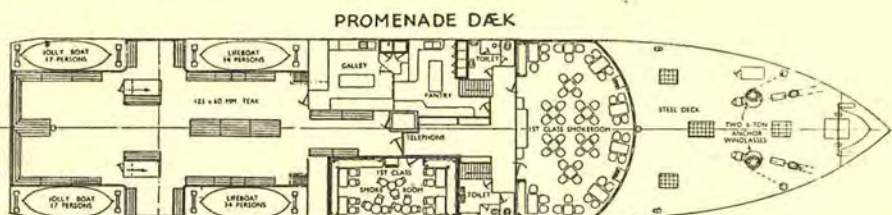
Efter Prøveturens Afslutning gik Gæsterne i Land, hvor-efter Skibet fortsatte til København.

I Prøveturen deltog bl. a. fra Rederiet: Skibsreder, General-konsul N. Petersen, Skibsreder E. Hahn-Petersen og Direk-tør A. Palsbo, fra Firmaet Brorsen & Overgaard: Inspektør H. Overgaard, fra A/S Burmeister & Wain: Underdirektør Paul Hansen og endvidere Maskininspektør H. Bidstrup samt Værftets Ledelse.

Den nye Statsbanefærge



Makineri 3350 I. H. K.
225 O/M



Længde 77 m.
Bredde 12,5 m.
Antal Passagerer 1000.
Hastighed 15,25 kn.

Som det vil være de fleste af vore Læsere bekendt, har D. S. B. bestilt en ny Færge hos Helsingørs Skibsværft, der paa Grund af Mangel paa Beddingplads lader Skroget bygge paa Aalborg Skibsværft.

Færgen afviger paa flere Punkter i sin Konstruktion fra de Typer, der nu bruges ved Storebæltsoverfarten, idet den bygges til et tredobbelt Formaal. Den skal sammen med „Hejmdal“ besørge Overførelsen af Biler, i paakommende Til-

fælde skal den ogsaa tage et Lyntog over, hvorfor den har et enkelt Sjør midtskibs, og endelig skal den være Reserve-skib paa Ruten Kalundborg—Aarhus, hvor man nu er ilde stillet, naar Reserveskibet „Niels Holst“ maa sættes ind, da det kun har Plads til 3—4 Biler.

Færgens Hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem Perpendikularerne	77,00 m
Største Bredde i Hoveddækket	12,27 m
Dybde	5,32 m
Dybgang med fuld Last	3,90 m
Hestekraft	2800 B. H. K.
Tilsvarende Hastighed	15,25 kn.

Med fuld Last overfører den:

1 Lyntog	143 ts
Biler	35 ts
1000 Passagerer	75 ts
Brændsels- og Smørelie	50 ts
Besætning, Vand etc.	3 ts
Ialt	306 ts

I Forhold til den nyeste Færge, som er 99 m lang og 17,2 m bred, er den altsaa noget mindre, men da Maskinkraften er den samme, bliver Hastigheden til Gengæld ca. 1,5 kn større.

Hensynet til de forskellige Ruter, som den skal betjene, afspejler sig ogsaa i dens Konstruktion. Forskibet er overbygget som paa Kalundborg Rutens Baade, men er i Modsætning til disse konstrueret til at klappe op, saaledes at Til- og Frakørsel kan ske over begge Stævne. Der findes Sideporte til Biler paa samme Maade som i Kalundborgbaadene, ligesom disses Sovekahytter findes der her tilsvarende.

Brodækket har Kommandobro i begge Ender, da Færgerne altid bakker ud ved Storebæltsoverfarten. I Huset paa dette Dæk findes forrest Styrehus og derefter Radiorum og Beboelse for Kaptajn og 1ste Styrmand samt en Privatkahyt og et Toilet. I Siderne er der placeret 6 Redningsbaade.

Paa Promenadedækket findes forrest en Rygesalon for 1. Klasse. Den optager hele Dækkets Bredde og har Vinduer, der giver Udsigt forefter. En mindre Rygesalon findes paa S. B. Side noget agterligere. Desuden er der Toiletter, Kabysser og Stirrids samt Telefonboks med

Radiotelefon. I Siderne er der anbragt 2 Redningsbaade og 2 almindelige Baade.

Vingedækkene — d. v. s. de smalle Dæk i Borde mellem Promenadedækket og Hoveddækket — er helt lukkede og beregnet til Fællesklassens Passagerer. De er hver delt i en Ryger- og en Ikke-Ryger-Afdeling. Der er her paa hele Længden opstillet Serveringsborde og Bænke. Paa For- og Agterkant er der Toiletter.

Hoveddækket er holdt helt frit af Hensyn til Tog og Biler. Trapperne op til de øvre Dæk er helt i Borde.

Paa det underste Dæk findes forude Kamre for Køkkenpersonale og Betjening, derefter er der Sovekahytter — à la Kalundborg —, som kan lejes mod Ekstrabetaling. Dernæst kommer den store Spisesalon. Agten for Motorrummet ligger Kamre for Dæks- og Maskinofficer og endelig Messer og Kamre for Besætningen.

Maskineriet skal bestaa af 2 B & W. 8-cylindrede 4-Takts enkeltvirkende Motorer af Trunktypen med Trykforstøvning. De konstrueres til at udvikle 2800 B. H. K. d. v. s. 3350 I. H. K. ved 250 O/M. Færgen skal være færdig i 1936.

Den danske Sømands Dattersøn skænker den engelske Konge 11 Millioner.

Sultanen af Johore, en Dattersøn af den berømte danske Sømand og Købmand Mads Lange til Bali, har i Anledning af Regeringsjubilæet skænket den engelske Konge og Stat en halv Million Pund Sterling.

Summen er givet med det specielle Formaal, at den skal anvendes til Udbygning af Forsvarsværkerne omkring Singapore.

Kong George har takket Sultanen for hans store Gave, som „yderligere vil styrke de hjertelige Baand, der har knyttet Johore og England sammen i min Regeringstid.“



G. W. Frydenlund & Søns Eft.

C. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS



KULSYREBRANDSLUKNING TIL SKIBE

Walter Kidde & Co.

Lad THEO. KOCH & Co. raade Dem, enten De tænker paa at anskaffe et enkelt Apparat eller et moderne Anlæg.

CENT.: 2392-10492 - THEO. KOCH & Co. - FREDERICIAG. 15



Alfred Jensen • Nyhavn 24

under

**Sømands-
hjemmet
BETHEL**

Ny Indehaver

Fuldstændig

**Sømandsekviperings
STORT UDVALG!
Olietøj, Gummistøvler
Køjemadrasser**

Tlf. Byen 438 x

KOLLISION



„Napier Star“ har mistet Forskibet.

Det er heldigvis sjældent, at Kollisioner er saa voldsomme som den der her er vist mellem to Dampere. Den store Flænge i „Laurentic“ fik dog ikke Skibet til at synke, men den kostede seks Mand Livet. „Napier Star“ flød ind paa Kollisions-skoddet, som i dette Tilfælde altsaa beviste sin Hensigtsmæssighed.

Dansk nautisk Almanak 1936

Med vanlig Præcision og i det kendte Udstyr er „Dansk nautisk Almanak 1936“ udkommet hos Iver C. Weillbach & Co., Sølvør & Svarrer (149 + 56 Sider). Pris 2,50 Kr.

Foruden de mange nautiske Tabeller — deriblandt efter Ønske af Navigationsdirektoratet Middelsolens Rektascension og Tidsækvationen samt Størrelserne „R.“ og „E.“ — der som tidligere fremtræder i et tydeligt og klart Tryk, indeholder Bogen et Par instruktive Artikler. Navigationslærer E. Stubberg skriver om H. O. No. 211, medens den anden Artikel handler om Radiofyrrørdningen. Efter Tabellerne følger de in-



„Laurentic“s Flænge i Skibssiden.

Københavns Vandforsynings Selskab

O.
Møller

Vi undertegnede anbefaler os med **fersk Vand**, baade til Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløber København.

H. C.
Richardt

Dag:
Amager
5366

Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner

Nat:
Amager
5637

ternationale Søvejsregler og særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand samt Reglement for Besejling af det uddybede Løb gennem Drogden.

Almanakken behøver ingen Anbefaling til den, der tidligere har benyttet den. Til andre kan vi kun sige: „Prøv den selv!“

Bliver Hastigheden for Fragtbaade sat op?

En verdenskendt Skibsbygger har udtalt, at der snart vilde blive stillet Forslag om et 20 Knobs Fragtskib til visse Ruter. Det lyder i Dag ikke saa vildt, som det vilde have gjort for blot nogle faa Aar siden, idet man jo allerede nu ser Trampbaade, der gør omtrent 17 kn.

Der er heller ingen Tvivl om, at man ogsaa for Passagerbaade paa visse Ruter maa tage Hensyn til, at Folk som Regel ogsaa kan komme med de hurtiggaaende Trampskibe.

Hvis man vil undersøge Økonomien for en Fragtbaad med 20 kn Fart, saa vil et Skib, der ved 16,5 kn fordrer 10.000 A. H. K. for at opnaa 20 kn, skulle have 17.000 A. H. K.

Udgiften til Brændsel vil altsaa stige med 70 pCt., medens den aarlige gennemsejlede Distance vil være 20 pCt. større. Det hurtige Skib vil i Anskaffelse desuden være ca. 35 pCt. dyrere.

Hvis man antager, at Brændselsudgifterne i Forhold bliver forøget med 40 pCt. og Kapitaludgifterne incl. Assurance og Afskrivning med 30 pCt. samt andre Udgifter med 30 pCt., saa er det kun de 2 førstnævnte, der har Relation til den større Fart. Brændselsregningen vil derfor vise en Forøgelse paa 28 pCt. i Forhold til den 16,5 kn Baad, medens de aarlige faste Udgifter vil være 10 pCt. større.

De aarlige Omkostninger vil altsaa være forøget med 38 pCt. for en Fartforøgelse paa 20 pCt.

Dersom man altid kunde forvente fuld Ladning, saa er det desuden klart, at en 20 kn Baad vilde have den Fordel at kunne faa den bedste Last, foruden at den selvfølgelig udgjorde en vis Reklame for Rederiet. Et saadant Skib vilde desuden have den Fordel, at det kunde løbe med en hvilken som helst Fart mellem 16 og 20 kn med samme høje Virkningsgrad af Maskineriet. Det vilde altsaa have en vis Tilpasningsevne efter de ydre Omstændigheder, hvilket kan være af økonomisk Betydning, naar disse gør en lavere Fart formaalstjenlig.

Hvis man undersøger Forholdet mellem de i 1935 byggede Skibes Størrelse og den installerede Hestekraft, vil man finde, at Forholdet mellem Gross-Tonnagen og Hestekraften er blevet mindre. Der er altsaa i 1935 bygget færre hurtiggaaende Skibe

end i 1935. Det betyder dog ikke, at man er inde paa den Vej at sætte Hastigheden ned for Fragtskibe, men kun, at Forholdet mellem hurtiggaaende Passagerskibe og Fragtskibe, der er bygget, er mere normalt i 1935 end i 1934, hvor man paa Grund af Krisen kun byggede ganske særlige Skibe, og da især hurtiggaaende Passagerbaade.

Vil man bygge et nyt Skibsværft i Norge?

I nogen Tid har man i Norge diskuteret om Betimeligheden af at udvide den norske Skibsbygningsindustri, saa den kunde blive i Stand til at udføre de fleste norske Ordre paa nye Skibe. For Tiden bygges de fleste norske Skibe i Udlandet bl. a. ogsaa en Del her i Landet.

Arbejderregeringen er meget interesseret i Spørgsmaalet og har nedsat en Kommission med Direktøren for Norges Bank som Formand til at undersøge Sagen. Man venter Kommissionsbetænkningen omkring Nytaar, saa den kan forelægges for Stortinget midt i Januar.

Oslo Kommunalbestyrelse, hvori Arbejderpartiet ogsaa har Flertal, har ogsaa taget Sagen op, og Formanden vil sammen med forskellige andre besøge England, Tyskland, Danmark og Sverige og maaske andre Lande for at studere moderne Skibsværfter og de nyeste Metoder i Skibsbygningen. Man ønsker i Oslos Kommunalbestyrelse, at det kommende Værft lægges i Oslo, muligvis i Forbindelse med et af de to derværende Værfter.

Man arbejder i Norge med megen Iver paa Sagen, men skønt Arbejderpartiet synes at ville udvide Skibsbygningsindustrien for enhver Pris, er det dog tvivlsomt, om den kan gennemføre sin Plan uden Støtte af andre Partier. Men det er ikke umuligt, at den kan faa denne Støtte.

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (fhv. Skibsfører)

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat-Tjeneste) til Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Kontor: Nordre Toldbod — Telefon Central 13 717

Privat-Telefon: Byen 3086 — Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod

E. S. M. Denckers Eftf.

P. JENSEN

Rebsslagermester, Vestergade 16

Eneleverandør af Plombsnøre til Toldvæsenet hele Landet over og alle offentlige Institutioner



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.

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.



STJERNENS
Øl og Mineralbrænde

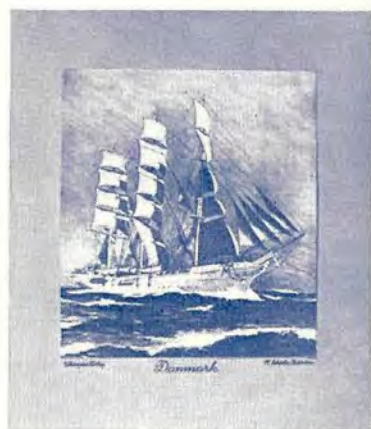
Depot for Skibsproviantering
Heibergsgade 16 :: København K.
Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer
Depot i alle danske Provinshavne



HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE
Til Inden- og Udenbords
Faaes i alle Verdenshavne

Den Internationale
Skibsfarve-Fabrik A/S
Sct. Annæplads 16
København K.
Telefon Centr. 5601

„Vikings“s Forlag udgiver nu nedenstaaende Farvebilleder opklæbet paa Karton.



Nr. 1. Skoleskibet „Danmark“.
Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
Størrelse ca. 30×35 cm. Pris Kr. 3.00.



Nr. 2. Typisk dansk Skonnert.
Maleri af Benjamin Olsen.
Størrelse ca. 35×40 cm.
Pris Kr. 3.50.



Nr. 3. „Suomen Jautsen“.
Flerfarvet Akvarel. Størrelse ca. 30×30 cm.
Pris Kr. 2.50.



Nr. 4. Skoleskibet „Georg Stage“
(nu Joseph Conrad). Maleri af Lods Landt.
Størrelse ca. 35×40 cm. Pris Kr. 3.50.

=====
Ved Bestilling bedes Nr.
opgivet paa det ønskede
Billede og Beløbet ind-
sendes til »Vikings«
Forlag, Gl. Mønt 39,
Tlf. Central 9822 eller
indbetales paa Postgiro
1382.
=====



Nr. 5. Skoleskibet „København“.
Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
Størrelse ca. 30×40 cm. Pris Kr. 3.50.

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 Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Stettin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem Kjøbenhavn og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

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



VIKINGEN

50 Øre

Skoleskibet „Georg Stage“
(Læs Artiklen Side 7).

1936 - Nr. 2
13. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Calcutta, Rangoon, Kuala Lumpur, Penang, Honkong, Shanghai, Hankow, Tsingtao, Weihaiwei, Harbin, Dalny, Vladivostok, Seattle, San Francisco, 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

Et Ønske ----

FRA ALLE SØENS FOLK

Som man maaske nok en Gang imellem har set lidt om i Radiotelegrafisternes Medlemsblad, har samtlige søfarende Folks Organisationer i skøn Samdrægtighed forsøgt at faa udsendt en ordentlig Presse over en eller anden af de danske Kortbølgestationer, saa de danske Skibe, hvor de end maatte befinde sig paa Kloden, havde en rimelig Udsigt til at kunne følge lidt med i Hjemlandets Begivenheder.

„Pressens Radioavis“, der afgives pr. Telefon og i et Tempo, der, paa Grund af den korte Tid, den har til Raadighed, ikke tillader den Mand, der sidder ved Modtageren og maaske daarligt kan opfatte det talte paa Grund af „Fading“ og „atmosfæriske Forstyrrelser“, at faa noget skrevet ned, kan ikke tilfredsstille det Behov, der nu til Dags er hos de Søfarende af alle Grader, efter at følge med i Begivenhederne derhjemme.

Som sagt, Organisationerne har henvendt sig til Søfartsministeren, og andre har ogsaa ment, at Sagen vilde gaa i Orden, men paa en eller anden mærkelig Maade er den altid gaaet i Staa, og de er ikke kommet videre med den til Trods for, at man skulde synes, dette Spørgsmaal meget let vilde kunne løses og uden nogen nævneværdig Udgift for nogen som helst.

Hvis man nu havde mødt en eller anden af de sejlene Radiotelegrafister, vilde han kunde fortælle Dem følgende:

„Man kan vel nok sidde og ærgre sig over, at det er ganske haabløst at faa fat i den danske Presse, naar man sidder paa Vagten derude paa Verdenshavene; og saa er det saamænd ligegyldigt, om man er Øst eller Vest for Greenwich. „Danmarks Kortbølgesender er alt for varierende, udsat for Forstyrrelse og „Fading“ til, at vi har noget som helst Udbytte af at prøve paa at tage den. Og selv om det en enkelt Aften eller Nat lykkes at høre noget af Radioavisen, er det dog kun meget begrænset, hvad vi bagefter kan huske af det Stof, vi har hørt. Sidder vi saa og leder i Kortbølgeområdet og hører den danske Amerikasender sende sine Pavsesignaler det halve Døgn, hvor Danmark saa godt som ingen Telegrammer har til U. S. A., staar man

Hvorledes Søfarten kan faa sin egen danske Radioavis

fuldstændig uforstaaende overfor dette, at Senderen ikke lige saa godt kunde bruges til at udsende den danske Presse med Morsesignaler, saa vi alle — bogstavelig talt over hele Kloden — vilde kunne faa Fornøjelse deraf.

Med lidt god Vilje skulde det vel ikke være ugørligt, at Stoffet fra Pressens Radioavis kunde overgives til Stats-telegrafien, der saa paa et eller andet Tidspunkt kunde udsende det over Amerikasenderen. Paa denne Maade vilde alle de danske Skibsbesætninger kunne faa det længe nærde Ønske opfyldt om at faa Lejlighed til at følge lidt med i de hjemlige Begivenheder. For netop „Pressens Radioavis“ bringer dette Stof; passende alsidigt med kortfattede Rigsdagsreferater og de vigtigste inden- og udenlandske Begivenheder. Vi Radiotelegrafister vilde være de første til at hilse en saadan Morseudsendelse med Glæde, men uden Overdrivelse kan man sikkert sige, at alle Søfarende vilde betragte det som en simpel Retfærdighedshandling, om en saadan Presseudsendelse snarest blev gennemført, ikke mindst, da den vil kunne laves uden Udgift af nævneværdig Betydning.

Ganske vist kan vi Radiotelegrafister tage en hel Del af de udenlandske Presser, for Danmark er nemlig det eneste Land, der ikke har en regelmæssig Presseudsendelse, men disse har selvfølgelig ikke den Interesse, som en dansk Presse vilde have.

Som sagt har samtlige vore Organisationer henvendt sig til Myndighederne derom, den sidste Henvendelse fandt Sted for et halvt Aars Tid siden; men det vilde være rart at vide hvad Grunden er til, at denne vigtige Sag faar Lov til at henligge i en eller anden ministeriel Skuffe“.



»Fløjte« fra Midten af
det 17. Aarhundrede.

Under

Sejl

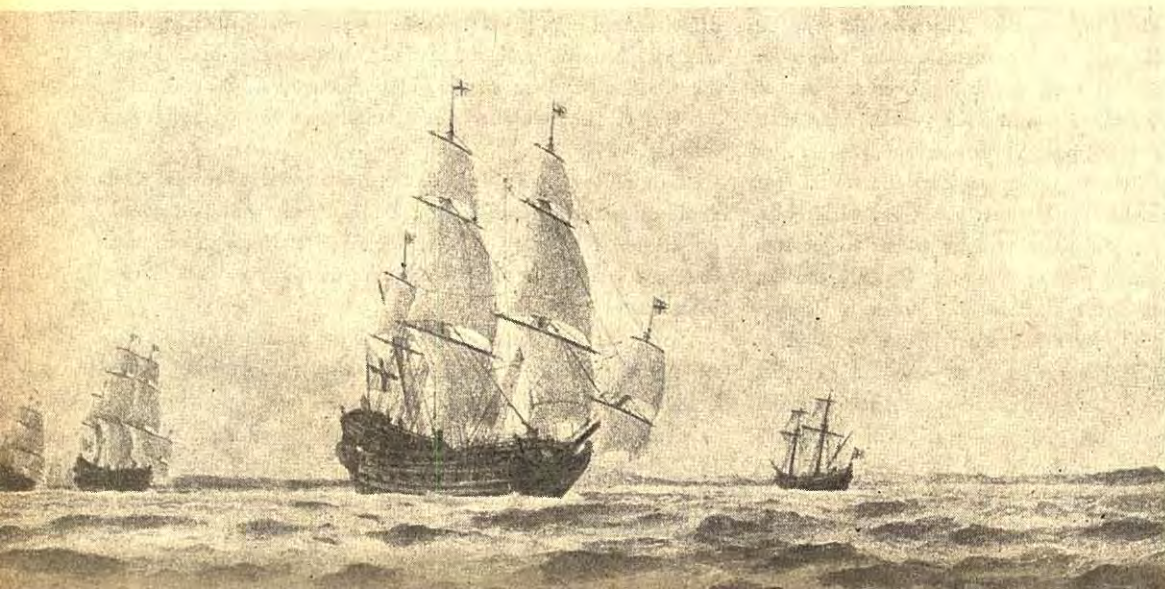
A/S Lindfors Bogforlag, København, har udgivet en Bog eller rettere et Værk af Generallotsdirektør Erik Hägg med ovenstaaende Titel. Teksten er oversat til Dansk af Kaptajn Carl V. Sølvér. Format 31×23×3 cm. Pris 55 Kr.

„Under Sejl“ er en Mindebog over Sejlfartøjets snart svundne Tid. Teksten giver en historisk Oversigt over Sejlskibets Udvikling, men træder iøvrigt ganske i Skyggen af det prægtige Illustrationsmateriale, som giver Bogen sit eget Præg. 50 Helsebilleder i Farver samt talrige Detailtegninger i sort er udført efter Admiral Hägg's Billeder og Tegninger.

Admiral Jacob Hägg var født i 1839 og døde i 1931. Han blev Søkadet i den svenske Marine i 1858 og begyndte i 1860 sin Kunstnerbane, thi en Kunstner var han foruden at være Søofficer. I 1929 udførte han sit sidste Oliemaleri og mellem disse to Tidspunkter udfoldede han en rig Produktion. Af Oliemalerier og Akvareller — mindre skitserede Arbejder ikke medregnet — har han sikkert fremstillet henved 700 og

af Raderinger ca. 25. Tegninger i Tusch og Blyant samt Tegninger til Træsnit kommer sikkert op til mindst 1000. Man siger om Biskop Absalon, at han havde Sværdet i den ene og Bibelen i den anden Haand. Admiral Hägg har sikkert haft en Skitsebog eller en Pensel i den ene Haand. Man maa nemlig ikke tro, at han glemte Søkrigshaandværket. Da han i 1904 fik sin Afsked, var han kommanderende Admiral. Fra 1907 til 1927 var han derefter Forstander for Statens søkrigshistoriske Samlinger i Stockholm, hvor han fuldførte sin allerede tidligere paabegyndte meget betydningsfulde Indsats for Bevaring af de værdifulde gamle Fartøjsmodeller.

For at skabe et Værk som det foreliggende fra én Mands Haand, maa denne være udrustet med de 3 Egenskaber, som Admiral Hägg netop havde: Sømand — Sejlskibssømand — Kunstner og Historiker. Man har haft roget lignende i den danske Skibsbygmester Funch, der for ca. 100 Aar siden udgav sine Beskrivelser og Ordbøger med sine herlige Tegninger. Funch's



Cøtøborg-
eskadren med
Skibet „Amaran-
the“ i Spidsen
staar til Søs 1677.
Til højre ses et
krydsende Han-
delsskib. Olie-
maleri 1919.



Gustav Vasas Flaade.

Arbejde var herlig og gedigen Kunsthaandværk, medens Hägg's er selve Kunsten. Men man længes uvilkaarlig efter at se Funch's Arbejder genudgivet, de er kun kendt af altfor faa. Man længes efter at se en rask Mand paatage sig den økonomiske Byrde derved og misunder „Brödrafolket“ dette Værk. Mange af Detaille-Tegningerne i „Under Sejl“ er gengivet efter Blyantstegninger og mangler maaske noget i Tydelighed til Fordel for det kunstneriske Indtryk. Paa dette Punkt er Funch's farvelagte Tegninger bedre for den, der vil studere Detailler ved Rig eller Skrog paa Skibe fra den Tid.

Ca. 150 Typer paa Skibe eller Baade af alle Slags er omtalt i Bogen mere eller mindre udførligt, saa det vil være vanskeligt i en Fart at nævne noget, man kunde ønske. Selv om svenske Skibe selvfølgelig har haft den største Plads i Admiralens Hjerte, saa finder man ogsaa mange andre Nationers Fartøjstyper. — Danske Fartøjer er repræsenteret af 2 — skriver to — Fiskerbaade fra 1894 efter Blyantstegninger. Men selv denne — i danske Øjne — Mangel forringer ikke Bogens Værdi for den, der har Interesse for den svundne Sejlskibsepoke.

Bogens Udstyr er hævet over Kritik. Trykket er, som alt fra Egmont H. Petersens Bogtrykkeri, et Bevis paa dansk Bogtrykkunsts høje Stade. Indbindingen er udført i Sejldug. Det er originalt, men — her kommer et „Men“ — maaske ikke særlig praktisk. Det kan jo ikke vaskes paa Bogen, og det bliver let snavset, da man hyppigt og gerne vil blade i den for at glæde sig over Illustrationerne.

Paa første Side af Bogen gengives følgende Udtalelse af Kronprins Frederik i Faksimile:

„Under Sejl“ sælges til Fordel for gam-

le Søfolk og deres Enker. Enhver, som køber denne Bog, bibrager til at forskønne disse brave, veltjente Folks Livsaften, og jeg beder enhver Køber, som støtter dette smukke Formaal, at modtage min hjerteligste Tak.“

Prisen kan maaske virke noget afskrækkende, men Forlaget er villigt til at udstrække Betalingen over 5 Maaneder, hvilket naturligvis letter Anskaffelsen for mange.

Gustav Vasas Flaade bestaar, som man ser af „Kastelskibe“, d. v. s. Skibe med høje Opbygninger for og agter. De var riggede med 3 Master, hvoraf



„Paa Lægervallen“. Linieskib, fra Gustav III's Tid til Ankers i Havsnød, strygende Stænger og Rær.

Fokke- og Stormasten havde Raasejl, Mesanmasten et Latinersejl. Stagsejl førtes ikke, derimod et Raasejl under Sprydet. Sejlene kunde ikke rebes, men de under-

at Mesanmasten havde faa Raasejl foruden Latinersejlet. Paa Sprydet er desuden anbragt en Mast med et Raasejl, saa man nu havde 2 Raasejl, et over og et



Skoleskibet »Abraham Rydberg« II, bygget 1911, og en svensk Lodsbaad udfor Landsort. Oljemaleri 1919.

ste var paa Undersiden forsynet med en aftagelig Del, en „Bonnet“.

Paa „Amaranthe“ var Udviklingen naaet saa vidt,

under Sprydet. Rigningen er i det hele taget blevet højere og slankere. Den afbildede Episode har den for danske særlige Interesse, at Togtet endte, ved Møn, hvor „Amaranthe“ efter 2 Timers Kamp maatte overgive sig til Niels Juel.

„Fløjten“ var en slank, hurtigsejlende Handelsskibstype, der i Begyndelsen af det 17. Aarhundrede fremstod i Holland (holl. fluit), og for den Tid svarer til de senere Klippeskibe.

Skoleskibet „Abraham“ Rydberg“ er den svenske Handelsflaades Øvelsesskib og vil være kendt af mange Danske fra sine Besøg i vore Havne.

J. T.

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

Skibsproviantering
Cigarer - Tobak - Vine
Detail:
Sølvgade 85, Tlf. 14172

Fire Millioner Mennesker

har med levende Interesse og Spænding fulgt Styrmand Poul Hansen paa hans farefulde Færd. Handlingen begynder i det lille Fiskerleje, hvor Poul lærer den skønne Skibsrederdatter Margrethe at kende, og skildrer deres Kamp for at faa hircanden, hans Rejse fra Danmarks Kyster gennem det frygtelige Torrestræde, hvor

BARKEN MARGRETHE

forliser men reddes af den heltemodige Styrmand og hans trofaste Folk.

„VIKINGEN“S FORLAG

Derfor er De sikker paa, at denne Bog, der udkommer i 4 Storhefter med Farveomslag og mange Illustrationer for kun Kr. 1.50 pr. Storhefte, vil være en kærkommen Gave, der har blivende Værdi, og som vil blive læst med levende Interesse af alle. De 4 Storhefter danner tilsammen en Bog paa c. 300 Sider.

KONSUL LAURITZEN

in memoriam

Konsul, Skipsreder Lauritzen afgik ved Døden den 24. December, og hermed afsluttedes et meget virksomt Liv.

Konsul Lauritzens største Interesse i Livet var Arbejde og at skaffe Arbejde til saa mange som muligt. Det lykkedes ham i høj Grad, thi foruden sit store Rederi har Konsul Lauritzen sat mangfoldige Foretagender i Gang, og det er Tusinder, han har skaffet det daglige Brød ved sine Virksomheder.

Konsul Lauritzen begyndte selvstændig Virksomhed i Esbjerg i en meget ung Alder, han var én af den ny Bys Pionerer, og han undte sig aldrig Ro. Byen var i stærk Fremgang, og Tempoet paavirkede Konsul Lauritzen i den Grad, at det ene Foretagende efter det andet saa Dagens Lys. Ingen Mand har betydet mere for Esbjerg end Konsul Lauritzen, thi hans Navn og Initiativ var knyttet til saa at sige ethvert Foretagende af Betydning. Naturligvis kunde en enkelt Mand ikke overkomme Varetagelsen af den daglige Ledelse af de mange forskelligartede Foretagender, men Konsul Lauritzen havde et aabent Blik for at finde de rette Medarbejdere. Den omfattende Ex- og Import, som dreves af Konsul Lauritzens Foretagender, medførte naturligt, at ogsaa Rederivirksomhed optoges. Der begyndtes meget beskedet med en lille Baad, som saa at sige udelukkende anvendtes i Firmaets egen Fart, men snart udvikledes ogsaa Rederivirksomheden til almindelig Fragtfart, og der anskaffedes flere Skibe. Efterhaanden tog Rederivirksomheden Konsul Lauritzens største Interesse, og da han i 1914 flyttedes til København, var det allerede et stort og anset Rederi. Under Krigen solgte Konsul Lauritzen hele sin Flaade, eller rettere den Del som var til Rest efter mangfoldige Torpederinger, men alle, der kendte Konsul

Lauritzen, vidste, at han ikke kunde ligge stille, og at det kun var et Tidsspørgsmaal, naar han med fornyet Kraft vilde tage fat igen. Det varede ej heller længe, den ene Baad efter den anden blev bestilt ved danske Værfter, undertiden et halvt Dusin paa én Gang, og ved Konsul Lauritzens Død staaer hans Rederi som det 4. største i Danmark.

Konsul Lauritzen var aldrig bange for en Risiko, og aldrig bange for at begynde noget nyt. Da han saaledes saa, at den almindelige Trampfart havde ondt ved at klare sig, gik han resolut over til at bygge hurtiggaaende Køleskibe til Transport af frisk Frugt, og paa dette Omraade er hans Rederi førende i Danmark.

Konsul Lauritzen har ikke alene været en Foregangsmand paa Rederi-Omraadet, men ogsaa Fiskeriet har haft hans store Interesse. Han var ikke alene den eneste Ejer af Damptrawlere i Danmark, men han gjorde meget ihærdige og kostbare Forsøg paa at drive Fiskeri med Esbjerg-Kuttere paa Island. Grundet paa disse Fortjenester blev Konsul Lauritzen i sin Tid inviteret af Kongen til at deltage i Rigsdagens berømte Togt til Island. Æren var saameget større,

som kun han og Etatsraad H. N. Andersen som udenforstaaende fik en saadan Opfordring.

Konsul Lauritzen har bevist, hvad der kan overkommes og hvad der kan naas i Livet ved Arbejde, Energi, Initiativ og Vovemod, han staaer som et Eksempel til Efterfølgelse for alle, som føler sig i Besiddelse af den indre Kraft, som fører til store Resultater, naar store Maal sættes. Konsul Lauritzen var desuden en god og en retfærdig Mand, en Mand, hvis Død betyder et Savn for alle dem, der havde den Lykke at kende ham.



Skoleskibet Georg Stage

(Til Forsidebilledet)

Den nye „Georg Stage“, som er en Afløser af det gamle Skoleskib af samme Navn, var i Sommer paa sit Jomfrutog. Den er noget større og selvfølgelig mere moderne indrettet end sin Forgænger, og byder derfor Eleverne, hvis Antal er 80, bedre Ophold i flere Retninger. Efter Hjemkomsten i September Maaned blev den afrigget og henligger nu i Vinterdvale i Flaadens Leje. Om en Maaned Tid — i Begyndelse af Marts — begynder Livet igen at røre sig om Bord. Da skal den først doktættes for at blive gjort ren og malet i Bunden. Derefter begynder Tilrigningen, som

skal være færdig midt i April. Naar alt er malet og pudset, og Provianten er stuvent i Kældrene, kommer omsider den Dag, da alle de unge Mennesker møder for at begynde et nyt Afsnit af deres Liv.

Vi tvivler ikke om, at den nye „Georg Stage“ vil blive lige saa populær som sin Forgænger og i Løbet af nogle Aar lige saa kendt af Folk ved Kysterne og i Provinshavnene, som altid har set med Sympati paa de unge Sømand i den klædelige Uniform med den morsomme Ponçon i Huen, der er absolut heller ingen Tvivl om, at de gode Traditioner vil blive ført med om Bord under de nye Forhold. Til disse hører bl. a. de aarlige Besøg paa Christiansø med Dans i „Maanen“ og paa Kysthospitalet paa Refsnæs med Rotur for Børnene.

Sømanden, der blev Præst, fortæller

Styrmænd *Clemens Sørensen* har sejlet i tyve Aar, nu lægger han Roret om og bliver Præst. Han tog teologisk Embedseksamen i Foraaret og er nu bleven indviet til Gerningen af Biskop Götzsche i Viborg Domkirke. Mennesker, de har altid interesseret mig, sagde Styrmændspræsten.

Han fortæller: — Danskerne i Vancouver, mine Kammerater fra Arbejdspladserne, de sagde: „Du skal rejse tilbage til Danmark og blive Præst. Det er jeg ogsaa glad for, at jeg har gjort. Tænk saa, hvor mærkeligt det nu gaar: Jeg staar en Dag i mit Hjem her i Byen, det var lige efter jeg var blevet teologisk Kandidat, og blader i et Fagblad. Mit Blik falder paa en Annonce fra „Dansk Kirke i Udlandet“ om, at Stillingen som Præst i Vancouver er ledig. Hvis jeg kunde faa der, sagde jeg til min Kone — vi var lige blevet gift — saa er mit største Ønske opfyldt. Og jeg fik den!

Menneskene, de mærkelige, gode — lidt sære maaske — og saa Havet, det var dem, der drev mig frem over alle Betæneligheder. Jeg har altid haft Lysten i mig, men ikke rigtig Modet til at tage det store Ansvar. Jeg er født paa Sjælland, udenfor København; hele min Slægt har været Sømand og Fiskere. Jeg kom ogsaa til Søs, da jeg var femten Aar. Men Spiren i mig voksede paa Rejserne. Man tror, der er saa langt fra Sømand til Præst. Det er der ikke.

Man kender ikke Søfolk ved at træffe dem i Havnekejsperne. Man ved først noget om dem, naar man har sejlet med dem. De forandrer sig, saa snart der bare er gaet et

Par Dage fra sidste Havn. Ensomheden, somme Tider tre, fire Uger paa Søen, det store, stille Skib og alt det. Samtalerne i Lukafet faar andre Emner, og inden ret lang Tid er det Religionen, det drejer sig om. Der bliver knaldet et Ord baade for og imod. Det bliver afgjort paa Stedet, kan De stole paa; det er ikke nogen teologisk Disputats. Vi bliver som nøgne Mennesker for hinanden, vi kender hinanden lige ind i Sjælen og Skelettet, hver Stump kommer frem. Og saa skrifter vi for hinanden, om alt, alt.

Dér, i Lukafet altsaa, har jeg fundet mine bedste Venner, og mig selv ogsaa, det kan man godt sige, min Gud.

Da jeg kom hjem fra Vancouver som sagt, tog jeg til et Kursus i Vestjylland og læste til Student. Det blev jeg i 29. I 30 blev jeg cand. phil., og saa tog jeg Hyre som Styrmænd, samtidig med at jeg studerede. Det gik ikke, jeg maatte opgive Styrmændsskabet.

Det faldt mig svært i Begyndelsen at sidde paa Skolebænk; tredive Aar var jeg jo. Men Problemerne var ikke fremmede for mig, vi havde drøftet dem paa Søen og læst dem i Bibelen, det hjalp. Og efterhaanden gik det mærkværdigt let altsammen.

Søen er i min Gerning derovre, det er Søens Folk de fleste. Der er 1400 Danskere i Vancouver, den største danske Koloni i Kanada. Jeg kender hele Kysten baade op og ned, Masser af herlige Mennesker, der gemmer sig i smaa Flækker i Skærgaardene.

Paa Vej til Feber-Kysten i Østafrika



Italienske Tropper undervejs

HØJSØMYTTERI

Af
J. DANLI

Naar man i vor urolige Tid hører Ordet Mytteri, sætter man det oftest i Forbindelse med Hændelser, der finder Sted paa Landjorden, enten blandt Troppeafdelinger eller blandt Fanger i et eller andet Fængsel.

Men i det forrige Aarhundrede var det anderledes. Da var man sikker paa, at en uhyggelig Tildragelse havde fundet Sted paa Havet, naar Ordet Mytteri lød. Et Mytteri paa et af vor Tids moderne Skibe vil være utænkeligt, alene Tanken derom vil være absurd.

Gensidig Forstaaelse mellem Reder, Officer og Menigmand har skabt betryggende Forhold paa Nutidens Skibe, og dermed banlyst det skæbnesvangre Ord fra Neptuns Rige. Gamle Fader Neptun maa gaa mere end tredive Aar tilbage i Tiden — for at være helt nøjagtig til Aar 1902 — før han finder Stof til et regulært Mytteri paa Højsøen. Denne yderst dramatiske Begivenhed overgaar i Spænding selv en Kaptajn Marryat's livlige Fantasi og besidder den Fordel fremfor alt, at den er sand.

Barken „Veronica“, hjemmehørende paa New Foundland, befandt sig i November 1902 i Syd-Atlanten paa Rejse fra Meksikogolfen til Montevideo med Træ. Hidtil var Rejsen gaaet glat og uden Uheld af nogen Art, men efterhaanden som Skibet gled sydover, trak Uvejrsskyerne sammen og varslede ondt for den gamle, veltjente Vindjammer. Som paa de fleste af den Tids Sejlere bestod Besætningen ogsaa her af Mænd af forskellige Nationer, et Sammensurium af Rif-raf fra Havnebyernes billige Boardingshouses, sorte, gule, brune og hvide, et helt Regnbuekompagni af samvittighedsløse Mænd, „looking for trouble“. Og der blev „trouble“.

„Veronica“s Skipper, en gammel godmodig Mand, anede intet om den Uro, der gærede blandt Matroserne, og den Pludselighed med hvilken Mytteriet brød ud hindrede ham i at tage Forholdsregler derimod. Det begyndte med en lille Uoverensstemmelse mellem to af Matroserne, en Tysker ved Navn Gustav Rau og en Irlænder Paddy Dorau.

Resultatet af den lille Skarmydse blev en frygtelig Dragt Prygl til Tyskeren og en eklatant Sejr for Irlænderen. Dermed var Spillet gaaende. Tyskeren pønsede paa Hævn. Foruden Gustav Rau fandtes der tre andre tyske Matroser

Illustreret af
H. Schøsler Pedersen



ombord, Flohr, Smith og Monsson, og det lykkedes ham ved Hjælp af løgnagtige Beskyldninger mod den lille Irlænder at faa disse tre til at tage Parti for sig. En bælgmørk Nat medens Paddy Dorau havde Udkg, sne

de fire Tyskere sig ind paa den itetanende Matros. Rau, som gik i Spidsen, havde bevæbnet sig med en Kufnagle, som han af al sin Magt drev mod Irlænderens Hovede. Paddy sank i Knæ, men blev hurtig klar over Faren, og med Blodet strømmende ned over Ansigtet gik den uforfærdede Irlænder løs paa sine Modstandere. Men Kræfterne forslog ikke, han segnede om og tabte Bevidstheden.

Larmen havde hidkaldt den vagthavende Styrmand, som dog næppe naæde forud, før ogsaa han blev slaet i Dækket. Rau undersøgte hans Lommer, hvori han fandt en Revolver og efter at have bemærget sig dette Vaaben, kastede han den bevidstløse Styrmand overbord.

Rau havde nu arbejdet sig op til delirisk Raseri. Med Revolveren i Haanden sprang han, fulgt af de tre andre, agterud for at gøre det af med Skipperen og Førstestyrmanden, der begge sov. Rorgængerens blev jaget fra Roret, og den gamle Skipper, som var vaagnet ved Søen, tørnede ud for at se, hvad der gik for sig.

Han blev øjeblikkelig slaet ned, men dette var ikke nok for den rasende Rau. Han affyrede et Skud mod den værgeløse Mand, som, skønt haardt saaret, dog havde Aandsnærværelse nok til at flygte ind i Bestiklukaf'et, hvor han styrtede om. Skuddet hidkaldte Førstestyrmanden, men saa snart han naæde op paa Dækket, fyrede Rau igen og saarede Styrmanden i Underlivet. Men ogsaa han naæde at slippe ind i Bestiklukaf'et og smække Døren i efter sig.

„Veronica“s Skæbne hvilede nu i Rau's Hænder. Dog frygtede han for at trænge ind i Bestiklukaf'et, da han ikke vidste, om Skipperen og Styrmanden, som befandt sig derinde, var bevæbnede, eller om de kun var letsaarede og kunde yde Modstand. Og for at forhindre dem i at komme ud, barrikaderede han Døren og slog Brædder for Koojerne.

Saa kom Turen til det øvrige Mandskab. En Matros, Parsons, blev laaset inde i Ruffet. To andre, en Hindu og en Svensker Johannson, blev ikke antastede, da de lod til at være ganske uberørte af Situationen og ikke gjorde Tegn



Rau fyrede paa den haardsaarede Kaptajn.

til at ville gribe ind til Kaptajns Fordel. Kokken laaste sig inde i sit Lukaf og nægtede at komme ud, men et Skud fra Rau's Revolver fik ham hurtigt til at skifte Mening. Det var Rau's Hensigt at skyde ham ned, men han betænkte sig dog og lod ham leve. Selv en Morder skal jo have Mad.

— Imidlertid var Irlænderen Paddy Doran kommen til Bevidsthed igen, og da Rau og hans Mænd atter kom forud, bad han dem om Vand. Han fik det Svar, at han skulde faa at det Vand han ønskede, hvorpaa Rau løftede ham op fra Dækket og kastede ham overbord.

Rau's Vildskab kan ikke beskrives. Senere, under Forhørene i England, fortalte Øjenvidner blandt den overlevende Besætning om den sataniske Brutalitet, hvormed Rau havde behandlet sine Ofre.

Medens den haardsaarede Skipper og Styrmand befandt sig i Bestiklukafet, havde Rau gennem Skylygteret forlangt et Søkort og Skibets Sextant udleveret. Han fik det forlangte. Skipperen, som nu var døende, bad om Drikkevand, men Rau afslog med en Latter at give ham noget. I tre Dage laa de to saarede Mænd uden Føde og Vand og kun med den Hjælp, de i deres forfærdelige Tilstand kunde yde hinanden. Saa besluttede Rau at gøre det helt af med dem. Døren til Bestiklukafet blev aabnet, og da Styrmanden vaklede ud, affyrede Rau et Skud imod ham. Kuglen ramte Styrmanden i Skulderen, og med sine sidste svage Kræfter tumlede han tværs over Dækket og kastede sig overbord fulgt af en Regn af Kugler fra Rau's Revolver. Dernæst blev Skipperen halet frem. Med Hænderne for Ansigtet, som vilde han undgaa Synet af den rasende Matros, modtog han den Kugle, som befriede ham for hans Lidelser. Rau kastede derefter Liget overbord. Men Rau var endnu ikke mæt, han fortsatte sin Terror, og da Vildskaben kulminerede, bestod „Veronica's Besætning kun af ialt fem Mand. Den eneste, der foruden Anstifterne af Mytteriet havde faaet Lov til at beholde Livet, var Kokken Thomas. Han blev Rau's Skæbne. —

Da Skibet befandt sig to Døgn Sejls fra den brasili-

anske Kyst, besluttede Rau at forlade det. Sammen med de øvrige stuede han Redningsbaaden med Proviant, hvorefter han satte Ild paa „Veronica“, der var lastet med Træ og derfor blev et let Bytte for Flammerne. To Dage senere naaede de Kysten, hvor de gik i Land og skjulte sig i en Mangrovesump. Under Opholdet her fabrikerede Rau den Løgnhistorie, som han haabede vilde blive troet af Mynighederne, naar de søgte Oplysninger om „Veronica's Skæbne. Historien gik ud paa, at der var opstaaet Ild ombord i Skibet, og at han og de fire andre var de eneste overlevende af „Veronica's Besætning. Det blev Rau's Skæbne, at han havde ladet Kokken beholde Livet. Denne Mand, som af den forbryderiske Kvarter blev behandlet værre end en Hund, skulde til sidst ved sine Udsagn i Retten bringe Rau og hans Hjælpere i Retfærdighedens Hænder.

Faa Dage efter Mændenes Landgang paa Kysten ankrede det britiske Dampskib „Brunswick“ op i kort Afstand fra deres Skjulested. Sikre paa, at Kaptajnen vilde tro paa den af Rau opdigtede Historie, begav de sig ombord og udgav sig for forliste Sømand. Kaptajnen tog velvilligt imod dem og lovede at tage dem med til England, hvortil Skibet var bestemt. Men paa Rejsen dertil fortalte Kokken Kaptajnen alt om de forfærdelige Begivenheder, der havde fundet Sted ombord i „Veronica“. Kaptajnen, som allerede da nærrede en svag Mistanke til Rau og hans Mænd, beholdt klogelig sin Viden for sig selv, indtil Skibet ankom til Liverpool. Her tilkaldte han straks Politiet, som øjeblikkelig tog sig af Mændene, der, da de saa, at den opdigtede Historie ikke blev taget for gode Varer, straks begyndte at skyde Skylden over paa hinanden. Men Kokkens Vidneudsagn var for stærke, og efter en Række Forhør gik de alle til Bekendelse.

Dommen faldt 15. Maj 1903. Som offentlig Anklager fungerede den nuværende Lord Birkenhead, som dengang bar det mere almindelige Navn F. E. Smith. Kokken blev frikendt. Flohr og Monsson idømtes lange Fængselsstraffe, medens Rau og Smith maatte vandre op ad de tretten Trin til Galgen.

J. Danli.

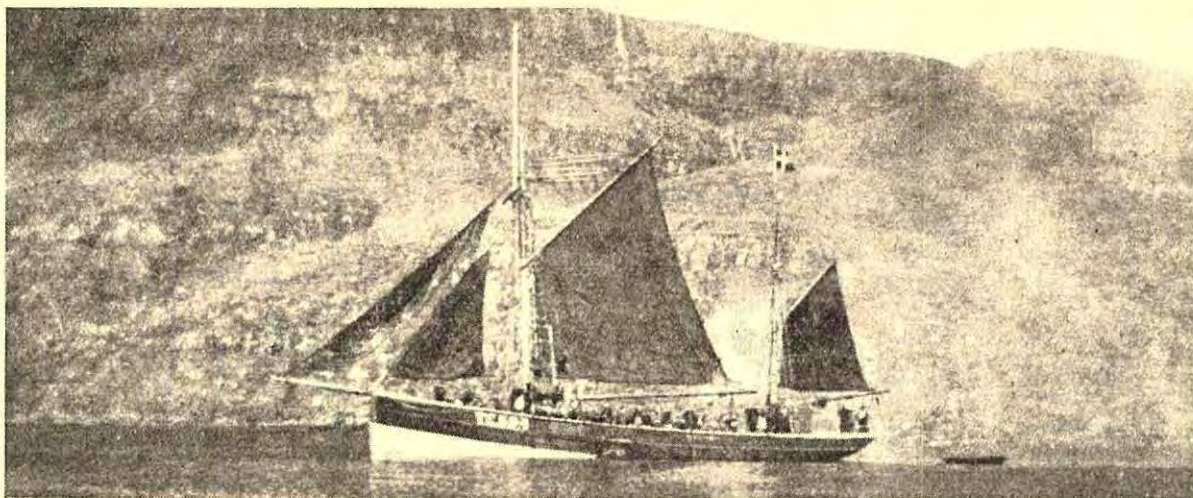
I Kamp

MOD DET STORE HAV

Det havdybe Vand skærer sig langt ind i Landet og danner en Fjord, langs dens Bredder helt op mod Bjergets Fod strækker Indmarken sig med Hus ved Hus. Nede ved Stranden ligger Handelsstedet og tværs af dette paa Fjordens Vand et Fiskeskib med Dannebrog i Top.

Ved Landingsbroen er Passagererne ved at gaa om Bord, og der tages Afsked. Den unge Skibsfører siger et hjerterørende Farvel til sin Hustru; de to unge blev forenet sidste Vinter, men nu kræver Tilværelsens bitre Lov en Adskillelse; en Far kysser sine Børn, hvis Mor ligger paa Sygehuset; ned i Baaden springer en ung Knøs, stor og stærk som han

lere ud, Nordmændene deltager med de saakaldte Linebaade, andre Nationer som Svenskere, Portugisere og Spaniolere har en Finger med i Spillet om den Del af Havets Rigdomme. Danmarks Indsats er ikke udelukket, den øves hovedsagelig af Færinger. Torskefiskeriet er de fjerne Øers Hovednæringsvej. Paa dette Felt indsættes al den Kapital, der kan skaffes; det er en pæn Sum Penge, der skal til hvert Aar, naar Skibene lægger ud. Anskaffelse af Sejl og Tovværk, Proviant til en Besætning paa 20—36 Mand, Beholdning af Salt og Olie; tit og ofte maa der tages Forskud paa den Fangst, man venter at faa; heraf er det forstaaeligt, at det maa enten briste eller



er, har han faaet Lov at gøre Turen med; denne Tur skal være Daaben til den Kamp, der bærer mod Liv og Trivsel for hans Hjem. Baaden lægger fra Land, de stærke Hænder ror den frem, og inde fra Land hilser der et vemodigt Farvel

Det er som et Vaartegn, naar de røddugede Sejl staar Fjorden ud paa Fisketogt til fjerne Kyster, og som et Varsel mod lysere Tider føles det, naar Havet har kaldt. Ligesaa snart Ankeret er lettet, begynder det lille Samfund, der dannes af Besætningen, en hidsig Kamp for at fravryste det vaade Element dets Bytte. I smaa, sødygtige Kuttere, der har deres Ophav fra England, eller med dem i den senere Tid erhvervede Nybygninger fra danske Skibsværfter, samt enkelte indkøbte Skonnerter fra Frankrig, tillsammans godt halvt andet Hundrede Skibe deltager en Syvendedel af Befolkningen og bærer herved Impulsen til Liv hos de fem og tyve Tusind Sjæle, der bebor Øerne. — Bramfri, ældre Mænd, Manddom, Knøse med Ungdomslød og Drengelike fra Skolebænken giver Møde til dette Stævne.

Ved Islands Sydkyst findes der rige Fangstfelter; Strækningen fra Reykjanes til Medellandsbugten søges af saa at sige alle fiskeridrivende europæiske Nationer; Det er mest Torsk, der fanges. England, Tyskland og Frankrig sender store, moderne Traw-

bære. Fortjenesten ordnes ifølge Kontrakt. Skibsføreren faar 9 pCt. af Bruttofangsten; Styrmandene 1 pCt. hver, første Styrmand 2 pCt., desuden faar Styrmandene deres Andel af Mandskabets 35 pCt. af Bruttofangsten; Kok og Motorpasser lønnes maa nedvis.

Fiskerisæsonen falder i to Dele og strækker sig over et Tidsrum af syv Maaneder. Der lægges for i Marts ved Sydisland, og dette Fiskeri har indtil fornylig været det mest indbringende, dog synes det som om, at Fiskeriet ved Vestgrønland har taget Teten, og Fangsterne ved Syd- og Østisland er mindre tilfredsstillende hovedsagelig paa Grund af overdreven Trawldriften. De stærke Storme, der indtræffer først paa Sæsonen, vanskeliggør alt Fiskeri samt forarsager Materialeskade og alt for tit kræver Tab af Menneskeliv. Fiskeriet ved Grønland falder paa Sommermaanederne, men ogsaa her har det vist sig Tab, — i hvert Fald materielt set; det er ikke faa Skibe, der er strandet deroppe

Da Nordenvinden ved Efteraarstid atter fører Skibene hjem; de synkladne Skuder staar Fjorden ind, da hersker der Glæde overalt paa Øerne; men det sker undertiden, at der blandes Malurt i Glædens Bæger, og mangler der en i Baadetal, da klædes Landet i Sorg. Samuel Davidsen.

TRE I EN BAAD

En Mulat.. en Portugiser.. og en ung Kvinde.. i aaben Baad paa det store Hav

Af Paul Arthur — Illustration af H. Schøsler Pedersen

DER drev en Baad paa det aabne Hav. Det var vindstille, men Dønningerne gik tungt og svært efter den Orkan, som havde sendt Skibet tilbunds et Døgn efter at det paa Rejse med Passagerer og Gods til Cape-town, havde passeret Torre Strædet.

Baadens drev viljeløst om som et uendeligt lille, hvidt Fnug paa den mægtige Flade, der synes at være uden Grænser.

Der var tre Mennesker i den. En sort og to hvide. Tre Mennesker der for to Døgn siden ikke havde haft den fjerneste Tilknytning til hinanden, men som Skæbnen nu bogstaveligt talt havde sat i samme Baad.

Den ene af de to hvide var en Kvinde. Men ingen Kvinde, som befinder sig i Sikkerhed paa Landjorden, formaar at sætte sig ind i hendes Situation: Ene med to fremmede Mænd, en Mulat og en Portugiser i aaben Baad paa det aabne Hav!

Hun var en lille spinkel Skabning med blondt Haar og blaa Barneøjne og spæde Lemmer. Hun var højst tyve Aar, saa ud som en fjortenaars Skolepige og var saa lidt udrustet, som man kan være til at imødegaa en Situation som denne.

Og dog bar hun sin Skæbne med en forbavsende Ro. Hun græd eller klagede sig ikke, sad blot stille sammenkrøben i Baadens Forstavn og spejdede ud over den ensformige og endeløse Vandflade med sine klare troskyldige Øjne. Hun nærede i og for sig ingen Frygt for de to Mænd. Hele sit Liv havde hun været vant til at Mænd bøjede sig for hende og udførte hendes Ønsker før hun fik dem udtalt. Endnu havde ingen Mand været at fornærme hende eller træde hende for nær paa nogen Maade. At det maaske mere var for hendes Far's, Gesandstens, Skyld end for hendes egen, tænkte hun aldrig over, og det faldt hende derfor aldrig ind at blive bange for de to Sømænd nu da hendes Far var afskaaret fra at beskytte hende.

Desuden var hun overbevist om, at det ikke vilde være ret længe, inden et Skib observerede Baaden og tog dem om Bord. Hun led ingen Nød i den Forstand, at hun sultede eller frøs. Der var endnu Beskøjter og et Anker Drikkevand i Baaden, og inden det slap op vilde de alle være frelst. Hun havde ogsaa et Tæppe til at svøbe om sig om Natten, naar det var køligt. Hun var i sit Hjerte opfyldt af Taknemmelighed for, at hun i det hele taget havde reddet Livet og nu var i forholdsvis Sikkerhed her i en rummelig Redningsbaad.

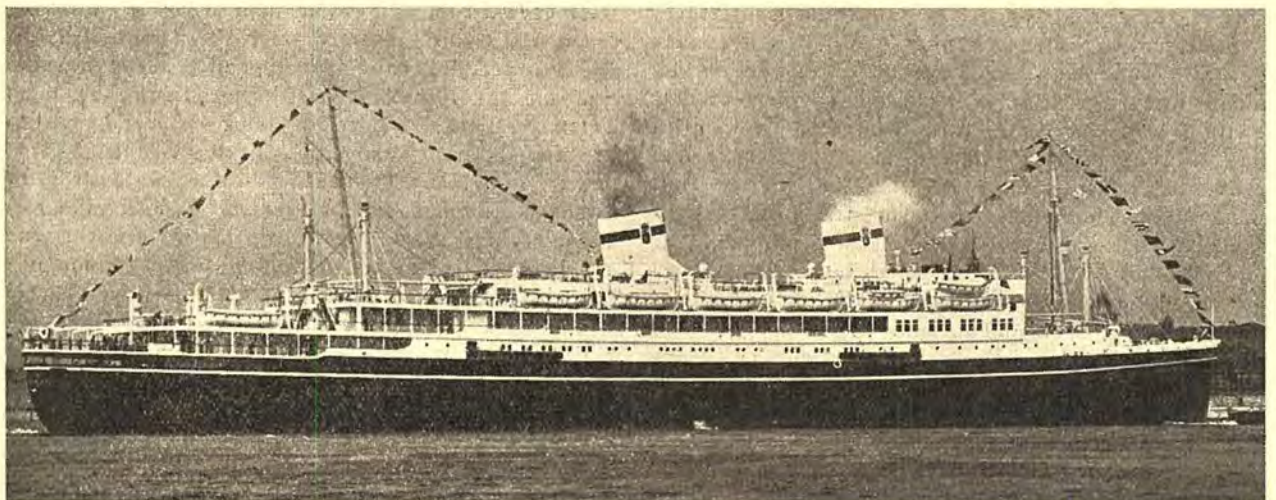
Portugiseren sad ved Roret og søgte saa godt han kunde at holde Baadens Kurs i Nord. Han vidste, at de saa før eller senere vilde ramme en af de sydlige Bantaøer eller den sydvestlige Kyst af Ny Guinea. Begge Aarer var gaet tabt, men selv om de havde haft dem, vilde deres Kræfter ikke have slaaet til ret længe i den store Baad og paa den smalle Ration Beskøjter, de havde tilmaalt sig daglig. Men Sø og Vind var gunstige og drev Baaden af Sted med en Fart af mellem en eller to Knob i Timen — det blev alligevel til noget i det lange Løb; og kunde han holde Kursen, vilde de have en Chance, hvis Beskøjterne da ellers kunde holde Liv i dem saalænge.

Negeren sad midt i Baaden og prøvede at lave en Slags Nødrig af et Par Bundbrætter og begge Mændenes Skjorter. Han udviste en imponerende Taalmodighed og Fingerfærdighed, og det lykkedes ham at faa stablet en diminutiv Mast og et improviseret Sejl paa Benene. Baadens Fart øgedes nu, men kun ganske ubetydeligt. Det vilde være længe — længe

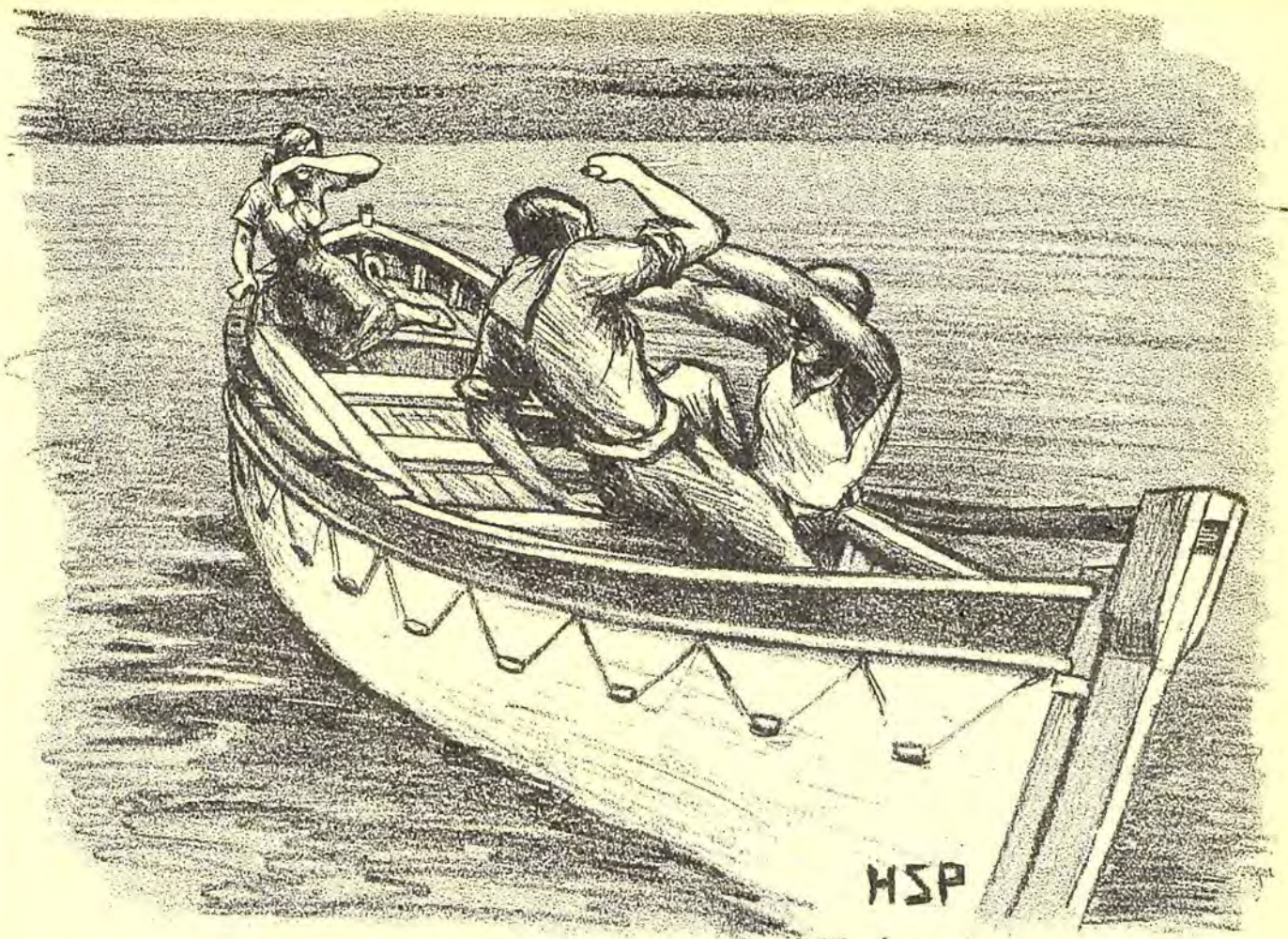
Paa den femte Dag om Morgenen delte de Resten af Beskøjterne — det blev lige seks til hver

Vand var der endnu til en 3—4 Dage, naar de var yderst sparsommelige med det.

Og endnu var der ikke Land i Sigte, — intet Skib



Den nye polske Amerikabaad »Marskal Piłsudski«.



De to Mænd var i vildt Haandgemæng, mens Baaden krængede faretruende.

havde været i Nærheden. Den foregaaende Dag havde en Damper passeret et Sted langt ude i Horisonten mod Vest, saa langt borte, at de kun havde set Skorstensrøgen. Ellers var det hele som før. Tre Mennesker i en aaben Baad, der blot var som et lille bitte Fnug paa den knugende store, trostesløse Flade.

Den unge Pige var tilsyneladende endnu ved godt Mod. Hun sad stille sammenkrøben i Forstavnen og spejdede ud over Havet. Men hendes Mave var tom og hendes Lemmer var stive af den stadige ubekvemme Stilling. Og om Natten, naar det tropiske Mørke sænkede sig over Baaden og de tre Skibbrudne, randt hendes Taarer stille og ubemærket, og hendes Læber formede ydmyge Bønner til Forsynet og de almægtige Kræfter.

Portugisieren sad støt ved Roret paa Agtertoften og prøvede at holde Baadens Kurs i Nord. Hans Hjælpemidler var faa og utilstrækkelige, og naar en Gang imellem Trætheden overvældede ham og han døsede hen, kunde det hændes, at Baaden vendte helt rundt og drev fuldstændigt planløst om i længere Tid! Naar saa han vaagnede igen og opdagede, at de var kommet ud af Kurs, bandede og svor han paa Portugisisk saa den unge Pige, der dog slet ikke forstod dette Sprog, blev helt angst for ham. Han rev sig i Haaret og saa forfærdelig ud i sin Vrede og Fortvivlelse.

I saadanne Øjeblikke trak Negeren, der tilsyneladende var lige saa god og skikkelig som han var kæmpestor og kraftig, sig gerne længere ud i Forstavnen til den unge Pige.

Det var tydeligt, at han nærrede overordentlig stor Respekt for den temperamentsfulde, sorthaarede Juanne, skønt han med Lethed kunde have standset denne hidsige rivende Talestrøm for bestandig med et eneste Slag af sin ene uhyre Næve.

Den sjette Dag om Aftenen var Situationen stærkt tilspidset. De havde alle tre spist de sidste af deres Beskøjter, og Vandbeholdningen var svundet saa stærkt ind, at der kun vilde være nok til den næste Dag, og saa vilde der endda kun blive en god Mundfuld til hver.

Helen, den unge Pige, begyndte nu at tæbe Modet. Den fæse Tro, hun havde haft til, at der vilde komme Hjælp, inden det var for sent, havde forladt hende. Hun var begyndt at blive angst for Portugisieren, der næsten ufravendt sad og stirrede paa hende med sine sorte, brændende Øjne. Hun kunde se, at han var ved at blive desperat, og hun kunde tiltro ham alt. — Negeren laa i Bunden af Baaden sløvt hensunken i sin Skæbne og stirrede ud over det uendelige Ocean uden at se. —

Natten faldt paa, — pludseligt som der gør det paa de Breddegrader. Gennem Tusmørket skimtede Helen utydeligt en Skikkelse, der rejste sig fra Agtertoften og langsomt nærmede sig den sovende Neger. Pludselig saa hun en Kniv blinke i Luften og udstødte uvilkaarligt et gennemtrængende Skrig. Negeren vaagnede og satte sig overende med et hæst Brøl, idet han slog ud med de vældige Arme. Juanne forfejdede det dræbende Stød og et Øjeblik efter var de to



„Lillian“ af Horsens for en stiv Sommer-Brise.

Fot. E. Thuroe Hansen, Fredericia.

Mænd i vildt Haandgemæng, mens Baaden krængede faretruende.

Helen trykkede sig skrækslagen saa langt op i Forstavnen, som det var hende muligt. Instiktmæssigt havde hun allerede forstaaet, hvad der var paa Færde: Portugiseren vilde have Negeren af Vejen for at kunne have hende for sig selv. Maaske for at æde hende, naar Sulten havde gjort ham tilstrækkelig vanvittig. I al sin Grufuldhed gled dette Perspektiv forbi hendes indre Blik som i et Glimt, og mens de to Mænd hidsigt og tungt pustende kæmpede paa Livet løs, fattede hun en desperat Beslutning. Hellere frivilligt søge Døden i det sorte, sagte klukkende Vand end blive tilbage her, ene med den mordlystne halvt vanvittige Portugiser. — —

Uden at de kæmpende bemærkede det, strakte hun Haanden ud og tog det Redningsbælte, der laa ved Siden af hende. Et Øjeblik efter flød hun paa Vandskorpen et Strykke fra Baaden, og med Redningsbæltet om sig fjernede hun sig hurtigt med lette lydløse Svømmetag. — —

Hendes Kræfter var hurtigt udtømt. Det varede ikke længe, inden hun forpustet og udmattet maatte holde inde og indskrænke sig til at klynge sig fast til Redningskransen. Luften var kølig og Vandet bitterlig koldt. Hendes lille spinkle Legeme gennemrystedes af voldsomme Kuldegysninger, og det uudsigelig haabløse i Situationen fik hende til at klynke som et Barn; — viljeløst lod hun sig føre af Sted af

den svage Strøm og de smaa klukkende Bølger. — — — En enlig Stjerne tændtes højt oppe paa den store dunkle Himmelbue. Hun løftede sit Blik mod dens blinkende Lys og mumlede en inderlig Bøn, og det var som om hun et Øjeblik fattede nyt Haab. Men kun et Øjeblik; — saa overvældedes hun igen af sin haabløse forladte Stilling og hulkede krampagtigt.

Ude paa det endeløse Ocean, kun adskilt fra Døden ved et Korkbælte, udmattet til det yderste af Sult og Tørst og Opholdet i det kolde Vand. — Aa nej, — inden i Morgen tidlig vilde hun være død. Skulde hun ikke hellere med det samme slippe Redningskransen og lade sig synke ned paa Bunden af dette ubarmhertige Hav —? Hvorfor skulde hun lide til ingen Nytte i endnu nogle forfærdelige Timer. Hvorfor ikke overgive sig frivilligt til Døden, der dog alligevel lod til at være fast besluttet paa at faa hende denne Gang. Hun følte sig tiltalt af Tanken og var allerede ved at give Slip paa Redningsbæltet. Det vilde være saa befriende at synke ned, bare synke, synke — glemme alt det grusomme, hun havde været udsat for den sidste Tid, fra det Øjeblik Skibet begyndte at krænge, og hun var blevet puttet i en Baad sammen med en hel Masse andre Kvinder og Børn, blot for at se alle disse blive hældt ud kort før Baaden naaede Overfladen, idet den ene af Nedfiringstrosserne satte sig fast i Daviderne. Som Sten, der hældes ud af en Spanc, var alle styrtet ud af Baaden, kun Helen, der sad i Forstavnen, havde formaet at holde sig fast, idet hun hurtigt havde grebet fast i Trossen. I samme Øjeblik havde Portugiseren og Negeren hurtigt efter hinanden entret ned af Trossen, faaet Baaden til Overfladen, stødt fra og fjernet sig fra det synkende Skib uden at tage Hensyn til de mange fortvivlede Raab om Hjælp, der lød rundt omkring fra de druknende. — — —

Da Sammy, Negeren, igen slog Øjnene op, var Morgenen ved at gry. Et flammende Farveorgie ude i Horisonten forkyndte, at Solen var ved at vise sig over Synsranden. Han rejste sig vaklende op i Baaden og prøvede at strække de værkende Lemmer. Der undslap ham et Gisp af Smerte. Han havde glemt det Stiksaar, Portugiseren havde givet ham i Overarmen. Skjorten var klæbet fast til det størknede Saar og rev ved Bevægelsen Skorpen af Saaret, saa Blodet begyndte at pible frem. Han sank ned paa Toften, stønnende af Smerte og Fortvivlelse. Hans Tunge og Hals var tør og opsvulmet, hans Tarme skreg af Sult, saa han syntes det maatte kunne høres vidt omkring; han var øm og udmattet af det blodige Slagsmaal med den bestialske, desperate Portugiser, som nu laa paa Havets Bund med knækket Nakke.

Han kom pludselig til at tænke paa den unge engelske Pige, der havde siddet saa stille i Baadens Forstav. I Forvirringen havde han helt glemt hende. — Hvor var hun dog blevet af —? Skulde Portugiseren have gjort det af med hende, inden han begyndte at gaa angrebsvis til Værks overfor ham selv —?

Aa nej, — det var jo hendes Skrig, der havde vækket og advaret ham. Nu huskede han det. — Men saa maatte hun altsaa enten være blevet bange og selv ladet sig glide udenbords, eller ogsaa var hun blevet kastet ud ved Baadens voldsomme Bevægelser under Slagsmaalet.

Sammy rejste sig op paa en af Tofterne og spejdede ud over Havet; men hans Øjne brændte som i Feber, og skønt han omhyggeligt afsøgte hele Synsfeltet med sit Blik, saa han ikke andet end Vand og atter Vand, en trøsteløs uendelig Flade. — —

Han sank altopgivende sammen i Bunden af Baaden. Alt Haab var ude. Intet Vand mere, intet at spise, ingen

Udsigt til, at et Skib skulde faa Øje paa den drivende Baad, — en forfærdelig Død for Øje. — Et Stykke fra ham laa Portugiserens Kniv. Han strakte Haanden ud og tog den. Hvad om han nu lige tog og førte dens skarpe Æg hen over sin Strube, hurtigt og fast? — Saa var han død, — væk. — Saa vilde han komme den grusomme Død i Forkøbet, der nu laa og lurede paa ham —

Men hans Negerovertro var for stærk, den tillod ham ikke at tage sit eget Liv selvom det alligevel syntes forbi. Haanden med Kniven, der havde været løftet, faldt atter slapt ned, — og i det samme landede to store Flyvefisk, gispende og sprællende midt i Baaden ved hans Side. — Med en Hurtighed, der var forbavsende i Betragtning af hans udmattede Tilstand, jog han Kniven i dem, den ene efter den anden. Et Øjeblik efter havde han flaaet den ene og ædt den raa, mens dens Nerver endnu dirrede i det graahvide Kød. Den anden gik straks efter samme Vej og det saftige raa Fiskekød stillede en Smule af baade hans Sult og Tørst. Dette uventede Held gav ham nyt Mod og Tro paa Frelse. Han rejste sig igen op i Baaden og gav sig til at spejle ud over Vidderne, og pludseligt mente han at have faaet Øje paa et eller andet, noget ubestemmeligt, der laa og flød i Vandskorpen et Stykke borte. — Han greb et af Bundbrædderne og gav sig med dette daarlige Redskab til at ro henimod Stedet. Den store Baad lystrede kun modvilligt denne primitive Aare, og det tog ham en halv Time at naa saa langt, at han kunde se, at det var Helen, der laa og flød, baaret oppe af Redningskransen. — Snart havde han faaet halet hende indbords, men det lod til, at det var forsent. Hun laa hen som livløs i Bunden af Baaden med det lange Haar klæbende til det ligblege Ansigt. Men da han lagde Øret til hendes Bryst, syntes han at kunne høre en ganske svag Hjertevirksomhed.

Hurtigt tog han det vaade Tøj af hende og begyndte at massere hendes stivfrosne Legeme med sin tykke uldne Skjorte. Da han saaledes havde faaet gnedet Varme i hende, svøbte han hende ind i Tæppet, der endnu laa ude i Forstavnen, og lagde hende saa godt det var muligt i Bunden af Baaden og gav sig til at vente paa, at hun skulde give Livstegn fra sig, og han syntes, hun hviskede noget, men hvad det var, kunde han ikke opfatte.

Han ønskede ved alle sine hedenske Guder, at han dog havde gemt den ene af Flyvefiskene, saa han kunde have givet hende den nu, og som om disse hedenske Guder virkelig havde hørt hans Klage, skete det utrolige som ved et Mirakel, at en lille Flyvefisk kort efter forvildede sig inden for Sammys Rækkevidde. Hurtig som et Lyn snuppede han det sprællende Væsen og et Øjeblik efter prøvede han lempeligt at stoppe noget af dens bærende Kød ind mellem den bevidstløse Helens Tænder. — Hun slog Øjnene op og sank uvilkaarligt et Par Mundfulde. Det syntes at styrke hende og

med lidt Anstrengelse lykkedes det hende at sætte det meste af Fisken til Livs. — Saa faldt hun atter hen i en Feberdøs. —

Solen stod højt paa Himlen. Det var over Middagstid og baade Sammy og den unge Pige laa hen som livløse i den aabne Baad.

Pludselig for Sammy op og rejste sig feberystende i Baaden. Hvad var det, han havde hørt. — En Sirene? —

Hans smertende Øjne kunde næppe se klart, men det kunde da ikke være en Hallucination, det han mente at kunne skimte derhenne.

En stor sort taaget Masse. En Dampner.

Med et hæst Brøl sank han besvimet om.

Han kom ikke engang til Bevidsthed, da Baaden, man havde sendt fra Dampneren, blidt stødte mod de Skibbrudnes, og stærke Arme løftede ham og den unge Pige over. —

Saa utroligt det end lyder, kom Helen over de forfærdelige Strabadser, hun havde gennemgaaet. Ved omhyggelig Pleje var hun snart saa rask, at hun kunde spadserere ved Skipperens Side paa Kommandobroen. —

Sammy er nu Privatchauffør hos Helens Far, Gesandten, og hans største Glæde er at køre med Helen. — Han tilbeder hende. —

Paul Arthur.



Stærke Arme løftede den unge Pige op.

I tyrkisk Slaveri

En Sømand, han maa lide langt mere ondt end godt, godt, godt! Mange, mange Farer er han udsat for: Den svigefulde „Bølge“ (et Ord, Sømanden forresten aldrig bruger), den grusomme Storm, Isbjerge, Hajer og alt det meget andet, en Sømandsmoder eller Sømandskone frygter, men Sømanden tager det som det, det er! En Mand, der er ømskindet eller bange, bliver ikke Sømand. Jeg kender dog en Sømand, der var bange, men det var for at gaa over Købmagergade i Eftermiddagstiden.

Men der var engang, da Sømanden var bange for noget, — og det var for *tyrkisk Slaveri*.

Det var i de slemme Aarhundreder, da „Barbaresken“s Sørøvere var ude. Hele Nordafrika dannede en Række Sørøverstater, Marokko, Tripolis og særlig Algier og Tunis. De var Vasalstater under Tyrkiet, men næsten uafhængige, og deres vigtigste Indtægtskilde var „Kaperi“, eller med rettere Ord Sørøveri. Havnebyerne var beskyttede af Forter. Ingen af Staterne havde nogen synderlig stærk Krigsmagt til Søs, men dog florerede Barbareskenes Sørøveri langt op i det nittende Aarhundrede. Først da samlede den hvide Race sig til den Kraftanstrengelse, der skulde til for at faa en Ende paa Uvæsenet.

Naar „Ty-kerne“, som Sørøverne gerne blev kaldt over et, havde taget en Prise, blev Søfolkene gjort til Slaver. Det var overmaade slem at gøre Trællearbejde i det hede Klima, men det forfærdeligste var, at Slaverne som oftest blev pint og presset til at afsværges deres Kristentro. Saa blev jo Himmerigets Porte lukket for dem, og de vilde nedfare til Helvedes evige Jammer.

Se, det var Sømanden bange for.

Omkring 1600—1700 var det meget sjældent, at Folk vendte hjem fra Slaveri i Afrika, men det kunde ske. Her er et Eksempel:

„Den 20. Dec. 1646 stod en Islænder ved Navn Jonas, som havde været ungefær 18 eller 20 Aar udi Barbariet og

af KAY LARSEN

sig dér ladet omskære, aabenbar Skrifte i Holmens Kirke og for en Christen udi den christelige Kirke igen indlemmet og annammet.“

Mange Hundrede Danske er omkommet i Nordafrika som Slaver. Det var saa galt, at Tyrkerne hjemsøgte Egne, som hørte ind under Danmarks Rige! I 1627 kom „Korsarer“ (Sørøverskibe) til Island, plyndrede og dræbte og sejlede derefter bort med 300 arme Mennesker, som kom i Slaveri. To Aar efter bortførte „tyrkiske“ Sørøvere 30 Kvinder fra Kvalbø paa Færøerne.

Den danske Konge sendte Krigskibe ud for at holde Farvandene ryddelige, og Tyrkerne kom ikke igen, men langs Afrikas Vest- og Nordkyst og over vide Strækninger af Middelhavet huserede de videre i to Aarhundreder.

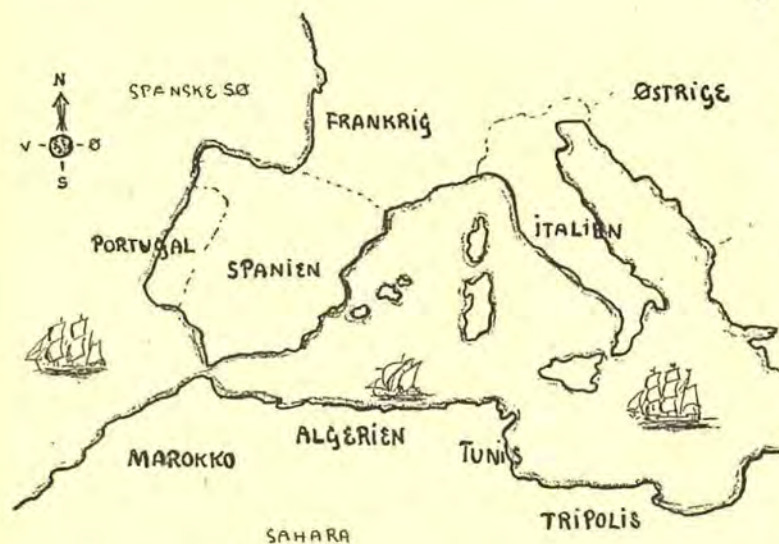
Rundt om i Landets Kirker samledes der Penge ind til Løskøbelse af Slaver. Ikke saa faa kristne Slaver gik over til Islams Lære for at opnaa Lindring i deres fortvivlede Kaar, og mod at aflægge Ed kunde de let faa Ansættelse paa Korsarerne. Saadanne Overløbere kaldtes *Renegater*. Det var gerne desperate Folk, der for evigt havde sagt Farvel til Fædrelandet — og til det himmelske Rige —, og som helt og holdent gav sig Hedenskabet i Vold.

Om der har været danske Renegater? Ja, der har været en Del. I Begyndelsen af 1663 fik man herhjemme at vide gennem en løskøbt Slave, at en „tyrkisk“ Sørøverskadre udrustedes til at plyndre paa Island, 4 Skibe stærk, og Anførselen var betroet en Renegat, der var født i *København*. Et svensk Skib blev kort efter overhalet af to Korsarer, hvis Chef prajede den svenske Skipper paa Dansk! Svenskerne slap dog ind i Ly under et portugisisk Fort. Fra dansk Side blev der handlet energisk. Islandsfarerne afgik under Konvoj af danske Fregatter, og Korsarerne holdt sig paa Afstand.

I Danmark oprettedes en „Slavekasse“, af hvis Midler Slaver i dyre Domme blev løskøbt. En køn ung Skibsdreng

- kunde koste ca. 500 Rdlr., en gammel Matros 4—600, en Styrmand 6—800 og en Skipper 8—1200 Rdlr., og det var store Summer i gamle Dage. Vi skal senere fortælle, hvordan Forholdene udviklede sig, men i Dag blot berette om et Par Slavers Skæbne, én som omkom i Elendigheden, og én, som lykkeligt kom hjem.

Friderich Helt, et københavnsk Korporalson, havde tjent sig op til Styrmand og faaet Ansættelse paa en hamborgsk Middelhavsfarer. Den blev i Aaret 1719 taget af algeriske Korsarer, og Folkene ombord blev solgt som Slaver. Helt blev købt af Sultanen; han fik en solid Lænke om Livet og højre Ben og blev saa sat til at slæbe Sten fra Havnen til Byens Moske. Til sit Ophold fik han en Mønt, der i Værdi gjaldt ca. 3½ Skilling daglig; Klæderne sled han hurtigt af sig; til Gengæld fik han Lus i Mængde. Han boede i et usselt, stinkende Rum, frøs som en Hund om Natten



Barbariet og de nærmest liggende europæiske Stater.

og svedte om Dagen i den brændende Hede som den Træl, han var.

Den arme Styrmand skrev hjem, og Brevene *naaede* hjem! Men der blev ikke gjort noget for ham. Han havde udgivet sig for Engländer og paataget sig Navnet William Styty, vistnok fordi Algier paa den Tid havde Fred med England. Han havde Penge tilgode i Hamborg — og i 1726 tilfaldt der ham en Arv paa et Par Tusind Rigsdaler, men hans Breve nyttede intet. Omsider bad han bare om lidt Hjælp til at købe en Skjorte og et Par Bukser „for at skjule sin Skam“ — og endelig truede han: „jeg siger det rent ud, dersom de ikke snart forløser mig ud af dette barbariske Land, saa maa jeg blive Tyrk, og naar jeg det er bleven, saa tænker, at I ere Aarsagen derudi, og Gud skal igen fordre min Sjæl af Eder.“ Han fortæller, at Sultanen havde fristet ham til at blive Renegat ved at stille ham i Udsigt at blive Korsarfører, men hidtil var ingen af de dengang værende Slaver blandt Lutheranerne „gaaet over“, men skulde det ske, at han blev pint over Evne, „saa kan I mine Hjerter vel tænke, at jeg ej vil forskaane nogen og ingen Forbarmelse have, det være sig, dersom det og var min egen Broder...“

Helt gik *ikke* over! Han led, Aar efter Aar. I 1734 blev han som en aldeles nedbrudt Mand indlagt paa de kristne Slavers elendige, gruopvækkende „Hospital“, døde der samme Aar og blev begravet paa Slavernes Kirkegaard. Hans fattige Fæller skillingede sammen og satte en Sten paa hans Grav med Indskriften „Friderich Helt“. Nogle Aar efter blev hans Arv hjemme delt af *hans* Arvinger.

Den anden, vi skal fortælle om, er den bergensiske Skipper Lars Diderichsen paa „Ane Christine“, der 30. Marts 1749 blev opbragt af marokkanske Korsarer til Salée. Besætningen talte 11 Mand, der blev Slaver hos Sultanen. Om ham og hans Skib vidste man fuld Besked, og Slavekassens Direktører gik straks i Gang med at faa de arme Mennesker befriet, — men det tog Tid, næsten 6 Aar, og én efter én døde i Ventetiden.

De 11 Mand var fort til Fez og havde det ret godt, nogle ved at passe Heste, nogle som Vagter i Magasiner, andre ved at passe Sultanens vilde Dyr, mest Løver i Bure, en ved at tilse Hønsene. Manden, der røgtede de vilde Dyr, overlevede det, ham, der skulde vogte Hønsene, døde, for han skulde ligge i Hønseshuset om Natten, og det kunde han ikke doje.

Maurerne behandlede Slaverne haardt: Det var jo van-tro Hunde. Tit blev de spyttet i Ansigtet af Forbipasserende, stukket med Stokke i Siderne, altid tilsidesat, og naar de klagede, lød det gerne: „Lad nu den hjælpe jer, som I tilbeder!“

I Sultanens Slavehus i Fez sad et Par Hundrede Fanger, og naar de blev syge, havde ingen Tid eller Lyst til at passe dem. Pisk og Tamp vankede der i Overflod. Naar en af de kejserlige hvide Heste var gjort i Stand af en Slave (der var en Slave til hver Hest), blev den tørret efter af Opsynsmanden med et hvidt Tørklæde, bag Ørerne, under Koderne el. lign., og viste Tørklædet det mindste Mærke af Smuds, blev Slaven gennempryglet.

Didrichsen og hans Folk led meget ved Omgangen med de andre Slaver, hvoraf de fleste var blevet tyvagtige, løgnagtige, fordrukne eller sjofle i Elendigheden. De sunde Nordboere kunde ikke holde det Liv ud; de sygnede hen og opgav Kampen for Tilværelsen. Ved Udgangen af 1750 var der kun fem tilbage af de elleve. Løsepengene laa rede, Tiden gik, endnu to af „Ane Christine“s Folk døde, og først i April 1754 slog Befrielsens Time for de tre efterlevende:



Slaverne knægtes.

Skipper Lars Didrichsen, Styrmand Jens Holtzman og Matros Anders Sørensen. I August førtes de fra Fetuan til Gibraltar, hvor de fik købt europæiske Klæder, og i September sejlede de til London, hvorfra de 11. December 1754 naaede til København.

Først næste Foraar fik de Skibslejlighed til Bergen, men i København, hvor de fejrede Julen, var de paa den grønne Gren. Alle vilde gerne beværte dem og høre om deres mærkelige Skæbne i Slaveriet under Afrikas Sol, og de naaede deres Hjemstavn som fede, rødblussede og velklædte Mænd, der kun havde faa Mærker tilbage af Jammeren og Elendigheden i Slavelænkerne.

Kay Larsen

Jul paa Havet 1935

Mange Tusind Købere maatte forgæves efterspørge »Vikingen«s Julenummer »Jul paa Havet« hos Boghandlerne. Det var og blev udsolgt og kunde jo desværre ikke trykkes op. Vi har imidlertid nu til »Vikingen«s faste Læsere, som ikke har naaet at erhverve »Jul paa Havet« samlet en lille Portion af dette efterspurgte Julehæfte, saa de, der gerne vil erhverve »Jul paa Havet« 1935, kan, saa længe Oplag haves, faa dette ved at bestille det hos Deres sædvanlige Forhandler eller paa »Vikingen«s Ekspedition, Gl. Mønt 39, København K., C. 9822.

Estonias Mænd

Full speed paa Maskinen
og to Mand til Rors,
Lugerne skalket.

Alt fast indenbords!
Hej, her kommer vi!
Vest fra stormer det, syngende, susende
over vor Bak gaar Atlanteren, brusende,
brølende ind over Dæk, over Luger.
Stormen Luf-ten af Lungerne suger.
Storm, Sø, hvor man vender sig hen,
og her kommer vi —
Estonias Mænd.

Fuld Fart imod Maalet!
Vi hørte et Raab:
S — O — S!
Aa, endnu er der Haab —
her, her kommer vi.
Vi stamper os Vej gennem fraadende
Bølger,
drønende mod vore Jernsider følger
Sø efter Sø, og knuses til Flager
af skumhvidt Braad, der ustandseligt jager
for Stormens Kast over Skuden hen.
Jo, her kommer vi —
Estonias Mænd.

Fremad vi stamper.
Nu er vi der. Smaat!
til Maskinen. —
Her ligger vi godt!
Jo, her kommer vi.
Estonia ruller. Som Bjergskred i Alper
gaar Sø efter Sø over Siden, og skvalper
fra Stævn og til Hæk, og rusker og fyger
fra Bakken til Broen i ramsalte Byger.
Hør Raaberens Brøl gennem Stormsuset
hen:
Hej, her kommer vi —
Estonias Mænd.

Et synkende Skib.
Og Mænd, der skal dø —
de Ord er saa gamle
som Storm og som Sø,
men her kommer vi —
en vejrbidt Flok af Nordsøens Gaster.
Fremad vi stamper. Vi ved, at det haster,
ved det, som de kan det allerbedst vide,
der har Hav og Forlis paa hver eneste
Side
af Slægternes Bog, gennem Tiderne hen.
Jo, her kommer vi —
Estonias Mænd.

Baaden er mandet,
paa Taljerne slæk!
Fir ud — og lad gaa,
ro, Gutter, ro væk —
her kommer vi —
Estonias Baad. Et Fnug paa det fygende
Hav, hvis Braad kommer, stormrejt,
rygende
over den synkende Skude, der slingrer
i Læ. — Men Kommandoen skingerer:
Ro, Gutter, ro — det er der, vi skal hen.
Her, her kommer vi —
Estonias Mænd.

De har spejdet, de Stakler,
i Angst og i Nød.
„Spring, Folkens, spring
— det er Liv eller Død!“
Hej, her kommer vi.
En levende Last vi frelste fra Havet,
der snart har sit Rov i Dybet begravet.
Fra Estonia runger Sirenen til Kending,
ro, Gutter, ro — gennem Bølger og
Brænding —
syv Menneskeliv skal vi fragte der hen —
hej, her kommer vi —
Estonias Mænd.

— Han synker! Fuld Kraft
paa Maskinen igen
til endnu en Tørn!
Vi Nordsøens Mænd
— hej — her kommer vi.
I den kogende Sø, under Bygernes Susen,
blandt drivende Vraggods, i Malstrøm-
mens Brus
sprang en Mand overbord. Navnløs og ene
han evned en Daad, som til Tider sene
skal tone i Sang over Havene hen.
Jo, her kommer vi —
Estonias Mænd.

Liv efter Liv
han hented som Rov
fra Døden, der sprang
om Estonias Bov.
Jo, her kommer vi.
Den gamle paa Broen, slaar Vand af
Sydvesten.
Vi gjorde vor Pligt. De andre om Resten.
Full Speed paa Maskinen! Estonia jager
sig Vej gennem Sø, der brøler og brager
Ret hjem er vor Kurs — det er der, vi
skal hen.
Hej, her kommer vi —
Estonias Mænd.

Hvem talte om Daaden?
— Estonias Folk!
Nej, de var tavse.
Og jeg er blot Tolk
for tusind med mig.
Stolt føler vi alle, at Blodet, der drev dem
til Daad, som et lysende Adelsbrev
skrev dem,
er vort, er Slægtens, er Folkets. Vi ejer
en Part i Estonia-Mændenes Sejer,
en Part i det Raab over Bølgerne hen:
Hej, her kommer vi —
Estonias Mænd.

Jespersen & Pio's Forlag har udgivet en Digt-samling: Adam Jensen: „Havsang“, med Tegninger af Lods Fr. Landt og Gertrud Landt (112 Sider, Pris 3 Kr.).

Den første Del af Bogen former sig som en Sommersejlad's gennem de danske Farvande fra Vestkysten gennem Limfjorden, Kattegat, Øresund, Syd om Sjælland og Fyn, afsluttende i Lillebælt og Flensborg Fjord. Det er ingen Sejlad's med en slank, elegant, poetisk Yacht, men en Familietur med en roget selvbygget Kragejolle, der trods det, at den ikke stikker ret dybt, alt for ofte tager Grundene, hvis Prikker man lærer at kende ved Navn. Medens Forfatteren saa er udenbords for at lempe Fartøjet af Grunden, henfalder han ofte til Filosoferen over længst forsvundne Tiders

HAVSANG

Tildragelser i Farvandet, ikke særligt originalt eller fængslende. Naa, hvad kan der ikke ske en varm Sommerdag? I Luftspejling ses Skove paa Samsø, og en gammel Skipper, der med „Storskibslader“ styrer sin lille Jagt i Skjortearmer og med høj Hat paa!

Den sidste Del af Bogen kan nærmest karakteriseres som „blandede Digte“ om alt muligt mellem Hav og Himmel. At Forfatteren ikke mangler Følelse for Søen og dens Mænd, viser han bl. a. i Digtet om „Estonia“'s heltmodige Bjergning i Nordsøen af Kammeraterne fra den synkende Damp. Vi gengiver Digtet ovenfor, saa kan Læserne selv dømme. — Man kunde godt ønske noget mere af Lods Landt's saltvandsfriske Streg, der liver op i Bogen.

200 Hvalers Selvmord

Kan Dyr blive livstrætte, kede af Tilværelsens Jammer og begaa Selvmord? At Menneskene kan, ser vi daglig Beviser paa i Avisernes Beretninger. I København alene begaaes der 3 Selvmord ved Gas daglig. Hver Gang Ambulancen tudende farer gennem Gaderne, saa al anden Færdsel maa standse, tænker man uvilkaarligt: — Naa, er der nu igen en eller anden Kvinde, der har søgt Gaskdøden?

Mange siger som Pascal: „Alting om os og alting i os selv taler højt om vor Elendighed; vor legemlige Skrøbe-

under den mest truende europæiske Situation med Udsigt til ny Verdenskrig og stadige Kriser i alle Lande og paa alle Vande

Dette, der nu skal berettes, er ikke Snak og ikke Fantasi, men virkelig hændt og bekræftet af udsendte Videnskabsmænd ved Fotografier optagne paa Stedet.

Ved Højvande nu sidste 19. November kastede ca. 200 Hvaler sig selv op paa Afrika-Kysten ved Sea Spray i de øde Strækninger ved Darling Distriktets Klipper i Cape



Den mystiske Stranding af en stor Flok Hvaler paa Kysten Nordvest for Cape Town. Paa Fotografiet ses en af de strandede Hvaler, der bliver undersøgt. Hottentot-Fiskerne med deres Hustruer og Børn staar i Baggrunden.

lighed ikke mindre end vor Samfundsordens Ufuldkommenheder eller vor Forstands Afmagt maa være latter Grunde for os til at fortvivle.“

De pessimistiske Selvmordere drager Konsekvensen: „Det bedste er: ikke at være født. Det næstbedste: at begaa Selvmord. Det trediebedste: at leve.“

Vi andre, der har valgt at fortsætte vort usle Liv, synes vel, at Rækkefølgen maa være den omvendte, thi — som en gammel græsk Filosof udtrykte det: — „:rods Tusind Plager er Livet sødt.“

Selvopholdelsesdriften er stærk i de fleste af os. Hos Dyrene er den alt dominerende. Vi hører ganske vist om Hunde, der sulter sig ihjel paa deres Herres Grav af Sorg over hans Død, men ellers er vi da vant til at betragte Selvmord som et sygeligt Fænomen forbeholdt Menneskenes tossede Verden.

Derfor er det højst mærkværdigt, hvad her nu skal fortælles om Hvaler, der nylig har begaaet Selvmord midt

Province ved det sydlige Atlanterhav. De strandede højt oppe paa Klipperne og slog sig alle haardt; saa de blev slemt tilredte og flængede af Klipperne. Da Vandet trak sig tilbage, var det farvet rødt af deres Blod.

De, der ikke døde straks af deres Saar, udaandede under Afrikas hede Sol. Da Videnskabsmændene blev tilkaldt og naaede til Stedet to Dage efter, levede endnu en af Hvalerne; den aandede svagt og gispede saa smertefuldt som et Menneske, der er ved at dø af Lungebetændelse. Nu og da skreg den.

De engelske Videnskabsmænd i Sydafrika stod her overfor en Gaade. Hvorfor havde disse 200 Hvaler søgt Døden i samlet Trop paa Kysten? Var det ensrettede Idioter, der var bleven grebet af Tidens Vanvid? Før 12 Aar siden kendte man intet lignende Tilfælde. Men i de sidste 12 Aar er det sket flere Gange — en Gang paa Zanzibar, en anden Gang paa Kysten af Skotland 1927, to Gange ved Cape, samme Sted som nu.

I December 1928 kastede en Flok paa 108 af samme Slags Hvaler („false Killers“) hedder de paa Engelsk, *Pseudorca Crassidens* paa Latin, sig selvmorderisk ind paa det bløde Sand ved Simons Town i Cape Peninsula. Men det største Antal Selvmordere bringer dog Darling-Mysteriet — de 200 Hvalers Selv-Udslettelse af egen fri Vilje, hvor de for første Gang kastede sig op paa forholdsvis høje Klipper. Kan nogle af vore søfarende Læsere besvare Spørgsmaalet: *Hvorfor* begik disse Hvaler Selvmord?

Vi har spurgt Biologer og Fiskeri-Eksperter, men ingen har kunnet give et tilfredsstillende Svar.

Var Hvalerne ikke klar over Faren ved Kysten? Fiskerne i Distriktet benægter dette. De siger, Hvalerne styrede lige mod Kysten „ligesom en Floccille af Destroyers“, og da de var lige ved at strande, drejede de pludselig om og vendte Kursen ud mod Havet igen; men ti Minutter efter kom de tilbage og denne Gang vendte de ikke om.

Var Hvalerne forfulgte af en eller anden undersøisk Fjende? Fiskerbefolkningen saa ingen Tegn paa Angribere saasom Sværdfisk eller andre, ej heller var der nogen Saar af den Art paa Dyrene.

Var Hvalerne frugtsommelige og vilde kælte paa Kysten? Marine-Biologen, Mr. Rayner, der undersøgte dem, erklærer,

at de fleste af dem havde kælvat kort Tid forinden. — Et Svar gaar ud paa, at Hvalerne har kastet sig op paa Kysten i en hysterisk Tilstand af Skræk. Da 108 Hvaler strandede i Sydafrika for 7 Aar siden, bemærkede man, at Vandet var graat af Sand, der var bleven hvirvlet op af en rasende Syd-Øst-Storm af den Slags, Cape er berygtet for. Denne Gang var der ogsaa saadan en Storm. Man mener derfor, at de 200 Hvalers Membraner er bleven irriterede af Sand ind gennem Munden eller Blæsehullet, saa de er bleven tilstrækkelig tossede til at begaa Selvmord.

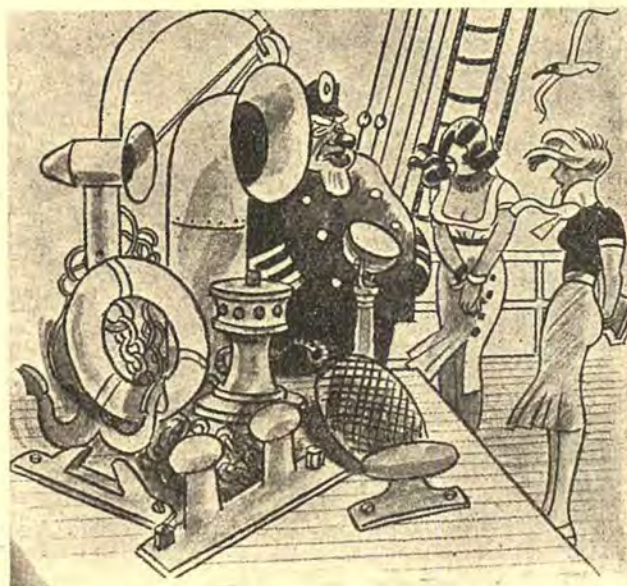
Det engelske Undersøgelsesskib „William Scoresby“ fik et Eksemplar saltet ned med hjem til London til nærmere Eftersyn paa British Museum, og to andre Eksemplarer blev sendt til South African Museum.

Det viste sig yderligere ved Undersøgelser, at Maverna paa alle Hvalerne var tomme. Alligevel var der ingen Tegn paa ligefrem Sult, saa man mener ikke, det kan være Hunger, der har forårsaget deres Spring op paa Kysten.

Strækningen er ubeboet, saa de raadnende Kadavere gør ingen Fortræd her. Overtroen hindrer desuden, at Negrene vil strømme til og æde af Kødet. De tror nemlig, at Gaadens Løsning er den, at det var onde Aander, der var faret i Dyrene, ligervis som i Lukas Evangelium, Kap. 8, Vers 33.

Hvor mange Hestes Kraft har en Hval?

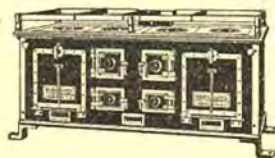
Hvis man i et større Selskab spurgte om, hvor mange Hestes Kraft en middelstor Hval har, vilde der sikkert blive stor Divergens mellem Svarene. For en Tid siden hændte det, at en Hval tilfældigvis spændte sig selv som Hest for et Motorskib, idet den hang fast i Skibets Trawl og løb af Sted med Skibet, skønt der var slaaet fuld Kraft Bak paa Maskinen. Denne havde 100 Hestes Kraft, og anslaaer man Skibsskruens Virkningsgrad til 50 pCt. af Maskinkraften, som bevæger den, kommer man altsaa til det Resultat, at i hvert Fald *denne* Hval har raadet over mindst 500 Hestes Kraft. Heldigvis slap Hvalen snart ud af sit „Seletøj“ — ellers kunde det let være gaet galt for Motorskibet og dets Mandskab.



— Og det, mine Damer, hedder Klampenpollerklysenbovvan-tendavilsrælingsventilator — og dermed har jeg paa een Gang besvaret alle Deres Spørgsmaal.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 16 30

Helgoland- Værftet

C. F. HANSEN

Ophalerbedding til
30 Tons. — Nybyg-
ninger, Reparatio-
ner, Opbevaring i
ny brandfri Garage

Sundkrogsgade
Tlf. Ryvang 1004

BROGADE 25
Stuen & Kælderen
Tlf. Amg. 45 02
KØBENHAVN K

Brug

BACHERS BUKSER
Kirseys og Holmens Bukser
TIL ALLE PRISER

Alt i Herre og
Søekvipering
og
Gummistøvler

NYHAVNS SKIBSHANDEL

Nyhavn 13

A. Aldenborg

Telef. Byen 3214

Foruden nyt og bragt Skibsinventar føres nu ogsaa alt i
Skibsproviant, fortoldet og paa Udførsel



Som en Flok Maager paa Vandet saarles Lystyachterne udfør Kronborg skønne Slot.

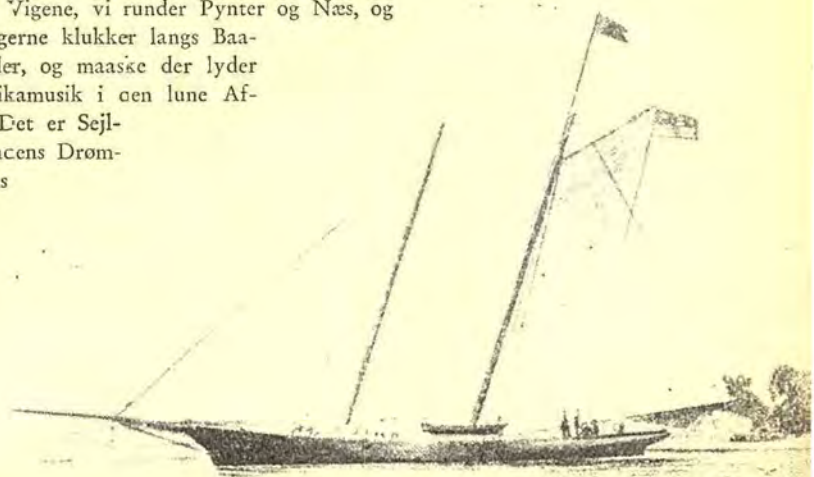
»Fra Arilds Tid«

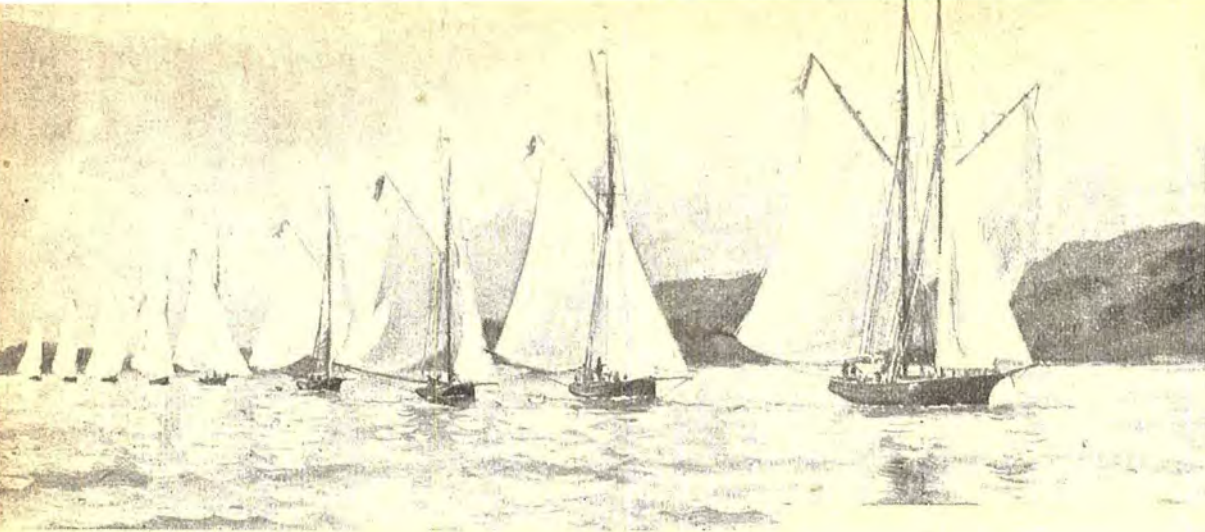
„Vikingen“ gaar ind i det nye Aar med en Udvidelse, der hovedsagelig vil blive benyttet til at følge saavel den danske som den udenlandske Sejlsports-Udvikling. Denne Afdeling vil blive redigeret af Tage Nissen.

Fra Arilds Tid har Dansken pløjet Søens Bolger, og selv i Vinterens Hjerte drømmer den danske Sejlsportsmand om de tilstundende Togter paa Sunde og Fjorde i den lyse Sommer.

Dagene længes. Og de af vore Drømme, der i Vinterens Mørke kun var smaa og fjerne, vokser med Lyset og bliver store og nære. Det er Drømmene om Vaarens og Sommerens lange lyse Dage i Danmarks smukke Natur. Det er Drømmene om Sundene, Fjordene og Vigene. Endnu mens Sne og Kulde og Regn og Slud hersker, udstyrer vi Kysterne med grønne Bøgeskove og med Blomsterflor opover Kløvermarken. Og vore Tanker gaar paa Togt i de lyse Aftener gennem Sundene, ind i Fjordene og Vigene, vi runder Pynter og Næs, og Smaabølgerne klukker langs Baadens Sider, og maaske der lyder Harmonikamusik i een lune Aften. — Det er Sejlsportmancens Drømme, mens

George Steers Skonnert „Amerika“, der i Midten af forrige Aarhundrede revolutionerede Yacht-Bygningen.



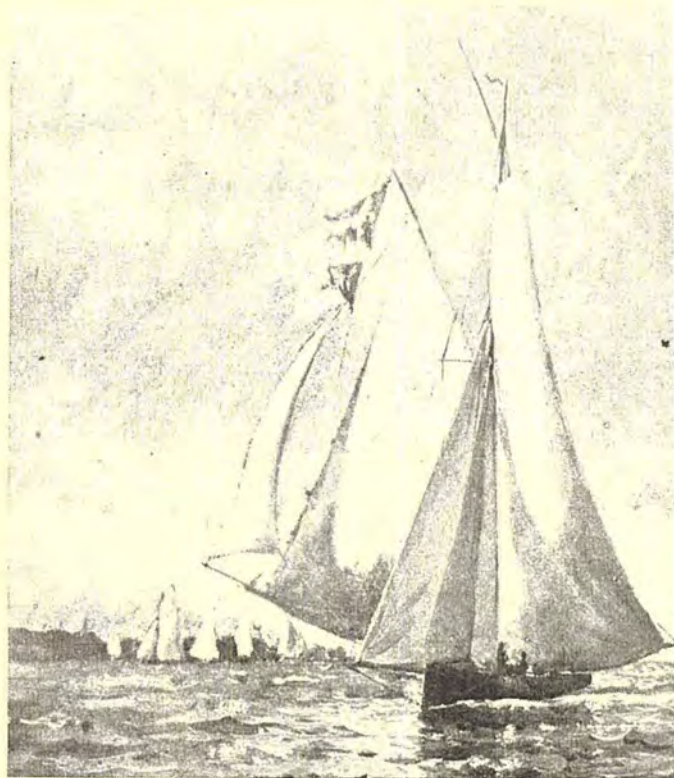


Lystyachter i flot
Parade staar ud
af Vejle Fjord.

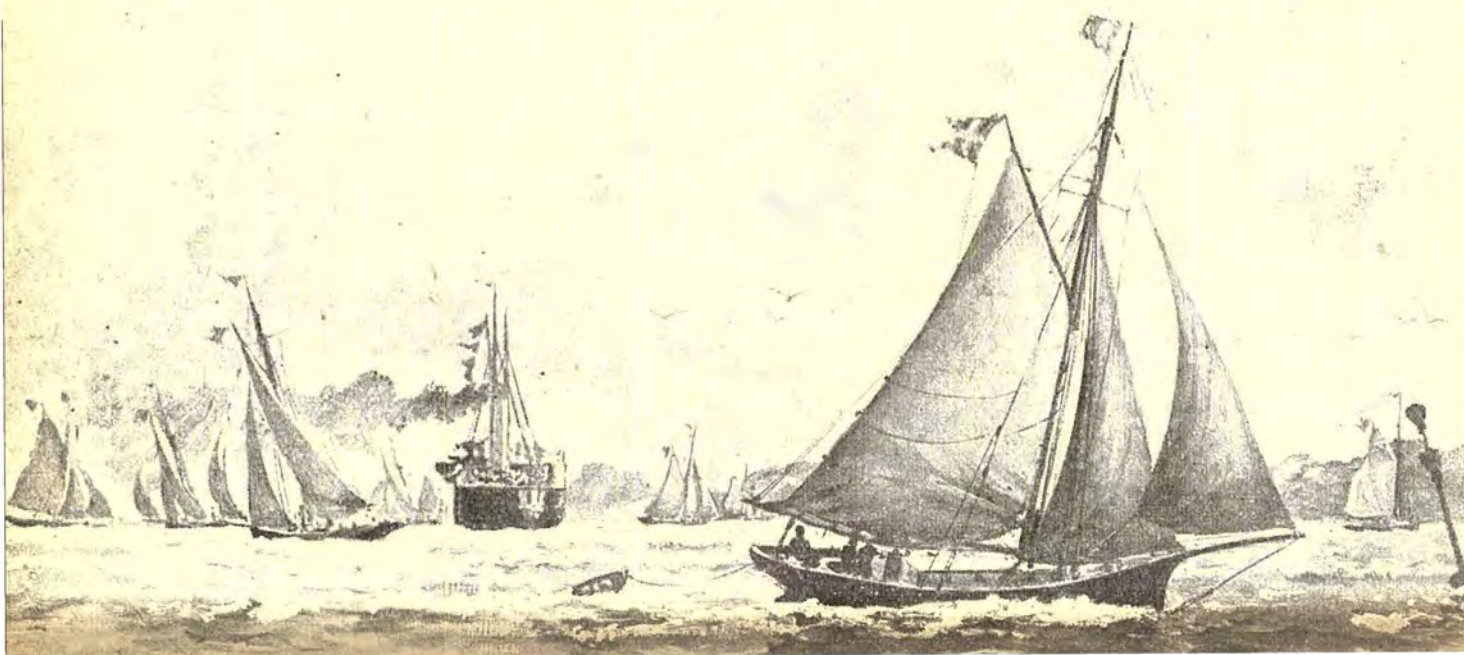
Vinteren svinder. — Vi er næsten alle Sejlsportsmænd i Danmark. Ejer vi ikke selv en Baad, saa har vi en Ven, der ejer en, og hvis heller ikke det, saa gives der den danske Borger de Hundreder af Lejligheder til at opleve Fridage, Ferier eller blot de lange Sommeraftener paa Vandet.

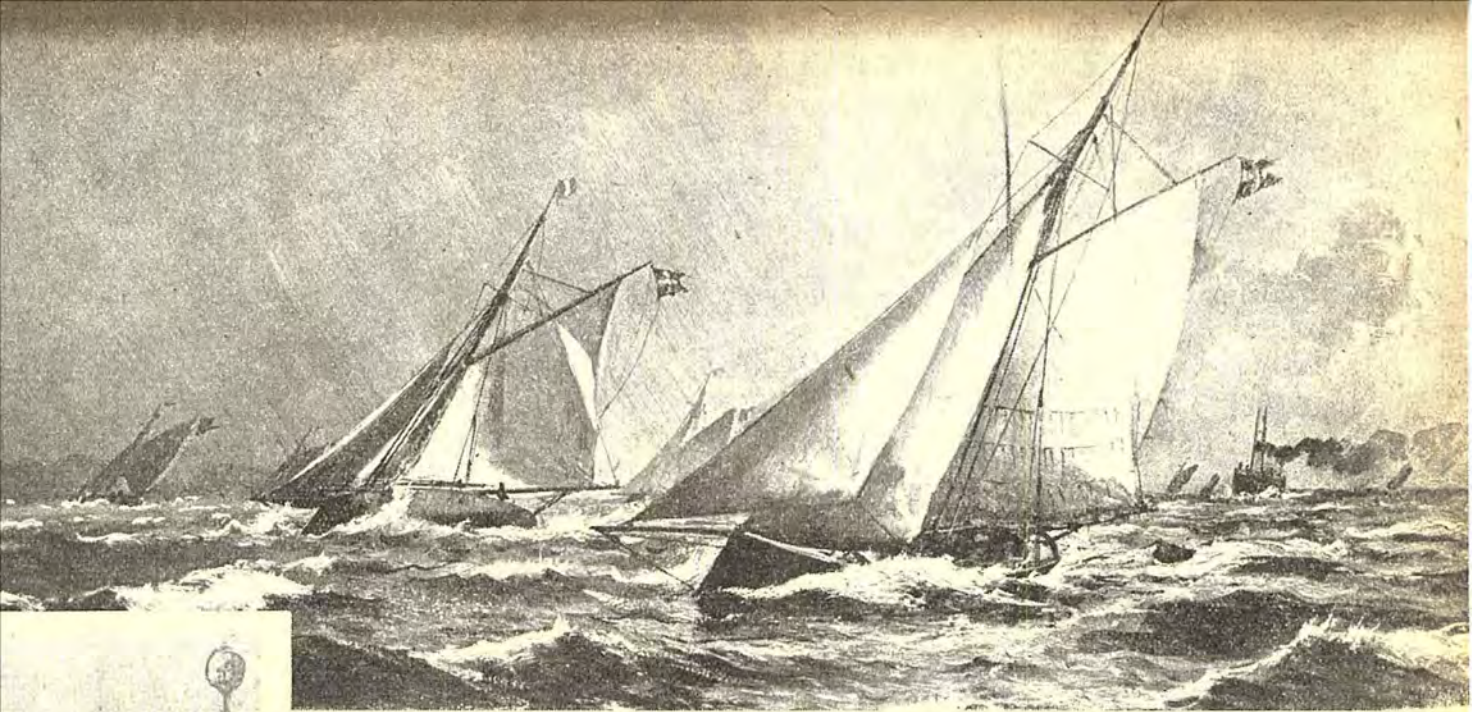
Den Tid er uendelig fjern, da vore Forfædre gik inde paa Landets Kyster og længtes ud paa det store Vand. De udhulede Træstammer og gjorde Farter fra Næs til Pynt, fra Kyst til Kyst. Men de lærte hurtigt at bygge rigtige Skibe, tage Vinden til Drivkraft, og saa gik de paa Vikingetogt til fjerne Lænde. I et Par Tusind Aar har Sejlene hørt til i Billedet af de danske Fjorde, Sunde og Vige. Selvfølgelig maatte den danske Mand alle Dage blive Sejlsportsmand, og han har da ogsaa fra Vikingernes første dumdristige Togter i smaa og ubehjælpssomme Baade op til vore Dage udviklet et Sømandsskab, der hører til Verdens allerbedste.

Man kan sige, at det sportsmæssige i Sejlsporten ligger i til den yderste Grænse at udnytte Vindens Kraft for at krydse Vandene. De gamle Ægyptere og Assyrer kendte Brugen af Sejl, og vore Vikinger naaede England og Normandiet, ja selv Konstantinopel ved Vindens Hjælp. Men naar man ser paa Billeder af hine Tiders Skibe, bemærker

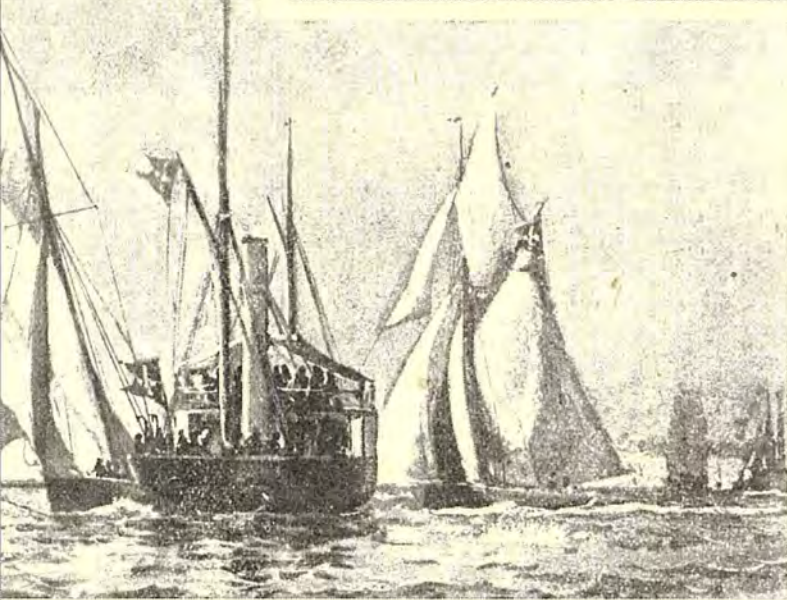


Kapsejlad i gamle Dage i Svendborg Sund. ♣

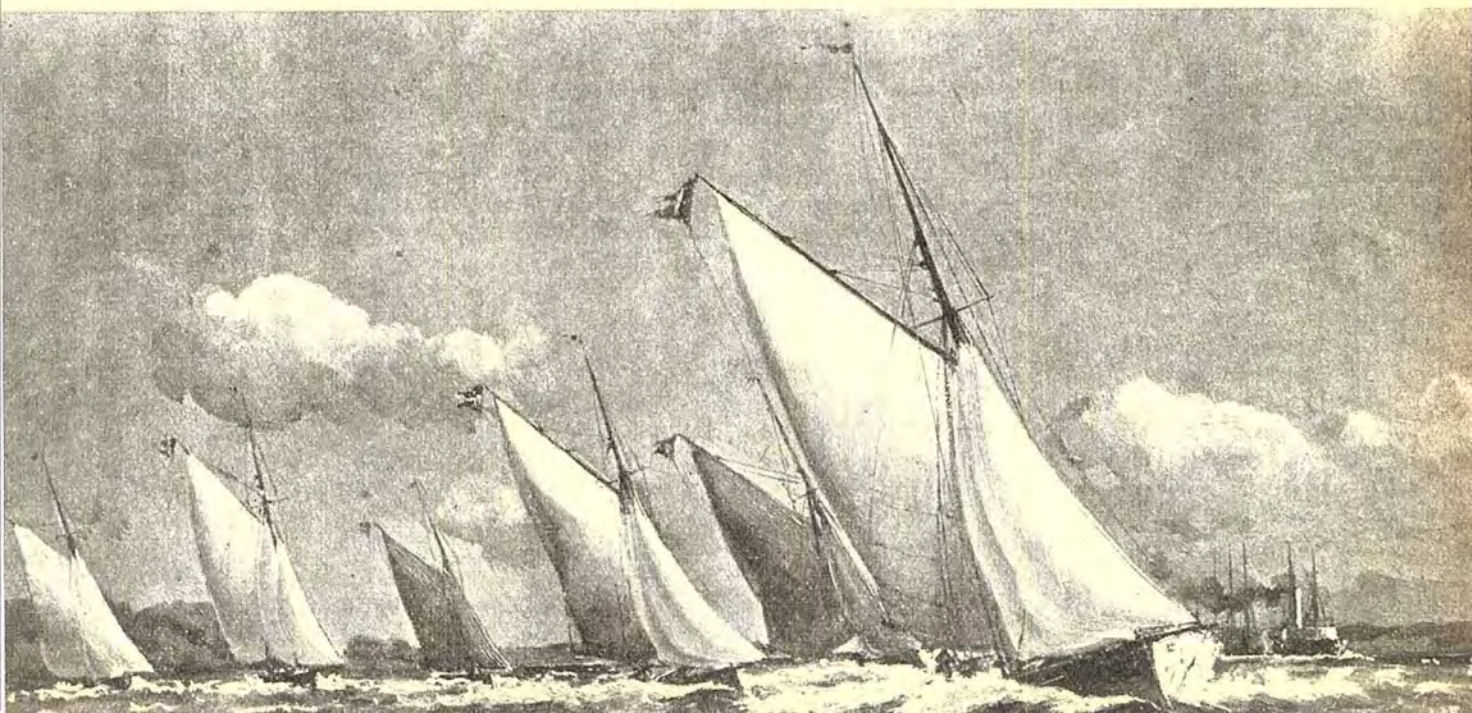




Kapsejlere presser hinanden under Bygevejr
i Svendborg Sund.



Omkring Dommerskibet under den store
Kapsejlads i 1880.



Lille Bælt er en vidunderlig Tumleplads for vore
Lystsejlere.



Afslutningsfest med Illumination under Æbølo

man, at de ogsaa er udstyrede med Aarer. Indtil det 15. Aarhundrede kendte man nemlig ikke til en Sejlføring, der muliggjorde Sejlads mod Vinden. Først paa de store Opdagelsesrejsers Tid fandt man paa, at man ved at give Sejlene en bestemt Form og Bevægelighed ikke altid var afhængig af, om man havde Vinden agterind. Naar vore Sejlskibe af i Dag med den største Lethed sætter sig et hvilket som helst Maal, selv om det ogsaa er stik imod Vinden, og hurtigt naar dette Maal, saa skyldes denne Fuldkommenhed væsentligst det sidste Aarhundredes Sejl-Teknikere. Som allerede sagt var Skibene tidligere under Modvind henviste til udelukkende at stole paa Aarerne. Ved smaa lette Farøjer og i Krigsskibene, hvor man havde et billigt Menneskemateriale i Fanger og Forbrydere, var denne Vanskelighed let overvundet, men i de større, tungtlastede Handelsfartøjer, der ikke kunde medføre tilstrækkelig Besætning til med Aarer at drive de bredbevandede Skibe mod Sø og Vind, blev der ingen anden Udvej end kun at sejle, naar Vind og Vejr var med, og derfor irdskrænkede Sejladserne før det 15. Aarhundrede sig til Kystfart og Sejlads i lukkede Farvande.

I det 15. Aarhundrede indførtes bl. a. Røret i den Form, vi nu kender det. Hidtil havde man udelukkende styret Fartøjerne ved Hjælp af Styrearer. Endelig indførtes paa dette Tidspunkt Krydssejl, der altsaa for første Gang gjorde det muligt at sejle noget op mod Vinden. Men det er dog først i det 17. Aarhundrede, at man finder Fartøjer, hvor man alene kunde stole paa Sejlene.

At krydse op mod Vinden for at naa et bestemt Maal er i sig selv en Sport. Saa længe det drejer sig om Sejlads med rent praktiske Formaal er det Sømandskab. Først Menneskets naturlige Trang til at kappes om hurtigst og bedst at overvinde Naturkræfternes Hindringer, gør Sejladsen til Sport. De første Beretninger om Kapsejladser mellem Lystfartøjer har vi fra England omkring 1600. Hensigten med Kapsejladser er jo ikke alene at se, hvem der i Øjeblikket er den hurtigste og dygtigste, men det er ogsaa at indhøste

Erfaringer for, hvilken Sejlføring og hvilke Skibs-Typer, der bedst overvinder de foreliggende Hindringer. Kapsejladserne i det 17. Aarhundrede og den efterfølgende Tid synes dog ikke at have sat noget Spor i Skibsbygningens Historie. Farøjer, af hvilke der krævedes særlig stor Hurtighed og Manøvreedygtighed i det praktiske Liv som Toldkrydsere og Smøglerbaade kom i det 19. Aarhundredes Begyndelse til at danne Forbilledet for de Baade, der da anvendtes til Kapsejladser i England, og de skabte for lang Tid Mønsteret for den engelske Yachtbygning. Stødet til den moderne Yachtbygning gaves i 1851 af Amerikaneren George Steers, der havde konstrueret Skonnerten „Amerika“. Den viste sig paa Grund af sin overordentlig skarpe Stævn og sine „flade“ Sejl som et overlegent hurtigt Fartøj, der snart blev type-dannende for den nærmeste Fremtids Kapsejlere.

Beretningerne om „Amerika“s revolutionerende Konstruktion naaede ogsaa Danmark og gav lidt efter lidt Stødet til Udviklingen af vore Lystbaadstyper. En Forening, der kaldte sig „Foreningen til Søfartens Fremme“, afholdt i 1858 en Kapsejlad i Øresund for Brugsfartøjer, hovedsagelig Fiskerbaade, og i 1866 indbød en Komité til Afholdelse af en Kapsejlad ved Nyborg baade for Brugsfartøjer og Lystbaade. Indbydelsen blev modtaget med Begejstring af alle Interesserede, Marineministeriet tilsagde sin Assistance, og der udsattes flere Præmier. — Samme Aar fandt en international Kapsejlad Sted paa Aarhusbugten.

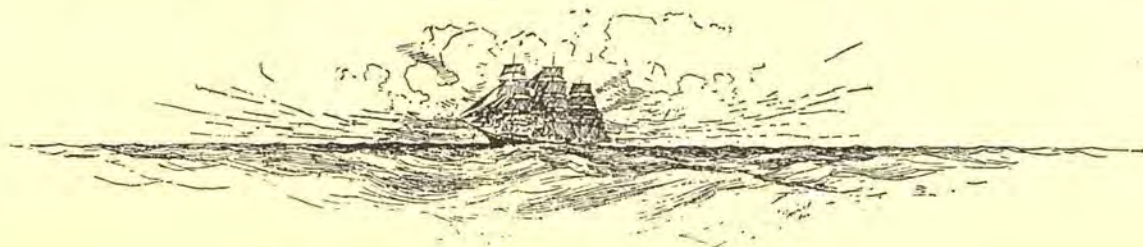
Kapsejladsen ved Nyborg blev en Begivenhed af stor Betydning i dansk Sejlsport, idet den gav Stødet til Dannelsen af den første danske Sejlsklub, nemlig „Kongelig Dansk Yacht Klub“, eller som den dengang hed „Dansk Forening til Lystsejlaets“.

„Vikinger“ vil i Fremtiden søge at følge den danske Sejlsports Udvikling gennem Skildringer af Begivenheder og Bevægelser indenfor vore Sejlsports-Klubber, ved at bringe Interviews og Erindringer af Sejlsportens Pionerer og et rigt holdigt Billedmateriale, der kan give en alsidig Belysning af Sejlsportens herhjemme og i Ulandet.

Esefolk paa Vestkysten

Med Storfiskeriets Udvikling fra Thyborøn Havn er en ny Stab af Arbejdere staaet frem. Det er Esefolkene, saaledes som man kendte dem i forrige Aarhundrede, da Kuller- eller Hvillingfiskeriet, som det da kaldtes, blev drevet ud fra den aabne Kyst Foraar og Efteraar. Da saa man ogsaa Eserne, der sad og „ejsede“ Fiskernes Kroge med Svinelever og Brislinger. Det var smaa Baade, der da brugtes, med faa Redskaber, og som saadan var der heller ikke saa mange Esere som nu, men man saa dem Kysten langs i de to aarlige Fiskeperioder efter Hvilling. Der var endog Steder paa Kysten, hvor man havde Ejsbarakker ude mellem Klitterne, hvor Eserne sad i Fisketiden og „ejsede“ Kroge. Arbejdet gik med Liv og Lyst, og et muntert Leben holdtes undertiden indenfor disse Barakkers Bræddesider. Det hændte, at unge Piger og Karle sluttede Venskab for Livet, saaledes at Grunden blev lagt til et Bryllup ved Kysten. Men med Fiskeriets stædige Udvikling, og særlig, da det mere samlede sig om bestemte Pladser, hvorfra det blev drevet med større Fartøjer, svandt Esernes Antal ind, og de forsvandt næsten helt, da Optakten til Storfiskeri i Vesterhavet med Snurrevod blev indledet. Esefolkene blev da overflødige arbejdsløse. Krogredskaber blev hængt bort og Vodredskabet fiskedes der med hele Aaret, og dette skulde ikke „ejses“ med Svinelever og Brislinger. Hvillingen blev nu fisket med Vod, en billigere Driftsmaade, da Ejselønnen nu var bortfaldet. I en Aarrække blev Vesterhavsfiskeriet drevet med Vod, og Esefolket laa i Dvale. De store søgaaende Kuttere, der samlede sig om Vestkystens Havne, Thyborøn og Esbjerg, gik ud med Vod efter Rødspætter og Hvilling, Kuller, som de med et finere Navn nu kaldes. Men det viste sig, at i Vintertiden blev det sløjt med Fiskeriet efter Kuller. Den dyre Fisk gik da kun sparsomt i Voddene. Dette gav Stødet til, at Fiskerne, der driver Storfiskeri fra Thyborøn Havn med de søgaaende Kuttere, resolut anskaffede sig Krogredskaber. Den ene Kutter efter den anden satte dette Redskab op, og det var ingenlunde en billig Historie. At udhale en Kutter med Kroge, Liner og Kander m. m. kostede op mod 2500 Kr., men alligevel har saa næsten hele Flaaden fra Thyborøn nu Krogredskaber, og vi er nu inde i Sæsonen, da Storfiskeriet drives med Kroge i Stedet for Vod. Det er de gamle Dages Linefiskeri i Vesterhavet, der igen er kommet til Ære og Værdighed, men drives nu efter en større Maalestok med store Kuttere med mange flere Kroge, og nu ud fra Havnen i Thyborøn. Men med dette er Esefolket fra Vestkysten atter staaet frem. Fiskerne kan ikke selv behandle deres Kroge, de maa hyre Esere til at „bede“ og mekke Krogene til hver Tur, de gaar ud paa Havet. Hver Gang de gaar ud med deres Kutter, har de i Reglen 120 Sæt Kroge med sig, der er bedet med Muslinger. Der skal saaledes hyres en hel Stab af Esere, naar som nu i denne Vinterfiskesæson ca. 40 Kuttere fisker fra Thyborøn. Det kan da ogsaa siges, at snart sagt hvert Hjem langs Kysten fra Thyborøn til Bovbjerg har Kroge at „bede“ for Fiskerne. Nogle

har 10 Sæt, andre 20—30—40, ja enkelte Hjem har op til 100 Sæt. Gaar man en Vinternat langs Kysten, da ser man Lysene i de mange Hjem. Det er Esefolkene, der arbejder. Aflægger man et Besøg i disse Hjem i den sene Nattetime, da træffer man Esefolket siddende i deres Bedestuer, arbejdende af fuld Kraft med at „bede“ Krogene. Gamle Fiskere, der har lagt op, unge Piger og Koner og større Børn er i Aktivitet. Muslinger skæres op, og de levende Bløddyr lægges paa de lange Eseborde, saa Vandet driver paa Bordpladen. Andre sidder om Bordet med Esetruget foren sig og langer ud efter den levende Masse, Muslingerne, og sætter dem paa de blanke, spidse Fiskekroge, som Eserne har en fænomenal Øvelse i, men dog kan det hændes, at de river Fingrene paa Krogene. Men Arbejdet gaar rask fra Haanden. „Bede kongen“ har været der og purret til at „bede“, og Krogene skal være færdige til det bestemte Klokkeslet til med Bane eller Bil at afgaa til Thyborøn. Der er ingen Tid at drive bort. De gamle Fiskere har knap Tid til at tage en frisk Skraa eller faa en „slat“ Kaffe varmet over en hvæsende Primus. Om et Øjeblik kommer Bilen, der farer gennem Kystsognene Nat som Dag, med Muslingen og henter Kroge. Der bliver da Opbrud i Eserstuerne. De bedede Kroge maa da være i Kasserne, der hver er paamalet Kutterens Navn. Der er 10 Sæt Kroge i hver Kasse, naar de læsses paa Bilen, og straks farer den igen stønnende af Sted paa den sandede Klitvej efter Thyborøn. Esefolket har da tjent deres Penge, 80 Øre for hvert Sæt Kroge, der er paasat Muslinger, det giver 8 Kr. pr. Kasse. To Esere, der har 20 Sæt at behandle, har da tjent 16 Kr. Eserne tager det nu med Ro, da Bilen er kørt, men saasnart den har naaet Thyborøn, hives Krogekasserne om Bord i Kutterne, og snart efter letter de fra Bolværket for Motorens Tøf Tøf at staa ud gennem Limfjordskanalen med Kurs Vest ud i Nordsøen. De har i Reglen 120 Sæt bedede Kroge med sig hver eller 12 Kasser, der op mod 15 Kvartmil fra Land sættes ud i Havet, hvor Kullerne bider, bliver hængende paa de spidse Kroge. Nu er det, at Fiskerne skal tjene noget, for hidtil har det kun været Udgifter. Det kan saaledes nævnes, at hver Kasse Kroge, der er bedet, er slet ikke saa billig. Eseløn til Eserne, Betaling for Muslinger, Fragt fra og til Thyborøn bliver 14 Kr. pr. Kasse, hvad enten der faas Fangst eller ikke. Men i denne Sæson, vi nu er inde i, har det „klappet“ saa nogenlunde. Fangsterne, som Fiskerne er kommet ind med, har været jævnt gode og betalt med høje Priser, saa baade Fiskerne og Esefolket har tjent gode Skillinger. Men ved Vintertide skal der stærke Grejer og solide Arbejdere til for at hente Guld ind fra Havet. Og de jyske Fiskere er solide og sindige Arbejdere, der kender Havet som faa. De gaar Nat som Dag frygtløst med deres Kuttere ud i Vest, hvor Farer og strengt Arbejde venter dem. Men først har Esefolket paa Vestkysten ved deres Arbejde gjort Fiskernes Krogredskaber i Stand til at fiske den Fangst, der sætter Brødet paa Vestkystfiskernes Bord. *Argus.*



Norddeutscher
Lloyds Dampfer
„Eisenach“ efter
Kollisionen.



KRIGSSKIB og DAMPER

i

Kollision

Det engelske Slagskib „Ramillies“ og Norddeutscher Lloyds Dampfer „Eisenach“ (4159 Tons) kolliderede i Storm og Regn ved Sandgate.

De saa ikke hinanden før i sidste Øjeblik.

Krigsskibet kom ned ad Kanalen Nord fra.

Straks efter Kollisionen beholdt „Ramillies“ sin Stævn inde i „Eisenach“ for at hindre Damperen i at synke, og imens sprang „Eisenach“s Besætning over paa Krigsskibet.

3 Mand paa „Eisenach“ dræbtes under Kollisionen — mens de laa og sov.

Da Skibene blev klar fra hinanden igen, saa man imidlertid, at der ingen Fare var for, at Damperen skulde synke. Derfor vendte Besætningen nu igen tilbage.

Krigsskibet signaliserede til Dover efter Hjælp og holdt sine Projektører paa „Eisenach“ saa længe, til Bugserbaadene havde slæbt Damperen af Sted.

Slagskibet „Ramillies“ efter Kollisionen, fotograferet paa Vej ind i Portsmouths Havn.



Marstal Navigationsskole

Det er kun naturligt, at Navigationsskolerne i Provinsbyerne i Aarenes Løb er opstaaet der, hvor en større Flaade hørte hjemme. Begyndelsen var som Regel, at ældre Skipperne om Vinteren, naar Skibene var oplagt, gav de Unge Undervisning i Styrmandskunsten. Det var Begyndelsen.



Bestyrer Ryager.

I 1881 besluttede Kommunen at oprette en Navigationsskole i Marstal, og i 1882 toges den kendte Bygning i Tordenskjoldsgade i Brug. De første Lærere ved Skolen blev: Forstander Chr. Jepsen, T. Tønnesen og H. J. Christensen. I 1893 afgik Chr. Jepsen ved Døden, og Hr. Fr. Hansen blev ansat som Skolens Leder. I 1899 afgik Hr. Tønnesen og erstattedes af G. C. O. Ryager. Den sidste af de oprindelige Lærere, Hr. H. J. Christensen, tog sin Afsked

i 1925—26 og lever endnu i Marstal, stadig interesseret med Liv og Sjæl i sin gamle Skole. Hr. Hytoft afløste den vel-tjente gamle Lærer.

Elever var der paa den Tid nok af, og Liv og Lystighed var der, hvor „Styrmandskarlene“ færdedes. I Aarenes Løb har adskillige Hundreder af unge Sømænd faaet deres Uddannelse paa denne Skole. Almindelig laa Elevantallet omkring det halve Hundrede, men det har været oppe paa 70. I Krigsaarene gik Antallet langt ned endda til under 20. De skulde alle ud at sejle og havde ikke Tid til at læse.

I 1922 overtog Staten Navigationsskolevæsenet, og man vil erindre den Uro, der fulgte heraf, idet flere Skoler blev nedlagt. Ogsaa om Nedlæggelsen af Ærø Navigationsskole gik der Rygter, og det blev ikke ved Rygterne. Skibsførerklassen blev nedlagt, og dermed var Skolen Virkeligheden dødsdømt. Fra Kommunalbestyrelsens Side blev der udført et energisk Arbejde, og det lykkedes da ogsaa med Folketingsmand Tanges Hjælp at skaffe den Skibsførerklassen igen. Nu har Skolen ved Statens Oprettelse af Radioklassen ligesom et blaaat Stempel, og da alle paa Øen viser Vilje til at støtte Skolen til Gavn for Sømandsstanden fra Ærø, saa maa man gaa ud fra, at den i Fremtiden vil kunne føre Fremtidens Ungdom videre med et

godt Resultat. — Den 31. Juli 1935 fandt der en Højtidelighed Sted paa Skolen, idet Bestyreren, Borgmester F. Hansen, tog Afsked efter 42 Aars Virken som Skolens Leder, og Lærer G. C. O. Ryager blev indsat som Bestyrer. Navigationsdirektør, Kommandør Lorck var kommet til Stede og udtalte i varmtføjte Ord sin Anerkendelse af Bestyrer Hansens Ledelse af Skolen gennem de 42 Aar, hvorefter han indsatte Hr. Ryager som Skolens nye Leder. Kommandøren udtalte Haabet om, at Marstal Navigationsskole under den nye Bestyrers Ledelse maatte fortsætte i det samme gode Spor som hidtil. Endvidere udtalte Kommandøren sin Anerkendelse af Marstal Navigationsskole i Almindelighed og rettede i denne Forbindelse en Tak til Skoleudvalgets Formand, Havnefoged Jensen, for dennes aldrig svigtende Interesse for Skolen.

Bestyrer Hansen takkede Kommandøren for al Velvilje gennem Aarene, takkede Lærerne for godt Kammeratskab og Enighed og rettede til sidst en Tak til Eleverne og til Skoleudvalgets Formand, der var Elev paa Skolen, da Bestyrer Hansen tiltraadte.

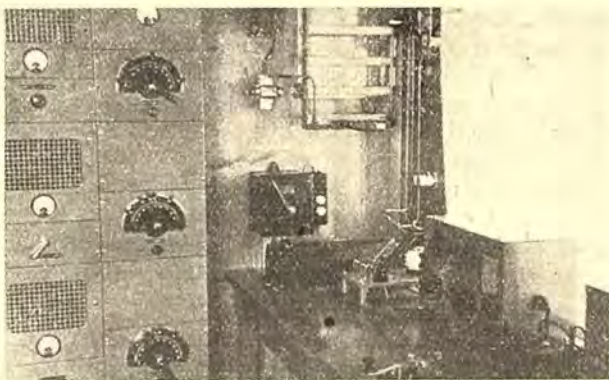


Ærø Navigationsskole i Tordenskjoldsgade i Marstal.

Senere paa Dagen var der en Sammenkomst paa Skole-skibet „Danmark“, hvor Kommandør Lorck var Vært. Her takkede Bestyrer Ryager for sin Udnævnelse og haabede, at det maatte lykkes for ham at følge sin Fergængers gode Spor og bad om at maatte søge Kommandørens Bistand og Raad, som han sikkert vilde give baade som god Ven og for Skolens Skyld.

Den 7. September 1935 blev Skolens nye Radioafdeling forevist for Øens Kommunalraad og andre Interesserede.

Vort ene Billede viser et Kig ind i det ene af Stationslokalerne. Til venstre ses en Del af Senderen, der er indrettet til Telegrafering og Telefonering baade paa lange og korte Bølger. Man kan med en saadan Sender telegrafere eller telefonere ind til Land eller til et andet Skib eller gennem en særlig Station komme ind paa Landets Telefonnet, saaledes som man kan det fra Statsbanefærgerne og mange af D. F. D. S.s Baade. Det sorte Apparat i Forgrunden paa Bordet er en Krystalmodtager, der kan benyttes, hvis Lampemodtageren skulde svigte. Bag Lampe-modtageren ses Alarmapparatet, som skal findes i alle Skibe, som ikke har Døgnvagt paa Radiostationen. Det er indrettet saaledes, at det paa Bølgeområdet 585—615 m reagerer overfor Signaler bestaaende af Streger paa 4 Sekunders Længde med 1 Sekunds Mellemrum. Ved Modtagel-



Fra den nye Radiostation.

sen af dette Signal vil de automatiske Klokker sættes i Funktion, saa Telegrafisten kaldes op og kan modtage den efterfølgende Nødmelding.

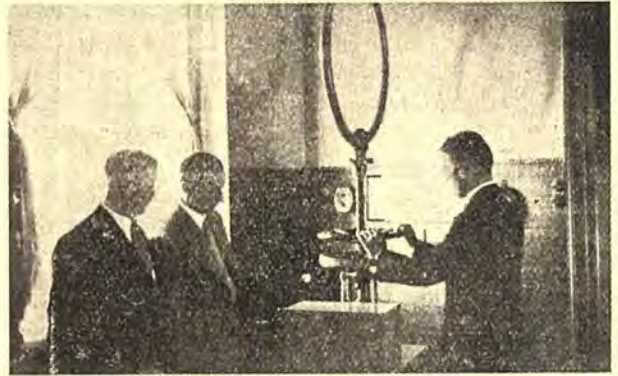
Radiopejleapparatet bestaar af en drejelig Antenne, ved hvis Hjælp man kan bestemme Retningen til den sendende Station. Betjeningen fordrer ingen radioteknisk Uddannelse og bør derfor kendes af enhver Navigator, saa meget desto mere som det til Dags Dato er et af de vigtigste nautiske Hjælpeinstrumenter. Det er en Selvfølge, at ingen Elev forlader en Navigationsskole uden at være fortrolig med Apparatets Brug. Det viste Apparat kan bestemme Stationens Retning med $\frac{1}{2}$ Grads Nøjagtighed.

Den viste Sender og Modtager er leveret af Firmaet Elektromekano, medens Alarmsapparatet og Radiopejleren er fra Ingeniørfirmaet M. P. Pedersen.

Fra 1. Januar er Hr. Navigationslærer Wiese ansat ved Skolen som Navigationslærer og Lærer ved Radioafdelingen.

Skolen har haft Modgang, men vi haaber, den er gaaet styrket ud heraf, saa den i Fremtiden kan virke til Gavn

for danske Navigatorer til Ære for den lille Ø, hvis Blad i den danske Sømandshistorie er saa rigt og fuldt af Berømmelse.



Radiopejleapparatet demonstreres.

Maalet maa være:

Ingen kalder forgæves

Gang paa Gang støder man i Aviserne paa Overskriften: Et nyt Forlis — 2—4—6 Fiskere druknede. Ikke i mange Aar har de danske Fiskere været hjemsoget af saa mange Forlis som i 1935. Dette Aar staar som det sorte Aar i Fiskeriets Historie, Aaret med det store Mandefald. 15 danske Fiskere har sat Livet til og det i en Tid, hvor vi har alle moderne Hjælpemidler: Meteorredningsbaade, Radio, etc. til Raadighed.

„Vikings“ modtager mange Breve, om der ikke kan hjælpes her, om der ikke kan hjælpes der, men det har været vort Haab, at Myndighederne selv vilde faa Øjnene op for de himmelraabende Mangler, der eksisterer mange Steder, men den sidste Ulykke, som har ramt Esbjerg, hvor 4 Mænd druknede, maa faa Bægeret til at flyde over hos de danske Fiskere, der Aar ud og Aar ind sender deres bedste Mænd paa Havet for at skaffe Føden til dem selv og Valuta til den danske Statskasse.

Fiskernes egen Beretning lyder kort og nøgtern: Fredag Aften den 20. December Kl. 21 blev der udsendt Nødaab gennem Radio fra Fiskekutteren „Dagny“. Kutteren var strandet ret vest for Blaaavands Fyr. Redningsdamperen „Vesterhavet“ og Esbjergs Redningsbaad gik straks ud for at yde Hjælp, og ved Midnatstid naaede de Strandingsstedet. Ved 7-Tiden om Morgenen efter at have søgt hele Natten fandt man Kutteren, men kun Master og Rigning rager op over Vandet. Kutterens Besætning var borte og man kunde ikke foretage nærmere Undersøgelse med Dykker grundet paa det urolige Vejr. Kutterens Besætning bestod af 4 Mand, Skipper Loretz Chr. Laursen, Poul Thygesen, Jens Jensen og Skibsdrengen Arnold Harboe. De var alle fra Esbjerg. Da Jollen var fastsurret til Skibet, maatte man regne med, at alle 4 Mand var omkomne, selv om man havde et svagt Haab om, at en forbisejlende Kutter havde bjerget Besæt-

ningen. Senere gik en anden Dampet ud til Strandingsstedet, og da det var blevet Lavvande, kunde man faa Øje paa „Stuehuset“ og ved nærmere Undersøgelse saa man en af Folkene fastsurret til Vraget, men ogsaa Liget tog Havet, idet Tovene, som holdt det, sprængtes.

Naar man saa hører Kontrollør Stuhr fra Blaaavands Radio forklare, hvorfor disse Folk ikke var blevet hjulpet før, maa man spørge: negligerer de danske Myndigheder fuldstændig den danske Fisker. Tages der ingen Hensyn til denne Gren af den danske Befolkning, som dog leverer det Mandskab, som er nødvendigt for at skaffe de danske Skibe ud paa Verdenshavene, uden hvis Hjælp Danmark stod som et isoleret Intet. De Folk, som altid gaar i Baadene for at redde andre uden at spørge, hvad de faar for det, men kun tænker paa, at hjælpe, selv mange Gange hvor Mandskabet paa fremmede Skibe af Ukendskab til de danske Kyster nægter at gaa i Baadene, gaar vore danske Redningsfolk ud, hvor den visse Død venter dem.

Kontrollør Stuhr oplyser nemlig, at Blaaavands Radio den Aften Ulykken med „Dagny“ skete i Tiden mellem 19 og 21 havde været optaget af at modtage Bestillinger paa Sovevognsbilletter, og man kunde ikke samtidig med den mangelfulde Radiostation, Blaaavand raader over, modtage Bestillinger paa Sovevognsbilletter og lytte efter Raab fra nødstedte Fiskere. Der er selvfølgelig ikke noget at bebrejde Radiostationen, thi de har vel deres Ordre at gaa efter, men de Mænd, som bestemmer og bevilliger Penge til de danske Radiostationer, som skal lytte efter de nødstedte Skibe, maa have en underlig Fornemmelse ved disse Oplysninger, og selv om der nu bliver undersøgt, hvad der kan gøres, maa vi haabe paa, at denne Undersøgelse bliver udstrakt, saaledes at intet Sted paa den danske Kyst behøver noget Skib at kalde forgæves. AB.

Giv din bedste Ven Bogen „BARKEN MARGRETHE“

Skæbner,

JEG MØDTE DERUDE

Der kom et Brev fra min gamle Ven „Fyrmesteren“, der var ansat ved „Fyret“ paa Øen derude i Atlanterhavet. „Og det er sandt,“ skrev han til Slut i sit Brev, „Gamle John er død“ —

Ved at læse disse Ord kom der et Væld af Minder. Tankerne gik over til den lille Ø, der ligger et Par Hundrede Mil ude fra Nova Scotias Kyst „Sabel Island“. „Havets Kirkegaard“ kaldes den ogsaa. Til Stedighed indhyllet i Taage, midt i et stærkt trafikeret Farvand med en uberegnelig Strøm løbende langs dens Kyst, ligger den langformede Sandø med sine to Fyrtaarne, Radiostation, og ca. halvandet Hundrede Beboere, ene og forladt; kun hver fjortende Dag kommer der Postdamper fra Halifax. Ud fra Øens østre Ende strækker der sig en lang, lav Sandrevle, den saakaldte „Østre Vinge“. Et betagende Syn er det at staa herude paa denne Sandrevle, og se ud over den fraadende Brænding. Naar Stormen hyler fra Sydvest, kommer de rullende i lange Rækker, disse mægtige Atlanterhavsbølger. Den første Bølge naar Sandrevlen, standser, ligesom forundret over at møde Modstand. Den næste Bølge naar den, og endnu en kommer til. Saa rejser disse tre Kæmper sig i Forening, ruller sig sammen, taarner sig op, staar som en stejl, hushøj Mur, foran ligger Sandet tørt. Der lyder en ildevarslende Brunnen fra den fraadende, skumdækkede Bølgekam. Saa styrter hele Vandbjerget sammen med et øredøvende Brag, knuser og overskyller alt. Nye Bølger kommer, og det samme Skuespil gentager sig. Der er en Brusen og Brølen uden Lige, og i det oprørte Hav tumler Søler sig af Hjertens Lyst, idet de udstøder sære, prustende Lyde. Ind i dette mægtige Orkesterbrus lyder der skarpe Maageskrig. Et vidunderlig skønt Naturskuespil, naar man selv staar paa sikker Grund. Men ve det Skib og Mandskab, der kommer for nær til „Østre Vinge“, naar Vejret raser, og Taagen skjuler alt med sit tætte Slør. — Det var i tæt Taage og med voldsom Sø fra Syd, at Barken „Leta“ løb ind paa Østre Vinge, borede sig ind i en Sandrevle og blev Vrag. Hvad Mandskabet maatte døje, før vi naaede det sikre „Sabel Island“, skal ikke nævnes her. Men vi naaede alle velbeholdne Øen, hvor vi blev modtaget med Venlighed, og med alt forberedt til vort Komme. „Vi har jo ventet jer,“ sagde Øens Guvernør. Dette syntes os lidt underligt, og Kaptejnen spurgte derfor: „Hvordan kunde I vente os, det forstaar jeg ikke?“ „Jo,“ fik han til Svar. „Gamle John“ sagde for et Par Dage siden, at nu vilde der snart ske en Stranding. Han er nemlig synsk, den Gamle,“ lød det forklarende. Hvem var nu denne „Gamle John“, der havde en saadan Evne til at se ind i Fremtiden? Et Par Dage senere saa vi ham. Han var omkring de 60, høj, lidt duknakket, med hvidt Haar og Fuldskæg, der gav ham et Udseende lig en af de gamle Patriarker. Hans Øjne, under de buskede Bryn, var blaa og klare. Ansigtet var furet og rynket, og ved Munden var der et Drag, som lod en formode, at denne Mand havde gennemgaaet meget. Tavs og faamælt var han, jeg prøvede flere Gange paa at faa ham til at fortælle sin Livshistorie, men forgæves. Da vi ikke kunde komme bort fra Øen, før om en Uges Tid, naar Postdamperen kom, saa havde vi jo god Tid til at stifte Bekendtskab med Beboerne. Daglig besøgte jeg

Fyrmesteren, en ældre Svensker, der var traadt i den kanadiske Regerings Tjeneste, og nu passede Fyret paa „Sable Island“'s vestligste Pynt. En Dag fik jeg saa Johns Historie at høre her oppe i Fyret. Fyrmesteren gjorde Lanper i Stand, og jeg hjalp ham med at pudse Glas, og saa fortalte han: „— Se, gamle John var en Gang Købmand i San Francisco. Han er for Resten Amerikaner af Fødsel. Som sagt, han var Købmand, havde en god Forretning, var gift og havde en lille Dreng. Han levede et lykkeligt Familieliv indtil 1906, da et Jordskælv lagde store Dele af Byen øde. Johns Hus blev ogsaa ramt. Drengen, der var syv Aar, blev dræbt af det sammenstyrrende Hus, og da Moderen saa sin Søns døde Legeme, omtaaedes hendes Forstand. Saaledes brød Ulykken pludselig ind over John. Ruineret var han, og efter at have fulgt sit Barn til Graven maatte han se sin Husru som uheldredelig sindssyg blive indespærret paa en Anstalt. Saa gav John op. Han slog sig paa Drik, sank dybere og dybere. Ja, han var vel tilsidst gaaet til Grunde, hvis ikke Venner havde faaet ham herover paa denne Ø, hvor han ingen Spiritus kunde faa. Den første Tid, han var her, rasede han som en Gal, og naar han var allerværst, maatte vi binde ham, for at forhindre, at han lavede Ulykker. Han forbandede alt og alle, og var i saadanne Stunder mere lig et Dyr end et Menneske. Naar Anfaldet var ovre, strejfede han omkring i Klitterne, skyende alt Menneskeselskab. Ofte tilbragte han hele Nætter med at sidde oppe paa et Højdepunkt, stirrende ud over Havet. Fra „Fyret“ her saa jeg ham tit i de maanelyse Nætter hvileløs vandre langs Stranden. Saa var det en Nat, at der skete et Mirakel med ham. Ja, hvad det var, ved ingen. Selv lod han os kun forstaa, at han havde set et Syn. Nok om det, men fra den Nat af var John en helt anden. Raserianfaldene var forbi. Stille og fredsommelig vandrede han blandt os andre. Kun var han blevet mere tavs og indsluttet. Fra hin Nat af stammer ogsaa hans „Synskhed“. Da han første Gang fortalte os, at nu skete der snart en Stranding, saa lo vi jo blot af ham og tænkte som saa: Nu er han da blevet helt sær, den gamle; men da saa hans Spaadom gik i Opfyldelse Gang paa Gang, ja, saa maatte vi bølge os for Kendsgerningerne. Om han nu har set et Syn hin Nat, eller hvad der er sket, det vil jeg ikke søge at forklare, det er Johns Hemmelighed; men der er jo mere mellem Himmel og Jord, end vi Mennesker forstaar,“ sluttede Fyrmesteren sin Beretning om gamle Johns Skæbne.

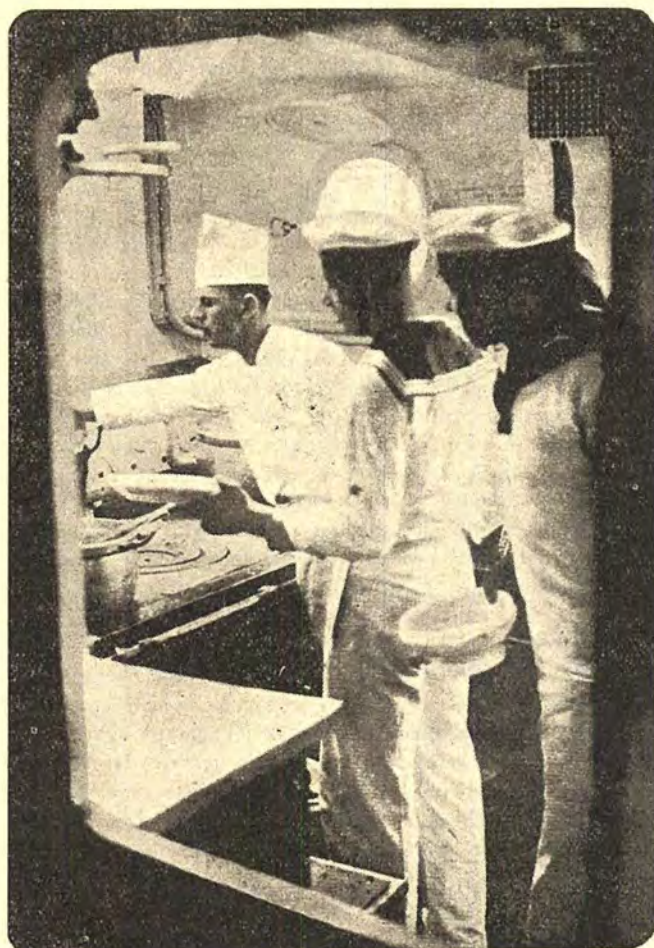
Faa Dage senere kom Damperen og førte os over til Halifax. Det sidste, vi saa af Øen, var Gamle John, der stod oppe paa en af de højeste Klitter. Vinden legede med hans hvide Haar. Med Haanden skyggede han for Øjnene, idet han stirrede efter Skibet, der fjernede sig mod Vest, ind mod det Land, hvor hans Lykkeslot var sunket i Grus. — Nu er han altsaa død, den gamle. Han hviler nu paa den lille Kirkegaard derovre paa „Taageøen“. Tryk ligger han i sin Grav, i Læ af de høje Klitter, der staar som et sikkert Bolværk mod det evigt brusende Atlanterhav. Vilde Havfugle kommer i mørke, stormsuste Nætter, med høje Skrig og sætter sig til Hvile paa det lille Trækors, der er det eneste Minde om „Gamle John“.

H. S.

DEN NYE TYSKE FLAADA



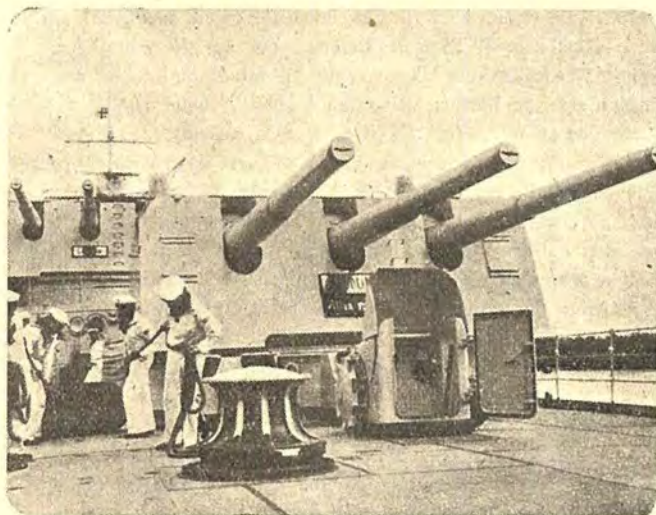
Flaget hejses.



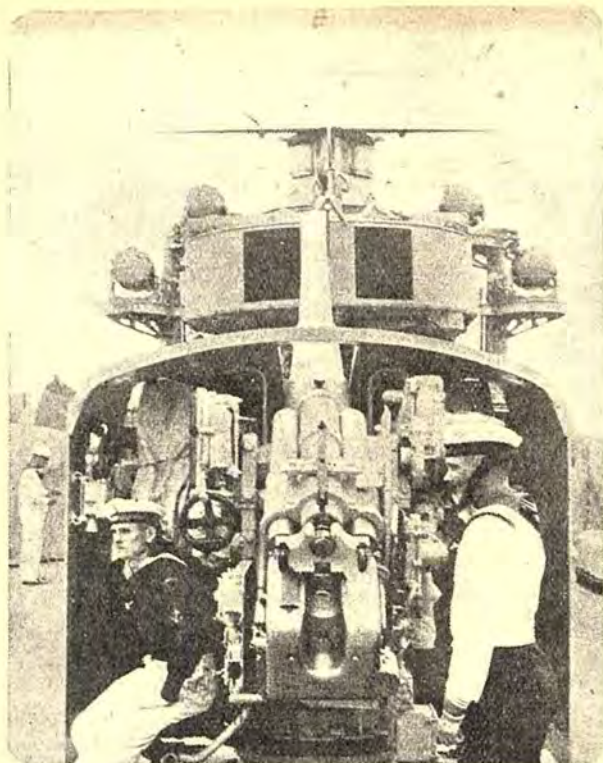
Køkken arbejder. 500 Munde skal mættes paa „Königsberg“.



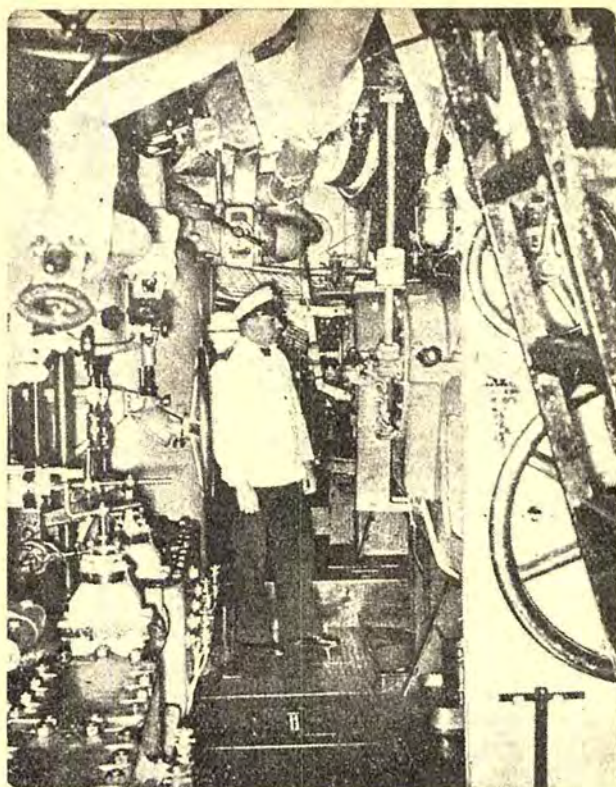
Tysk Matros.



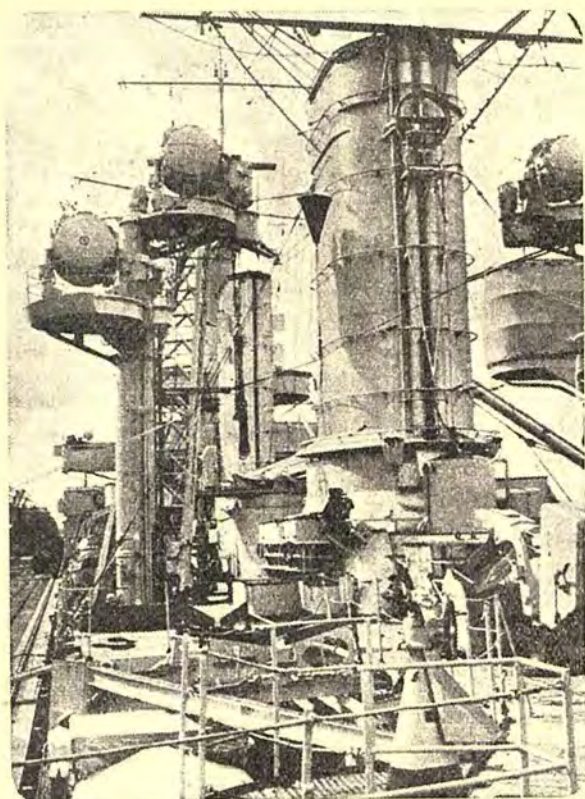
Store Kanoner paa „Königsberg“.



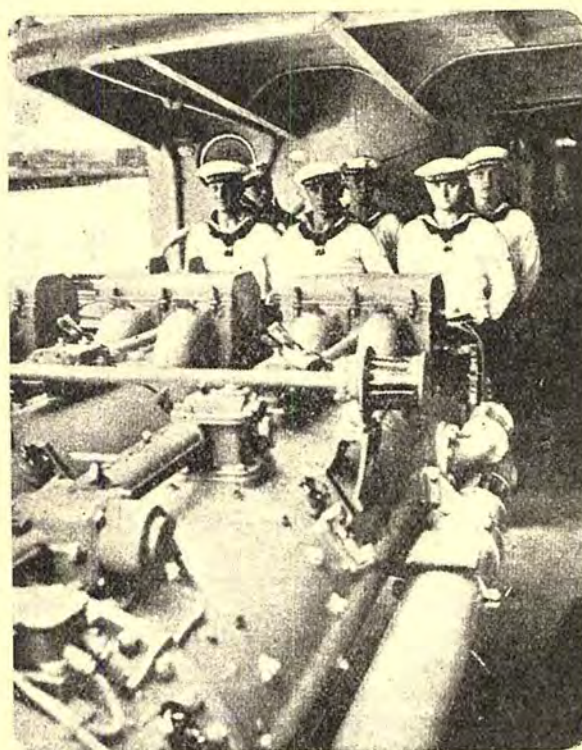
Kanon til Nedskydning af Flyvere.



I Maskinrummet.



Projektørerne.



I Torpedorummet.

Billederne er fra det tyske Krigsskib „Königsberg“.

Stridigheder ombord

I en Havn, der nu tilhører Chile, laa vi og lastede Salpeter; flere Gange var vi paa Fiskeri udenfor Havnen. Vor Kaptajn sammen med en anden Skibsfører brugte dertil Dynamitpatroner, som de antændte og lød gaa tilbunds, naar de ved at lodde fandt sig værende over et undersøisk Skær. Vi roede bort, og saa snart vi hørte et undersøisk Drøn, skyndte vi os tilbage, hvor Havfladen da dækkedes af Fisk, der af Skraldet var bedøvede og flød omkring der. En Mand fra Land, der vidste, hvilke Fisk der var spiselige, sad i Stævnen med en Ketcher og øste rask ind, inden de efter kort Tids Forløb stak tilbunds igen. En Fisk af Størrelse og Form som vor Torsk herhjemme, men magentarød af Farve, var især god og velsmagende.

En Dag var en af Folkene krøbet ud paa Klyverbommen for med Skibets Lyster at stange nogle omkring Ankerkjettingerne kredsende Fisk. Ved et Uheld tabte han den, men da Kaptajnen var af et cholerisk Temperament, meget hidsig, vilde ingen sige ham det, da han savnede den og energisk søgte at faa at vide, hvor den var blevet af; uheldigvis saa han mig en Dag kaste et Stykke af et brækket Skovleskaft overbord, da jeg antog det for ubrugeligt; han kaldte mig agter ud og lod mig vide, at han var glad over at have opdaget, at det var mig, der kastede al Skibets Inventar overbord, nu skulle Lysteren skrives paa min Regning.

Forresten havde vi det helt godt forude; Styrmandene mindre, og saa Stewarden. Kaptajnen var en Kæmpe af Vækst med Fuldkæg. Stewarden eller Kokken, som vi almindeligvis kaldte ham, var af herkulisk Bygning, lige saa bredskuldret som Kaptajnen, ikke nær saa høj, men uhyre brøsig og nok saa stædig; han havde lige før han kom om Bord tjent tre Aar i Marinen. Ogsaa han bar Fuldkæg. Disse to kunde slet ikke med hinanden, og dog var begge dygtige Folk, hver paa sin Vis. Kokken var dygtig til Madlavning, bagte det fineste Brød, var proper til det yderste, hvidklædt fra Top til Taa uden en Plet, og alt i Kabysen skinnede. Kaptajnen var en dygtig Sømand, haard til at sejle, men Skibet var nyt og stærkt bygget og stivt som bare Pokker, ellers tror jeg nok, det vilde være gaaet rundt for længe siden. Engang med haardt Vejr ved Kap Horn, da vi netop passerede et stort engelsk Fuldskih, der laa underdrejet for Undermarssejlene, gav han Ordre til at sætte vort Store-Bramsejl. Da vi skød det for, bandede Folkene brummende: Fordømte Hajduk, hvad maa de tænke ombord i Engelskmanden? At vi er gale!

Da vi var kommet rundt Kap Horn og befandt os udenfor Kysten af Argentina, fik vi i længere Tid Modvind, og Kaptajnen var desaaarsag i sit sorteste Humør og ikke god at komme nær. Hvert Øjeblik skulde Sejiene strækkes, og altid kom han selv til og faldt i med et regulært Skippertag. En Eftermiddag, som jeg lige var kommet til Rors og havde faaet den nu saa sædvanlige Besked: Bidevind tæt til Vinden, altsaa at Røylene stadig skevrede, mærkede jeg, at Vinden stadig rummede, højere og højere kunde vi ligge, og tilsidst indsaa jeg, at vi havde god Vind nu og kunde styre Kurs.

Jeg kunde ikke komme til at tale med nogen, Styrmanden havde Frivagt, Kaptajnen sov vel til Middag, og 2. Styrmand, der havde Vagten, var bestandig forude foran Ruffet, hvor Folkene arbejdede, og da jeg saavel som de andre ombord gerne vilde hjemefter, saa holdt jeg godt fuldt for ialtfald at øge Farten noget. Pludselig kom Kaptajnen tilsyne i Kahyt-kappen, hans første Blik gjaldt Sejlene, og da disse stod godt fuldt, kom han i en Fart hen til Kompasset, tænkende vel, at jeg stod og sløsede, og vel betænkt paa at give mig en ordentlig Salut; men slig en Forandring, da han saa, hvad vi laa an. Et stort Smil opklarede hans Ansigt, han klappede mig venskabeligt paa Skulderen og sagde: „Saadan skal hun ha' øet, den Mær, sagde Bønden, han dansede med Grevinden.“ Til min store Forbavselse talte han Dansk, de første og sidste danske Ord, jeg nogensinde hørte ham udtale. Han kaldte Folkene til Braserne, og da alt var i Orden og Kursen sat, bød han Anden-Styrmanden aabne Rationsfadet og afveje og give til mig et Pund fedt saltet Flæsk. Han havde engang forude set mig spise raat, saltet Flæsk til Rugbrød og mente, det var min Livret.

Da vi nærmede os Linien, rev det helt ud mellem Kaptajnen og Kokken; en Formiddag, da den Vagt, hvortil jeg hørte, havde Frivagt, vaagnede vi ved Tummel og Trampen i Kabysen. Vi kom alle op og saa Kaptajnen ifærd med at hale Kokken ud af Kabysen, og denne stred bravt imod. Sejlmageren, en stor Russer fra Libau, sprang ud paa Dækket og spurgte Kaptajnen, om vi ikke mere kunde faa Ro til at sove paa Frivagten. Kaptajnen svarede, at Kokken skulde ud af Kabysen, han vilde ikke se ham der mere, han kunde gaa agterud i sit Kammer. Han gik nu ogsaa straks uden Protest og viste sig kort efter midtskibs, iført et fint mørkeblaat Jakkesæt med Krave og Flip og paa Hovedet en stiv, rundpullet sort Hat, Cigar i Munden. Saaledes saa vi ham nu daglig, naar han da ikke laa i sin Køje og læste Romaner, som han laante i Lukafet og hentede derfra om Aftenen; om Søndagen optraadte han sidenhen i fuld Marinedragt. En Letmatros var beordret ind i Kabysen, og denne i Forening med Kaptajnen lavede Maden. Denne var dog ikke altid god, sommetider sveden og brændt, og Enden blev, at vi tilsidst fordrede vor Kok tilbage i Kabysen. Han kom der ogsaa, men optraadte lige udfordrende, især om Søndagene, naar han var iført Marinedragt, morede det os at se ham komme op paa Halvdækket foran Kaptajnen, slaa Hælene sammen og med Haanden til Huen forespørge, om det behagede ham at spise. Svarede der ja, svingede han rundt og marcherede bort. En Dag, da vi sad og spiste til Middag, hørte vi Raab agter. Vi sprang alle ud paa Dækket og saa Stewarden staa paa Halvdækket foran Kahytstøben med opsmøgede Skjortearmer og iturevet Skjortebryst. Med Fingrene pegende paa sit brede stærkt behaaede Bryst raabte han: „Se Folkens, dette har Kaptajnen gjort!“ Da vi ved Tegn havde vist, at vi havde forstaaet ham, forsvandt han veltillfreds ned i Kahytten. Herefter forløb Rejsen roligt, og alle fik ved Afmønstringen sin fulde Hyre udbetalt.

Giv din bedste Ven Bogen „**BARKEN MARGRETHE**“

En Søofficer

har ikke Tid til at være Sømand

Søofficererne ønsker hellere end gerne Kadetternes Uddannelse kompletteret med en Elevtid om Bord paa et Skole-Sejlskib, saa de kan faa det rette sømandsmæssige Grundlag for deres Gerning lagt, inden de træder ind i Marinen som Officerer. Men Søofficers-Skolen er i den Grad overbelastet med Arbejdsstof, at det truer med at sprænge alle Rammer, og som Uddannelsen er tilrettelagt nu, er det umuligt at presse ind i Undervisningsplanen.

Det er Konklusionen af de Betragtninger, som Søofficers-Skolen Souschef, Orlogskaptajn *Kjolsen*, fremsætter i Anledning af Spørgsmaalet om Anskaffelse af et Skoleskib til Marinen.

— I gamle Dage var Marinens Officerer lige saa gode som nogen, men jeg véd nok, at man paa dette Punkt har Grund til at rejse Kritik i vore Dage, siger Orlogskaptajnen. — Styrmandenes Formand har ganske Ret i, hvad man forleden udtalte. Men man maa huske, at Kravene til, hvad en Søofficer skal vide Besked med, er steget ganske umaadeligt under det sidste halve Aarhundredes mægtige tekniske Udvikling indenfor Marinen. En Søofficer skal ikke blot være en fin Navigator. Men han skal ogsaa lære den udviklede Betjening af Kanonerne og det elektriske Materiel, han skal sætte sig ind i Maskinteknik, han skal lære Land-

krigskunst — der er hundrede Ting. Under alt dette faar han ikke Tid til at være Sømand. Det skal aabent indrømmes, at det mange Gange har været følt som et smerteligt Savn hos de unge Søofficerer, at der ligesom manglede noget fundamentalt i deres Gerning. Men her er et Tilfælde, hvor det hedeste Ønske maa vige for det nødvendige.

Det er med Sorg, vi maa opgive Tanken om i den nuværende Arbejdsplan at faa Plads til et rigtigt Sejlaar — det er med Sorg, fordi enhver Søofficer er besjælet af Tanken om rigtigt at blive eet med Søen, og det bliver man kun paa et Sejlskib.

Vi bøder lidt paa Manglerne ved at lade vore Kadetter sejle saa meget som muligt med Marinens Kutter, der stadig bærer en gammeldags stor Rig — den lærer de mest af, men det bliver alligevel ikke til meget andet end at lære Farvandene at kende.

— Kunde man ikke indskyde et Sejlaar paa et Skoleskib, før de unge Mennesker optages paa Søofficersskolen?

— Ikke saa længe man forlanger Studentereksamen som Adgangseksamen til Skolen. Der er dog Grænser for, hvor gammel man kan lade en Mand blive, før han træder ind som aktiv her i Livet. Først i 24—25 Aars Alderen kan en Kadet nu faa sin Eksamen. Det kan være sent nok.

„Niels Juel“ bliver ikke til at kende igen.

Naar „Niels Juel“ atter flyder paa Vandet, vil den ikke være til at kende igen. Ganske vist staar alle dens halve Snes 15 cm Kanoner, hvor de altid har staaet, men der er sket mange andre gennemgribende Ændringer med Skibet. De samlede Omkostninger vil beløbe sig til mellem 1½ og 1¾ Mill. Kroner, og selv om de Ting, der skal bruges, er dyre, saa kan der selvfølgelig faas meget for de Penge.

Den bekendte gamle Trefodsmast er kommet væk, og i Stedet kommer der en saakaldt Pelemast. Al Træ i Skibet (og af dette fandtes der ikke saa lidt) er fjernet. Der er kommet nye Projektører, og der er først og fremmest kommet nyt Skydeanlæg og nyt Anlæg for Ildledelsen. Det er for Resten dette (som vi ikke selv er i Stand til at levere herhjemme), der har kostet en god Del af de samlede Udgifter. Endvidere er „Niels Juel“ blevet forsynet med Antiluftskyts, højmoderne 20 mm Luftmaalskanoner og 8 mm Rekylgeværer, ogsaa til Luftmaal.



Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

FÆRCHS SKRAA

Den bedste, man kan faa

Giv din bedste
Ven Bogen

„BARKEN MARGRETHE“

Tæst-Krig paa Atlanterhavs-Ruterne?

Det engelske Skibsfartsselskab „Cunard White Star“ har bebudet, at det vil udtræde af den nordatlantiske Passagerfarts-Konference.

Aarsagen til dette Skridt maa søges i, at Cunard White Star-Linien har forkastet de Billetpriiser, som Konferencen har foreslaaet for den nye Kæmpedamper „Queen Mary“. Minimumspriserne paa første Klasse for „Queen Mary“ er i Modsætning til de af Konferencen foreslaaede Priser lavere end Billetpriiserne for den franske Damper „Normandie“ og den tyske Damper „Bremen“.

Saaledes forgaar Verdens Herlighed.

Baaden „Favorita“ er solgt til Ophugning. Dens Historie er ikke almindelig, den er bygget som Lystyacht for den russiske Kejser Nikolaj den Anden under Navnet „Witiaz“. Efter Revolutionen blev Kejseryachten solgt til Frugtbaad i Rotterdam.

Verdens Problemer.

Japanerne har sagt sig løs fra yderligere Samarbejde paa Flaadekonferencen, de vil nu bygge en formidabel Stillehavs-Armada, — fransk Politik flakker vedblivende usikkert og forstemmer London ved bestandig at undvige de klare Stillingen, — U. S. A. bider sig fast i Isolering og ruster, ligesom Rusland gør det, og Tyskland — ja, det engelske Udenrigsministerium er endelig ved at begribe, at Verdensfreden svinger ikke omkring Italien, men omkring Tysklands Aktivitet i Europa og om Japans i det fjerne Østen.

LZ 129.

Bygningen af den nye tyske Zeppelin „LZ 129“ er nu saa vidt fremskreden, at man er begyndt at beklæde Stellet. Det er Meningen, at Luftskeibet fra Midten af Juli til Oktober skal gaa i regelmæssig Fart mellem Tyskland og Amerika. Luftskeibets Konstruktør, Dr. Eckener regner med, at „LZ 129“ vil kunne tilbagelægge Strækningen Europa—Amerika paa 48 Timer. Billetpriisen bliver ca. 300 Dollars. „LZ 129“, der er Verdens største Luftskeib, kan medføre 50 Passagerer og 20 Tons Fragt og Post.

Det største Skib og største Komfort.

Det er ikke alene Kæmpedimensionerne, der vækker Opmærksomhed ved „Normandie“, men tillige den udsøgte Luxus og Komfort. Det er næsten en Selvfølge, at et Skib som „Normandie“, der kan siges at være en svømmende By, ogsaa har et lokalt Radioanlæg, som hører til de største i Verden.

De mest moderne Former for Forstærkeranlæg er kommet til Anvendelse. I alle de store Sale, Haller og Korridorer om Bord findes indbyggede Højtalere, som transmitterer Skibsorkestrets Musik fra Spisesalen til de andre Saloner. Men det behøver ikke altid at være Skibsorkestret, der spiller. Der er ogsaa et stort Grammofonanlæg. I et specielt Kontrolrum kan man koble de forskellige Højtalere til eller fra, og saaledes kan man f. Eks. paa én Gang levere Musik fra Skibsorkestret til Salonerne, mens man drejer et Prælidium af Bach paa Grammofonen til Brug ved Gudstjenesten i Skibets Kapel.

Det er ikke alene fra Grammofonplade-Studiet, at man

kan foretage Udsendelser. Rundt om paa Skibet, i Spisesalen, i Salonerne paa 1. Kl., i Teatersalen og paa Broen findes der Mikrofoner. Navnlig den sidstnævnte Mikrofon gør stor Nytte, idet Kaptajnen gennem denne kan komme i Forbindelse med de rundt regnet 2000 Passagerer paa én Gang. Gennem Højtaleranlægget kan man nu give mundtlige Meddelelser om Landinger, Forsinkelser, Festligheder o. s. v., og denne Metode er betydelig lettere end den gammeldags med at slaa Plakater op.

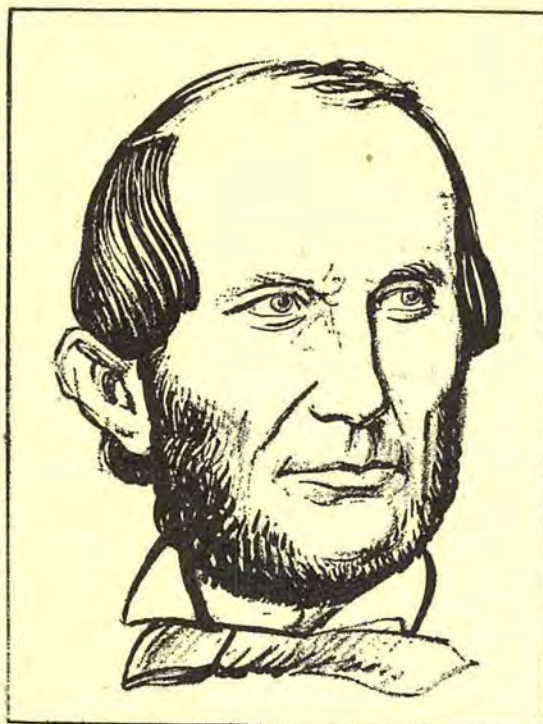
Frederik VIII Jorden rundt 50 Gange.

Frederik VIII har til Dato foretaget ialt 152 Rundrejser, det vil sige 304 Gange over Atlanterhavet i Retning Vest—Øst eller Øst—Vest. Det bliver ialt 2,000,000 — to Millioner — Kilometer eller 2,000,000,000 Meter.

Naar man regner, at Jorden omkring det varme Bæltet, Ækvator, maaler ca. 40,000 Kilometer eller 40,000,000 Meter, har Frederik VIII altsaa tilbagelagt en Strækning, der svarer næsten nøjagtigt til en enkelt og uafbrudt Rejse 50 — halvtreds — Gange rundt om Jorden. Hvad vilde Columbus mon sige til det, hvis han hørte derom?

Passagerantallet paa disse 304 Rejser har selvfølgelig været stærkt varierende. Men man regner med, at ialt er halvandet Hundrede Tusind Passagerer foruden Skibets Besætning sejlet frem og tilbage over det store Vand. Det svarer til, at en Mand er sejlet 300 Milliarder Kilometer med de gamle Skib, et virkelig imponerende Tal, som man maa have særlige Kundskaber for at kunne læse.

Cg saa er Aarhusturen med de 3000 glade Julegæster altsaa ikke en Gang regnet med!



Den italienske Kaptajn Antonio Felice Cosulich, Stifteren af Cosulich-Dampskibslinien, var Fader til 4 og Bedstefader til 8 Søkapitajner.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“s Abonnenter og Læsere

I Nr. 11 staar „Foreningen til Søfartens Fremme“ omtalt. 1) Hvad er Foreningens Formaal? 2) Hvorledes virker den? 3) Kan saadanne fjerntboende, der oven i Købet er bosat norden for, hvor Landets Lov og Ret ophører og kun har eller har haft ringe Tilknytning til Søen, have Glæde af at være Medlem? 4) Hvor store er de omtalte Farvebilleder, som er omtalt i „Vikings“? Betyder 35×40 cm det farvelagte Billede, eller er det Kartonens Størrelse?

K. R.

1) At befordre god nautisk Praktik, nyttig nautisk Kundskab, unge Søfarendes Dannelse og overhovedet alt, hvad der tjener til Søfartens Bedste. 2) Foreningen ejer og driver Københavns Navigationsskole og understøtter bl. a. Styrmandselever under Læsningen. 3) Ja, saafremt de vil støtte Foreningens Formaal. 4) 35×40 cm er Kartonens Størrelse, selve Billedet er som et Helsebillede i „Vikings“.

Er Marstal bleven en Købstad og hvornaar?
Marstal er en Handelsplads siden 1861.

1) Hvor er D. F. D. S.' Motorskib Vistula bygget?
2) Aar? 3) Hvorfra stammer Navnet Vistula? A. N.

1) og 2) Hos B. og W. 1930. 3) Vistula er det polske Navn for Weichselfloden.

1) Hvad er Forskellen mellem en Yawl og en Ketch?
2) Hvem har malet Forsidebilledet paa Nr. 1. 3) Kan

„Vikings“ ikke i et af de første Numre bringe Tegninger og Beskrivelse af det nye Passagermotorskib, som D/S paa Bornholm af 1866 lader bygge hos B. og W., ligesom der i Nr. 1 var af den nye Statsbanefærge?

Interesseret Læser.

1) Forskellen bestaar hovedsagelig deri, at Ketchens Mesansejl er betydelig større i Forhold til Storsejlet end Yawlens „Papegøje“. Ketchens Mesanmast staar foran for Roret og kan være saa stor, at den har Gaffeltopsejl. Yawlens Papegøjemast staar agten for eller ved Siden af Roret. 2) En udenlandsk Maler. 3) Vi skal forsøge, men tør intet bestemt love paa nærværende Tidspunkt.

1) Jeg har „Vikings“s Aargang 1935, men mangler Nr. 10 og 7. Kan jeg faa de 2 Numre? 2) Jeg kommer antagelig ud at sejle først i Februar Maaned, og jeg vil gerne være Styrmand. Hvorlænge skal jeg sejle og med hvad? 3) Hvad koster det at læse? 4) Jeg fylder 20 Aar i Juni. Synes De, jeg er for gammel? 5) Hvorledes er en Brigantine rigget? 6) Der er jo 6- og 7-mastede Skonnerter til, har da været. Hvad hedder Masterne? K 1936-2.

1) Ved Henvendelse til „Vikings“s Ekspedition kan De faa de manglende Numre og ældre Aargange. 2) De skal sejle 48 Maaneder, deraf 18 med Sejlskib, de 9 som Matros. Denne Sejlskibsfart som Matros kan erstattes med

(Fortsættes næste Side).

Da jeg med Interesse læser i „Vikings“ om Modelsejlsporten, beder jeg Dem, om De vil opgive mig Maaleformlen over Modelsejlere samt Maalene paa International 1 m og Skandinavisk 1 m, samt Regler hvorefter der sejles.

Svar til „279“:

Vil De samtidig oplyse mig, om Tegninger til disse Klasser skal anerkendes og hvor disse i saa Fald skal sendes til. Jeg vedlægger herved Returporto og er med Tak Deres forbundne. (Mrk. „279“).

	International A-Klasse	I. Y. R. U.s Meterregel 1) 6 m - 2) 12 m	Skandinavisk 1 m
Deplacement	19 - 27 kg	9 - 12 kg	7 - 13 kg
Længde overalt	170 - 210 cm	140 - 160 cm	125 - 160 cm
Dybgang	25 - 29 cm	25 - 29 cm	20 - 30 cm
Sejlareal (S)	10000 - 12000 cm ²	7000 - 9000 cm ²	6000 - 8000 cm ²
Definitioner	L: Længde i Vandl. + evt. en Straf paa ca. 1 - 3 cm D: Deplacement i cm ³	L: Længden maalt 5/10 af Klas- semaalet over Vandlinien d: Girtdifference F: Fribord (Cnsn.)	L: Længde i Vandlinien B: Største Bredde C: Spantegirt
Maaleregul	$\frac{L+\sqrt{S}}{4} + \frac{L\cdot\sqrt{S}}{3} \leq 100 \text{ cm}$	$\frac{L+2d-\sqrt{S}+F}{2,37} \leq \begin{matrix} 1) 83,3 \\ 2) 100,0 \end{matrix}$	$\frac{L+B+\frac{3}{4}C+\frac{1}{2}VS}{2} \leq 100$

Angaaende Regler, hvorefter der sejles, henvises til de fremkomne Bøger om Emnet. Der kræves ingen særlig „Autorisering“ af Model-Konstruktionstegninger — i Handelen findes herhjemme for Tiden en 6-m og en A-Kls. Tegning. —

Disse Oplysninger er af Pladshensyn meget kortfattede; yderligere Oplysninger kan faas i de foreliggende Bøger eller ved direkte Henvendelse til vor Model-Sejlsports-Med-

arbejder, Bankassistent K. Svarrer, H. C. Ørstedesvej 15, København V. — Af Litteratur anbefales: Tage Blum: Modelyacht Bygning og Sejlads. Kbh. 1933 — Kr. 3.—. Norsk Modelseilforen.: Modelseilспорт. Oslo 1929 — N. Kr. 2.50. Daniels & Tucker: Model Sailing Craft. London 1931 — £ 1.5.—. Daniels & Tucker: Build your Boy a Model-yacht. London 1935 — £ 0.2.6. „A Model Yachtsman“: How to Sail your Model Yacht. London 1935 — £ 0.0.4.

5 Maaneder som Letmatros med Sejlskib i oversøisk Fart. Inden De er færdig med Deres Sejlads er der dog kommet nye Regler, der for Tiden er under Udarbejdelse. 3) 20 Kr. i Indskud og 35 Kr. pr. Maaned foruden Bøger. 4) Man bliver aldrig for gammel til at lære. 5) Som Barkentine uden Mesanmasten. 6) Der har ganske rigtig været en 7-mastet Skonnert. Der hed Masterne: Mandag, Tirsdag o. s. v. Den 6-mastede manglede altsaa Søndagsmasten, da man jo ikke holder Søndag til Søs. De ser heraf, at nu kan De ikke faa flere Master paa Skibene. Sproget kan ikke tage dem.

1) Hvis Ø. K. har flere Skibe end: Afrika, Alsia, Amerika, Asia, Australien, Bornigia, Canada, Chile, Danmark, Europa, Erria Fionia, India, Java, Jutlandia, Lalandia, Malaya, Monia, Panama, Peru, Selandia, Siam og Tongking,

bedes De opgive Navn og Størrelse. (Br.T./DW.). 2) Hvad koster et Abonnement paa „Vikingsen“? 3,14.

1) Falstria 4358/6690, Bintang 2779/3450, Muinam 3113/3200. 2) 7.50 Kr. aarlig frit tilsendt her i Landet incl. „Jul paa Havet“.

Til flere anonyme Spørgere.

Naar De til Redaktionen indsender Deres Navn og Adresse, skal De faa Svar paa Deres Spørgsmaal. Deres Navn behøver derfor ikke at blive offentliggjort. De kan sætte et bestemt Mærke. De maa forstaa, at man f. Eks. ikke kan ringe en Mand op i Telefonen og uden at navngive sig faa Svar paa Spørgsmaalet. Og man kan heller ikke gøre det skriftligt uden at opgive Navn og Adresse.

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Nu er »Barken Margrethe af Danmark« udkommet komplet med alle 4 Bind, og den Forventning og Interesse, som de efterfølgende Hæfter har været imødeset med, viser, hvor godt denne Bog er slaaet an blandt det læsende Publikum.

»Barken Margrethe« er absolut den bedste Gave, man kan give alle og enhver; thi den forener en smuk Handling med Spænding, Interesse og underholdende Læsesof fra første til sidste Side.

Handlingen, de smukke Farveomslag og hvert Hæfte og de mange Illustrationer gør, at denne Bog bliver gemt og stadig kan tages ud af Boghylden og blive læst med ny Interesse.

Britannia behersker Havene.

Storbritannien ejer over Halvdelen af Verdens store Luksusdampere. Af de 167 Damp- og Motorskibe paa over 15,000 Tons, som er indregistreret hos Lloyd's, ejer Storbritannien 90, U. S. A. 19, Italien og Tyskland hver 14, Frankrig 12, Holland 9, Sverige 4, Japan 3 og Norge 2.

Verdens største Sejler.

Som bekendt ejede Hamborgerne engang Verdens største Sejler, nemlig det 5-mastede Fuldskib „Preussen“, som gjorde nogle fænomenalt hurtige Rejser over Verdenshavene, og den 5-mastede Bars „Potosi“, som gjorde 11 paa hinanden følgende Rejser mellem Peru og Hamborg med en Gennemsnitsfart af 11 Knob. Disse Skibe staar stadig i frisk Minde hos mangan Dansker, idet deres Mandskab næsten udelukkende var Sønderjyder; saaledes førtes „Preussen“ i flere Aar af

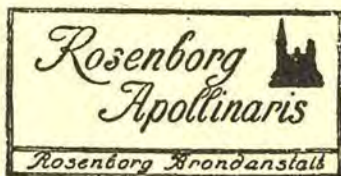
Kaptajn Nissen fra Øen Før. Disse stolte Sejlere fik en trist Skæbne. „Potosi“ maatte engang under Verdenskrigen forlade af sit Mandskab i Atlanterhavet, og Vraget blev senere skudt i Sænk af et sydamerikansk Krigsskib, da det flød omkring som en Fare for Sejladsen. „Preussen“ blev løbet i Sænk af en Kanaldamper. Dens Spanter kan endnu ses rage op over Kridtstranden ved Dover.

Europas »Opdagelse«.

Ligesom man taler om, at Amerika blev opdaget af Europæerne, kan man tale om Europas Opdagelse af Amerikanerne, men naturligvis med det Forbehold, at Amerikanernes „Opdagelse“ af Europa blev uden Betydning, hvad man derimod ikke kan sige om Europæernes Opdagelse af Amerika. Men har nogen ægte, indfødte Amerikaner da nogen Sinde „opdaget“ Europa? Ja, det kan man godt sige. Han kom ganske vist aldrig hjem og fik fortalt om sin Opdagelse, men personligt „opdagede“ han „den gamle Verden“, der altsaa for ham var ny. Denne ham var en Indianer, der for ca. 2000 Aar siden, nemlig Anno 62 før Kristus drev i Land paa Frankrigs Atlanterhavskyst i et lille og primitivt og skrøbeligt, men altsaa dog sødygtigt Fartøj. Den mærkelige røde Mand vakte naturligvis stor Opsigt overalt, hvor han viste sig. Han blev af Finderne skænket som Gave til den romerske Konsul i Gallien.

Kadetterne til Grønland.

Artilleriskibet kan af mange forskellige Grunde ikke huse eller uddanne Kadetterne. Man har derfor valgt at lade dem gaa til Grønland til Sommer. Det bliver det nye Inspektionskib „Ingolf“, der bliver Kadetskib, og „Ingolf“ gaar nordpaa paa Fiskeriinspektion med alle Kadetterne i Slutningen af Maj Maaned og vender først tilbage til Efteraaret. Det bliver Kommandørkaptajn Lembecke, der skal have Ansvaret for Kadetterne og deres lange Sommertogt mod Nord. Kommandørkaptajnen har de to sidste Somre ført Kongeskibet „Dannebrog“. I Aar vil Kommandoen over „Dannebrog“ blive betroet Kommandørkaptajn Evers.



G. W. Frydenlund & Søns Eft.

C. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Februar 1936



Medlemmer pr. Januar 1935.

Det Forenede Dampskibsselskab, A/S
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 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
 D/S D. F. K.
 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 Als
 D/S Nautic
 Det Dansk-Norske D/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Jyden, Esbjerg
 D/S Øresund
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Phoenix, Esbjerg
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
 De forenede Bugselelskaber
 A/S Rederiet Albion
 D/S Viking

STABELAFLØBNING

fra Nakskov Skibsværft



↓ Lørdag den 14. December 1935 løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 69, Frugt-Motorskibet „Canadian Reefer“, bygget til Herr Skibsreder, Konsul J. Lauritzen, Købennavn, af Stabelen.

Afløbningen overværedes af Inspektør A. Christiansen for Rederiet og Inspektør O. Hensch for Klassifikationsselskabet samt Værftets Ledelse.

Skipet, som skal indrettes specielt til

Frugtfart, har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikularer 88,39 m
 Bredder paa Spant 13,56 m
 Dybde til øverste Dæk 8,08 m
 Lasteevne ca. 2350 Tons D. W.

M. S. „Canadian Reefer“ bygges til Germanischer Lloyd's højeste Klasse med

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM – GØTEBORG – KØBENHAVN

gennemløbende Hoveddæk og Shelterdæk, med Baadedæk og Huse midtskibs og Huse udfor Fokke- og Stormasten, hvori Luftkølerne til Lastrummene indrettes.

Alle Lastrum vil blive isolerede og inçrettet til Nedkøling til de Temperaturer, der svarer til de forskellige Frugttransporter.

Skibet faar 4 Luger, 2 Master og 4 Samsonposter, 8 Ladebomme med 3 Tons Løfteevne, 8 Stk. elektriske Lossespil samt elektrisk Varpespil, Ankerspil og Styremaskine.

Fræmdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 6-cylindret Dieselmotor af Burmeister & Wain's 2-Takts, enkeltvirkende Trunktype med Trykforstøvning.

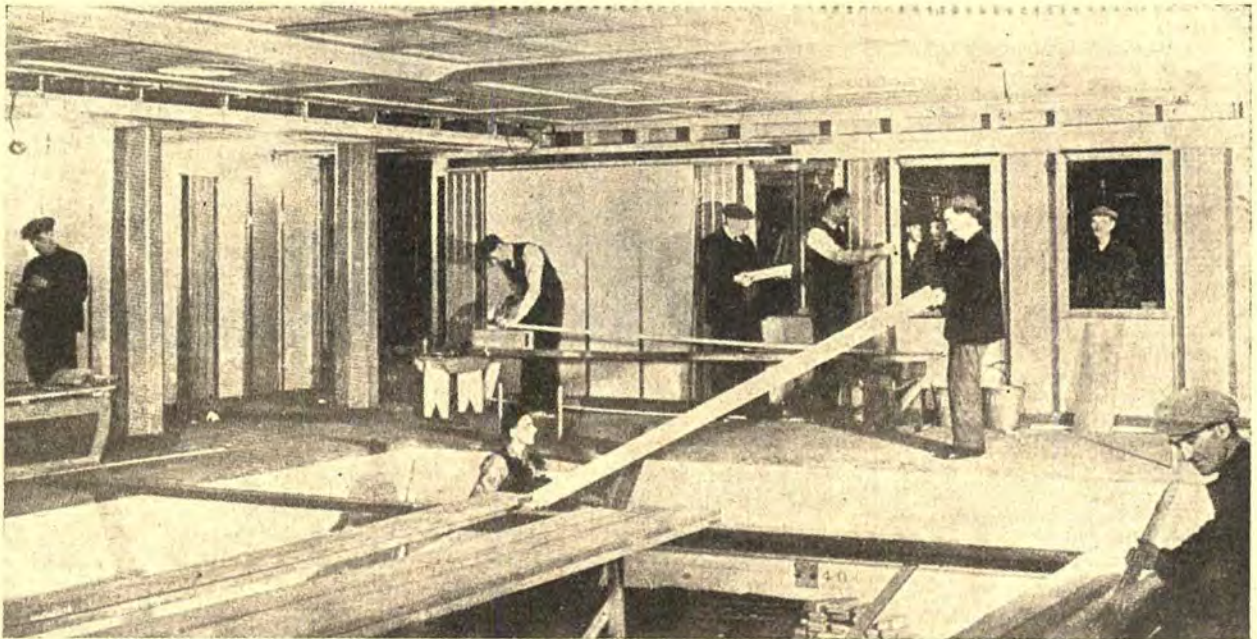
Efter Afløbningen, der forløb glat, fortøjedes Skibet ved Værkets Udrustningskaj for at faa Maskinen installeret og Udrustningen færdig til Afleveringen.

Værftet har med denne Nybygning søsat 8 Skibe i Aaret 1935.



Der arbejdes paa „Queen Mary“

Der arbejdes nu med fuld Kraft paa „Queen Mary“. Blandt de mange Billedskærerarbejder, der skal anbringes f. Eks. i Rygesalonen, ses f. Eks. disse 2 morsomme af James Woodford. Det er, som man vil se, Hoffolkene fra Kortene. Til venstre „Jokeren“ og til højre „Knægten“. Billedet herunder viser Arbejdet paa Svømmehallen for Turistklassen. Den bliver mere elegant, end Je var for 1. Klasse paa ældre Dampere.



NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

„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 Originalfotografier af Windjammers og daarligevejr Fotos fra Sejlskibenes Glansperiode. Fra en Pris af 6 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.

Elektrisk-kontrollerede vandtætte Døre



I England er der paa en Nybygning anbragt vandtætte Døre, der kan lukkes fra Broen ved Hjælp af Elektricitet. Saafremt de i Praksis viser sig paalidelige, vil de sikkert have en Fremtid for sig. De hydraulisk drevne Døre har den Ulempe, at de lange Rør altid skal staa under Tryk, og fordrer derfor en automatisk Kontrol der sætter Pumpen igang, naar Tryk-
ket falder under en vis Grænse.

Den afbildede Dør er anbragt mellem Maskinrum og Akselgang og er godkendt af Bord of Trade.

Firmaet Dean har i flere Aar fabrikeret store fjernstyrede Ventil-
ter, og dets Erfaringer er af Igranic Electric Co. benyttet til Brug ved denne Dør af Donkins Konstruktion.

Den særlige Vanskelighed, der skal overvindes, er Gangsæningen, idet der jo altid paa Grund af Trykket mod Kilerne vil være en større Modstand end under selve Bevægelsen. Denne Vanskelighed overvindes ved, at der efter Motoren er indskudt en Kobling, der paavirkes af en Solenoide, saa man ligefrem faar en Paavirkning som af et Hammerslag, der udløser Døren fra Kilerne.

Virkning. — Døren kan lukkes fra Broen, men før den gaar i Gang, tuder en elektrisk Sirene - 6 Sekunder, hvorefter Bevægelsen begynder, under hvilken Hornet tuder uafsladelig.

Ved Døren er der paa begge Sider anbragt en lokal Kontrol, der kan benyttes, hvis nogen er blevet indespærret. Døren kan aabnes, saa den indespærrede kan slippe ud. Saa snart Haandtaget slippes, lukker Døren sig med det samme. Den lokale Kontrol aflaaer Døren i lukket Stilling, saa den kun kan aabnes fra Stedet. Hvis der elektriske Strøm svigter, kan Døren lukkes med Haanden. Motoren skydes da automatisk ud.

Stabelafløbning

↓ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen søsattes den 21. December et Trælast-Dampskib, Værftets Byggenummer 619, bygget for Regning af Unionen af de socialistiske Sovjet-Republiker.

Skibet bygges til U. D. S. S. R.s Registers højeste Klasse.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 98 m × 14,6 m × 7,15 m, og Bæreynen er ca. 4000 ts. d. w.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet „Mossoviet“.

Til Stede ved Afløbningen var fra Sovjet-Republikernes Side: Hr. Direktør Kaulin, Hr. Minister Tikmeneff med Frue, Hr. Handelsdelegationschef Posnischeff, Hr. Konsul Smetnitsch med Frue, Hr. Bokoloff, Hr. Inspektør Dmitritschenko, Hr. Inspektør Razumowsky, Hr. Inspektør Gamus, Hr. Inspektør Matrosoff.

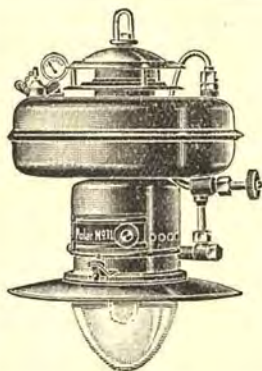
En Kæmpekorkfender



En Kæmpekorkfender. Til venstre et almindeligt «Jordbær».

Paa et Blindeinstitut i Cardiff beskæftiges 100 blinde Mænd med Fremstilling af Fendere, Kulkurve, Askesække, Maatter o. lign. til Brug i Skibe. Institutet blev grundlagt i 1865.

Den afbildede Fender er den største, der endnu er lavet. Den har et lodret Omfang paa 2,5 m og et vandret paa 2,6 m. Vægten er ca. 100 kg.



POLAR-LAMPEN

C. C. MØLLER
St. Jacobsgade 15
Telefon Øbro 3771 x

Tidsskrift for Redningsvæsen

Udgaar maanedligt
Kr. 2.50 aarligt

Bestilles
hos Postvæsenet

M/S „Tunis“ til D. F. D. S.

Lørdag den 18. Januar afgik D. F. D. S.s nye Motorskib „Tunis“ paa sin Jomfrurejse til Antwerpen og Middelhavet.

„Tunis“, der er bygget paa Helsingørs Skibsværft, har følgende Hoveddimensioner:

Længde cveralt 87,80 m — Længde mellem Perpendikulærerne 83,23 m. — største Bredde 12,27 m — Dybde til øverste Dæk 8,08 m. — Dækshøjde 2,44 m — Dybgang med fuld Last

5,48 m — Dødvægt Bæreevne 2550 ts — Motorydelse 2000 IHK — tilsvarende Hastighed ca. 14 kn — Brutto Tonnage 1641 ts — Netto Tonnage 926 ts.

Skibet er bygget med 2 Dæk og Inderbund paa hele Længden. I Dobbeltbunden er der Tanke til Vandballast, Ferskvand, Gargoyle Smørelie og Veritas Brændselolie.

Paa Dækket lægger man særlig Mærke til de store Lastluger, der betjenes af 8 Stk. 3 ts Bomme samt en 10 ts. Bom paa Agterkant af Fokkemasten. Der er saaledes sørget for en hurtig Lastning og Losning. Lasterne er særlig effektivt ventilerede. Foruden 4 almindelige Ventilatorer til hvert Lastrum har de alle en særlig elektrisk Udsugningsventilator. Kølelasten, der rummer 220 m³, er indrettet paa Mellemdækket midtskibs og betjenes gennem 2 store Porte i Forskoddet fra Nr. 2 Mellemdæk. De samlede Lastrum er paa 4200 m³.

Paa øverste Dæk er der midtskibs bygget et Dækhus, hvori der paa Forkanten er en Spisesalon og en Rygesalon for Passagerer. Agten herfor findes Kamre for Officerer, og paa Agterkant er der om Styrbord Officersmesse, og Bagbord Mandskabsmesse og midtskibs Kabysen (Oliefyret fra Brønnums Maskinfabrik. Gangene paa Siden er paa Forkanten forsynet med Skærme, der lukker for Vejr og Vind.

Paa Taget af Dækshuset findes Baadedækket med 2 Redningsbaade. Paa Forkanten er bygget et Hus med 3 Stk. 2-Sengskamre og 6 Stk. 1-Sengskamre. Desuden er der 2 Badeværelser med indbyggede Badekar. Ogsaa Baadedækket er lukket paa Forkanten med Skærme. Oven over Huset er der Styrehus, Korthus, Radiorum og Kaptajnsbeboelse.

Mandskabet er indlogeret i Agterskibet i 6 Stk. 2-Mandskamre. I Huset herover findes Vaske- og Toiletrum.

Passagerapteringen er forsynet med fritstaaende forkromede Senge, polerede Møbler og med Tæpper og Gardiner i lyse og festlige Farver. Gulvbelægningen er Roboleum i Mønstre. Spisesalonen har po-



Spisesalonen i „Tunis“.



Trappeparti ved Kahytterne.

lerede Skodder, medens Ryge-
salonen er holdt i en lys Farve.

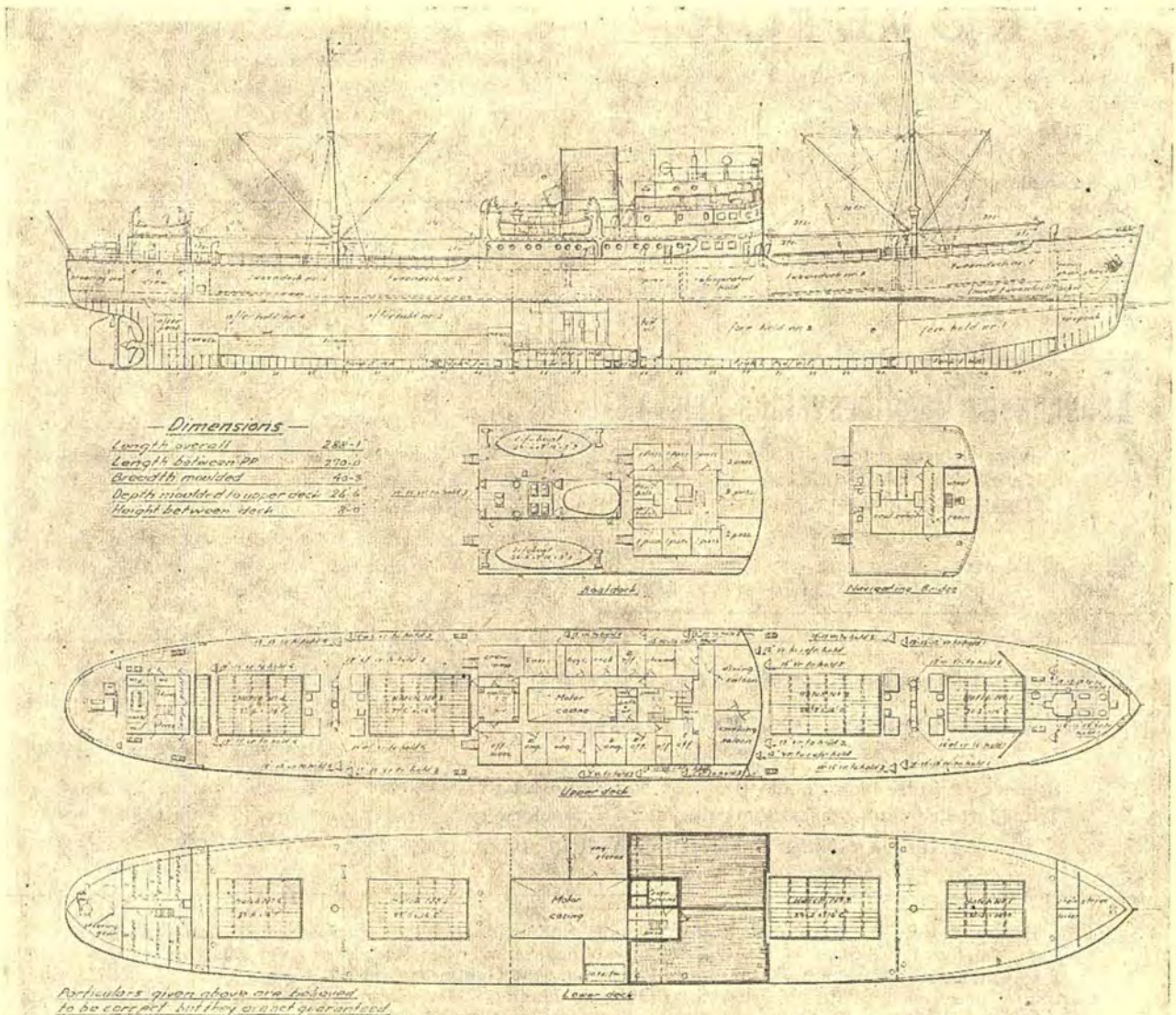
Det er ikke mærkeligt, at
Rejsende, der ikke søger Fest
og Dans, tager med et Skib
som „Tunis“, hvor man kan
have det i Fred og Ro under
behagelige Forhold. Skibets Op-
hold i de forskellige Havne
kan benyttes til Besøg i Land,
og de kortere Rejser foretages
om Natten. En ideel Maade at
rejse paa, da man jo som be-
kendt lever godt i D. F. D. S.s
Baade.

Maskineriet omfatter en Ho-
vedmotor af B. & W.s nye Ty-
pe; desuden findes 2 Hjelpe-
motorer, hver koblet til en Dy-
namo, og en 10 KW Holeby
Dieselmotor samt sædvanligt
Hjælpemaskineri og en Sabroe-
Kølemaskine .

Paa Prøveturen opnaaedes
en Fart af 14½ Knob.



Et Tosengskammer.



Kompasset og dets Anbringelse

Der er i den almindelige Praksis mange Ting, som, til Trods for deres store Betydning, ikke vises den tilstrækkelige Opmærksomhed. Naar saaledes en Reder ikke selv er opmærksom derpaa, saa er det maaske undskyldeligt, at Værftet i Specifikationen over Navigationsinstrumenter indfører de samme Ord, der saa ofte har gjort deres Pligt:

„Et Hovedkompas af approberet Type anbringes solidt paa Styrehusets Tag.“ og

„Et 250 mm Væske-Kompas anbringes i Styrehuset.“

For et Syns Skyld tilføjes maaske: „Efter Godkendelse af Rederens Repræsentant“.

Der er mange moderne Forbedringer ved Kompasset, og Paalideligheden af et godt Kompas, der er anbragt paa den rigtige Maade, er meget stor.

Der er mange Skibe, hvor man af Logbogen kan se, at Deviationen Dag efter Dag ikke overstiger 1—2 Grader, og hvor Vedligeholdelsen af Kompasserne ikke koster 20 Kroner om Aaret. Paa den anden Side fremhæver Tilhængerne af Gyrokompasset som deres vigtigste Argument altid Magnetkompassets Upaalidelighed.

Man bør vise Anbringelsen baade af Hoved- og Styrekompasset større Opmærksomhed og ligeledes specificere nøjagtigt, hvad man forlanger. Der er al mulig Grund til at gaa bort fra at specificere et Tørkompas som Hovedkompas og nøjes med et Væskekompas til Styrekompas ud fra den fejlagtige Idé, at det er „godt nok“ til det Formaal. Hoved- og Styrekompasserne bør være omskiftelige. Det er stadig nødvendigt at sammenligne Kursen paa dem, og det er simplet, naar de er ens. Desuden er et Væskekompas paa en Søjle vanskeligere at faa ordentligt kompenseret.

Hvad Anbringelsen angaar, saa er det ganske nødvendigt, at Styrehuset er af Teak, hvis man ønsker, at Kompasset skal vise rigtigt, naar Skibet befinder sig paa ethvert Sted. Et Kompas, der er indelukket i en Jernkasse, mister betydeligt i sin Indstillingsevne, hvorfor et Styrehus af Staal med et Staaltag aldrig bør tillades. Hvis man før Skibets Bygning drager Omsorg for en god Placering, vil det i høj Grad lønne sig, navnlig hvis man ogsaa sørger for en vibrationsfri Ophængning, saa Visningen er uafhængig af Rystelser og daerligt Vejr.

PRØVETUR

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleen foretoges d. 3 Januar en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet „Tureby“, Værftets Byggenummer 615, bygget for Regning Aktieselskabet *Motor-tramp*, Stensvød.

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

Dets Hoveddimensioner er følgende:

109,73 m × 17,10 m × 10,82 m til Brodek, og Bæreevnen er ca. 7350 tons d. w.

De er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 3000 I. H. K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog fra Rederiets Side Hr. Skibsreder, Godsejer A. Reimann, Hr. Godsejer Poul Carl og Hr. Generalkonsul Hjalmar Hartmann samt Burmeister & Wain's Bestyrelse.

Nu kalder ingen mere forgæves

Ligesom Maskinerne skal igang med at trykke „Vikingen“, altsaa længe efter at vor andetsteds gængvne Artikel er skrevet og sat, erfarer vi, at man er begyndt paa at afhjælpe de af os deri paatalte Mangler. Der er til Blaavand Radio ankommet Folk fra Radiotjenesten i København for at gaa i Gæng med Opførelsen af en ekstra Lyttepost, der skal være i Stand til at overtage saa meget af Aflytningen, at man maa anse det for en tilfredsstillende Løsning af Problemet. Ja, ja men!

Københavns Vandforsynings Selskab

O. Møller	Vi undertegnede anbefaler os med fersk Vand, baade til Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløber København.	H. C. Richardt
Dag: Amager 5366	Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner	Nat: Amager 5637

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (fhv. Skibsfører)

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat-Tjeneste) til Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Kontor: Nordre Toldbod — Telefon Central 13 717
Privat-Telefon: Byen 3086 — Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod

E. S. M. Danckers Eftf.

P. JENSEN

Rebslagermester, Vestergade 16

Eneleverandør af Plombe-
snore til Toldvæsenet hele
Landet over og alle offent-
lige Institutioner

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

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarskavende: 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.



STJERNENS

Olje og Mineralvande

Depot for Skibsproviantering
Heibergsgade 16 : : København K.
Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer
Depot i alle danske Provinshavne



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

Hovedoplag for Danmark.

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

VIKING

landskendte
Kvalitets
Harmonikaer

Elegante,
moderne Udstyrelser
Populære Priser



Demonstreres hos alle Landets Musikhandlere

CIOCCACAO
LIQUEUR



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Steffin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem Kjøbenhavn og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Prov'nshavne.

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



VIKINGEN

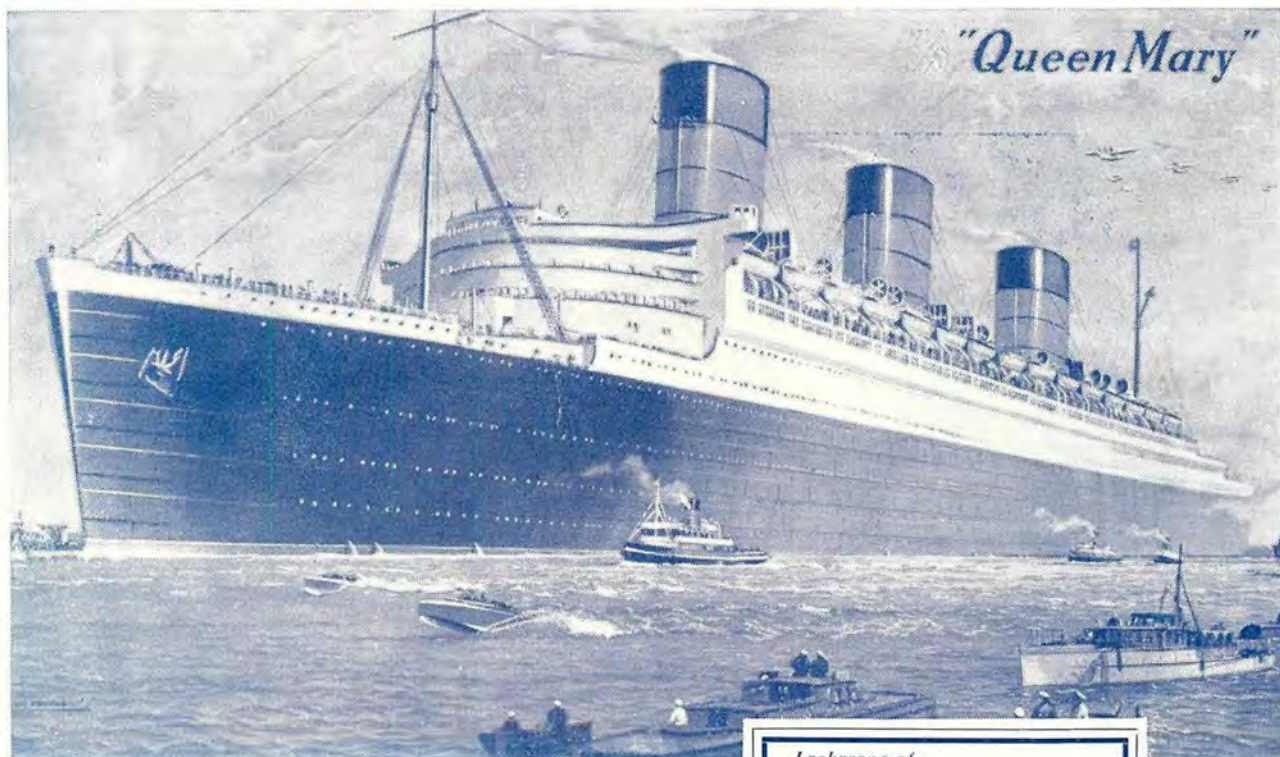
50 Øre

CHR. MØLSTED
(Læs Artiken Side 17).

1936 - Nr. 3
13. Aargang



Det største Skib



— smøres med *Gargoyle Marine Oil*

Om kort Tid vil det største Skib, der nogensinde er bygget paa britisk Værft, R. M. S. "Queen Mary", krydse Atlanten. Denne Kæmpe med 12 Dæk og et Virvar af Saloner drives af 4 mægtige Turbiner, der producerer 200.000 HK og hver trækker sin Skrue paa 35 Tons. Takket være disse Turbiner kan "Queen Mary" gøre en Fart af ikke mindre end 32 Knob. Le smøres med *Gargoyle D T E Marine Oil*, hvorefter der til første Paafyldning blev leveret over 100.000 Liter.

Et nyt Bevis paa, at Gargoyle blandt Søens Folk nyder samme Tillid som blandt Landjordenes Industriforetagender og Automobilister.

Trobrøerne af DET BLAA BAAND gennem 25 Aar.

Cohrt til New York

1910 - Mauretania (Cunard Line) *
4 Dage, 10 Timer, 41 Min.

Mellem Cherbourg og New York

1922 - Mauretania (Cunard Line) *
5 Dage, 9 Timer, 50 Min.
1923 - Leviathan (U. S. Lines) *
5 Dage, 7 Timer, 15 Min.
1924 - Mauretania (Cunard Line) *
5 Dage, 1 Time, 49 Min.
1929 - Mauretania (Cunard Line) *
4 Dage, 21 Timer, 44 Min.
1929 - Bremen (Norddeutscher Lloyd) *
4 Dage, 17 Timer, 42 Min.
1933 - Europa (Norddeutscher Lloyd) *
4 Dage, 16 Timer, 48 Min.
1933 - Rex (Italiensk Linje) **
4 Dage, 13 Timer, 58 Min.
1934 - Bremen (Norddeutscher Lloyd) *
4 Dage, 14 Timer, 27 Min.
1935 - Normandie (Fransk Linie) *
Southampton til New York
4 Dage, 11 Timer, 42 Min.

Over Stillehavet

Honolulu til Yokohama

1931 - Empress of Japan (Canadian Pacific Steamships, Ltd.) *
6 Dage, 9 Timer, 43 Min.

* smurt med *Gargoyle Marine Oil*
** Gibraltar til New York; anvendte *Socony-Vacuum Fuel Oil*.



GARGOYLE MARINE OIL

Vacuum Oil Company A/S, Frederiksbergg. 1, København K. Telf. 2440. Telegr.-Adr.: Vacuum

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Den nye, danske Kapsejler

W-Baaden af 1936

Konstrueret af Baron Wedel-Wedelsborg

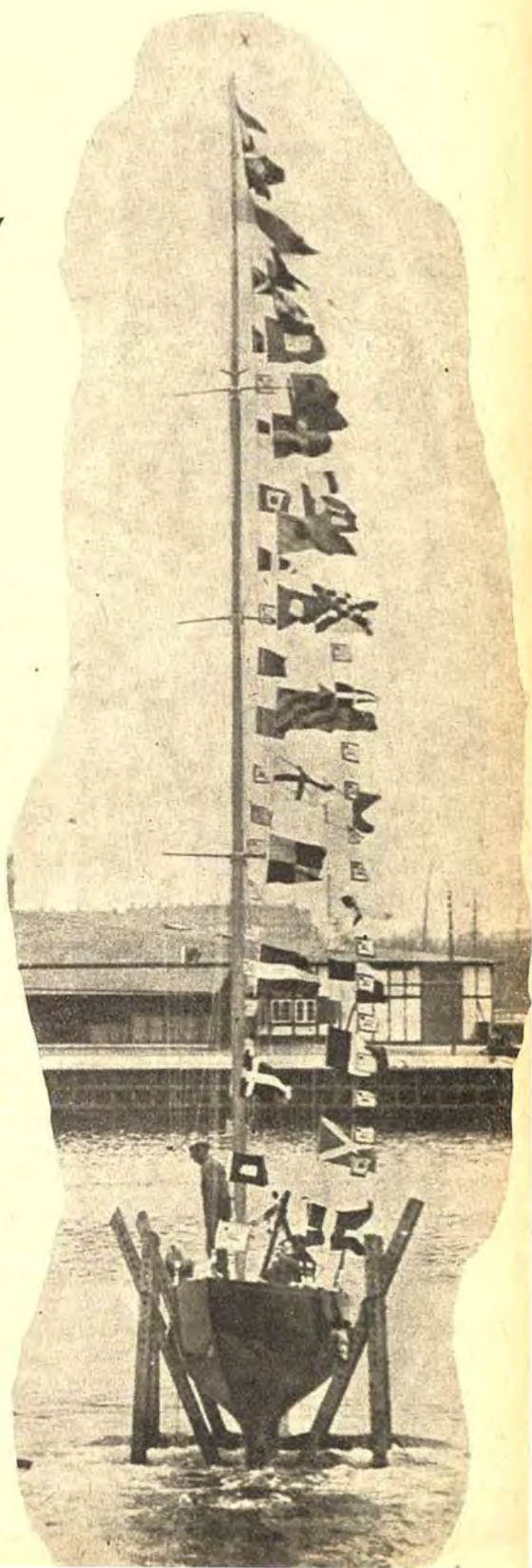
Af Tage Nissen

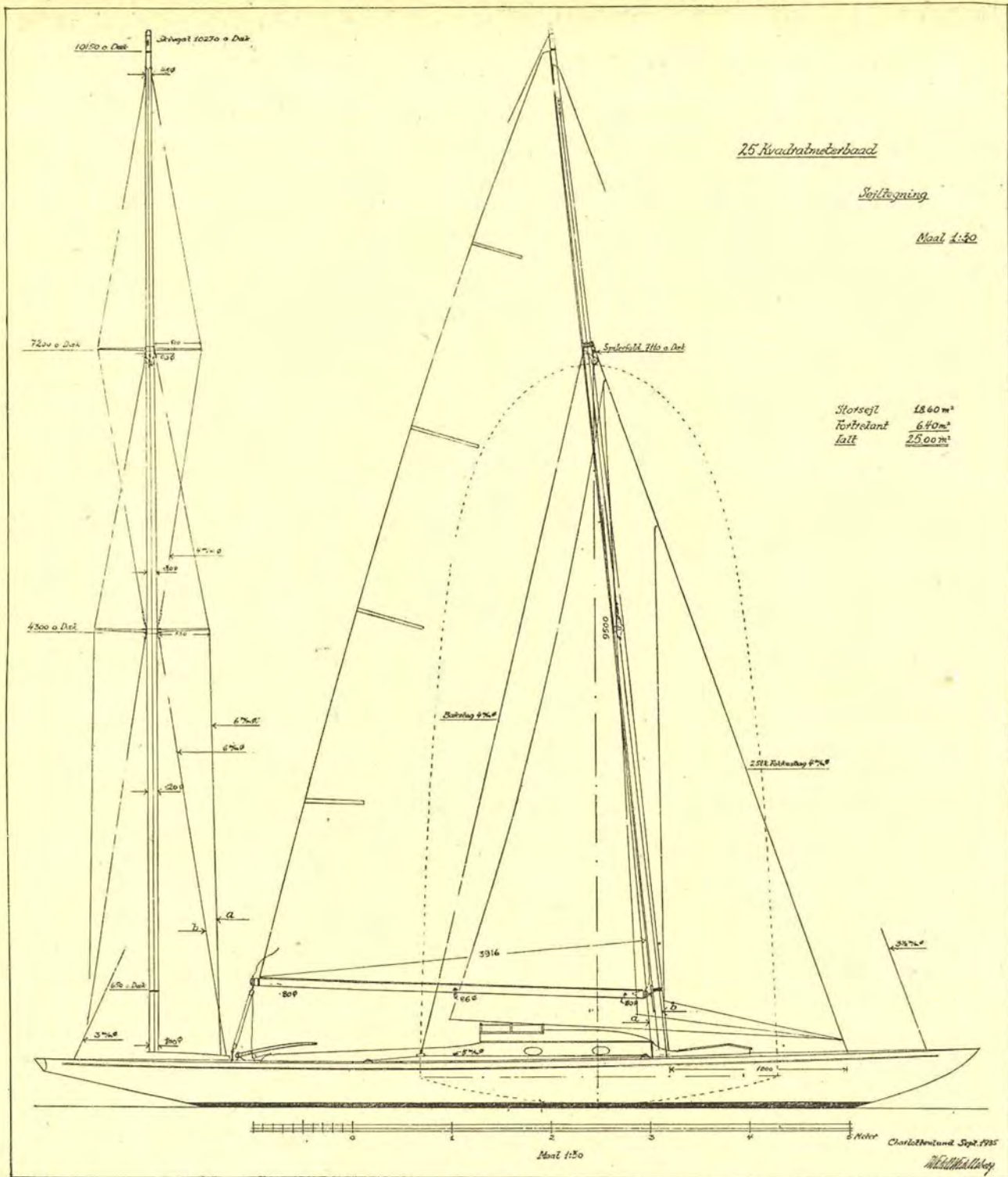
V I gaar ind i Marts Maaned og dermed begynder den danske Sejlsport at røre paa sig efter Vinterdvalen. Naar Solen skinner og luner, kommer der Uro i Baadejernes Familier. Man husker pludselig paa Baaden, den trofaste Ven, der skal føre Familien paa Togter gennem den danske Sommer. Den har Vinteren igennem ligget derude paa Baadepladsen, overtrukket med Sejldug, udsat for Sne og Regn og Kulde. Det er en ganske ejendommelig Oplevelse at færdes paa Baadepladserne om Vinteren. Fartøjerne ligger Side om Side, støttede af Planker og Bukke, som store, strandede Havuhyrer. Øjet er jo ikke vant til det landsatte Skibs Former og Dimensioner.

I Marts maa Baadejeren ud og løfte Sejldugen til Side og tage et Overblik over Baaden og se, hvad der i Aar skal skræbes, males, fornyes og forbedres. Og saa følger de sollune Søndage, hvor Baadpladserne genlyder af Hamren og Saven og Høvlen og muntre Tilraab og Samtaler.

Indenfor de Kapsejlads-Interesserede Kredse diskuterer man, hvad der vil blive Sæsonens store Begivenheder. At Direktør Gunnar Larsen fra F. L. Smidth og Direktør Østerberg fra New York i Aar har ladet bygge den nye internationale 6 m., — som de har stillet til Kongens Raadighed til Kapsejladsen i Cannes, hører nærmest Vinterens Begivenheder til. Den nye Baad har med sin sportstrænede kongelige Fører klaret sig flot i de store internationale Løb.

En anden international 6 m. er under Bygning paa Nordbjærns Baadebyggeri. Det er den Nybygning, man ser længst tilhøjre paa Billedet. Denne Baad er bestilt af Kongelig Dansk Yacht Clubs Byggeforening, beregnet til Deltagelse i den store Guldpokalsejlads, der igen i Aar finder Sted i Norge. Der er jo det bemærkelsesværdige ved denne celebre Kapsejlads, at den næsten altid afholdes i Norge eller Sverige. Reglerne for Guldpokalsejladsen bestemmer, at den skal finde





Baron Wedel-Wedelsborgs Konstruktionstegning til den nye W-Klasse, den første danske Kapsejler-Konstruktion i de sidste 20 Aar.

Sted i det Land, der Aaret forud vandt Guldpokalen. Og det er næsten altid Norge eller Sverige. En anden Regel for Guldpokalsejladsen bestemmer, at Baaden skal være bygget i det Land, den repræsenterer, og bemanded med sin egen Nationalitet. Naar Danmark hvert Aar deltager uden at gøre sig gæl-

dende, skal Grunden ikke søges i Baaden. Vi bygger fuldt saa gode Baade som andre Lande. Grunden maa sikkert først søges i Mandskabets Træning. Mens de norske og svenske Sejlsportsfolk gaar i Træning saa tidligt paa Foraaret som muligt, tager man ikke herhjemme Træningen saa alvorligt. Den norske

(Fortsættes Side 31).

Et lykkeligt

Skrevet paa Dæksbaaden
»Kap Horn«.

Menneske

Knud Andersen fortæller:

Der er en Historie, som lejlighedsvis trængte sig frem i mange Aar, men som jeg af forskellige Grunde skød tilbage og tilsidst næsten glemte, til jeg en Aften talte med Føreren af Ramsgates Redningsbaad, hvorunder han berørte, at han havde besøgt Scillyøerne i en Torpedobaad efter Krigen.

Den Begivenhed, jeg skal fortælle om, hændte for ca. 25 Aar siden, og Scillyøerne var i alt Fald dengang en lille, primitiv Verden. De ligger godt og vel en Snes Mil Vest Sydvest for Lands End, og alt det Atlanterhavsvejr, som kommer sejlene, op igennem den engelske Kanal mellem Cornwalls og Bretagnes sønderrevne Klippekyster, maa først hilse paa Scillyøerne. Vinden maa suse gennem deres Palmers Kroner, Regnen maa velsigne Blomsterne og den sparsomme Jord, Oceanbrændingen maa under Tordenbrag momentvis kalke de sorte, nøgne Skær med snehvidt Skum, og Stormen synge alle sine Sange om lave Granithuse. — Ja, saadan er der. —

Enhver Sømand udenfor indskrænket Fart kender Bishop Reck Fyr og elsker og frygter det mere, for Gud naade det Fartøj, som kommer ind med Tykning

og ikke kan klare Øerne fra sig, naar Atlanterhavet staar paa i al sin Kraft og Herlighed.

Tilfældet vilde, at jeg engang fiskede paa Bankerne tæt ved med en Fiskersmakke fra Penzance, hvor vi forresten var den muntreste Besætning, jeg har truffet i en engelsk Trawler, og det siger en Del. Alligevel blev vi overrasket af en Storm fra Nordost, men naaede at slippe godt ind til Hovedstaden, Hughstown, paa St. Mary, den største af Øerne.

Da Øen kun er to Sømil lang og godt halvanden bred, var Hovedstaden nem at finde, bl. a. fordi den havde næsten 200 Huse, en Flagstang, et trekantet Sømærke paa en Pæl, en Kirke med et lev, firkantet Taa'n og et Raadhus. Den Gang var den ogsaa let kendelig paa Borgmesteren, en Mand, der gjorde sig meget bemærket, og efter min Mening var kvalificeret til en endnu større By; men de fleste har ikke Begreb om, hvordan en Borgmester skal være.

Da vi kom til Øen, var han desuden Politimester, Tolcforsvalter og fungerende Districtslæge. Den rigtige Læge var nemlig blevet syg kort Tid forinden, enten for at statuere et Eksempel for Befolkningen,

Kvinder som Sømænd



Paa russiske Skibe arbejder enkelte Steder Kvinder sammen med Mændene som Sømænd — eller rettere Søkvinder.



M/S „Bornholm“ strandet ved Novorovisk; paa en eneste Nat blev Skibet øveriset. Der er ikke Is paa Vandet, men den kolde Vind fra Sibirien sætter Temperaturen ned til 32 Gr. Celsius. Billedet er taget 6 Dage efter Strandingen.

der altid var raske, eller af Mangel paa Beskæftigelse. Klimaet er meget sundt herude, og adskillige Mennesker blev i alt Fald den Gang over 100 Aar; men det var ogsaa før Vitaminernes Regering.

Tre af os var gaaet i Land med Skipperen, og søgte naturligvis til en af Byens tre Beværtninger, hvor vi ventede at tilbringe en gemytlig Aften, før vi vendte Vrangen ud paa St. Mary, saa det var en slem Skuffelse, da Borgmesteren i en Politimesters Skikkelse traadte ind i Lokalet Kl. 9, trak sit Ur frem og proklamerede omtrent følgende: „Time is up, Gentlemen! Det er paa Tide at gaa til Ro“.

Noget lignende havde vi ikke oplevet, og det undrede os, at Værten ikke beklagede sig, og at de faa Gæster roligt drak deres Glas ud og rejste sig, og at Jomfruen straks begyndte at rydde op. Vi vovede heller ikke at protestere, men trak paa

Skuldrene og gik temmelig nedslaaede ud i det stormende Vejr i Haab om at finde et andet Sted, for vi havde ikke Lyst til at gaa om Bord allerede. Vi var lige kommet ind i en anden Beværtning og havde anbragt os i en rolig Krog i Bagværelset og bestilt en Omgang, da vi hører Døren blive lukket op og den kendte Røst: „Time is up, Gentlemen!“ Vi sprang op og saa ud ved Forhænget. Jo, det var den skinbarlige Ordenshaandlæver og det hjalp ikke, at vi gjorde Vrøvl med Værten — vi maatte tømme Glassene i en Fart og stejle af.

Forbitrede ravede vi rundt i Mørket, før vi fandt den tredje og sidste Beværtning, hvor vi lige var kommet indenfor, da den illuminerende Overdævefylder Døraabningen i Hælene paa os og trækker Uret frem ledsaget af sit forhadte „Time!“

Bandende stod vi i Mørket og Stormen og saa Lysene slukkes i Beværtningen, mens vi lyttede til Brændingen og saa Bishop Recks Lysvinger fare hen over Tage og vaade Klipper. En Byge kom sejlene ind fra Søen, Vandet skvulpede i Havnen, og Vindstødene for klagende rundt mellem mørke Huse. Jo, her var hyggeligt. Aldrig havde vi længtes mere efter en lun Krog, en Drink, en Røg og en Grammofon end i det Øjeblik, da vi stod her tæt sammen og forbandede Scillyøerne og navnlig Borgmesteren i saa kraftige Udtryk, at det kunde høres langt ud i Læ.

Pludselig kom en Mand hen til os. Vi stirrede gennem Mørket. Jo, det var ham. „Jeg har den Ære at være denne Bys Fader“, begyndte han alvorligt, „og det er min Opgave at drage Omsorg for Beboernes Ve og Vel; men jeg hører tydeligt, at I er ukendt med vore Traditioner.“ — Han tav et Øjeblik for at mærke Virkningen, tænkte jeg, og jeg skal sige, at vi var beklemtede ved Tanken om at have skældt en saa højtstaaende Person Hæder og Ære fra. — „De maa undskyldte“, svarede Skipperen, „men havde vi vidst, at det vilde gaa os saadan, havde vi drejet hende til udenfor i Stedet for at rende rundt som en Flok Faar her.“

„Jeg forstaaer Situationen“, svarede den store Mand verligt. „I er endnu tørstige, og da jeg ogsaa trænger til en Opstrammer, vil jeg gerne byde paa en Forfriskning. Kom med mig.“ Et Øjeblik efter var vi inde i den første Beværtnings Baglokale, hvor Borgmesteren med faa Ord bad Værten og Jomfruen om at trække sig tilbage, da han havde i Sinde at fejre en Aften med nogle Venner og nok skulde varetage de forskellige Pligter. Det var vist ingen Overraskelse for Værten, for han bragte i en Fart en Mængde Flasker og Glas, mens Jomfruen ragede godt i Kaminer og fodrede den med store Kulstykker. Lidt efter var vi alene med Borgmesteren.

„Dette lille Samfund er meget ejendommeligt“, begyndte han, da vi var kommet til Ro med stoppede Piber og ved fyldte Glas. „Vi er alle Børn, ganske vist, men da jeg fungerer som Far i den Leg, vi kalder Livet herude, har jeg besluttet, at de skal være hjemme i god Tid. I Almindelighed lukker vi først vore Restauranter een Time senere; men da jeg saa jer i Land, fik jeg Lyst til at gøre det festligt for jer og fik den Idé at begynde med det samme, saa — here we are.“

Derpaa trak han Uniformsfrakken af, hængte den over en Stol, smed Kasketten hen i Vindueskærmen og smøgede Skjortæærmerne op. Vi havde til det Øjeblik følt os lidt højtidelige ved at være i saa fint Selskab, for vi var unge, jævne Søfolk — Skipperen, den ældste, var kun 25 Aar — men knap havde Borgmesteren smidt Værdigheden og Uniform, før vi tæede op og foldede os ud som Sejl for Vinden, endskønt det efterhaanden kulede godt op fra alle Verdenshjørner paa een Gang.

Borgmesteren sørgede for at holde Glassene fulde, og Resten gik af sig selv. Han spillede for os paa et tysk Piano, det lød i alt Fald som dem, jeg kendte fra Lange Reihe i Hamburg, mens vi skulde skiftes til at staa paa Bordet og synge med det Resultat, at der var to ad Gangen. Jeg var ikke klogere, end at jeg sang første og sidste Vers af „Kong Kristian“; men det var lige meget. Ingen forstod den.

Det blev en Aften. Det var første Gang, jeg havde set en voksen Mand i en betydelig Stilling opføre sig korrekt, d. v. s. som den Dreng, han i Virkeligheden bør være en Gang imellem, hvis han ikke har sat al sin medfødte Intelligens over Styr. Da vi havde sunget, trak vi Krog, dansede Reel og stppede baade paa Gulv og Bord. Omkring Midnat stod jeg paa Hænder paa en Stol, Skipperen spillede Mundharpe, Kokken slog paa Tromme paa en Blikbakke, han havde fundet i Køkkenet, og Borgmesteren øvede sig i at staa paa Hænder ovenpaa Bordet med en Flaske i hver Haand. Udenfor hylede Stormen. — Siden stablede vi Stolene op med Benene i Vejret, tog Tilløb een efter een og prøvede at slaa Kraftspring over Bordet, saa vi landede ovenpaa Stolebenene: en gammel engelsk Leg, og Meningen er — hvis man ellers er saa heldig at begribe den — at man skal raabe „Rundt Kap Horn“ i det Øjeblik, man svinger Benene over Hovedet.

De Historier, som blev serveret den Aften, kunde fylde en Almanak og var ikke saa lidt bedre end de sædvanlige.

— Jeg kan kun huske et Par, som vor gemytlige Myndighed fortalte om sin Virksomhed som Lægens Stedfortræder. De almindeligste Sygdomme, som f. Eks. Forkølelse og Influenza fik han Bugt med ved et saa enkelt Middel som Svedekur. Kamillethe, Rom, Ingefær og Peber kogt sammen og serveret hedt var ufejlbarligt, og Patienterne kunde lide det, navnlig naar de selv fik Lov til at lave det.

„Vi har en gammel Kone, som ikke er meget renlig.“ fortalte han. „Hun klagede over Kløe. Jeg undersøgte hendes Haar. — Der var Syn for Sagen, kan I stole paa, saa jeg fik hende hurtigst muligt ekspederet ud med et Stykke Tjæresæbe og en

god Neglebørste. — Nu bare godt med varmt Vand og lad mig ikke se dig, før du har brugt det,“ raabte jeg efter hende. — Dagen efter kom hun tilbage. — „Det er en forskrækkelig Medicin“ — jamrede hun. „Tablotten har jeg faaet ned, men Børsten kan jeg ikke faa Bugt med, og Sygdommen raser værre end nogensinde.“

Det er sjældent, Folk har daarlige Maver, for de lever næsten kun af Kartofler og Fisk, men hænder det, sætter jeg dem paa Sultekur. Engang kurerede jeg et brækket Ben paa en ældre Mand paa mindre end en Time. Det var en Marinemand. Det er haarde Negle. Han gik selv hjem.“

En Aften. Ja, det blev en uforglemmelig Aften. Der var ikke Tale om, at vor Vært vilde give os Lov til at betale for noget, og vi brød ikke op før Klokkeren to. Det blæste haardere end nogensinde, og der blev krydset en Del, saa da vi skulde skilles fra vor Ven ved Kajen, bad han mig gaa med sig hjem. Skipperen havde ikke noget imod det, og jeg var selvfølgelig glad, saa lidt efter vandrede Borgmesteren og jeg tilbage gennem mørke Gader.

„Gaa sagte,“ sagde han og lagde en Haand paa



Den gamle „Georg Stage“ har netop ladet sit Anker falde, og Mørse- og Underraas-Gasterne er nu i Arbejde.

Fot.: Walter Bjerregaard, Rønne.

PHRS 9. 7. 1882. R. V. N. O. 21

min Skulder, da vi stod indenfor Døren. „Min Eusholderske, min eneste Øvrighed, holder ikke af, at jeg kommer saa sent, og derfor tog jeg dig med, hvis hun skulde vaagne. Hun er min gamle Barnepige, den elskeligste gamle Tøs, og bliver ved at betragte mig som en Dreng, for hun er klogere, end de fleste. Kom nu ind, saa skal vi have det hyggeligt. Livet er kort og alt for værdifuldt til at scves bort.“ Han fandt en Flaske Whisky, skænkede sig et halvt Glas og bad mig tage et med.

Jeg følte mig straks hjemme, ragede forsigtigt op i Kaminen og lagde Kul paa. Lidt efter var vi forankret i hver sin Lænestol.

„Du er fræ et andet Land“, begyndte han, og du er ung, saa selv om du har set og prøvet en Del, kan du ikke vide ret meget om ret meget. Jeg er vis paa, du tror, jeg er en Galfrans og en fordrakken Stakkell, som er forsat til denne Verden i Oceanet, fordi jeg ikke kan bruges andre Steder, og derfor har jeg besluttet, at du skal forlade denne Ø med større Visdom end du bragte; thi den sande Visdom er at kende Mennesker. Jeg har lagt Mærke til, at du kan høre. Hør derfor godt efter.“ — Han tømte sit Glas og skænkede igen.

„Se, jeg har taget alle de Eksaminer i Oxford, som jeg gad tage, og sejlet som Søofficer Kloften rundt og besøgt alle de Steder, som er værd at komme til. Men hvad bryder jeg mig om Palmekyster med Moskitoer og stinkende Negerhytter og brændende Sol over Hovedet Dagen lang. Der er dødsens kedeligt de fleste Steder efter 14 Dages Forløb. Og hvad siger du til newyorkske Skyskrabere og provinsiel Smaalighed og en Verden af ubegavede Regenter og Lovmagere. Jeg har truffet Hundredevis af Mennesker, der troede, de indtog store Stillinger og bildte sig ind, at de betød noget, og adskillige af dem kunde faa andre til at tro det samme. Jeg har ogsaa været i København — Langelinie — Tivoli etc. Hvad er det hele værd? — Sig mig det, hvis du kan?“

Jeg tav, for jeg vidste ikke, hvor meget det var værd, men syntes forresten det var en hel Del værd den Gang. Jeg havde ikke været hjemme i lang Tid.

„Dets Værdi er kun en Draabe af det Hav af Værdier, jeg straks skal vise dig, og som fik mig til at søge derne Stilling paa en Sten i Oceanet. Du maa godt kalde den en Perle, hvis du ikke er bange for Romantik. Her har jeg Alverdens vekslende Vejrlige ind fra Atlanterhavet. Her er kaphornske Størme, og det hænder, at vi faar en nordlig Snestorm; her er alle Aarstidernes bedaarende Stemninger, sorte, regntunge Nætter med trækkende Fugles Skrig, saa man er lykkelig, fordi man ikke kan sove. Gud hjælpe dig, Søen. Her er straalende Stjernenætter og primitive Mennesker, som adlyder mig, ser op til mig — elsker mig fordi jeg er Barn som de.“ Han fyldte Glasset igen og saa paa mig med halvt lukkede Øjne, mens han strakte Haanden frem og forsatte højtideligt.

„Paa disse Øer er jeg Konge, men langt mere uafhængig end en almindelig stakkels Regent. Jeg er Hersker over hele Verden og behøver ikke at røre en Finger for at styre den. Inde i London regerer en Underkonge for mig. Det har jeg saadan bedt ham om. I hver af Europas Stater har jeg nogen til at regere for mig i Indien en Vicekonge, paa New Zea-

land en Guvernør etc. De burde maaske sende mig Rapporter over deres Dumheder, men ved, jeg ikke ønsker at forstyrres. Jeg har alt, hvad jeg vil have. kan spise mig mæt tre Gange daglig og drikke, hvad jeg vil. Forstaar du, at jeg er højt hævet over denne Verdens Smaalighed, at jeg vandrer paa Luft med Hovedet over Skyerne, mens Stjerneerne velsigner mig.“

Jeg nikkede; men jeg troede ikke, han saa det.

Han tømte Glasset og saa ned. Bølgerne gik højt i hans Sind.

„Du nikker. Godt. Det er, fordi du er ung og endnu forstaar saa lidt. Men engang vil du forstaa, at den Mand, som nu taler, og som du tror er saa lykkelig, er meget ulykkelig. Her, hvor jeg fandt alt, hvad jeg savnede, alt, i eet eneste lille Menneske, et ganske almindeligt, et med 5 Sanser, her mistede jeg det hele igen. „Han sad lidt med Ansigtet i sine Hænder, men blev ved at tale. „Du maa gerne vide, at jeg i Aftes gik ud til hendes Grav og tegnede et Hjerte i Jorden med en Pind og græd som et Barn. Inden det bliver lyst, har Storm og Regn slettet det ud, og jeg vil igen være denne Bys Borgmester og Politimester og faa kærlige Skænd af min Barnepige, fordi mit Hoved gør ondt. Dine Kammerater vil tale om mig som en god Vært og en allerbæstede Karl, og jeg vil være det alt sammen, til jeg i Aften igen gaar til min Elskedes Grav i Skumringen og tegner et Hjerte i Jorden med en Pind og stikker en Blomst i det og er den ensomste Hvalp paa Kloder.“

Forstaar du det ikke nu, vil du forstaa det engang, hvis du i det hele taget kommer til at forstaa noget. Og hvis du bliver endnu visere, vil du ogsaa forstaa, at jeg bag alt det er en lykkelig Mand, fordi jeg havde haft den Lykke at blive elsket, som Havet elsker Scillyøerne — uden et Gran af Sving — og kunnet elske igen. Vi legede sammen i to Aar. Det, som man kalder Livet, og som de fleste anser for noget meget indviklet noget, var vor Leg i to Aar. — Husk det, saa er du klogere, naar du tager herfra, end da du kom.“

Det var blevet ud paa Morgenen. Jeg sov nogle Timer paa hans Sofa, til vi skulde drikke Kaffe. „Vi Søfolk skal have Kaffe, før vi er rigtig vaagne,“ sagde han muntert, da den gamle Husbestyrerinde skænkede.

Da hun var gaaet, lagde han en Finger paa min Skulder. „Hun har ingenting opdaget.“ En drengagtig Skælm lurede i hans Øjenkroge.

„Hvordan var det med det brækkede Ben, De kurerede paa en Time?“ spurgte jeg, for det havde jeg nu tænkt saa meget paa. Husk, det er 25 Aar siden. — „Naa-aa, det. — Det var bare af Træ.“

Københavns Vandforsynings Selskab

O.
Møller

Vi undertegnede anbefaler os med
fersk Vand, baade til Kedler og
Drikkevand, til alle Skibe, der
anløber København.

H. C.
Richardt

Dag:
Amager
5366

Ring os op ved Dag eller Nat
gennem vore Telefoner

Nat:
Amager
5637

Naar „Kap Horn“ rundes

Af TAGE NISSEN

I den lille Skipperby havde Købmand Rasmussens 22-aarige Søn Fritz ikke noget særlig godt Rygte. Allerede da han som Skibsdreng sejlede med Konsul Bjørnagers Skoner „Birte“, havde han Gang paa Gang skejet ud. Og senere havde han som Matros ført et vildt Liv, og hans Kammerater tog ikke altid hans Ord for gode Varer. Men han var en stærk og flot Fyr, der dansede godt, spillede Harmonika og Klaver og havde et dannet Væsen.

Kaptajn Andersen anede ikke, at Fritz havde gjort sig særlig gode Venner med hans Datter Gerda. Havde han anet det, saa havde han ikke mønstret Fritz om Bord paa sit Skib „Elvira“, som han stod i Færd med at føre over Atlanten, rundt Kap Horn op til Antofagasta paa Sydamerikas Vestkyst. For efter Maaneders Plagerier havde han indvilliget i at tage den viltre, drengemodige Gerda med. Men han vidste altså ikke noget, og saa stak „Elvira“ i Søen med de to Unge om Bord, den ene nede i Passager-Kahytten, den anden forude i Lukafet.

Gerda befandt sig rigtig dejligt om Bord paa „Elvira“. Fra tidlig Morgen til sen Aften færdedes hun paa Dækket, selv i haardt Vejr. Hun blev aldrig søsyg. At hun ofte underholdt sig med Fritz, tænkte ingen over. Hun var Kammerat med dem alle. Og om Aftenen gik hun altid forud og satte sig paa en Tovrulle og hørte til, naar Frivagten sad i Klynge, og de gamle Sømænd fortalte deres Oplevelser ude omkring paa Alverdens Have, eller de Unge spillede Harmonika og sang. Og naar hun sent paa Aftenen gik agterud til sin Kahyt, hændte det ofte, at Fritz stod skjult et eller andet Sted paa det mennesketomme Dæk. Hvis ingen var i Nærheden eller lagde Mærke til hende, smuttede hun hen til ham, og han omfavnede og kyssede hende, og naar de to saa sad sammen og saa ud over Havet og op paa det funkende Syd-kors, der Aften efter Aften steg højere paa den sydlige Himmel, og Tropenattens Stilhed mættedes med Smaaløde oppe fra Rigningen og den evige Brusen for Boven, der kløvede

Vandet, saa syntes hun, hun kunde leve hele Livet om Bord paa „Elvira“, ude paa de store Have — — altid — blot Fritz var der.

Kaptajn Andersen lod „Elvira“ løbe ned længt Syd for Kap Horn, før han lagde om i vestlig Kurs. Taarnhøje Søer væltede ind over Stævnen og fejede Dækket. En rasende Orkan brølede ret forind i den klodsrebede Rigning, der pib og hylede og knagede, saa 1ste Styrmand Peter Larsens mægtige Røst kun hørtes paa et Par Meters Afstand.

Kaptajn Andersen søgte at presse „Elvira“ frem i nord-vestlig Kurs, indtil Diego Ramirez, en dødsens Klynge skumpiskede Klipper ud for Kap Horn, tvang ham til at vende og søge sydpaa igen, ned over det antarktiske Hav, hvor den isnende Orkan piskede Skum og Sprøjt af Søerne, sendte det ind over Skibet og frøs det til Is paa Rigning og Dæk. Denne Gang løb Andersen endnu længere sydpaa, indtil de hvide Blink og Glimt af Isbjerge advarede ham mod yderligere Eventyr.

— Alle Mand klar til at vende! — —

Jæmrende og klagende lystrede „Elvira“ Roret og stod saa igen mod Nordvest — indtil Diego Ramirez frygtelige Klipper atter tvang det sydover.

Dagene gik — mørke, trøstløse Dage, der kun meget lidt adskilte sig fra Nætternes Mørke. Og Dagene blev til Uger, og Ugerne til Maaneder. Stadig krydsede „Elvira“ fra Diego Ramirez i Nord til Isbjergene i Syd, men vandt aldrig en Sømil frem vestpaa. Den voldsomme Vestenstorm nærmest slog Skibet tilbage østpaa.

Det var blevet Gerda forbudt at komme op paa Dækket. De gamle, øvede Sømænd havde ondt nok ved at klare sig, naar Søerne væltede ind over Skibet. I to og en halv Maaned, mens Kaptajn Andersen fortvivlet søgte at presse „Elvira“ frem gennem Stormen, sad Gerda som en Fange i sin Kahyt og lyttede til de mangfoldige Lyde fra Stormen og Søerne og fra Skibet selv, der klagede og jamrede under det voldsomme Pres. I Begyndelsen gik det nogenlunde. Hun læste a.l.e. de Bøger, der fandtes om Bord, og naar hendes Far eller Styrmandene ikke havde Vagt, satte de sig ned i Kahytten og sludrede med hende. Det vil sige, 1ste Styrmand Larsen kom kun sjældent, og naar han kom, sad han tavs og forlegen. Han var uhjælpe ligt forelsket i Gerda.

Men som Ugerne gik, og de samme klagende og brølede, jæmrende og hylende Lyde stadig lød omkring hende, følte hun først et voldsomt Had mod de fire Vægge, der indesluttede hende. Saa blev hun melankolsk. Hun længtes efter den friske Luft og de dejlige Timer om Aftenen paa Dækket sammen med Fritz. Og Kaptajn An-



4-mastet Bark „Pindos“ af Hamborg, ex „Euserner“ af London, 2484 Br. T., salpeterlastet forliste „Pindos“ i Februar 1912 ved Coverack i Kanalen, Besætningen, 27 Mand, reddedes med stort Besvær af den dervedværende Redningsbaad, i Løbet af saa Minutter var „Pindos“ et komplet Vrag.

Fot. Lods Gruelunds Sønling.



Fuldskiøbet „Verajeon“ af London, 1946 Brutto Toas. Foto visende Skibets Forlis ved Rhoose, Bristol Canalen, 1. April 1913.
Fot. Lods Gruelunds Samling.

dersen blev mere indesluttet og tavs, som Dagene gik, og anden og tredje Styrmand saa trætte og modfaldne ud. Første Styrmand saa hun kun sjældent nu.

Men en Dag, da Gerda var allermost nedtrykt af Kedsomhed og Utaalmodighed, kom Styrmand Larsen ind til hende. Larsen var en stor, køn Kraftkarl, der tog sig lidt komisk ud, naar han satte sig paa den yderste Kant af en Stol.

— Tiden maa falde Dem lang, Frk. Gerda — sagde han.

— Ja, Larsen, jeg holder det ikke ud længere. I Morgen vil jeg op paa Dækket. —

— Nej, før Guds Skyld, det maa De ikke, Frk. Gerda, raabte Larsen forskrækket.

— Ja, det hjælper nu ikke, alt hvad I saa prædiker for mig. Jeg kan ikke holde denne Tilværelse ud — —

— Frk. Gerda, lov mig nu ikke at gaa op paa Dækket. Det kunde gaa Dem, som det gik en kvindelig Passager, vi havde med paa Skænerten „Brand“ i sin Tid — —

Larsens Forskrækkelse og hans Omhu for hende morede Gerda, og skønt hun før havde hørt Historien om den kvindelige Passager, fik hun ham til at fortælle den igen. Og Larsen tævede op, hans Generthed forsvandt, og de fik sig en rigtig munter Passiar. Fra nu af kom Larsen ned i Kabytten lige saa ofte, hans Vagt tillod det, og de morede sig storartet i hinandens Selskab, fandt stadig paa noget nyt og blev rigtig fine Venner. Larsen var i den syvende Himmel, og for Gerda gik Tiden let.

Men oppe paa Dækket brød de iskolde Søer stadig ind, og Stormen brølede i Rigningen. Vinteren nærmede sig, og dermed svandt Haabet om en gunstigere Vind mere og mere ind. Mandskabet gik med store Saltvands-Blaser paa Kroppen, for Vandet trængte ind overalt, selv i Køjterne. Maden var sjældent mere end halvkogt, for det blev mere og mere umuligt for Kokken at arbejde i Kabyssen, og Arbejdet paa Dækket var umenneskeligt haardt. Og det begyndte at tynde ud i Provianten. Kaptajn Andersen fandt Forsøget paa at runde Kap Horn saa sent paa Aaret for haabløst og besluttede derfor at vende om og søge at naa Bestemmelsesstedet ved at sejle østpaa, rundt om Jorden.

Endnu en Gang lød Ordren: Alle Mand klar til at vende!

„Elvira“ jamrede og klagede under det mægtige Pres, da Roret tvang den rundt. Alle de stormfødte Lyde tav pludseligt, og med Stormen agterind fløj „Elvira“ østpaa. Men dens onde Skæbne syntes at forfølge den. Ude i det sydlige Atlanterhav løjede Stormen af, det blev Vindstille, og „Elvira“ laa og drev for slappe Sejl. Da det igen blæste op, blev det til

en pibende Storm ret forind, og med klodsrebede Sejl maatte „Elvira“ atter krydse sig frem. Imidlertid havde det tyndet saa stærkt ud i Provianten, at Kaptajn Andersen maatte sætte Mandskabet paa streng Ration.

Fritz var den af Mandskabet, der var mindst medtaget af de maanedlange Strabadser. For Gang paa Gang var han gaaet til Køjs under Paaskud af, at hans Kræfter ikke slog til mere. Og hvor han kunde se sit Sni-, snød han for Arbejdet. Men da nu Mandskabet blev sat paa Ration, var han den første, der om Aftenen forude i Lukafet gav ondt af sig og erklærede, at nu var det da umuligt at arbejde mere. Og han fik hurtigt det øvrige forkomme og udhungrede Mandskab med i den Betragtning. Udover det strengt nødvendige for at holde „Elvira“ under Sejr nægtede de rent ud at bestille noget. Saa sad de fra Morgen til Aften paa Dækket og drev, læste, hvad der var om Bord af Bøger, læste det om og om igen og hev det tilsidst over Bord af Væmmelse. Tobakken var forlængst sluppet op, saa nu røg de deres The-Rationer i Piberne. Huløjede, snavsede og skæggede listede Mandskabet om som Skygger.

Som Ugerne gik, sænkede en uhyggelig, skæbnesvanger Stilhed sig over Skibet. Gerda turde næppe vise sig paa Dækket, og gjorde hun det, var det kun i Selskab med Styrmand Larsen. For de Par Gange, hun havde listet sig til at være sammen med Fritz, havde han været saa brutalt hidsig og uretfærdig. Han havde givet hendes Far og Officererne hele Skylden for deres Ulykke, havde besværet sig over sin Skæbne og fordret, at hun i et og alt skulde være enig med ham og beklage ham.

Gerda trak sig tilbage fra ham. Hun begreb ikke, at en Sømand kunde tage sin Skæbne paa en saa ussel Maade. Og hun var fornærmet paa sin Fars Vegne. Saa holdt hun sig helt til Styrmand Larsen, der aldrig et Øjeblik tabte Modet eller omtalte deres Ulykke. Og Larsen forstod at forkorte Tiden og faa hende til at glemme deres fortvivlede Stilling.

Fritz blev rasende, da han mærkede, at hun gled fra ham. Han gav Styrmand Larsen hele Skylden og begyndte at tumle med de vildeste Hævnplaner. Og han endte ved den Plan, at han vilde anstifte Mytteri om Bord, lægge Officererne i Jern, gøre sig selv til Kaptajn og saa tage en rigtig raffineret Hævn over Larsen.

Det af Sult og Kulde, Lidelser og Savn forhulede og demoraliserede Mandskab var et let Redskab i den kløgtige Fritz's Hænder. Snart gik Folkene rundt og saa spejdende paa hinanden, om Aftenerne blev der hvisket hemmeligheds-



Træbark „Infatigable“ af Kragerø, 867 Br. T., bygget i Grimstad 1884. Foto visende Skibet strandet paa den engelske Kyst.
Fot. Lods Gruelunds Samling.

fuldt forude i Lukafet, og under Arbejdet gjorde Matroserne hemmelighedsfulde Tegn til hinanden.

Styrmand Larsen blev urolig. Han havde en Gang tidligere været med under et Mytteri, og nu syntes han, han mærkede det samme usynlige fjendske omkring sig som dengang. Men det var ham umuligt at opdage noget faktisk. Saa nøjedes han med at give Kaptajnen, anden og tredje Styrmand samt Baadsmanden og den gamle Tømmermand et Vink.

Fritz var nu naaet saa vidt med Mandskabet, at han kun ventede paa en gunstig Lejlighed til at udføre sit Forehavende.

Lejligheden bød sig i Skikkelse af en fin Medvind. Nu turde Kaptajn Andersen nemlig ikke sætte alle Sejl til, da han var bange for, at det forkomne og udmattede Mandskab ikke kunde bjærge Sejlene i rette Tid, dersom en Orkan trak op. Det benyttede Fritz sig af.

Det meste af Mandskabet laa og drev nede i Køjerner, da Fritz hviskende fremsatte sin Plan.

Hovmesteren blev sendt agterud til Kaptajnen med en Konvolut, hvori der var lagt to hvide Albatros-Fjer samt en Seddel med Ordene:

„Med Mandskabets største Respekt og Kompliment — —“

Fritz vidste, at nu vilde hele Mandskabet blive kaldt agterud, og efter paa Skrømt at have forhandlet med Kaptajnen og maaske faaet ham til at forløbe sig, skulde de falde over Officererne og bemærte sig Skibet.

— Alle Mand agterud! lød det, og snart stod den hele forkomne og vildt udseende Klynge Sømand foran Kaptajnen, der rasende skridtede frem og tilbage paa Broen. De tre Styrmand stod ved Siden af. Baadsmanden laa nede i sin lille Kahyt, og Tømmermanden var i Arbejde forude. Kaptajn Andersen standsede, saa paa de trodsige Ansigter med sit strenge, gennemborende Blik og forlangte saa en Forklaring.

— Jo, ser De, Hr. Kaptajn, sagde Fritz, der havde trængt sig frem foran Kammeraterne, nu har vi været i Søen i snart seks Maaneder. Provianten er saa godt som opbrugt, og vi har ingen Tobak. Og nu, da vi har fin Medvind, er der næsten ingen Sejl sat til. Se, de hvide Albatrosfjer, som vi har tilladt os at sende Kaptajnen, betyder, at vi tror, at Kaptajnen er bange for at sætte Sejl til.

Kaptajn Andersen blev rød af Skam og Raseri, og Larsen gjorde et Skridt frem med hævet Arm for at slaa Fritz ned. Men Kaptajnen standsede ham.

— Idioter! brølede han. I aner jo ikke, at Barometret er faldet saa stærkt, at vi hvert Øjeblik kan vente en Orkan —

— Bryd Dem bare ikke om det, Kaptajn, svarede Fritz, vi skal nok bjærge Sejlene, om det bliver nødvendigt. Det er isørigt bedre at drukne end at dø af Sult, bare fordi Kaptajnen er bange for — —

Det var for meget for Styrmand Larsen. Han sprang frem og langede et Slag ud efter Fritz. Men denne væg tilbage, og sammen med det øvrige Mandskab trængte han ind paa de fire Officerer, og der opstod et vildt Hærdgemæng.



Bark „Akaroa“ af Southampton, 1339 Brutto Tons, en af Shaw Savill's Passagerskibe til New Zealand, havde Plads til 300 Passagerer. Dens Rejser fra England til New Zealand varede i Regelen 100—110 Dage. Aar 1900 solgtes Skibet til Norge.
Fot. Lods Gruelunds Samling.

Havde Sømandene været ved Kræfter, var Kamper kun blevet kort. Men de forsømte Mennesker kunde ikke rigtig faa Bugt med de mindre medtagne Officerer. Og nu kom Baadsmander til. Han var blevet vækket af Kamptummelen og Ederne. Fritz indsaa, at han var ved at tabe Spillet. Han bukkede sig og tog en tung Kofilnagle og listede bag om Larsen, der rasende søgte at holde sig tre Mand fra Livet. Da Fritz naaede frem, hævdede han Kofilnaglen og drev Larsen et frygdeligt Slag i Hovedet. Larsen styrtede i Dækket, og Fritz søgte straks hen mod Kaptajnen for at give ham samme Omgang.

Da lød der pludselig et Revolverskud henne fra Kahytten. Overrasket sænkede Fritz sit Vaaben, og Kaptajnen, der havde set hans Hensigt, saa sit Sni til at drive ham et bedøvede Slag under Kæben. Dels Skudet, dels Fritz's Nederlag bevirkede Panik blandt Sømandene. Nogle søgte Dækning, andre flygtede forud.

Resten laa paa Dækket, bedøvede af Officerernes jernhaarde Næveslag. Kaptajnen saa sig om. Han var pludselig Herre over Situationen. Han samlede det splittede Mandskab, der nu var føjelige som Lam, og beordrede Fritz og en anden Matros, der havde brugt Vaaben, lagt i Jern.

Men henne i Kahytsdøren stod Gerda med en Revolver i Haanden og græd. Den vilde Kamptummel havde kaldt hende op paa Dækket, og da hun saa, hvad der drejede sig om, styrtede hun ned efter sin Fars Revolver og kom netop tidsnok op igen til at se Styrmand Larsen styrte i Dækket. Saa havde hun fyret et Skud af i Luften og dermed afgjort Kampens Udfald.

— — —

Styrmand Larsen vaagnede. De stærke Smerter i Hovedet var der stadig. Men i Dag følte han sig alligevel bedre. Han saa paa Gerda, der sad bøjet over en Bog.

— Frk. Gerda!

Gerda løftede Hovedet og saa smilende paa ham.

— Nu har De det bedre, Larsen, ikke sanct? — De ser helt kvik ud i Dag — —

— Ja, Frk. Gerda, jeg har det meget bedre — —

Larsen rakte en Haand ud mod hende. Gerda lod ham tage sin Haand, men bøjede sig igen ned over Bogen.

— Frk. Gerda, kan De huske det lille Hus paa Bakken udenfor Byen, det med Stokroser op ad de gamle Vægge og den dejlige Udsigt over Havet?

— Aah ja, det er saa yndigt det Hus — —

— Kunde De tænke Dem at bo der, Frk. Gerda?

— Det vilde være henrivende — —

— Naar vi kommer hjem fra denne Tur, saa køber jeg det Hus — —

Styrmand Larsen havde hele Tiden ligget med hendes Haand i sin og set saa roligt og forventningsfuldt paa hende.

— Frk. Gerda! — —

Gerda saa fra Bogen hen paa ham. Saa rødrede hun.

— Frk. Gerda, sagde Larsen glad og ligesom drog hende hen imod sig — Vil De flytte ind i de Hus sammen med mig?

Gerda sad længe stille og saa paa ham. Hun havde Taarer i Øjnene.

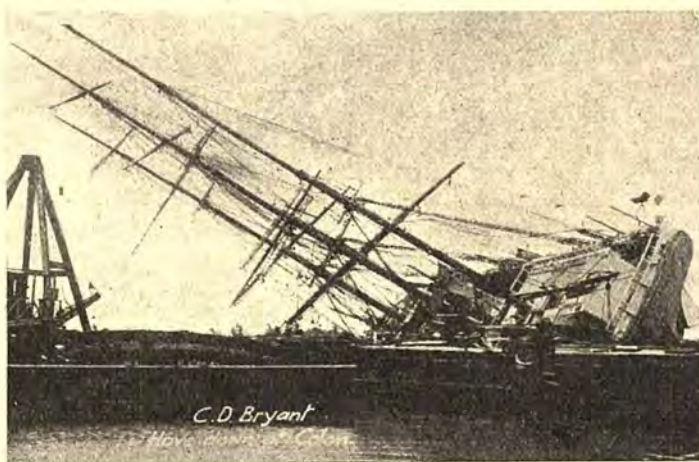
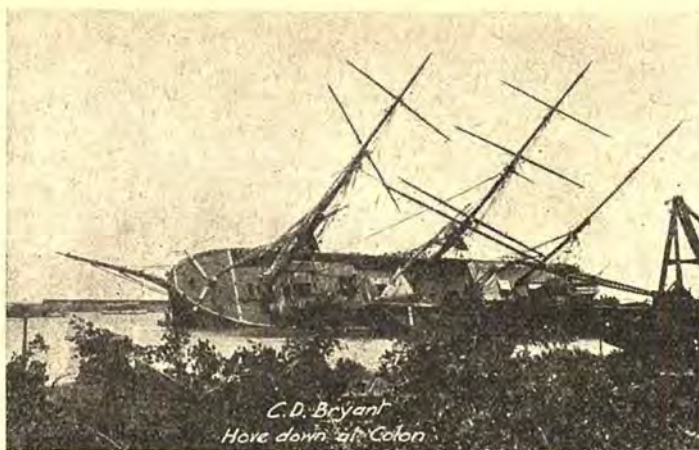
— Naar vi nu kommer i Havn, hvad skal der saa gøres med Fritz? spurgte hun ondsider ængstelig.

Der jog en Sky over Styrmand Larsens Pande. Gerdas Spørgsmaal aabnede pludselig hans Øjne for en Mængde Ting, som han nok havde set, men aldrig tænkt nøjere over — Ting fra de dejlige Attener under Sydkorset før Kap Horn. Nu forstod han pludselig.

— De har altsaa holdt af Fritz, Frk. Gerda?

— Ja, kom det stille.

Styrmand Larsen laa længe uden at sige no-



Træbark „C. D. Byrant“ af San Francisco, 929 Brutto Tons, bygget 1878 i Searsport (Maine). Billederne viser Skibet ved et kølhale ved et Værft i Colon (Panama). Fot. Lods Gruelands Samling.

get. Han kæmpede med en sær, dump Vrede, der næsten syntes at skulle tage Magten fra ham. Fritz, den Slynge — det var altsaa Grunden — han burde straffes dobbelt. Men saa mødte Larsen igen Gerdas taarefyldte Blik.

— Naar vi om nogle Dage naar Freemantle i Australien, sagde Larsen, saa er der en Mand, der ror bort fra Skibet her i den lille Jolle for i det nye Land at søge sig en ny Fremtid —

— Tak, sagde Gerda og gengældte hans Haandtryk. Styrmand Larsen trak hende helt hen til sig og kysede hende.

— Naar der nu blot er rigtig mange Stokroser op ad Væggene, naar vi kommer hjem —

Tage Nissen.

KOMMANDØR Haljdan Barfod har udsendt en Bog om: „Sømagt og dens Indflydelse paa Danmarks Historie“ (Berlingske Tidendes Forlag, 112 Sider), og som man kan vente sig af den ihærdige Officer, er det et læseværdigt Skrift, der har sin ganske bestemte Mission.

I Fortaler siges: „Hensigten med nærværende Arbejde er at finde de historisk fastslaaede Linier for Danmarks Strategi og de taktiske Muligheder, der ligger inden for denne Strategis Rammer. Det er ærerimod ikke Hensigten at fortælle de flint mulige historiske Enkeltheder, idet alle saadanne kan findes i enhver Danmarkshistorie, behandlet af Fag-Historikere.“

Det vilde have været noget mere ligefremt at skrive, at Hensigten var at fremhæve Sømagts Betydning — og ganske særligt for Danmarks Vedkommende — fra Tidernes Morgen til vore Dage og ird i Fremtiden. Det er jo klart, at et Land som Danmark, der kun har 60 km Landegrænse og over 7000 km Søkyst, i allerhøjeste Grad har Brug for en Flaade, der kan bekæmpe en indtrængende Fjende og holde Forbindelsen vedlige mellem de af Hav, Bælter og Sunde adskilte Landsdele.

Desværre er Fremstillingen præget af Søetatens gamle Nag til Landetater. Et Par Eksempler skal nævnes: 1) Et Par Sider er alt, hvad der ofres paa det uhyre vigtige Afsnit af

»SØMAGT«

Danmarkshistorien 1658—60. Den afslaaede Storm paa Hovedstaden nævnes ikke, og Afsnittet slutter med følgende Linier: „I første Sundkrig

reddede man sig fra Udslættelse ved den forsmædelige Fred i Roskilde, i anden Sundkrig reddedes vort Land kun fra Udslættelse ved, at en fremmed Sømagt indtog dansk Sømagts Plads.“ 2) „At Udfaldet fra Fredericia 6. Juli 1849 kunde udføres, var ogsaa betinget af vort Søherredømme, idet Tropperne dertil overførtes fra Helgenæs og Fyn af Flaaden.“ Det var jo ikke „Krigsflaaden“, men væsentligst Transport-skibe, som sejlede Tropicforstærkningerne til Frederits, og det var saa sandt Landsoldaten, der med blodig Pande tilkæmpede sig den store Sejr. 3) „Kanoner og Tropper i Land har aldrig i Historien kunnet hindre Skibe i at landsætte Tropper.“ (!)

Maatte den Tid dog komme, da de to Etater holder op med at nappes og bedre enes om den fælles Opgave.

Det, som giver Bogen sin Betydning, er Afsnittene „Verdenskrigen 1914—18“ og „Sømagts Indflydelse paa Danmarks Fremtid.“ Der høster man Udbytte af den dygtige Søofficers Indsigt og Erfaringer, og de Retningslinier, der trækkes op, de Raad, der gives, er sikkert rigtige og burde kendes i videre Kredse. Kravene er moderate, afstemte efter Landets Evne.

Kay L. Brand.

RADIOEN

Radioen er en dejlig Tingest for os alle. Men mens Landkrabberne mere eller mindre blaserte aabner og lukker for Højttaleren, saa har Radioen betydet en fuldstændig Revolution af Søfolkernes Liv.

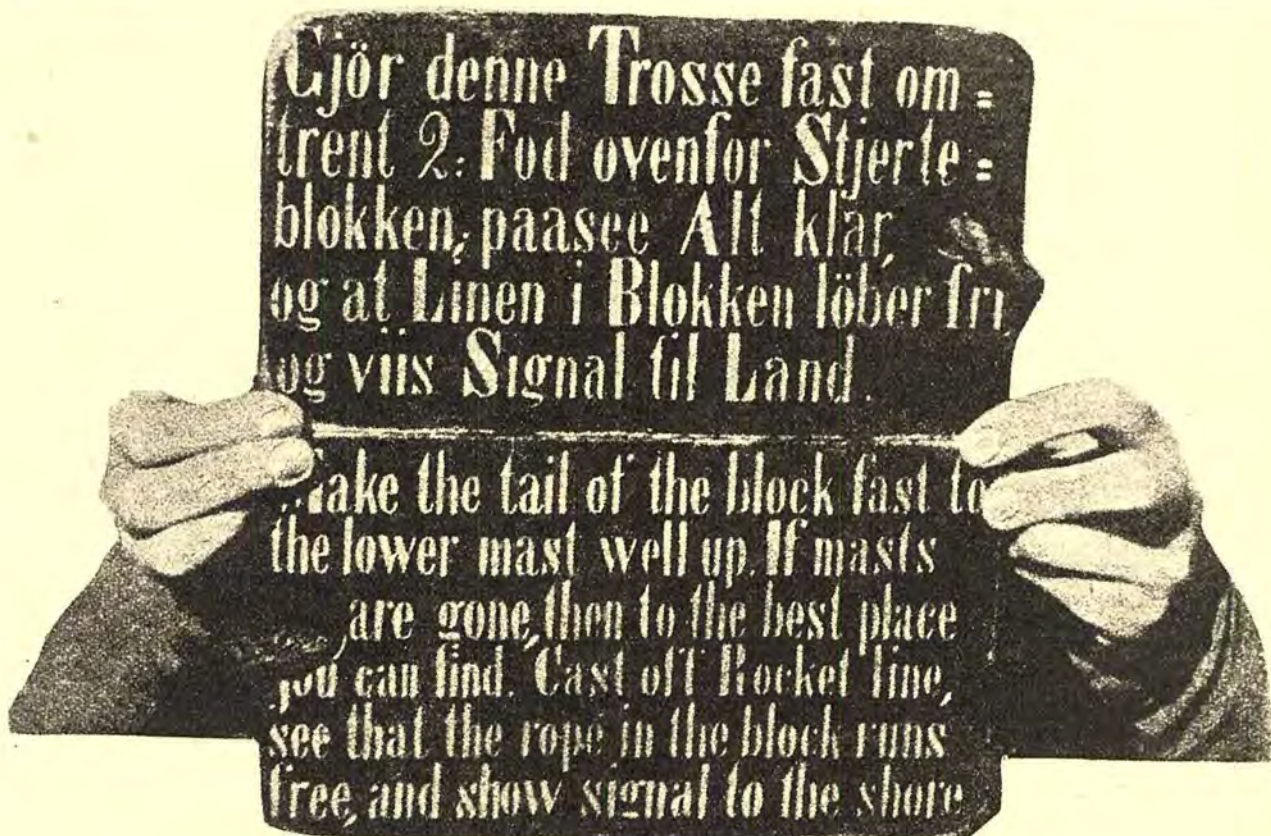
Jeg gik for en Del Aar siden om Bord i en dansk Tramp-Damper, der laa i Barcelona. Jeg skulde hjem til Danmark. Baade Kaptajnen, 1. Mester og Hovmesteren havde Radio. Endnu i Middelhavet blev der fra de tre Apparater søgt ud i Æteren-for i hvert Fald at fange blot nogle Lyde fra „København—Kalundborg“. Det lykkedes ogsaa engang imellem. Og blot det — nogle uforstaaelige Lyde — var nok til Praleri og Hoveren for den af de tre, der var den heldige, mens de to andre sad og rugede over deres Apparater, drejede og Koblings-hylede, saa Luften i „Hyitten“ blev tyk. Men iøvrigt maatte vi i Middelhavet nøjes med de spanske, franske og italienske Stationer og nu og da Daventry's evindelige: „I love you“, „Sweetheart“, „Sweet dreams“ og andre Sweet Things. Først da vi gled ud over Biscaya-Bugten, begyndte de danske Speakeres Stemmer at forkynde, at vi nærmede os

Sømandens Ven

de hjemlige Strande. Saa blev der blot drejet og hylet og bandet endnu mere indædt hjerteligt, og havde de arme Radioforhandlere,

der havde solgt de tre Apparater, været om Bord, saa var de blevet sorte som Negere af de Forbandelser, der blev rundkastet fra for til agter, over det Stads til Apparater, som de havde prakket de stakkels Søfolk paa. Tænke sig! Ikke engang at kunne faa København paa Biscaya-Bugten. Og i Aften var der netop den store Boksekamp om Europa-Mesterskabet. Det var lige til at gaa udenbords over!

Vi naaede op til den engelske Kanal. Dampere gled vestover, ud til Alverden med lurende Kamp og Eventyr. Og Dampere gled østover hjem til Fædrelandet, til Hjemmet, Konen, Børnene og alt det andet kære, og der blev drejet og koblingshylet og bandet endnu mere, for Radioen, den elendige, stædige Kasse med Tragten ovenpaa, burde den ikke förlængst med sine Fangarme have grebet de forunderlige Bølger deroppe i Æteren, og sendt dem ned gennem de mystiske Ruller, Spiraler og Knive, saa de var vældet ud af Højttaleren som et længe ønsket Forskud paa



Fra Redningsvæsnet paa Jyllands Vestkyst.

Naar man har faaet en Line ud til det strandede Skib, følger disse Træplader med ud.

Hjemlandets Glæder. For det er dog det, Sømanden rejser ud for — at komme hjem igen.

Højt oppe i den engelske Kanal naar Middagskoncerten paa Wivex igennem. Nu og da er der en hjemlig Tone blandt Programmets fine, internationale Mesterværker. De bliver grebet og indsuget med Begærlighed. Nu hjælper det! Et Par Brede- og Længdegrader til, saa —

— — „Her er Pressens Radio-Avis. Godaften!“

Det klinger festligt i Ørene paa de Mennesker, der i spændt Forventning har samlet sig om de forbandede Kasser i de smaa Kahytter. Nyhederne! — Nu kan man da mærke, at det bærer hjemover! —

Stærkt Gordenvejr over det nordlige Jylland — Lynet slog ned i Gaardejer Jens Mols Gaard i Hjarup, Indboet og Kreaturerne blev reddet, men, desværre, en Gris indebrændte. Et andet Sted raserede et koldt Lyn Køkkeret.

Aah, jo, det er nu alligevel Danmark

— — Politiet i Assens beder os efterlyse den 45-aarige Jørgen Nielsen, der i Gaar er bortgaaet fra sit Hjem. Han flakker sandsynligvis om i forvildet Tilstand — —

Det er nu forunderligt med saadan en Mand, der pludselig forsvinder.

— — Saa har vi en anden Efterlysning — — —

Der kommer et spændt Udtryk i Sømandenes Ansigt derinde bag Tobakstaagen i den lave Kahyt. Hvem gælder Efterlysningen denne Gang? Lige saa godt Ens egne Paarørende som enhver anden. Man er jo saa langt borte, saa helt udenfor alt derhjemme.

— — Politiet i Esbjerg beder os efterlyse den 36-aarige Sømand, Ejnar Andersen, født i Darum. Det er hans gamle Mor, der er meget syg og ønsker endnu engang at se sin Dreng, der ikke har været hjemme i syv Aar — — —

En underlig Ting at lytte til, naar man er paa Farten og ligger hundrede Kvartmile fra nærmeste Kyst. Hvornaar sendes der Bud often En selv gennem de forunderlige Æterbølger?

Oppe i Vesterhavet er man saa godt som hjemme. Kendte hjemlige Toner strømmer fyldige og klare ud fra Højtaleren og fylder de smaa Kahytter med en egen blød, melankolsk Stemning. Det er jo selve Danmark, der taler til En. Det er Livets Kerne.

— — Hem, Hjem, du kære Hjem — — —

Oppe ved den hollandske Kyst er der Havblik. Klokken nærmer sig syv, og Frivagten samler sig om Højtaleren.

— — Her er Pressens Radio-Avis, Godaften.

— — Meteorologisk Instituts Aftenmelding lyder:

— Der oprulles for de saltvandshærdede Søfolk et lunt, hjemligt Høstbillede, noget om Rekordhøst, over normal Varme, svage Vinde og ingen Nedbør — — ja, de Landkrabber! Nu henter de deres Løn hjem ved i straalende Efteraarssol at bevæge sig faa Skridt hen over den sikre Landjord.

— — Telegrafens melder i Dag om en Skibssulykke i Østersøen — — —

Der bliver dødsstille i Kahytten. Et nyt, halvstivnet Udtryk lægger sig over Ansigterne derinde i Tobakstaagen.

— — Stationerne i Nordtyskland opfangede i Mor-

ges „S. O. S.“ Signaler fra en Damper. Da Stationerne søgte Forbindelse med Damperen, svarede den ikke.

— — Der behøves ikke flere Ord. Summen af en Snes Kollagers og Kammeraters Anstregelser og Af-savn er endt paa Havets Bund. Det ved de alle. — Næste Gang er Turen maaske til dem.

„S. O. S.“

— — Man formoder, at Damperen er løbet paa en Mine og sunket. En tysk Torpedojager har fundet en af Baadene, hvori befandt sig een Mand — — —

Løbet paa en Mine! Ak, ja! De fleste derinde i Kahytten kan bøje Hovedet og i Erindringen naa tilbage til engang for atten-nitten Aar siden, da de en Nat brutalt blev slynget ud af Køjerne for over Hals og Hoved at styrte til Redningsbaadene. Eller de stod ved Rælingen og saa en af Damperne i Konvojen løbe paa en Mine og synke, uden at der kunde gives den en Haandsrækning. Man formoder, at Damperen er løbet paa en Mine! Saa er Krigens Rædsler altsaa endnu ikke forbi. Om der nu ligger en Mine og vugger lumsk et Sted der ret forude?

— — Eftersøgningen efter den forsvundne Dampers Baade fortsættes stadig, men uden Resultat. Den eneste Overlevende befinder sig om Bord i den tyske Torpedojager — —

Den eneste Overlevende! Ja, Gudskelov, at der dog blev een tilbage! Man ser paa hinanden derinde i Kahytterne, og man forstaa hinanden. Det er saa sært med de Skibe, der forsvinder med Mand og Mus. Herregud, det er jo ikke En selv, det drejer sig om. Nej, nej, man er jo altid parat til at tage den sidste Tørn, og saa er det forbi — — helt forbi. Det gør ikke noget, naar der endda bare bliver en, een eneste en, tilbage, der kan naa hjem og bekræfte, at det virkelig var den sidste Tørn. For Uvisheden — — den nagende, snigende — — Herregud, Ungerne derhjemme kan jo dog ikke forstaa, og Konen eller Mor eller Kæresten. Nej, de vil nu engang blive ved med at holde ved Haabet, klynge sig til det og lide under det, til den barmhjertige Vished slaar det bort.

Skibet staar Kielerkanalen ud.

Saa er man i Østersøen og altsaa hjemme. Østersøen er jo en hjemlig Indsø. Men den triste Melding i Radioen hvisker i Sømandens Øre, at endnu er Hjemmet et fjernt, fjernt Sted. Der kan rejse sig mangan Orkan, ogsaa i det pjalt Badekar til Østersøen.

Gedser Rev toner frem paa Bagbords Side. Nu blot Roret haardt i Nord, saa kan Skibet glide op i Øresund, hjem til Kone, Børn og Hvile. Men saa hænder det, at Radioen giver sig til at tale med Prikker og Streger, et Budskab, som Kaptajn og Styrmand opfatter. Det kan være en Ordre fra Rederiet, der tvinger Karsen ret østpaa, op i Botniske Bugten efter Last. De hjemlige Toner, der gennem Æteren er naaet til Frivagten i den lave Kahyt og paa een Gang har fremtryllet Hjemmets Hygge og Glæde og fremmanet Søens dystre Drama, Sømandenes to Livspoler, taber sig lidt efter lidt for at give Plads for fremmede Toner, der vel nok kan bringe lidt Afveksling i Dagenes Slid og Ensomhed, men som aldrig kan udbetale Forskud paa Sømandens Glæde ved det Hjem, han kun sjældent ser.

Tag Nissen.



Vort nye, smukke Skoleskib »Georg Stage«

Bot. Herluf V. Jensen,
Frederikshavn.

— S'g. at De har læst det i „Vikingen“!

EN VIKINGELEJR

Af KAY LARSEN

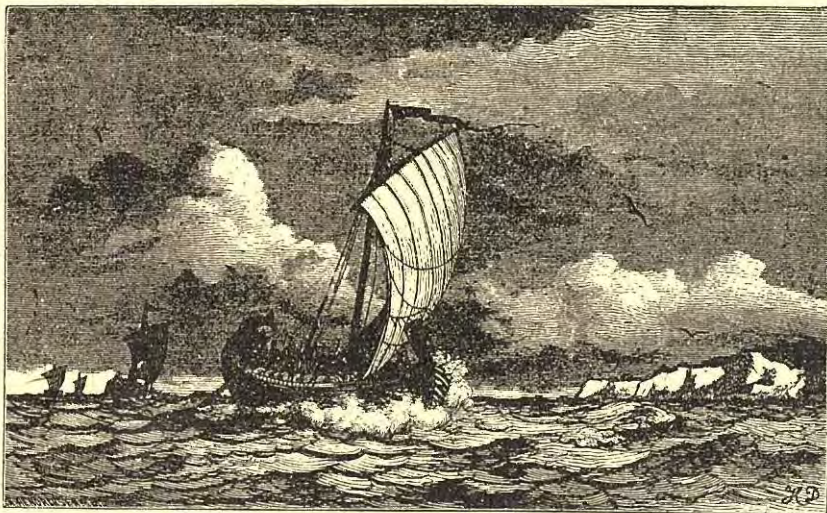
Naar vore graa Eksportbaade nu om Stunder stævner til England, „bugner“ de af Æg, Smør og Skinke, og der breder sig fra Udskibningsåavnene en Strøm af gode Sager over Britannia. Betalingen er solide engelske £.st.

I Vikingetiden fik Englænderne „deres Fedt“ paa en anden Maade fra de danske Skibe. Nu kan man sige saadan „for Spøg“, men det var saa sandt ingen Spøg. Ødelæggelse og Vold var det i forfærdelig Grad, men Betaling opnaaede Vikingerne ligegodt. Enten tog Danskerne — eller lod sig give.

Hertil maa dog siges, at Englænderne havde gjort Gengæld, om de havde kunnet. Vi mindes grant Anro 1807, da Englænderne tog baade vor Orlogs- og vor Handelsflaade, — og det var jo ikke i Oldtidens Mørke. Ogsaa mens vore Vikinger huserede, tog Britterne fat paa en Maade, som var skumlere end Vikingernes haarde, men aabne Fremgangsmaade. Inden Danskerne ophøjede sig til Herrer over England, mens blot enkelte Landsdele var i dansk Vold, antog de engelske Magthavere danske Vikinger som Krigere. De kaldtes „hus-carles“, d. v. s. Huskarle.

Disse Folk var godt lønnede og ikke som lønnede Soldater er flest. Det var nærmest „Drabanter“, Livvagtsfolk, med fortræffelige Vaaben og smukke Klæder, — Overklassefolk. Mange af dem giftede sig, og de, som ikke gjorde det, manglede ikke Kvinder. Der var Ungmøer nok, som vilde have Forbindelse med de flotte Krigsfolk, og det skete ogsaa, at disse tog, hvor de ikke fik.

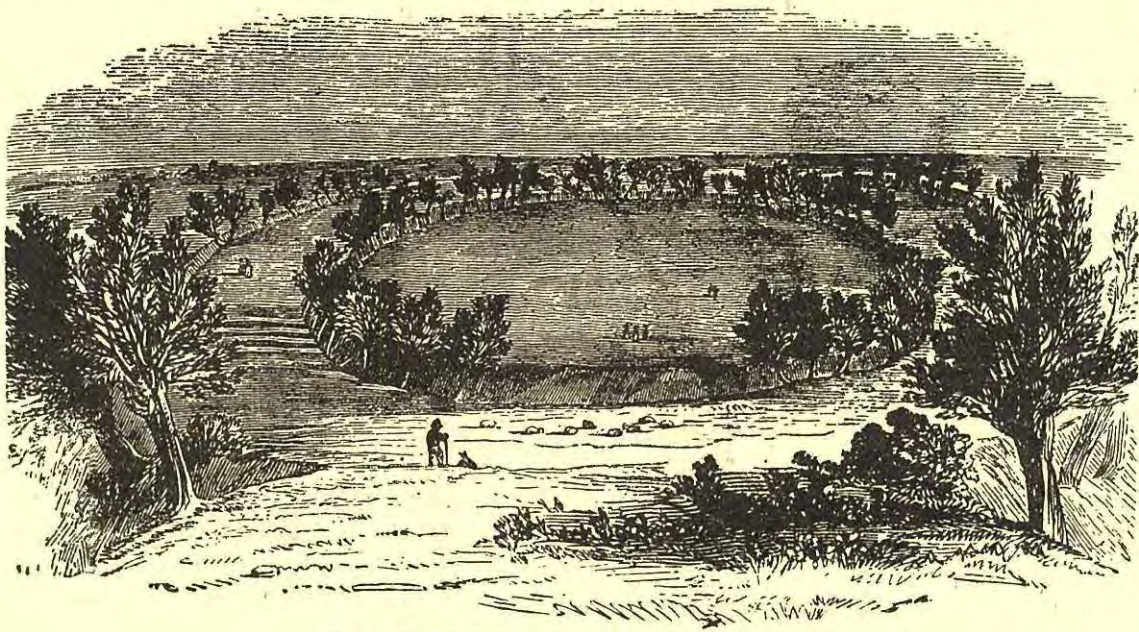
Rundt om i England, i nogle Vige, i adskillige Byer,



Vikingskibe under Sejl. Efter Tegning af Holger Drachmann.

men ogsaa ude omkring paa Landet, havde Danskerne be-fæstede Lejre, og enkelte kan spores endnu, saaledes Lejren ved Swineshead, som vi her bringer et Billede af. Nu er Egnen mere bebygget, men Billedet (fra 1850) viser tydeligt Lejrpladsen og Rester af en ydre og indre Vold.

Disse Lejre og de ude i Landet spredte danske Drabanter skabte et Danskervælde, som Britterne naturligvis saa ondt til. Lejrene kunde de ikke gaa til Værks imod, og da Britterne havde lært noget af Krigshaandværket af Vikingerne, mandede de sig op til at overfalde Drabanterne. Disse talte Dansk, i Ræglen kun Dansk, og det gjorde Anfaldet lettere. St. Brice' Dag, d. 13. November i Aaret 1002, skulde alle de danske Soldgængere slaas ned. Det var et lumsk Slagteri, men det lykkedes, takket være de Danskes Selvtillid. Dagen er en Skammens Dag for Britterne.



Dansk Lejrplads ved Swineshead i Lincolnshire.

Adskillige Kvinder maatte dele Mændenes Skæbne, bl. a. Gunhilda, Søster til Svend, Kongen af Danmark. Det var en højbaaren *kristen* Kvinde; hun gik stolt i Døden, beklagede sine Drabsmænd og bebrejdede dem, at de forberedte onde Tider for Britannia.

Og Hævnens kom. Vikingskibene bragte Hærskarere af forbitrede Krigere til Kysten. De forstærkede Lejren og indrettede ny, de erobrede Byer og Landsdele, plyndrede, skændede og slog ned.

Sjældent byggede de op, men deres Efterkommere gjorde det, og den Dag i Dag huskes det danske Styre. Mangfoldige Møntfund, et enkelt paa 3000 Stykker, viser, at Danskerne prægede Mønt og var rigeligt forsynet dermed.

Minderne er hyppigst i Sproget, f. Eks. i Stednavne. De findes i Tusindtal! Vi skal her kun nævne et Eksempel fra York. Der ender forskellige Gadenavne paa „gate“. Paa En-

gelsk betyder gate: Port, men i York betyder det Gade, det oldnordiske „gata“. Der er bl. a. en Guthramgate (Gormsgade) og en Mickelgate (Storegade). Mikil, mykil, magle, betyder stor paa oldnordisk.

— De graa danske Eksportbaade er velkomne i England. De bringer en kærkommen Fragt, som dog nok vi selv er mest glade for. Maaske hører disse Forsendelser en skønne Dag op eller mister deres Betydning og saa glemmes de snart, men aldrig nogensinde, saalænge England bestaar, glemmes Vikingskibenes Færd. De smaa Skibes Træstævne ridsede udsletteligt dybt paa Historiens Tavle.

Kay Larsen

Forsidebilledet

Maleri af Chr. Mølsted

NAAR Landkrabben kommer tilsøs, overvældes han som Regel af de mange ny Indtryk, han møder. Han føler sig som flyttet til en ny Verden, alt er ham fremmed. Saadan er det i Dag, naar han gaar ombord i den store Liner, der skal føre ham over Havet til en ny Plads, og saadan var det i endnu højere Grad i gamle Dage, da Sejladsen foregik under Sejl. Var han saa lykkelig at opnaa den sjældne Gunst at foretage sin første Udenlandsfærd ombord i et Orlogsskib, blev det i endnu højere Grad Tilfældet. Her var alt saa anderledes. De vældige Grejer til Sejlenes Regering, de lange Rækker Kanoner i Borde, det store, brede, hvidskurede Dæk, Myldret paa Batteri og Banjer, naar Baadmandspibens Triller lød; alt dette maatte betage enhver, og naar saa Passageren var Kunstner, med Kunstnerens vaagne Øje for de mange smaa og store Episoder hver Dag, ja saa maatte der her opsamles et Fond af herlige Motiver til senere Brug.

Chr. Mølsted forstod at bruge af dette Fond. Faa eller ingen Udenforstaaende som han kendte Detaillerne i et Orlogsskib og mestrede at gengive dem paa Lærredet. Omhyggelige Studier gik forud, og naar Billedet var færdigt, kunde ingen pege paa saa meget som en Ende, der var skaaret forkert. I de første unge Aar skaffede den daværende Udenrigsminister, Baron Rosenørn-Lehn, Mølsted en Studierejse ombord i Fregatten Jylland, der i Sommeren 1882 var udrustet som Excercerskib og skulde foretage et Togt til engelske Havne og videre til Madeira, hjem igen og videre op til St. Petersborg. Mange Skitser blev til paa dette Togt, og det første bringer vi i dette Nummer af „Vikingen“ som Indledning til en Serie af Mølstedes marinehistoriske Billeder. „Grisen skal fanges“ viser os et lystigt Indfald af Kunstneren. Det er Højsommer, og Fregatten vugger for sit Anker. Frivagten sidder paa Dækket. Man drøfter den sidste Landlov eller fortæller Oplevelser fra andre Togter. Maleren er ogsaa i Klyngen og lytter til. Pludselig lyder der høje Hyl efterfulgt af Raab og Latter og klaskende nøgne Fødder paa Dækket. Grisen er sluppet fra sine Bødler og forsøger nu Flugt i strakt Grisegalop langs ad Dækket, stærkt forfulgt af Basserne. Den nærmeste kaster sig ned over Grisen og tror, han har fat, men Grisen smutter

med et Vræl fra ham og fortsætter sin vilde Flugt for Livet, som dog alligevel snart staar foran sin Afslutning. Faa Timer senere dufter det mistænkeligt af Flæsketeg ud fra de aabne Kabysluger.

Gaar Sømanden Billedet efter, fryder han sig over de minutiøse Detailler. Alt er paa Plads, hvor det nu engang hørte hjemme. Marinens Motto fra gammel Tid taler tid af Billedet: Præcision — Orden — Lydighed.

Det her gengivne Billede er en Studie til Originalen, der tilhører H. M. Kongen. Originalen er noget forskellig fra Studiebilledet, bl. a. er Originalen noget større og Rumforholdet bedre. Udsynet over Dækket er fra For til Agter, medens Episoden paa Studiebilledet er henlagt til Forskibet i Nærheden af Bakken, set agtenfra. Matroserne er ogsaa noget omplacerede. Hver for sig et lystigt Indfald, en Fastholdelse af et muntert Øjeblik ombord i en Pause mellem Pligt og Arbejde.

A. O.

Forsiden paa Nr. 2.

Det smukke Forsidebillede paa Nr. 2 var grundet paa en Fejltagelse ikke angivet som malet af Lods Landt, saa Redaktionen har haft talrige Henvendelser angaaende, hvem der havde malet dette smukke Billede af „Georg Stage“.

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

Tømmermandens

ERINDRINGER

Den gamle Tømmermand Julius Rasmussen har lagt op; men i Aarevis gik hans Fart over de store Have; i Aarevis var hans Kammerater en Flok Mænd fra hele Jordens Kred, som trampede i Gangspillet til de gamle Shantyers forrykte, melankolske Rytme — Mænd fra de tusinde Havnebyer og Flækker, hvis Hjem var blevet Dækkets Planker og Lukafets fattige Skjul, hvis Arbejde var Slagsmaal, med barked Sejldug i en slingrende Rig, hvis Udsyn var Himmel og Hav i en blaanende Kiming, men hvis Grave blev ukendte i de store Vande eller i en Krog af Havnebyens Fattigkirkegaard. —

Blandt denne vandrende, kæmpende Flok af Mænd fra Livets barske Periferi hørte han engang hjemme, men nu er Rejsernes Tid forbi, han har lagt op; dog selv om Kroppen blev gammel, er Sindet nyt — særlig naar han fortæller om de Dage, da han selv var en af Flokken, og det er det, han begynder paa i Dag i nedenstaaende Skildring:

I Slutningen af Januar 1886 — en Januar med bidende Vind og dræbende Kulde travede jeg rundt paa Gaderne i Sct. Pauli, en Nat, der for første Gang stillede mig Ansigt til Ansigt med en Sømands Kaar, naar han ukendt, venneløs og pengeløs er havnet i en af Byernes Myretuer, hvor man — i hvert Fald dengang — regnede saa lidt med Menneskeliv, at han udmærket kunde faa Lov til at fryse eller sulte ihjel paa Gaden, blot han ikke generede Trafikken alt for meget, naar han styrtede.

Jeg var syg og elendig af Sult og Kulde, og det i en By med Tusinder af Mennesker, Hjem og Rum, som kunde yde Ly for denne frygtelige Nattevind, der gennemsædede mit Legeme, men alle Døre var lukkede for den unge og tarveligt klædte Danskør, som kun kunde et Par tyske Brokker.

En Kammerats Svigten havde bragt mig i denne ulykkelige Stilling, og endnu kan det harme mig, naar jeg mindes den bitre Skuffelse, jeg skulde lide paa det, jeg ansaa for noget af

det helligste og ubrødeligste — Kammeratskabet mellem Søens farende Mænd.

Vi var begge fra Assens, Lars var tre Aar ældre end jeg, og da jeg var udlært som Skibstørrer, kom han hjem efter syv Aars Sejlads; vi fulgtes saa til Hamborg for at søge Hyre og paa Turen derved udmalede Lars for mig, hvordan han skulde klare Gæjerne for mig — skaffe mig Logi og Hyre og i det hele taget tage sig af mig — ja, Godmorgen.

Ved Ankomsten til Hamborg indlogerede vi os for en Uge hos en tysk Logivært ved Navn Klausen, og det skulde nu ikke vare længe, før jeg fik Lars' „Kammeratskab“ at føle, først brugte han sine resterende Penge paa en Aften og af mine 18 Mark laante han de 10 — kun for nogle faa Dage lovede han, og selvfølgelig troede jeg ham; jeg fik da ogsaa et helt Chock, da jeg en Aften kom hjem fra Havnen og erfarede, at Lars var rejst, hvorhen vidste ingen; endnu større blev min Forbavselse, da Klausen højtideligt kaldte mig ind paa sit saakaldte Kontor og sagde til mig: „Ja, din Kammerat er jo rejst, som du ved, men han skyldte to Mark her, dem, sagde han, skulde jeg faa af dig, for du havde hans Penge til Opbevaring.“

„Hvad har jeg,“ raabte jeg og begyndte at forklare, men Klausen afbrød mig haanligt.

„Hør nu her“, sagde han, „enten betaler du Pengene, eller jeg henter Politiet.“

Jeg blev rasende og smed syv Mark paa Bordet, „det er alt, hvad jeg har,“ raabte jeg, „og tager De dem, er De en større Skurk, end De har Lov til at være.“

„Syv Mark,“ sagde Klausen, „ja, saa mangler der altsaa tre, enten betaler du dem øjeblikkeligt, eller du flytter ud af mit Hus og efterlader den Køjesæk som Sikkerhed for Pengene.“

„Ja, men for Pokker, Mand, jeg har betalt for en Uge, og der er kun gaaet tre Dage.“

„Naa, du vil ikke betale,“ raabte han og langede mig en Næve ud saa det tordnede for Øjnene, og Blodet



Der er lige harpuneret en Springer, som var en kærkommen Afveksling i den ensformige Kost ombord i Sejl-skibe. — Indsendt af Letmatros Rudolf Olsen.

drev mig ned over Ansigtet. Med al min Kraft sprang jeg løs paa ham, men kunde intet udrette mod den drevne Slagsbroder, jeg blev mörbanket og slæbt ud paa Gaden, medens Slyngelen raabte op om den Kæltring, der overfaldt ham i hans eget Hus.

Ude af mig selv af Forbitrelse stormede jeg op ad Gaden for at faa fat paa Politiet, men da jeg endelig fandt en Betjent, havde jeg ikke meget ud af det. Manden saa vredt paa mit forslaaede Ansigt og forrevne Klæder og raabte: „Passér.“ Jeg vilde nu ikke saadan lade mig vise af med det samme, for jeg havde Retten paa min Side og forsøgte derfor at gøre mig forstaaelig for Betjenten, men enten vilde han ikke forstaa mig, eller ogsaa troede han, at jeg var en beruset Slagsbroder, for han kom truende hen mod mig med hævet Stav og gentog rasende sit: „Passér.“ Og saa stak jeg af. —

Det var nu tredie Nat paa Gaden i forfærdelige Lidelser, utallige Døre havde jeg banket paa, men overalt var der lukket for en Mand med snavsede forrevne Klæder, og som daarligt kunde sige blot et Par tyske Ord. Nu troede jeg bestemt, at Enden var nær, forkommen som jeg var af Sult og Kulde, og jeg havde den største Medlidenhed med mig selv; undertiden rasede jeg over den lumpne Kammerat og den forbryderiske Klausen, men det var kun kort Tid, for jeg havde kun faa Kræfter tilbage; saa klynkede jeg i Fortvivlelse, tænkte paa mine Forældre og Søkende og udmaledede mig i min selvmedlidende Fantasi deres Sorg over min tidlige og ulykkelige Død. —

Det maa have været hen paa Morgenstunden, at jeg snublede over et eller andet paa Fortovet, jeg blev liggende ligegyldig for det; jeg vidste, jeg vilde fryse ihjel, men følte ingen Sorg derved, krøb ind mod et Hus, hvor der var en Smule Læ og faldt i Sovn. —

Jeg syntes, der var forløbet Aar med de besynderligste og voldsomste Oplevelser, da jeg igen kom til mig selv. Uvilligt aabnede jeg Øjnene og saa — først et Loft, derefter to Ansigter, hvoraf det ene talte et syngende fynsk — tænk — en Dansker i dette frygtelige, kolde Land, en Dansker med et ungt, vejrbitid Sømandsansigt — saa forsvandt jeg atter paa en taaget Drømmerejse, hvorfra jeg kan huske, at jeg syntes, det var rart og hyggeligt, at de talte fynsk i Himlen.

Da jeg senere rigtig kom til mig selv, erfarede jeg jo, at jeg paa Vejen til Paradiset foreløbig ikke var naaet længere end til Hamborg og tillige, at jeg var havnet det bedste Sted i Hamborg, som kunde tænkes — nemlig i Raluns Logihus.

Jeg var blevet fundet paa Gaden mere død end levende af en Matros Jens Hansen fra Fyn, og ham var det, der ved min Seng havde ladet sit fynske Maal klinge.

Han blev min Kammerat fremfor nogen anden, jeg har kendt i mit lange Liv, han var først og fremmest Sømand og dertil saa „allright“ i alle Maader, at jeg ikke har truffet hans Lige.

Raluns Logihus, nej Raluns Hjem vil jeg sige, kan jeg bedst karakterisere, naar jeg siger, at jeg — bortset fra mit Barndomshjem og mit eget stiftende Hjem — ikke har befundet mig bedre nogen Steder paa Jorden end der. Hos disse vildfremmede Mennesker blev jeg næsten betragtet som en Søn af Huset, og det var en Selvfølge, at jeg ikke skulde bekymre mig om Betaling, før jeg fik Hyre, i det hele taget kan jeg aldrig glemme det, disse Mennesker gjorde for mig.

(Fortsættes i næste Nr.)



„Anne“ af Marstal.
Fot. Lods Gruelunds Samling.



For en fair Vind op gennem Sundet med Kutte'en „Mignon“. — Indsendt af Helmark, Naboløs 2.

DALFOLKET

EN graa og mørk Decemberdag ind under Jul stod jeg ude paa Engbjerg Bakker, denne

Højderyg, der saa omtrent strækker sig fra Limfjorden op til Borbjerg.

For Aarhundreder siden slog Havet ind mod disse knudrede Brinker, men har saa i Tidernes Løb trukket sig tilbage ved at Jorden har hævet sig. Et Stykke vestude saa jeg Klitrækker, der strækker sig Mile i Syd og Nord. Bag disse brummede Vesterhavet, og de evig rullende Bølger skurede mod Strandenes glatte Stene. Mellem Klitrækker og Engbjerg Bakker laa den dybe Dal med sine Huse og duknakkede gamle Havgaarde, og her lever Dalfolket — dette særegne Folkefærd, der til Tider har saa ondt ved at komme i Ligevægt. Dalfolket er ru og grove Skikkelser, præget af Vesterhavets Haardhed. Gusen fra Vest magter ikke at slibe denne Ruhed af dem, nej, den ligger over dem fra Slægtled til Slægtled. Dalfolket er Havets Børn i Ordets rette Forstand, og som

Havet maner det i al sin Grusomhed, rejser sig og ikke kender til nogen Mellemsvej, saaledes gaar Dal-

folket ogsaa til Yderligheder i deres Leve- og Væremåde. Og ikke saa underligt, thi deres Liv, deres Eksistens er knyttet til Havet fra Vuggen til Graven. Dalens fattige og sandede Jorder, hvor den stride Halm gror vildt, kan ikke give dem Brødet, nej, Dalfolket maa tjene deres daglige Brød ude paa Vesterhavet. Dette haarde Arbejde giver dem den ru Støbning, dette Præg, der ikke udslettes, selv naar de er lagt under Mulde. Dalfolket, disse ejendommelige Typer, deres Navne gaar over i Historien og vil staa der med Flammeskrift til de sildigste Tider. — Saa mange af disse Havets Børn giver deres Liv for at redde deres Næste og under Arbejdet for Brødet.

Dalfolket, der lever her i Dag, er omgivet af Taaernes Mindekrans, den, der bindes, naar de gaar ud fra Hjemmet og ikke vender tilbage, naar de bliver derude for langt om længe at blive kastet ind paa den stenede Strand som Lig. Kampene mod Havets Grusomhed, deres Heltemod bevarer fortjent deres Navn efter Døden. Navnløs hviler de ikke inde paa Dalsognets Kirkegaard. Gaar man ned gennem denne Dal, da erfarer man, at saa mange bærer paa de haarde Skæbner, der er kastet ind over dem fra Havet. Man er i Mindernes Dal hos dette Dalfolk, der er omgivet af den haarde, barske Natur. Klitrækken mod Vest, der som en graa Stribe ligger mellem Havet og Dalsognet. Med sine dybe Slugter og Klitgryder, hvor Marehalmen gror vildt og svajer for Vestenvinden med de høje Klitkegler, der peger mod Sky, er det en vild Natur. Man ser herude „Gallerbjerget“, den høje, spidse Sandkegle, hvorfra den gamle Dalbo Josef Hav laa og hørte Vandet i Havstokken, hørte hvor det støjede og brusede i voldsomme Brag, der gungrede i Gallerbjergets skraa Sandsider. Og dog var det en stille Sommeraften. Det var et Varsel, forsikrede den gamle, et Varsel for noget frygteligt, der vilde ske her. Josef Hav oplevede det ikke. — Aar efter han var lagt til Hvile paa Dalens Kirkegaard, løb Morderen fra Nordsøen ind under Gallerbjergets Fod, og dens Blodsaga var ude. Det var U 50, der i Nordsøen havde sænket Kæmpedamperen „Lusitania“ og sendt ca. 1500 Mennesker over i Evigheden. Saa mange Mord havde den sorte Morder paa sin Samvittighed, da den strandede for Dalfolkets Kyst, hvor den med sine Morderredskaber blev sprængt, saa Bragene hørtes Mile ind over denne Dal. Det var Vandet over Gallerbjergets Sandkegle som Josef Hav den Sommeraften hørte, da han laa dernede og skulde ud over Havet. Dalfolket lever i Minderne om de store Rædselsdramaer fra Nordsøen, i Minderne om de onde Aar, da Krigsdjæveln hærgede Europa, i Minderne om deres tapre Sønner, der blev derude, og de mange ukendte, der fra Havet driver ind paa Dalsognets forblæste vilde Kyst. Disse Minder præger Dalfolket med en tung Alvor. Midt inde i Dalen saa jeg Kirken, hvis spidse



Russisk Skonnert.
Fot. Lods Cruelunds Samling.

Tinde som en oprakt Finger peger mod Himmelen. — Den ligger midt i de Dødes Have. Tunge Skyer driver hen over denne Kirkegaard, der er den ejendommeligste paa Jyllands Vestkyst. Ikke alene er den som en skøn og frugtbar Oase her midt i Dalens magre, sandede Jorder, men den er tillige Mindernes Kirkegaard, en Havets Kirkegaard, hvor Dalfolkets Slægt efter Slægt er lagt til Hvile sammen med fremmede og ukendte, der har fundet Døden vestude. — Dette fortæller de store Mindestene, der staar herinde paa de store Fællesgrave, hvori Dalfolkets Fædre og Sønner hviler Side om Side. Man læser paa en Mindesten Navnene paa 26 af Dalfolkets Sønner, der paa en Nat druknede paa Havet. Paa en anden 12 Navne. Ogsaa de druknede en Uvejrnat. Alle blev de derude under Hjemmets Kyst. Havet gav dem tilbage som Lig, og nu hygger Dalfolkets Enker og faderløse Børn om deres Grave. — Jeg gaar ind i de „ukendtes Hjørne“ paa denne Kirkegaard. Her hviler de, der gennem Tiderne er drevet ind fra Havet som „ukendte“. Men ogsaa de har deres Mindesten. Jeg læser paa denne:

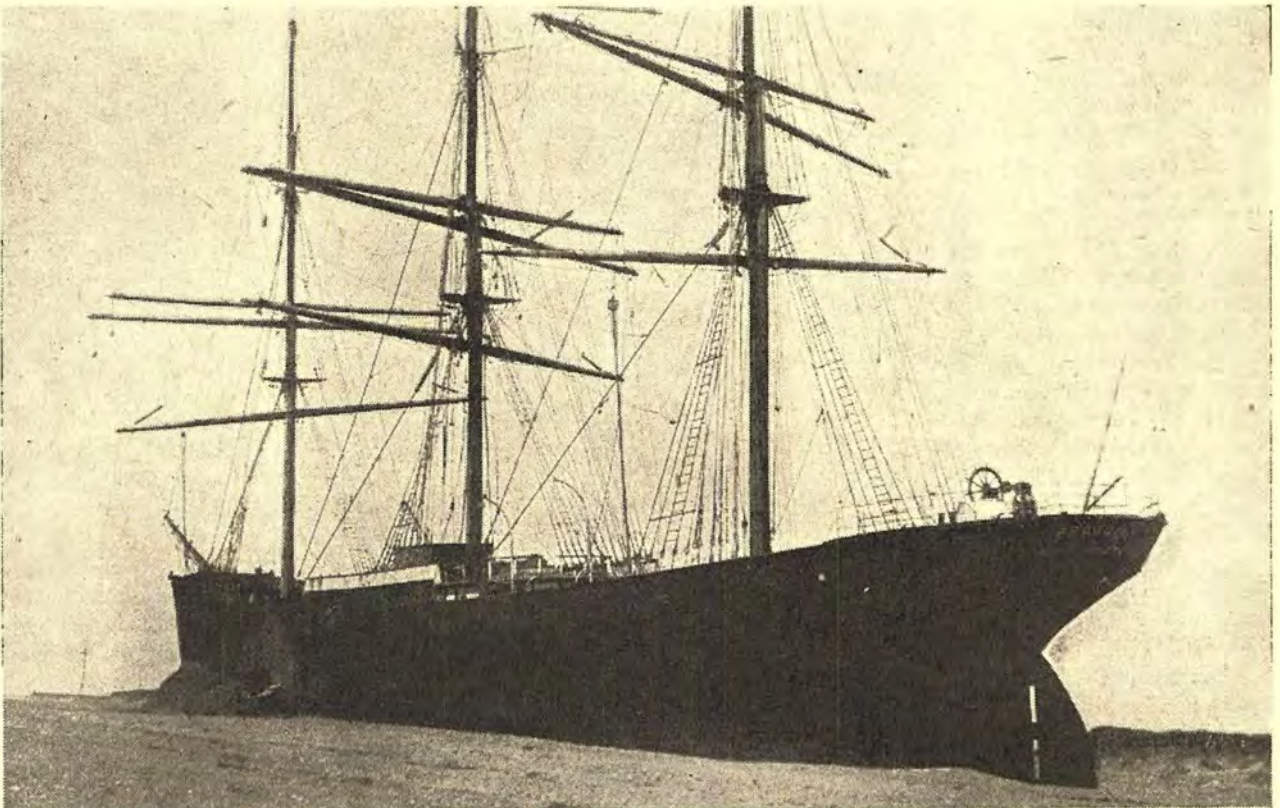
Tavse og ukendte
kom de til Land,
deres Navne dog vides
paa Evighedens Strand.

Ved sin Enkelthed virker denne Mindesten gripende. De ukendtes Grave ligesom taler manende til os om, at det gør ikke noget om vi som ukendt

bliver lagt ned i fremmed Jord, naar blot vore Navne kan blive indskrevet paa Evighedens Strande. Og jeg ser den store Fællesgrav, hvor Krigens Ofre hviler. Da Krigens Molok strakte sin Haand ud over Nord-søen, da faldt de derude. De drev ind paa denne Kyst, og Dalfolkets lagde dem til Hvile her. Død for „Das grosse Vaterland“. — Og nede i Dalens smukke Kirke med sine to fuldriggede Skibe, der pryder Buerne, staar man mellem de haarde Minder fra Havet. Under Kirkeas Alter ligger der fire smaa Grave. Inskriptionen fortæller, at

Her under dette Kor
hviler i Syd og Nord
trende Børn af Stedets Præster
og saa det fremmede Barn fra Manchester.

Ogsaa dette lille fremmede Barn er et Minde om et Strandingsdrama. Fader og Moder druknede, og som Lig drev dette Barn ind paa Kysten, hvor Dalfolkets fandt det. — I Trekvartaarhundrede har Dalens Kirke skærmet det mod Havgusen og de stride Vinde fra Vest. Gennem Aarhundreder har Klokkeren i dette Kirketaarn kimet over denne Mindekirkegaard over henfarne Slægter over fremmede og ukendte, der hviler her. Og i Dag lyder dens Malmtoner over denne Mindedal, over Dalfolkets, der lever her. Over denne Vugge sang Havet sin monotone Bas, og de lægges i Graven, naar Havet brøler under Dalkystens Klitbrinker.



Fuldriggeren „Bragdø“ paa Stranden

Indsendt af Letmatros Rudolf Olsen.

PA A FRIVAGTEN

Endelig var „Spartan“ naaet ud af Biscayabugten og havde nu passeret Madeira. Bagved laa Vinteren med Sne, Is og Kulde, overstaet var nu de haarde Storme i Nordsøen og Biscayabugten, med Rebning og Bjærgene Sejl. Forude laa „Passaten“ med So'skin, Varme og gode Dage, ogsaa forhaabentlig en lang Rejse, saa der kunde blive Lejlighed til at tjene lidt Penge. „Spartan“ var en 4 m Bark, lastet med „Koks“ og paa Rejse fra Hamborg til Callao i Peru.

Det var en Søndag Eftermiddag, og det var for Resten der allerførste Dag med rigtig fint Vejr. Hele Mandskabet laa og gassede sig i det varme Solskin forude paa Bakken. „Nej, det siger jeg, at havde jeg vidst, at „Dykkertøjet“ her skulde til Callao, saa havde jeg holdt mig herfra, kan I tro.“ Det var Russeren „Nikolaus“, der fremkom med disse Ord. Han var mønstret som Matros og var ogsaa god Sømand; men om han var Russer, hvad han sagde, han var, det var ikke til at blive klog paa. Han talte flere Sprog, var omkring et halvt Hundrede Aar, middelhøj med brunt Haar og Faldskæg. „Har du været i Callao før, siden du er bange for at komme der igen,“ spurgte en af de andre Matroser. „Ja, det har jeg, og det glemmer jeg aldrig. — Jeg var fuld den Gang, jeg mønstrede her om Bord, og jeg lagde slet ikke Mærke til, hvad der stod paa Hyrekontrakten, jeg forstod bare, at Skuden skulde til „Vestkysten“ og at jeg vilde faa en Maanedes Hyre i Forskud; men nu er jeg her jo og maa følge med, dog skal ingen Magt faa mig til at sætte mine Ben paa Callaos Kaj.“ — Russeren holdt inde og rullede sig en Cigaret. Efter at have tændt den, saa han op mod den blaaende Himmel og de bugnende Sejl, hans Blik blev fjernt og drømmende, og det syntes, som om han havde glemt Tid og Sted.

Svenskeren „Kalle“ sad paa Gangspillet og trakterede sin Harmonika. — „Hold op med den Klagemusik,“ lød det endelig fra Russeren, „saa skal jeg fortælle jer, hvorfor jeg saa nødig vil til Cal-

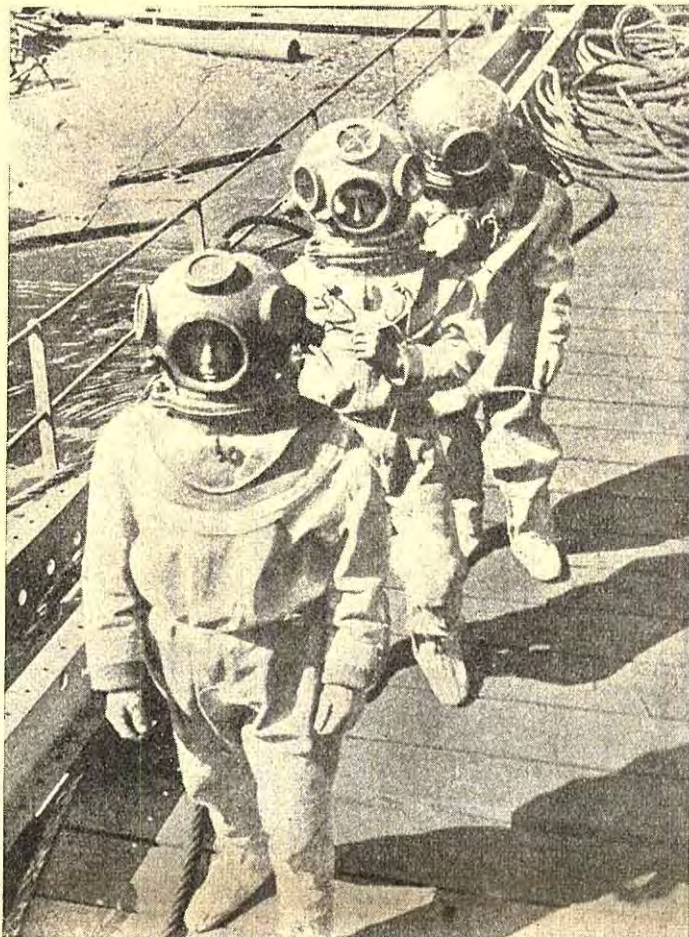
lao.“ — „Kalle“ satte straks sit „Trækspil“ til Side og lyttede sammen med de andre til Russerens Fortælling.

„Ser I,“ begyndte han. „Det var i, ja, det er for Resten ligemeget, hvad Aar det var; men jeg kom hjem til Callao med en amerikansk Skonnert. Nu ved I jo nok, at Callao er Havnebyen til Hovedstaden Lima, der ligger et Par Mil borte fra Kysten. Der gaar Sporvogn mellem de to Byer, og ofte tog vi op til Lima om Aftenen for at more os.

Saa var det en Søndag Aften, at jeg, efter at have været i et Teater i Lima, kom for sent til den sidste Sporvogn, der gik ved Midnatstid. Jeg var alene den Aften, da mine Kammerater ikke vilde i Teater og derfor var taget med en tidligere Sporvogn tilbage til Callao. — Naa, der var ikke andet at gøre end at tage Vejen til Fods, og jeg begyndte saa paa min Vandring. Vejen var god nok; men det var saa forbiest mørkt, og saa sent paa Natten var der ikke mange Vejfarende.

Det var en af disse lune Tropenætter, hvor Lufften er lummer og ladet med Elektricitet. Skønt jeg var let paaklædt, varede det dog ikke længe, før

jeg var drivvaad af Sved. Jeg var vel kommen halvtvejs omtrent, da jeg kom forbi en Bænk, der stod ved Vejen ved Indgangen til en Have. Lidt tilbage i Haven eller Parken kunde jeg skimte en hvid Bygning. — Naa, jeg satte mig paa Bænken for at hvile lidt. Knap havde jeg sat mig ned, før en Skikkelse kom ud fra Indgangen. Trods Mørket kunde jeg dog se, at det var en Kvinde, skønt hun var tæt tilhyllet. — Hun hilste „God Aften“ paa engelsk, jeg svarede paa samme Sprog, og saa kom vi i Samtale. — Snart satte hun sig ved min Side paa Bænken. Jeg fortalte, hvem jeg var og hvorfor jeg befandt mig her paa dette sæne Tidspunkt. Hun sagde saa, at hun var Selskabsdame eller saadan noget hos en ældre Dame, og det var denne Dames Villa, som laa derinde



Dykkerhaandværk paa Skolebænken.

Dykkerlæringer i komplet Dykkerudstyr.



4-mastet Bark „Queen Margaret“ af Glasgow, 2144 Brutto Tons, forlist ved Lizard 5. Maj 1913 108 Dage ude fra Sidney med 4500 Tons Hvede til Limerick. Det var Stille, alle blev reddet, men Skibet blev næsten øjeblikkelig et komplet Vrag.
Fot. Lods Gruelunds Samling.

kan faa Lys.“ — Uden at vente paa mit Svar lukkede hun Døren efter mig og forsvandt. Jeg stod saa der i det dybeste Mørke og ventede. Muttene gik, og ingen kom. Jeg begyndte at blive bange. Ikke en Lyd hørtes. Stilheden gik mig paa Nerverne. Tankerne begyndte at cirkulere. Hvad var Meningen med dette her? Hvor var Kvinden blevet af og hvorfor kom hun ikke? Det var vist bedst, at jeg kom bort herfra i en Fart. Jeg tog saa fat i Døren bag mig; men den var ikke til at aabne, øjensynlig var den laaset og jeg altsaa indesparret. Var det for lidt siden den varme Sved, der havde perlet paa min Pande, saa var det nu modsat. En iskold Strøm syntes at risle fra mit Baghoved og ned langs Ryggen. Nu var jeg bange for Alvor. Skulde jeg ræbe, banke paa Døren, eller hvad? Men sæt nu, at der var Folk i Huset. En Mand maaske. Hvad skulde jeg forklare? Nej, jeg vidste hverken ud eller ind. Monstro der var andre Døre eller Udgange? Mine Øjne havde efterhaanden vænnet sig til Mørket, og jeg saa, at der var nogle høje Vinduer, der dog alle var lukkede. Luften var kvælende tung herinde og opfyldt af en vammel Parfumeduft.

Med sagte Fjed listede jeg rundt i det store Værelse for at finde en Udgang. Jeg stødte mod Møbler og famlede med Fingrene omkring paa Væggene, hvor der hang Billeder og Malerier; men Døre fandt jeg ingen af. Pludselig, da jeg befandt mig i Stuens fjerneste Krog, stødte min Fod paa noget, der laa paa Gulvet. Jeg var nær snublet, men holdt dog Balancen. Jeg bøjede mig ned for at føle, hvad det var,

mellem Træerne. Hendes Frue var imidlertid bortrejst i nogle Dage, og derfor er jeg alene i Huset, betroede hun mig til Slut. —

Hun bød mig saa en Cigaret, som jeg takkende tog imod, selv tog hun ogsaa en. „Har De Tændstikker,“ spurgte hun. Jeg svarede benægtende. „Godt,“ sagde hun saa, „kom saa med op paa mit Værelse, der har jeg Tændstikker. Saa faar vi Ild paa Cigaretten og jeg serverer en Drink for Dem.“

Jeg begyndte med en svag Protest, men hun afbrød mig med et — „jeg er jo alene hjemme og vilde det ikke virke forfriskende med en kold Drink i denne Sommerhede.“

„Og saa“ — Russeren trak paa Skuldrene, idet han fortsatte.

„Ja, saa gik jeg med hende op mod Villaen. Jeg var svedig, støvet og tørstig, og Tropenattens Kogleri, Duften af de mange Blomster og Træer og ikke mindst den berusende sødlige Parfumeduft, som bølgede mig i Møde fra min ukendte Ledsagerske for-gølede mig og lod mig ane et eller andet behageligt Eventyr, som ventede mig derinde i den pragtfulde hvide Bygning. Vi naaede Huset, og da vi var steget op ad de fem-seks Trappetrin til Indgangsdøren, der stod aaben, gik min Ledsagerske først ind, idet hun sagde, at jeg blot skulde følge efter hende. Vi gik saa gennem en lang Gang og kom til en Dør. Jeg hørte hende aabne Døren og træde lidt til Side, saa jeg kom ligesom lidt foran hende. Tøvende blev jeg staaende paa Dørtærsklen, men saa skubbede hun mig helt ind, idet hun halvhøjt sagde. „Vent lige lidt her, nu skal jeg gaa op efter Tændstikker, saa vi



„Macquarie“, den sidste af Greens Black Seal Line, 1857 Br. T., bygget 1875. Byggesum. 42000 Pund Sterling, reguler Passager-Sejlfregat til og fra Australien.

Fot. Lods Gruelunds Samling.

og mine Fingre greb ind i et menneskeligt Legeme, og instinktivt anede jeg, at det Menneske, som laa her, var død, og — gled min Fod ikke i noget vaadt? Blod! Jeg vidste det. Pludselig stod det hele mig klart. Et Menneske var blevet myrdet, og jeg var indestænget her i dette Værelse, for hvad? Selvfølgelig fordi jeg skulde have Skylden, skulde være Morderen. Det var et vel tilrettelagt Komplot. Saa blev jeg grebet af en panisk Skræk, og med et Rædselsbrøl sprang jeg gennem et af de store Vinduer. Bort herfra for enhver Pris var min eneste Tanke. Det raslede med Glasstumper ned over mig, og jeg skar mig baaede i Ansigtet og paa Hænderne; men jeg sansede intet. Der var et Par Alens Højde fra Vinduet og ned til Jorden. Det gav et Svup i den bløde Jord, da jeg landede paa alle Fire. Hurtig var jeg paa Benene igen, og saa gik det af Sted i den Retning, hvor jeg mente, at Vejen til Callao var.

Det var saa mørkt, at jeg ikke kunde se en Haand for mig; men sanselos ude af mig selv af Angst, brasede jeg igennem Buske og Hegn. Grene og Torne flaaede i mit Tøj, og jeg blødte af talrige Saar. Gang paa Gang snublede jeg, men rasende Hundeglam i Nærheder fik mig til at komme op igen i en Fart. Endelig raaede jeg Vejen, som jeg havde vandret paa — for hvor længe siden? Ja, jeg vidste ikke, om der var gaaet Minutter eller Timer, siden jeg var blevet lukket inde i det forbandede Hus. Jeg rystede over hele Kroppen, og jeg var gennemblødt af Sved. Efter at have pustet ud, fortsatte jeg i Løb mod Callao, idet jeg haabede at kunne naa Havnen og komme om Bord, før det blev lyst; men jeg havde ikke regnet med en aarvaagen Politibetjent, der stod paa et Gadehjørne netop som jeg naaede Byen. — Og saa meget forstod han, straks han saa mig, at her var noget galt. Det var lige i Dagningen, og saa kommer der en Mand løbende. En Mand, hvis Tøj hang i Laser, med et tykt Lag Støv over sig og med Blodet pibende ud af talrige Saar og med et Ansigtsudtryk, som om han havde set og var forfulgt af den onde selv. — Nej, det var saamænd intet Under, at den Betjent stødte i sin Fløjte og tilkaldte et Par Kolleger og at de i Forening sikrede sig min Person.

Den usammenhængende Forklaring jeg gav, blev de ikke stort klogere af, og saa satte de mig fast, „indtil videre“, som de sagde; men da der op ad Dage kom Meddelelse om, at der var begaaet et Mord idet man havde fundet en rig, gammel Dame liggende død, myrdet i sin Villa lidt uden for Byen, ja, saa var Sagen klar nok, og nægte, at jeg havde været i Villaaen hin Nat, kunde jeg ikke, dertil var der for mange Fingeraftryk i Værelset og for tydelige Fodspor i Haven.

I tre Maaneder sad jeg i Fængsel og gentagne Gange var jeg i Forhør. Jeg forklarede hver Gang, hvorledes det hele var gaaet for sig, om Kvinden, der havde tiltalt mig og budt mig indenfor. „Om jeg kunde kende denne Kvinde?“ spurgte man mig. Jeg svarede, at det jo var midt om Natten og meget mørkt. Saa blev jeg konfronteret med en ung Pige, den afdødes Niece. (De to Kvinder havde boet alene i Huset). Jeg saa paa den unge Pige, hun var meget smuk omkring en Snes Aar og mørk af Lød. Var det hende? Nej, jeg troede det ikke, og dog, Stem-

men, og saa den Parfumeduft, syntes mig bekendt; men nu talte hun kun spansk, og det lod ikke til, at hun forstod engelsk. Altsaa kunde det ikke være hende. Saa blev hele min Forklaring erklæret for Løgn og Opspind, og jeg blev dømt til Hængning for Mordet paa den gamle Dame. Og hendes Niece, Donna Marie, blev erklæret for den eneste retmæssige Arving til Villaaen og den store Formue. To Dage havde jeg at leve i efter Dommens Afsigelse, og det var ikke lystelige Tanker, der opfyldte mit Sind i det Par Dage. Saa kom den tredje Dags Morgen, og Præsten havde lige forladt mig efter et Par Timers Besøg. Sammen havde vi nydt den hellige Nadver, og jeg var nu beredt til den sidste lange Rejse. — Døren blev aabnet, og Fangevogteren traadte ind, dog ikke for at føre mig til Galgen, som jeg troede; men derimod til Dommeren, der ønskede at tale med mig. Da jeg traadte ind paa Dommerens Kontor, var den første jeg saa Donna Marie, den unge Kvinde. Hun saa ud til at have grædt, og der var endnu Spor af Taarer paa hendes Kinder.

Dommeren rejste sig fra sin Stol ved Skrivebordet og kom hen til mig. Saa sagde han, idet han greb min Haand: „Jeg maa bede Dem modtage en Undskyldning, thi vi har taget fejl. De er fri og kan gaa, hvorhen De vil.“ — Det varede lidt, før det gik op for mig, hvad han mente, og han maatte sige det et Par Gange, før jeg ret forstod det. — Nu havde jeg forberedt mig paa Døden, og saa pludselig var jeg fri. — „Tilgiv mig og fordøm mig ikke,“ hviskede en Stemme pludselig til mig paa engelsk. Jeg saa mig forbavset om. Det var jo en Stemme, jeg kendte, og dog var det Donna Marie, der havde talt.

„Det var Dem,“ brast det ud af mig. Hun nikkede og rakte mig sin Haand. „Tilgiv,“ bad hun. Og jeg kunde ikke hade hende trods alt det, jeg havde maattet døje af ondt i disse Maaneder. Jeg greb den lille hvide Haand, førte den til mine Læber, idet jeg sagde: „Jeg tilgiver Dem.“ — „Tak,“ sagde hun stille. Saa løste hun et lille Guldkors, der hang i en tynd Kæde om hendes Hals. Hun rakte mig begge Dele og bad mig modtage det som en Gave fra en ulykkelig Kvinde, der nu sagde Verden Farvel og gik i Kloster. — Nu gav Dommeren mig en lille Sum Penge til Erstatning for uforskyldt Fængsling, og saa var jeg fri. Det var først senere, at jeg fik Rede paa, hvorledes det Hele var gaaet for sig.

Donna Marie havde en Kæreste, en Slyngel, der kun spekulerede i den Arv, som ved den gamle Dames Død vilde tilfalde Marie og derved ogsaa ham; men da der var lange Udsigter med den Sag, fik han Marie overtalt til at være ham behjælpelig med at skaffe den „Gamle“ af Vejen, og Marie gik med hertil; men dog nødig og kun paa den Betingelse, at hun ikke selv fik noget med Mordet at gøre. Saa blev det Hele planlagt og udført paa den Maade, at han dræbte Kvinden og hun gik ud paa Vejen for at faa fat paa en Vejfarende og faa Vedkommende lokket ind i Huset, saa at Mistanken kunde falde paa en uskyldig. Ved en Skæbnens Hændelse blev det saa mig, der kom forbi, og saa gik det, som jeg alt har fortalt. Men da Dommen over mig var afsagt, fik Donna Marie Samvittighedsskrupler. Hun skriftede for sin Sjælesørger og fortalte, hvorledes alt var gaaet til. Nu maa en Skriftefader jo ikke aabenbare, hvad

der bliver ham betroet; men i dette Tilfælde og fordi det var Donna Mariæ Ønske, gjorde denne Præst det. Han gik til Politiet med sin Viden, og nu blev den rigtige Morder indsat i Arresten, og det blev ham, der fik Løkken om Halsen i Stedet for mig. Og Donna Marie, ja, hun var jo ganske vist hans Medskyldige, men da hun valgte at gaa i Kloster og gav hele sin arvede Formue til samme Institution, ja, saa blev der ikke gjort mere ved den Sag. Kirken og dens Mænd har jo en stor Magt i de katolske Lande. Jeg benyttede den allerførste Lejlighed til at komme bort fra Byen, og nu kan I sikkert nok forstaa, at jeg ikke har videre stor Lyst til at gense Callao, der for mig har saa frygtelige Minder," sluttede Russeren sin Fortælling.

„Styrbords Braser," lød nu Styrmandens Røst fra Agterdækket, og saa rejste det vagthavende Mandskab sig og gik til Arbejdet med at „trimme" Ræerne,

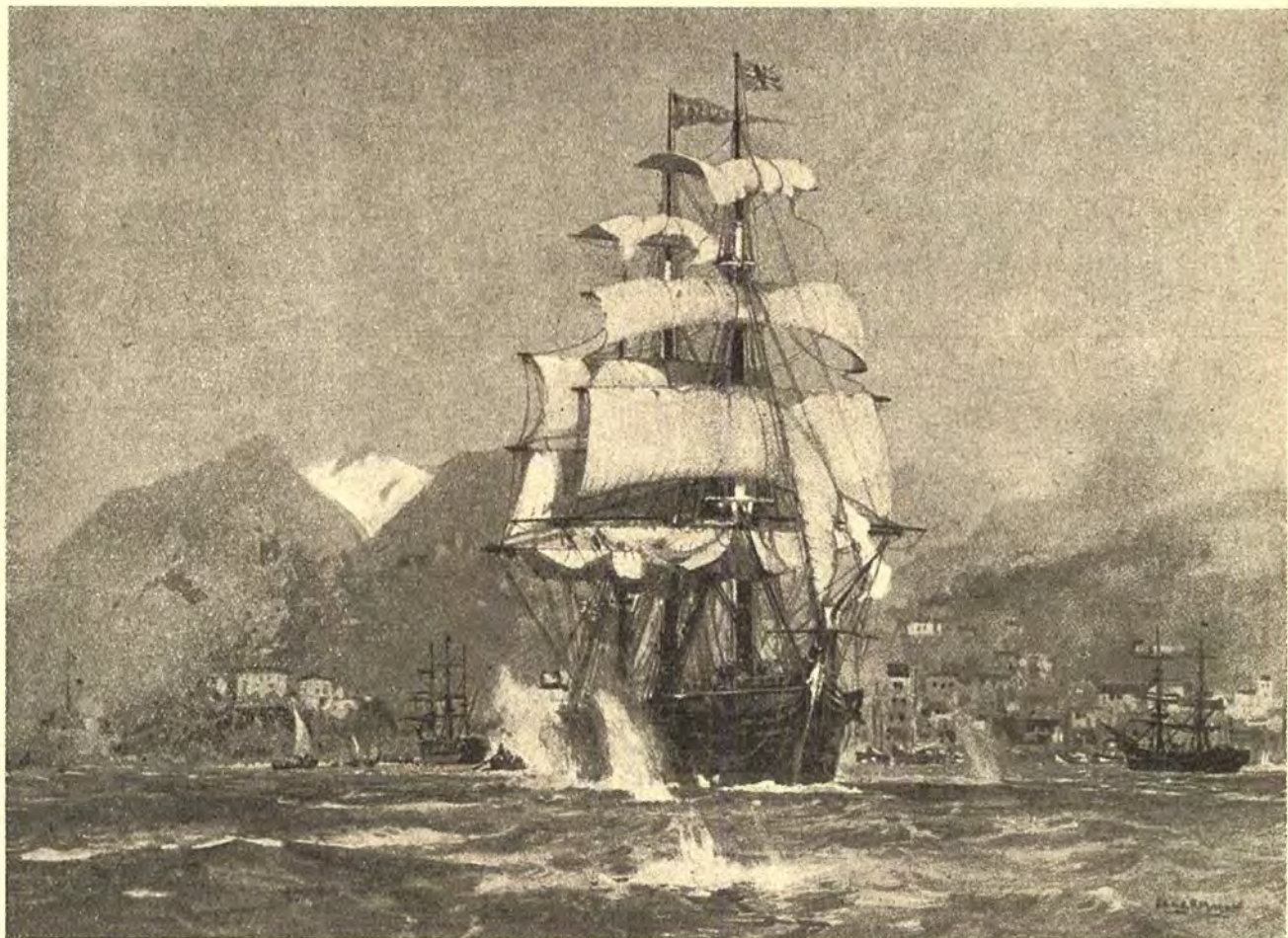
saa Sejlene bedre blev i Stand til at fange og udnytte den mod Nord drejende Vind. — Russeren, der havde Frivagt, aabnede sit Skjortebryst, og Solen fik det lille Guldkors, han altid bar om Halsen, til at funkke, og de af hans Kammerater, som maaske havde tvivlet om Sandheden af hans Fortælling, fik nu ved Synet af Korset i den tynde Kæde et Bevis for, at Russerens uhyggelige Oplevelse var ægte nok. Nu kom Resten af Mandskabet tilbage igen og „Kalle Svensker" tog atter fat paa sin Harmonika, idet han stemte i med en lystig Dansemelodi.

Russeren gemte atter Korset paa sit Bryst og deltog snart med de andre i en lystig Sang

Og „Spartan" kløvede med sin skarpe Stævn det blaanende Hav, mens Stimer af Flyvefisk fløj til alle Sider og Delfiner legede en lystig Tagfat om Skibets Boug. — Fremad gik det — ad sporløs Vej mod Eventyr og fremmede Lande.

H. S.

„TYBURNIA"



En af Englands smukkeste Sejlere. Hun oplevede mange Eventyr i den store Sejlertid, men endte i Tømmerhandelen i Sidney i 90erne.

En Rømning

Det har jeg oplevet.

I AUSTRALIEN

Da Rygtet om den ændrede Ordre naaede Fyrbøderbesætningen paa S/S „Gand“, en belgisk Baad paa 10.000 Tons, troede alle Mand, at det var et af de sædvanlige Kabysteleggrammer, der var ude at lufte sig. „Gand“ laa for Tilfældet i Bombay og loskede Kul, og det var Meningen, at vi skulde gaa til Vladivostock og laste Soyabønner til Hamborg. Bag os havde vi en 9 Maaneders Rejse, og hver Mand længtes efter at komme til de nordlige Breddegrader igen, saa vi kunde komme fra det lille Helvede, som hed „Gand“ Haardt Arbejde i en uudholdelig Varme, daarlig Mad og endnu daarligere Lukafer og en Officerslesætning, som havde en ganske minimal Interesse for os, forsaavidt det ikke gjaldt at jage Livet af os, var nok for os alle at ønske os i Land hurtigst muligt. Den noget makabre Indskrift over Døren til Fyrbøderlukafet: „Denne Baad fyres med Jord og Menneskeblød“ var et kraftigt Udtryk for vore Meninger om „Gand“. Desværre viste det sig, at Rygtet ikke stammede fra Kabyssen, Skipperen meddelte officielt, at vi skulde gaa til Freemantle i Australien og laste Hvæde for Yokohama. — Det var ikke Velsignelse, som læstes i Fyrbøderskansen paa „Gand“, den nye Ordre betød adskillige Maaneders Helvede til for os. Flere af os kendte paa sig, at vi ikke kunde holde ud meget længere, hvis ikke vi snart kom til et andet Klima. Nogen begyndte at tale om Rømning

samme Dag, vi havde faaet den nye Ordre, om Rømning i Australien over hele Linien, men det holdt snart op. En var gift og havde Børn, andre havde Kærester, som de vilde hjem til, saa hvis de rømte, vidste de jo ikke, naar de igen kom hjem. Tilsidst holdt Snakken op, men Tanken om Rømning havde sat sig saa fast hos en Nordmand og mig, at vi besluttede at rømme saa snart, vi kom til Freemantle, koste, hvad det vilde.

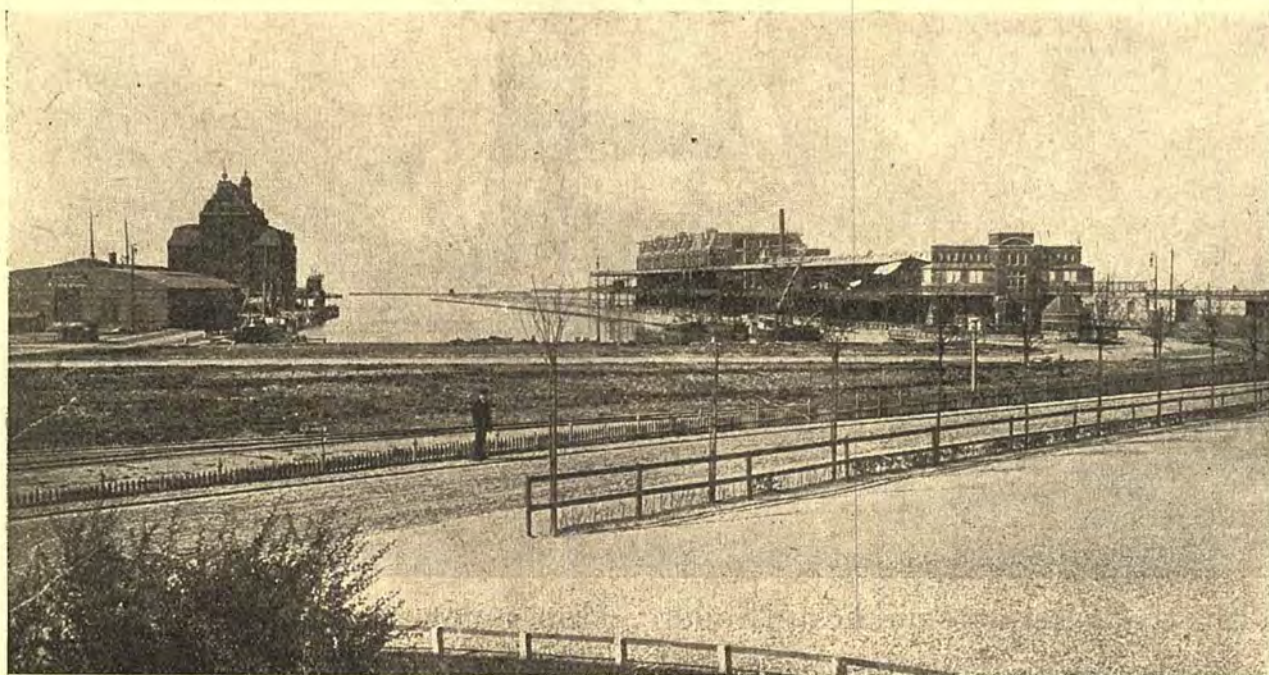
Rejsen ned til Australien forløb godt, god Mad fik vi og der var ingen Ende paa Officerernes Venlighed, de var selvfølgelig bange for, at vi skulde gaa, naar vi kom frem.

Indkommen til Freemantle kom der en Svensker om Bord, ham betroede vi os til, Æ jo, jo, den skulde han nok greje, han havde en Bekendt, der „tilfældigvis“ havde Brug for et Par Mand, der kunde faa Job, det skulde han nok sørge for. Vi skulde bare komme op paa „Sidney“ Bar, saa skulde vi træffe vor fremtidige Arbejdsgiver.

Samme Aften, da vi havde faaet vore Penge, 10 Pund hver, gled vi i Land og sagde „Gand“ Farvel for bestandig, troede vi.

Da vi kom op paa „Sidney“ Bar, traf vi ganske rigtigt Svenskeren og en Mand til, som blev præsenteret som Ingeniør Summerson.

Naa, vi fik et Glas Øl, og vor Svensker og In-



Udsigten over Frihavnen for ca. 40 Aar siden. Billedet er taget fra Stedet, hvor nu Søfartmoumentet staar, og viser det væsentlige af Frihavnen paa den Tid. De 4 store Pakhuse som ses paa Billedet staar uforandrede den Dag i Dag.

geniøren vilde ogsaa give en Genstand og saa begyndte vi at snakke Forretning. Jo, Ingeniøren skulde til at bygge en Bro, og han vilde gerne have Skandinavere til Formænd, vi skulde faa en god Løn, og han vidste et sikkert Sted, hvor vi kunde være, til Skibet var sejlet, indtil da vilde Politiet eftersøge os.

Vi skulde blot deponere vore Penge til ham for Kost og Logi i den Uge, vi var tvunget til at holde os skjulte.

Opsat paa Tanken som vi var, anede vi ikke Uraad, men afleverede gladelig vore Penge og fulgte med. Han førte os til en skummel Gade og ind i et lige saa skummelt Hus, og her anviste han os et lille Værelse med en Seng og en Divan, her skulde vi altsaa opholde os, og Maden vilde blive bragt os, saa vi havde bare at forholde os i Ro, til vi hørte nærmere fra ham.

Naa, vi kravlede jo i Kanen og var ellevilde af Glæde over, at det endelig var lykkedes os at komme væk fra „Gand“. —

Den følgende Uge gik ganske vist langsomt, men Tanken paa det gode Arbejde, der var stillet os i Udsigt, holdt Modet oppe hos os. Vi talte vidt og bredt om, hvad vi vilde gøre, naar vi nu kom i Gang, og vi lagde de mest storslaaede Planer for Fremtiden. — Det var om Fredagen, vi var kommet i Land, og Fredagen efter bankede det paa Døren, og vor gode Ven Svenskeren traadte ind, men ikke alene. 2 kæmpemæssige Betjente og vor f. Styrmand var med. Ja, her er de, sagde Svenskeren, de bildte mig ind, at de var afmønstret og vilde søge en ny Hyre her, saa derfor har jeg lejet dem Værelset, de har ikke betalt noget hverken for Kost eller Logi. De sagde, at de ventede Penge hjemmefra og vilde betale, naar de fik dem. — Vi protesterede naturligvis højlydt overfor saadan en Løgnhistorie, men Betjentene satte blot Haandjern paa os og førte os saa om Bord i „Gand“ igen.

Vi kom hen i Salonen til Skipperen og fik et mægtigt Møgfald, blandet med de mest straalende Gloser i det flamske og engelske Sprog. — Saa blev vi præsenteret for en Regning fra vor gode Ven, Svenskeren; den lød paa 8 Pund for Kost og Logi, 4 til hver af os, dernæst havde Skipperen en Regning at præsentere os, den lød saa her: Til Kedelrensning 2 Mand à 12 sch. pr. Dag i 6 Dage. — 7 Pund 2 sch. Tab af Hyre for samme Tidsrum — 162 Fre. pr. Mand. — Vi var ved at besvime, da vi hørte det, den Uges Ferie havde altsaa kostet os ca. 50 Pund tilsammen, og desuden maatte vi være forberedt paa at faa det endnu værre om Bord end før. Derpaa blev vi, endnu belagt med Manchetter, ført ned paa Mellemdæk og lukket inde der, til vi kom til Søs.

Et Par Timer efter mærkede vi, at Baaden var ved at gaa, og vi blev da ogsaa rigtig hentet og befriet for de ubehagelige Armbaad. Den øvrige Besætning saa medlidende paa os — stakkels Sataner, tænkte de, I faar det sku ikke bedre end godt.

Det værste, som kunde overgaa en Mand i S/S „Gand“, var at komme paa 5. Smedens Vagt, — han havde Storhedsvanvid, var stærk som et Par Bjørne og kunde ikke taale det Satans Fyrboderrak, som han kaldte os, og hans Vagt kom vi nu paa. Han gjorde alt det Djævelskab, han kunde for os, hans

bedste Fornøjelse var at køre alt det Vand ind i Kedlerne, som har kunde, og lige midt i Fyrrensningen; selvfølgelig faldt Dampen nogle Pund, hvad Meningen jo ogsaa var, og saa kom han svingende med sine store Næver og gennembankede os, saa vi med nød og næppe kunde holde Vagten ud.

Vi fortrod bitterligt, at vi havde forsøgt at rømme, og lovede, at hvis vi nogensinde traf vor gode Ven igen, skulde hans Dage være talte. — De 5 Maaneder ekstra, denre Tur gav os, vil jeg helst ikke mindes mere, de var uhyggelige. Indskriften over Lukafs døren passede slaaende, først var der en af Lemperne, der f.k. Blodstyrting nede paa Fyrpladsen, og da vi passerede Kap Horn for hjemgaaende, hængte min Vagt og Rønningskammerat sig. Han kunde ikke mere — vi fandt ham i Bunkerne. De stolte Planer, vi drømte om, sank i Grus, Kammerat.

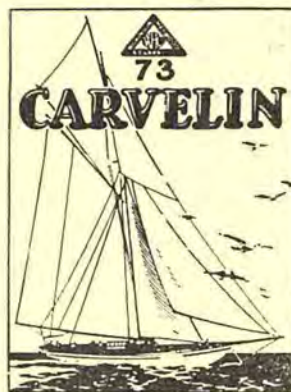
Da vi en Maaned senere var i London, var jeg første Mand i Land, men denne Gang lovlig afmønstret. — Jeg havde Taarer i Øjnene, da jeg forlod „Gand“, men det var for min Kammerat — ikke for Baaden.

Harry M. K. Lindenstrøm.

Smuk Indbinding til „BARKEN MARGRETHE“

Da vi har modtaget talrige Opfordringer om at komponere et smukt Bind til alle 4 Hefter af „Barken Margrethe“, har vi ladet det kendte Bogbinderi Jacob Baden fremstille et meget smukt, moderne Bind, som tager sig festligt ud.

Indbindingen kan leveres for Kr. 5,50, men for Kr. 5,00, naar Hefterne købes samtidig.



Spørg Deres
Bekendte om
CARVELIN
— den lyse,
ægte Baade-
lak med mindst
een Sæsons
Holdbarhed

og forlang

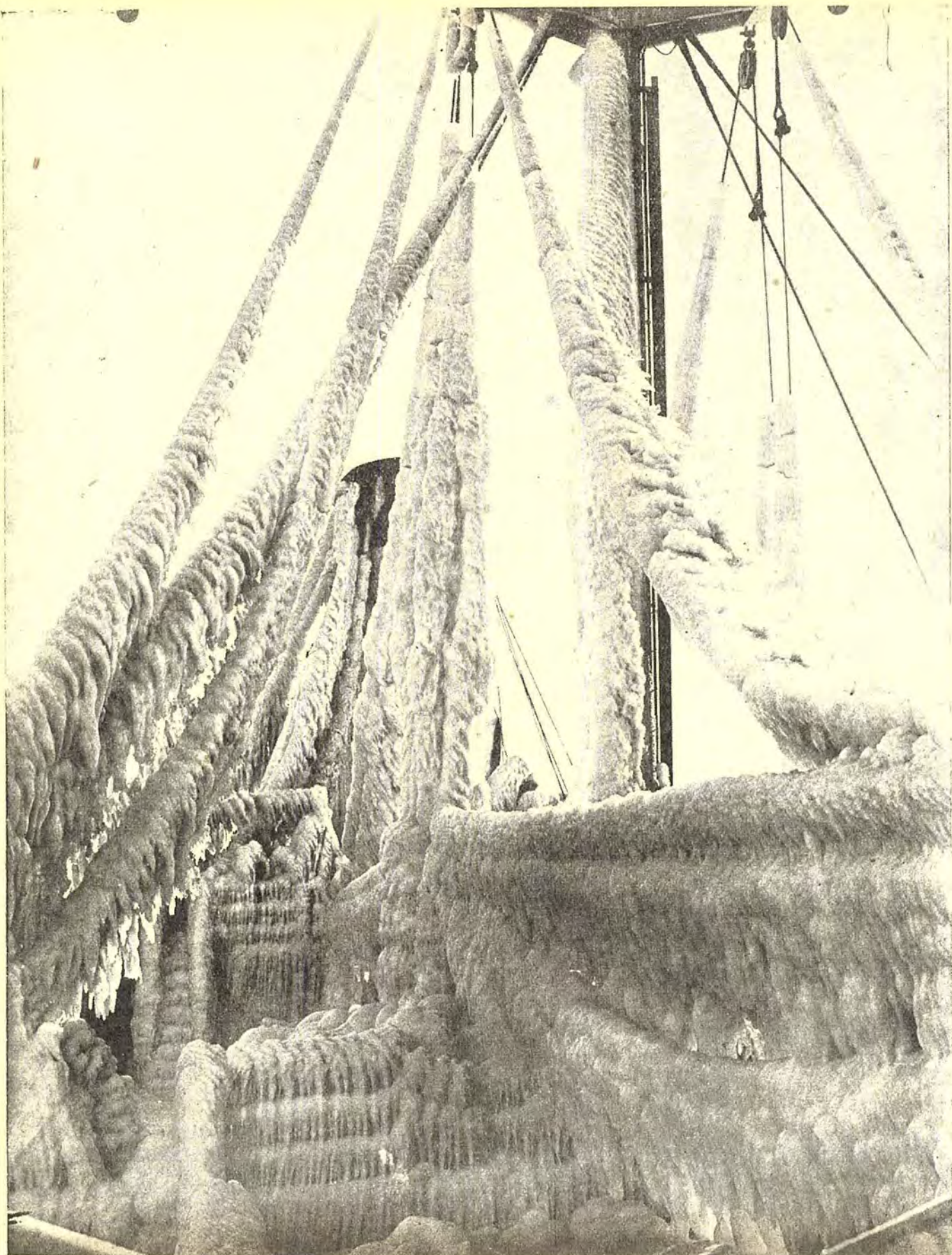
CARVELIN

BAADELAK

hos Deres Leverandør — eller ring til
HOVEDDEPOTET

Kultorvets Farvehandel

Kultorvet 12 - København K. - Tlf. C. 521 & 541



Isens frygtelige Favntag

Sømandens Job kan sommetider være temmelig haardt. Her ser vi M/S Bornholm efter at det under en Grundstødning i Rusland er blevet overskyllet af Søerne og i Løbet af en Nat er blevet fuldstændig overiset.

EN SØMAND *fortæller . . .*

Den gamle, højt ansete Søfarts-Forfatter, Skibsfører Jens Kusk Jensen fyldte halvfjerds fornylig. Han er Ætling af Vikingerne, hvis Gravhøje fylder hans Fødeegn i Nordjylland, hvis Spor over Havene han fulgte, og hvis Skibskunst han nu i sin Alderdom forsker.

— Jeg kom med Fregatten „Jylland“ til Vestindien som Værnepligtig, siger han; det var, mens Kommandør Wulff havde den; vi kaldt ham Jernmanden, for han var haard!

Da jeg kom hjem, tog jeg til Hamborg med en Kollega for at søge Hyre; herhjemme var Tiderne lige saa sløje for Søfolk, som de var igen indtil for nylic; vi fik Hyre paa Briggen „Chrimhilde“ af Fanø, der skulde rundt Kap Horn.

Jeg vilde lære Engelsk og mønstrede derfor en Jernbark „British Monarch“ af Liverpool, der havde sejlet med Guldgravere til Australien med 400 Forte-pianoer, 200 Hundredpundskasser med Dynamit, svenske Tændstikker og andet Stykgods. Da vi var kommet ned i Sydatlanten, saadan en syv Hundrede Sømil ud for Kapstaden, gik der Ild i Lasten. Det var lidt over Middag, vi havde faaet Ærter og Flæsk, kan jeg huske, saa kom pludselig en Svensker farende ind i Lukafet og raabte Brand! Først troede vi ikke paa det, men da vi saa Røgen slaa ud af den hule Mesanmast — man brugte dengang hule Jernmaster til Ventilation, det var knagende farligt — saa fik vi jo travlt med at faa Lugen op for at ekspedere Dynamitkisterne udenbords.

Men Lasten var saa fyldt med Røg, at intet Menneske kunde slippe derned; vi maatte lukke til i en Fart og gaa i Baadene.

Mens jeg hjalp med at fire „Giggen“ ned, mærkede jeg, at Skibssiden allerede var saa varm som et Strygejern; alligevel kunde jeg ikke faa mig selv til at hoppe ned i „Giggen“, hvor jeg skulde have Plads, jeg kom i Stedet over i Bagbords Redningsbaad. Det var i sidste Øjeblik, vi kom fra; vores Kat laa allerede kvalt af Røgen i Lukafet. Men først efter Midnat eksploderede den — altsaa „Monarchen“ — og samtidig forsvandt „Giggen“ med sine seks Mand, to af dem var Danske, en fra Karrebæksminde og en fra Viksø; vi andre, seksten Mand i to Baade, blev bjærget om Bord i en Hvalfanger, der satte os af saa nær ved Kapstaden, at vi kunde ro ind paa 14 Timer.

Der mønstrede jeg en Skonnertbrig, som skulde til Mauritius. Vi rundede Kap Det Gode Haab — den 9. Januar 1890 — og en god Maanedes Tid senere saa vi Fyret paa Flat Island. Om Aftenen i Lukafet sagde en Nordmand, han var skrap til at fortælle Eventyr og havde det med Overtro og saadan: „Har du taget af Tøjet, du,“ sagde han. For jeg var altsaa krøbet til Køjs. „Se til at komme op igen, for der sker en Ulykke inden Aften,“ sagde han. Og han blev ved med det, til jeg havde faaet Klæderne paa igen.

Ganske rigtigt: Et Par Timer senere var det, som om Skibet blev bombarderet, saadanne Stød gik igennem det. Vi var gaaet paa Korallrev.

Baadene blev gjort klar, men det var næsten ikke til at manøvrere med dem, saadan som Braadsøerne slog ind over os; en af dem blev revet ud af sit Leje og væltede om paa Dækket med Bunden i Vejret og med mig og Skibshunden inde under sig. Vi var nær blevet kvæst, men slap da ud.

Kaptajnen var fuld som en Alke og truede os med Revolver til at blive om Bord; det var ikke gaaet op for ham, at vi var strandet, og vi maatte jage ham ned i Kahytten ved Hjælp af Økser og Knive.

Omsider kom der Hjælp fra Fyret; de havde nok set Strandingen, men troede, at det bare var et Genfærd efter anden Stranding, der havde været et Par Døgn forinden. De maatte bjærge os med Line, og den sidste, der gik fra „Marie“, var en gammel Hovmester, der var knagende fuld. En Bølge pillede ham af Linen, og vi trøede allesammen, at han var paa Vej til den sidste Bund. Men lidt efter kom han til Syne igen, iført Størtrøje og Redningsbælter og henrykt vinkende med et gammelt Borsving og en halv Kasse Cigarer, som han havde bjærget.

Med Esbjergbarken „Bertha“ forliste jeg Aaret efter ved Falklandsøerne. Saa rejste jeg hjem og giftede mig og købte senere Skonnerten „Skjold“ af Thisted, som jeg forliste med ud for Thyborøn en Langfredag Aften.

„Skjold“ var den første Baad, jeg fik Hyre med som Skibsdreng, og dengang sagde Skipperen til mig: Du skal ha' „Skjold“ efter mig Jeg troede ikke, at jeg nogensinde skulde naa saa vidt.

Under Krigen, i 1917, førte jeg Damperen „Margrethe“ for Christiansholms Fabrikker fra København til England med Landbrugsprodukter. I Nordsøen blev vi beskydt af en tysk Undervandsbaad, den fyrede en Snes Gange imod os, og vi maatte gaa i Baadene. — Den ene kæntrede, og fire Mand druknede, vi andre blev fisket op af en engelsk Destroyer; vi fandt „Margrethe“ beskadiget, men ikke ødelagt, og det lykkedes mig sammen med Førstemester at føre den ind til Lerwick

Der er Eventyr nok til adskillige Menneskeliv i Kaptajn Kusk Jensens Oplevelser, og endda har han haft Tid til at tage Styrmandseksaminer med Udmærkelser baade herhjemme og i Udlandet, til at skrive og udgive videnskabelige Værker om Navigation og Sømandsskab og til at studere og rekonstruere Oldtidens Fartøjer, restaureret Søfartsmuseets Samlinger paa Kronborg og lavet Rekonstruktioner af gamle Navigationsinstrumenter til British Museum.

.... Kusk Jensen har høstet adskillig Anerkendelse for sine Arbejder paa den praktiske og videnskabelige Søkundskabs Omraade, han er Ridder af Dannebrog og af den svenske Vasaorden.

Havstrømme

Strømme i Havet opstaar af flere Aarsager. Vandets forskellige Temperatur og Vægtfylde paa forskellige Steder, ulige Fordampning, Jordens Rotation, Vinden, Ebbe og Flod.

Havstrømme har som bekendt bidraget til Amerikas Opdagelse, da den Omstændighed, at der paa de Azoriske Øer opskylledes kunstigt udskaarne Træstykker, Stammer af sydamerikansk Ceder og nordamerikansk Fyr samt undertiden Lig af en Menneskerace, som ikke lignede noget europæisk eller afrikansk Følkefærd. Alt dette bestyrkede Columbus i Troen paa et Land langt mod Vest.

Atlantehavets nordlige og sydlige Passatdrift strømmer under Ækvator imod og langs Sydamerikas Nordkyst. En Del af Vædet presses ikke ind i den mexikanske Havbugt, men klos om Kuba og ud gennem Florida Strædet, hvor den først blev iagttaget af Hernan Cortés' Styrmand Alaminos i 1519. Franklin omdøbte den fra Floridastrømmen til Golfstrømmen, idet man mente, at den kom fra „Gulften“, men indgaaende Undersøgelser af den danske Danaekspedition i 1921—22 viste, at den største Del af Vandet kommer fra Antillerstrømmen, der løber Nord om Antillerne.

Hvorom alting er: Floridastrømmen og Antillerstrømmen forener sig lige Nord for Florida og sender kendt som Golfstrømmen med stor Hastighed sine varme Vandmasser op langs Nordamerikas Østkyst.

Omkring 40° n. Br. tager Strømmen en østlig Retning Syd om Newfoundland Bankerne og direkte mod den gamle Verden. — Langt til Søs kan den adskilles fra de nærmeste, ubevægelige Vandlag ved sin indigoblaa Farve, sin varmere Temperatur og de enorme Masser Tang og Sødyr fra tropiske Vande, den fører med sig. —

Paa Højden af Newfoundland 49° n. Br. har Strømmen endnu en Temperatur af 22° C., medens den øvrige Havflades Temperatur ikke overstiger 10° C. — Den store Distance fra Floridas Sydkyst til 49° n. Br. gennemløbes paa 40 Dage.

En Sammenligning mellem Klimaet paa de modsatte Kyster af det nordatlantiske Ocean viser en stor Forskel til Fordel for den gamle Verden. — Eksempel: Labrador-Isregioner ligger under samme Breddegrad som Plymouth i Kanalen, der har et meget mildt Klima. — New York, der ligger sydligere end Rom, har en meget koldere Vinter end Bergen i Norge, der ligger 20° nordligere. Medens Havnen ved Hammerfest paa 75° n. Br. og 24° Ø. L. er isfri Aaret rundt, er Grønlands Østkyst paa samme Bredde (Scoresby Sund) og langt sydligere belempret med Pakis og Drivis Vinter og Sommer.

Hvilken Forskel paa de øde Egne omkring Hudson Bugten (60° n. Br., 85° v. L.) og Trondhjem paa 65° n. Br. og 11° Ø. L., i hvis Nærhed Kirsebærrene modnes. — Det er en kendt Sag, at Nordvesteuropa kan takke Golfstrømmen for Klimaets større Mildhed, thi denne Strøm tilfører bestandig Kysterne en stor

Del af sine, i den mexikanske Havbugt indtil 28° C., opvarmede Vande og forøger Havvandets Temperatur med 8° i Farvandet mellem Island og Grønland, samt holder Spitzbergen og Novaia Semlia's Vestkyster isfri om Sommeren, medens Østkysterne er dækket af evig Is. — Fra Grønland løber kolde Strømme mod Syd langs Nordamerikas Kyst. Ved Newfoundland er Havets Temperatur kun 9° C., væsentlig som Følge af de talrige og uhyre store Isbjerge, som undertiden driver ned til Bredden af Halifax, 44° 58' n. Br. Disse Polarstrømme foraarsager lange og strenge Vintre for Nordamerikas Østkyst, medens Golfstrømmen virker modsat fra de overfor liggende Kyster. Dersom vi tænker os det smalle Centralamerika (Republiken Panama og Republiken Costarica) fra 7° n. Br. til 10° n. Br. og fra 78° v. L. til 85° v. L. nedsænket i Oceanets Dyb, vilde den varme Ækvatorialstrøm ikke fuldføre sin tilbageløbende Bevægelse omkring den mexikanske Bugt, men strømme ud gennem den mægtige Port ud i det stille Ocean. — Vi mistede da ikke blot Golfstrømmens Varme, men kolde Polarstrømme vilde uhindret strømme sydover, og med vestlige Vinde føres over mod vore Kyster. Nordasiens Temperatur vilde blive lig Hudsonbugtens, og alle Havne vilde kun engang imellem i Højsommerens Tid være isfri. —

Trafik, Industri, Handel, Jordens Frugtbarhed og Befolkning vilde gaa under i de grufulde Vinterstorme og de engang frugtbare Lande blive et andet Labradør.

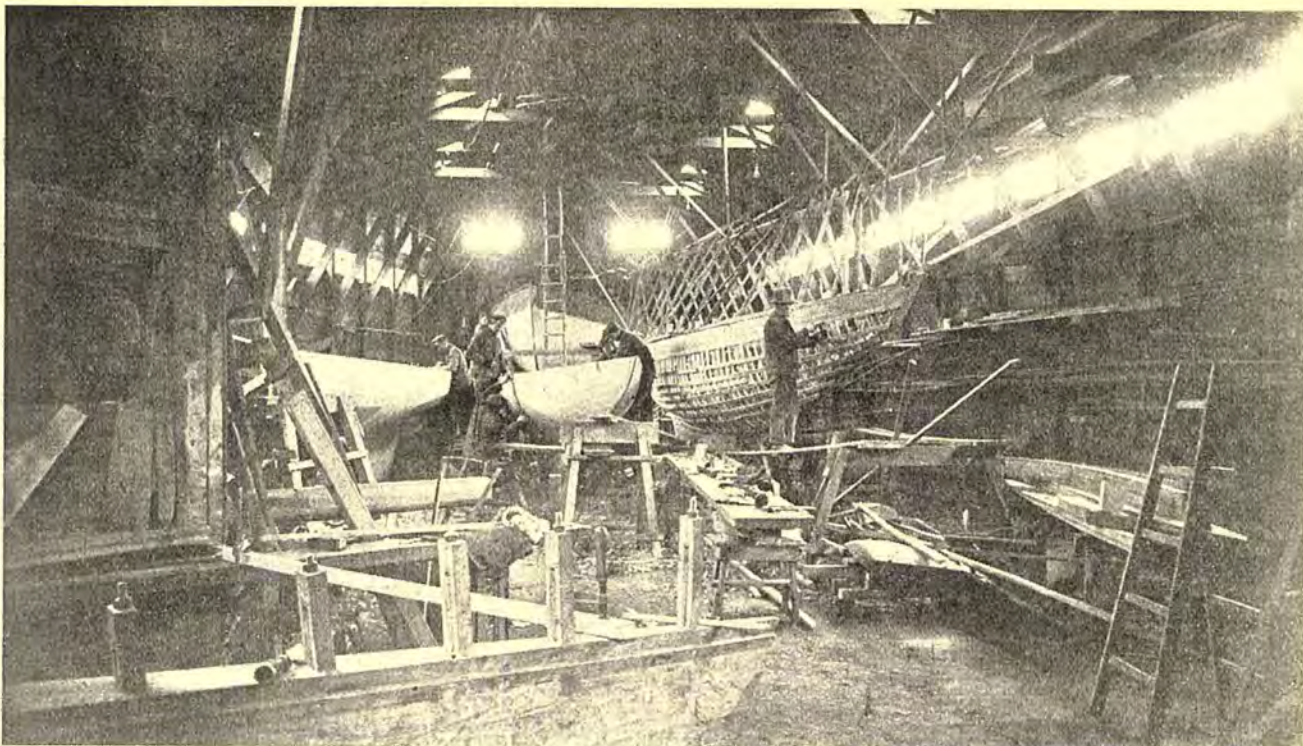
Ligesom Europas Vestkyst lukrerer ved Varmen fra Golfstrømmen, saaledes skyldes Perus og Chiles tempererede Klima en Polarstrøm, som fra det sydlige Ishav strømmer ind i det Stille Ocean, følger Kysten nordover og ved Galapagos Øerne under Ækvator strømmer vestover.

Midt i det tropiske Bælte holder denne kolde peruvianske Strøm kun 15°, medens de rolige Vande, der begrænser den, har en Varmegrad af 50°. Rimeligvis skyldes det hin kølende Strøms Indvirkning, at Middelttemperaturen i Callao (Havneby for Perus Hovedstad Lima) paa 12° s. Br., kun er 15°, medens den i Rio de Janeiro paa 25° s. Br. og Østkysten og altsaa paavirket af den tilbageløbende Ækvatorialstrøms varmende Indflydelse har 50°.

Interessant er det, at hvor den kolde Peruvianerstrøm løber, forekommer ingen Koraldannelser, medens f. Eks. de Syd for Golfstrømmen liggende Bermudas Øer paa 25° n. Br. er helt omgivne af Korallernes levende Rev.

Øg det er Strømmen, der bevirker, at Oceanets Saltholdighed overalt er ens, hvorved Tilværelsen af utallige Slægter af Havdyr sikres. — Oceanets Vandflade er 6,798,000 Kvadratmil og Jordens Overflade 2,465,000 Kvadratmil, saa Neptuns Omraade er endnu langt det største. (1 Kvadratmil er lig 56,7 Kvadratkilometer).

Kapt. George.



Nybygningen til højre er den nye 6-m til K. D. V.s Byggeforening. De to til venstre er af den nye W-Klasse.

Den nye, danske Kapsejler.

(Fortsat fra Side 4).

Sejlsportsmand Konow har givet det bedste Eksempel paa, hvad Træningen betyder for Kapsejlad. Fra det allertidligste Foraar gik han i systematisk, daglig Træning med sit Mandskab, der blev saa fortrølig med Baaden, at den under Udtagelsesløbet til Guldpokalsejladsen sejrede stort over Løbets bedste Baad. Danmark, der i Forhold til Indbyggerantal har langt de fleste Sejlsportsfolk, burde gennem en haard og systematisk Træning kunne gøre sig Haab om en bedre Placering i den fornemme Guldpokalsejlad.

Den store Begivenhed indenfor dansk Sejlsport bliver dog i Aar Søsætningen af en helt ny Baad-klasse.

For omkring 25 Aar siden konstruerede en af dansk Sejlsports store Mænd, Apoteker Benzou, en

Baadklasse, der i de næste 20 Aar talmæssigt og sejlsportsmæssigt beherskede de skandinaviske Kapsejladser. Maagerne, som denne Baadklasse kaldtes, krydsede som smukke, hvide Fugle de skandinaviske Farvande. Efter Apoteker Benzou har Danmark ingen rigtig Kapsejler-Konstruktør haft. At vi har gode Baadebyggere er ikke nok. Der maa Konstruktører til, der kaster sig over det ganske specielle Arbejde at konstruere Kapsejladbaade. Da Nordmanden, Ingeniør Anker, for en halv Snes Aar siden konstruerede den Baad-Klasse, der er kendt under Navnet Dragerne, var den danske Maage-Klasse dømt. Dragerne blev ved deres Konstruktion og Prisbillighed meget populær. Man regner, at der i Danmark nu findes nogle og tredive Drager, mens der højst

Helgoland- Værftet

C. F. HANSEN

Ophalerbedding til 30 Tons. — Nybygninger, Reparationer, Opbevaring i ny brandfri Garage

Sundkrogsgade
Tlf. Ryvang 1004

BROGADE 25
Stuen & Kælderen
Tlf. Amg. 4502
KØBENHAVN K

Brug

BACHERS BUKSER
Kirseys og Holmens Bukser
TIL ALLE PRISER

Alt i Herre og
Søekvipering
og
Gummistøvler

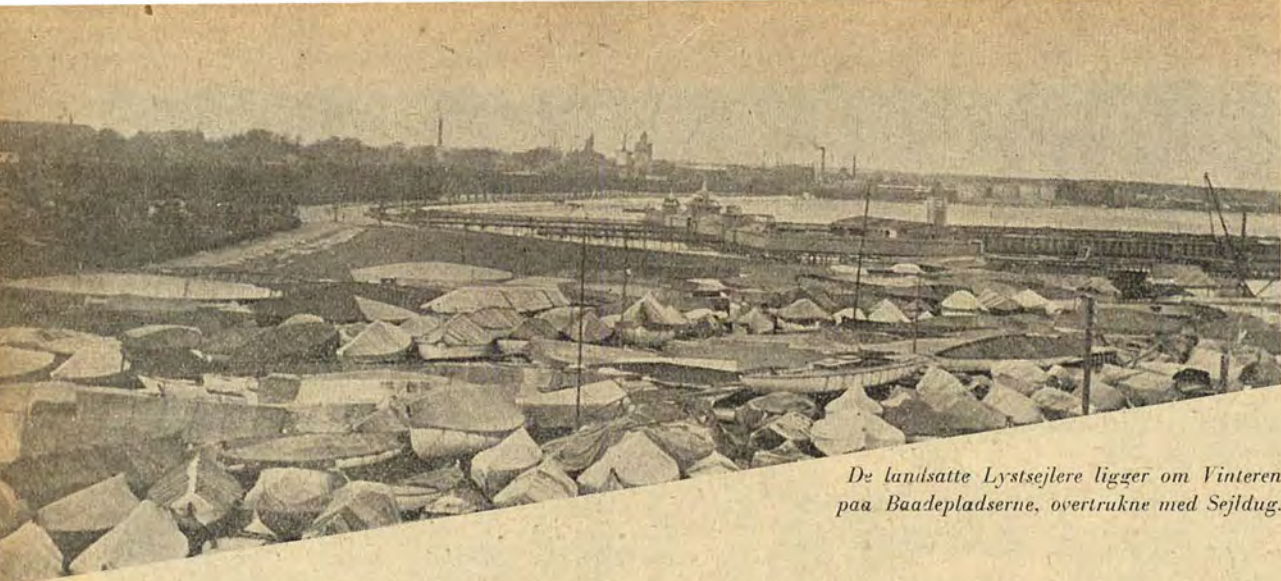
NYHAVNS SKIBSHANDEL

Nyhavn 13

A. Aldenborg

Telef. Byen 3214

Foruden nyt og brugt Skibsinventar føres nu ogsaa alt i Skibsproviant, fortoldet og paa Udførsel



De landsatte Lystsejlere ligger om Vinteren paa Baadepladserne, overtrukne med Sejldug.

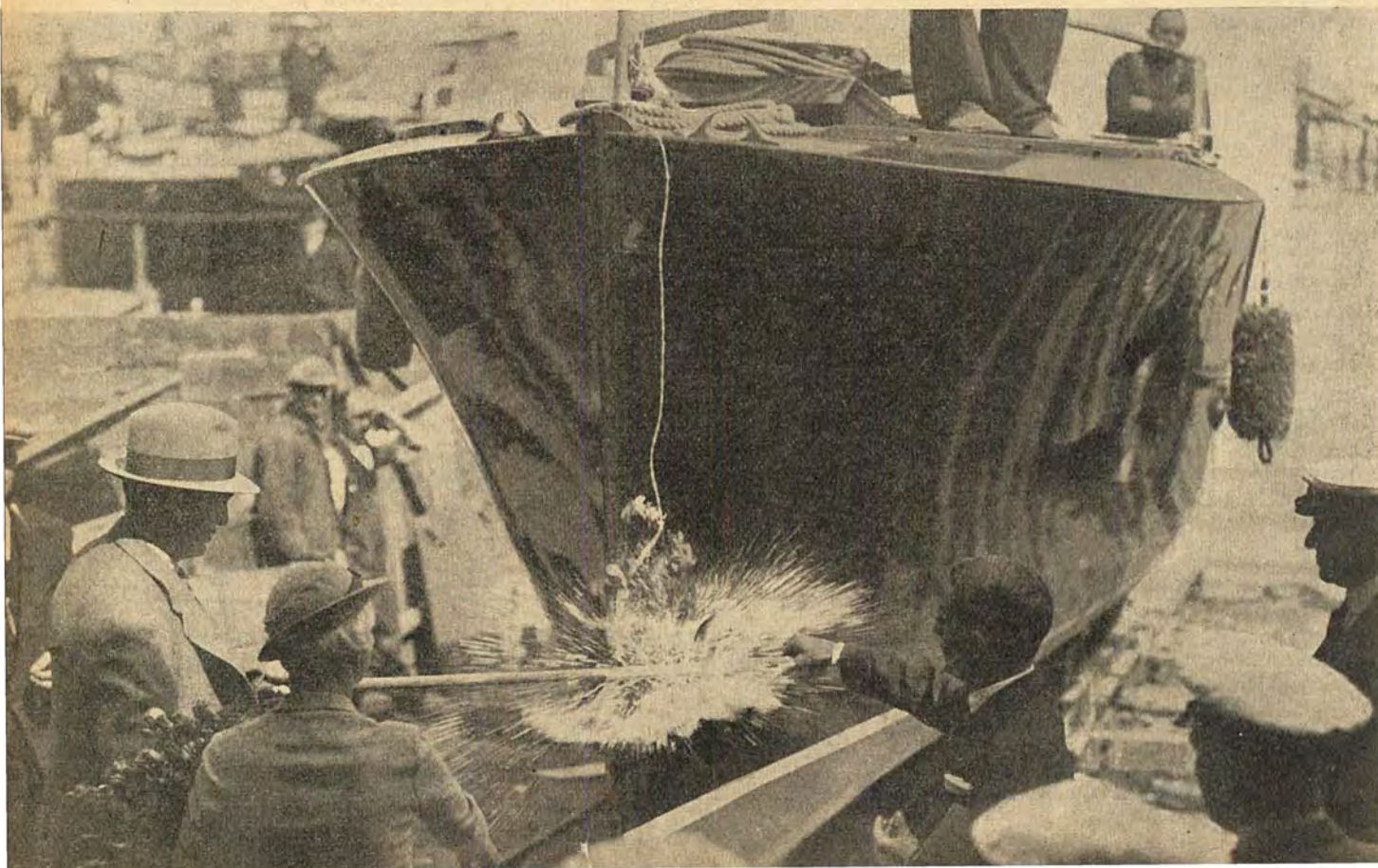
er en halv Snes Maager tilbage. Derfor maa man med Spænding imødesæ Søsætningen af den nye dansk-konstruerede Baad-Klasse. Vil den vise sig at være den Fornylelse af danske Kapsejlsbaade, man saa længe har ventet paa?

Den nye Baad-Klasse, der er 25 m² Baade, er konstrueret af Baron Wedel-Wedelsborg. De vil blive kaldt for W-Baadene, og der bygges i Øjeblikket seks af dem paa Nordbjærgs Baadebyggeri. Det er de to

Baade længst tilvenstre paa Billedet. De er større, slankere og kønnere i Linierne end Dragerne, og man venter, at de bliver meget hurtige og ideelle Kapsejlsbaade. Det er foreløbig en Kreds indenfor K. D. Y., der interesserer sig for W-Baadene. Nu bliver det 1956's store Sejlsportsbegivenhed, om W-Baadene sportsmæssigt set kan hævde sig overfor Dragerne og trænge ind i Sejlsportskredse ogsaa udenfor K. D. Y.

Tage Nissen.

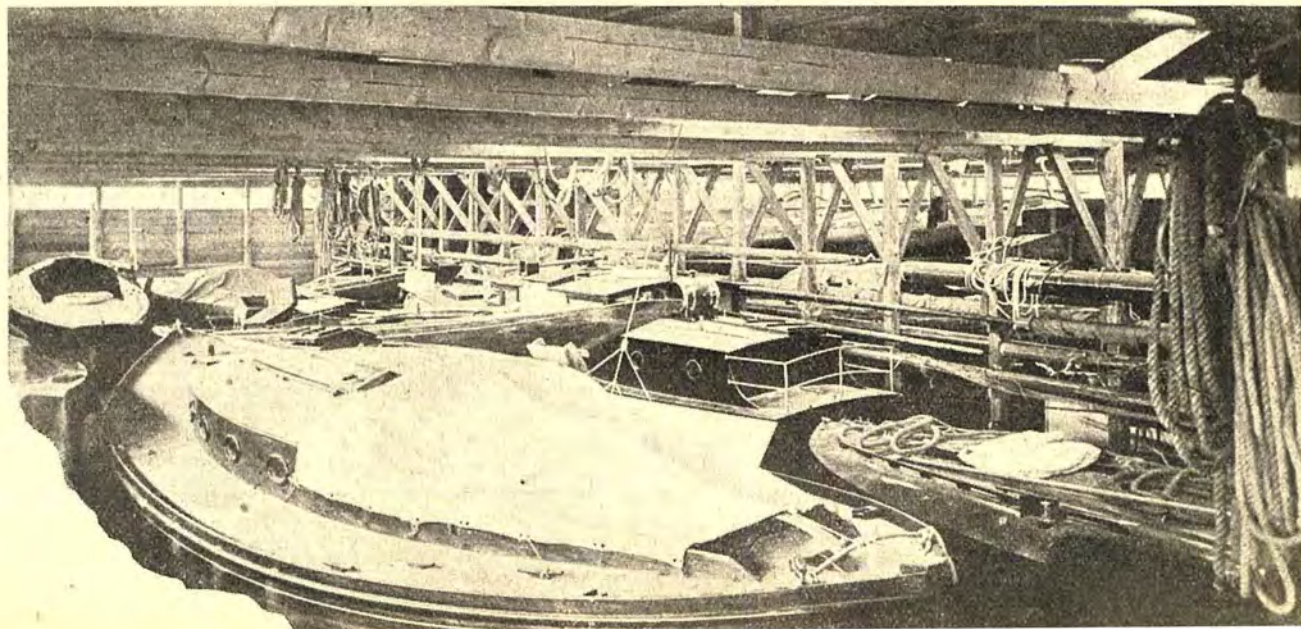
Naar et Lvsifartøj søsættes, sker det selvfølgelig under Iagttagelse af de festlige maritime Regler og Traditioner.



*Man føler sig som et lille
Menneske blandt store,
strandede Søulyrer.*



Der er ogsaa Baade, der overcintret under Tag. Her kan de bedre bibeholde det sejlmæssige Udsende.



Motorbaadsforeningen

1926-1936

Motorbaadsforeningens Formaal er med sine Medlemmer og med disses Motorbaade at stille sig til Marinens Disposition i saadanne Tilfælde, hvor Marineministeriet maatte ansø det for formaalstjenligt: at kunne disponere over privat Motorbaadmateriel, samt at foretage, hvad der tjener til dette Formaal.

I Anledning af sit 10 Aars Jubilæum har Foreningen udsendt et Festskrift, hvori der udførligt gøres Rede for Arbejdet i den forløbne Tid. Med Kommandør Halfdan Bår-fod, Sagfører Arnold Andersen og Fiskehandler en gros V. Larsen-Staahagen som den første Bestyrelse toges Arbejdet op fra Bunden for at danne Danmarks frivillige Motorbaadskorps. Fra en ringe og trang Begyndelse er der i Aarenes Løb naaet helt imponerende Resultater.

I 1928 deltog Foreningen første Gang i Eskadrens Øvelser med 8 Baade, i 1929 i 7 Øvelser med 48 Baade, eller, da flere Baade deltog i mere end een Øvelse, med 26 forskellige Motorbaade med ialt 61

Mands Besætning, og et lignende Antal Baade har hvert Aar, sidst i 1935, deltaget i Marinens Øvelser.

De aktive Medlemmer møder med deres Baad med Mandskab og afholder selv alle Udgifter ved Øvelserne, saa man vil forstaa, at det er ikke alene en brændende Interesse, der skal til for at være aktivt Medlem, men ogsaa baade Evnen og Viljen til at ofre noget for Sagen.

Naar man betænker, at en Motorbaad om Natten ikke kan ses paa 100 Meters Afstand, naar den ligger med standset Motor, saa vil man forstaa, at saadanne smaa Baade i mange Tilfælde kan gøre udmærket Gavn. Under Verdenskrigen blev der da ogsaa bygget saa mange, at England f. Eks. i 1918 havde 2000 i Brug.

For at fremme Interessen for Motorbaadssport og Motorbaadssejlad dannedes paa Initiativ af Sagfører A. Andersen i 1932 Dansk Motorbaads Union, som har 11 Motorbaadsklubber som Medlemmer, medens 5 andre Klubber staar i Til-

slutning til den. De 3 Klubber har Hjemsted i København, medens de øvrige er fordelt over hele Landet.

Efter de første Øvelser med Marinen blev man klar over, at det forhaanden værende Baadmateriel i mange Tilfælde var uhensigtsmæssigt og for uensartet, og som et betydningfuldt Led i Foreningens Arbejde blev der dannet et Byggeudvalg, hvis Formaal var at skaffe Tegninger af passende Baadetyper, og et Byggefond, som virker ved at bygge Skrog til Baade, der overdrages til Mænd, der forpligter sig til at bekoste en Motor, der kan give Baaden en Fart af mindst 10 kn. Baaden er en „Klausulbaad“, som Ejeren skal møde med, naar det forlanges, og som ikke kan sælges uden Foreningens Tilladelse. Foreningen havde i Fjor 6 Standardbaade med Klausul.

Udvalget, hvis Formand er Dr. Bøje Benzou, har nu ladet udføre Tegninger til en Jubilæumsbaad af Arkitekt, Baron Wedell Wedellsborg. Motorbaadsforeningen haaber, at mange danske Lystsejlere vil bygge efter dem — de er til gratis Disposition — og derefter melde sig som Medlemmer.

At faa Folk til frivilligt at paatage sig Byrder af Kærlighed til deres Land er vanskeligt. Det Arbejde, der her er gjort, er derfor dobbelt bemærkelsesværdigt, og „Vikingen“ bringer Foreningen og dens energiske og offervillige Bestyrelse sine bedste Ønsker med Haabet om fortsat Fremgang.

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

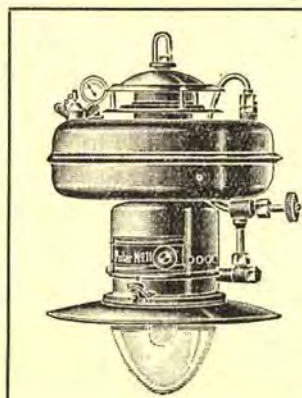
N. P. Winding (fhv. Skibsfører)

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat-Tjeneste) til Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Kontor: Nordre Toldbod — Telefon Central 13 717
Privat-Telefon: Byen 3086 — Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod

Sømandshøjskolen i Svendborg.

har udsendt sin Aarsberetning for 1935. Vinterskolen fra 1. Nov.—31. Marts var besøgt af 50 Elever, men den blev paa Grund af den milde Vinter kun kort, da Eleverne alle fik Hyre. Desuden holdes en 3 Mdr. Sommerskole for Begyndere. Den var besøgt af 18 Elever, hvoraf 10 fik Hyre ved Skolens Hjælp. Paa Vinterskolen, som baade er for Befarne og Begyndere, undervises der i Dansk, Regning, Engelsk, Sømandsskab, Navigation, Signaltjeneste o. fl. Fag. Om Aftenen er der Selskabelighed og Underholdning af forskellig Art. Skolen søger at hjælpe Eleverne til Rette indtil Forberedelsen til Styrmandseksamen bl. a. ved at søge at hjælpe dem med at sammenspare de fornødne Midler. Skolen modtager Bidrag til sit Arbejde fra Staten, forskellige Institutioner og en Del Private.



POLAR-LAMPEN

C. C. MØLLER
St. Jacobsgade 15
Telefon Øbro 3771 x

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“s Abonnenter og Læsere

Kan „Vikings“ give Oplysning om, hvor stort det største tyske Krigsskib er? Jeg paastaar, at det ikke er over 10,000 Tons. Det gælder et Væddemaal.

J. C.

Tyskland har 4 ældre Skibe paa hver 15,200 Tons.

Kan man faa Tegninger og Oplysninger til Bygning af den i „Vikings“ Nr. 7 (1955) omtalte og illustrerede 20 m² Spidsgatter?

A. A.

Ved Henvendelse til Hr. Skibskonstruktør S. Hansen, Opdams Allé 5, København S., vil De kunne faa Tegninger og Specifikation til Købs.

1) Vil De være saa venlig at oplyse mig, om der findes et Medlemsblad for Sejlskibe og mindre Fartøjer og opgive Adressen paa Bladets Redaktion? 2) Hvor henvender man sig for at faa Hyre i et mindre Grus- og Stenfiskerfartøj? Har denne Erhvervsgren en Forening, hvor man kan henvende sig? 3) Hvor ligger Texel? Der tænkes paa Linien Texel-Lindesnæs.

H. C., Helsingør.

1) Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Nyhavn 44, København K., udgiver et Medlemsblad. Henvend Dem efter ovenstaaende Adresse. 2) Stenfiskernes Sammenslutning, Lykkegade 26, Aalborg. 3) Texel er den vestligste af de frisiske Øer ved Hollands Kyst.

Hvis det er Dem muligt, vilde jeg være meget taknemlig, saafremt De kunde skaffe mig at vide, hvad det nye Skib til Aalborggruppen, som D. F. D. S.

har under Arbejde for Tiden i Nakskov, skal hedde? Svaret venter jeg i næste Blad.

B.

Vi maa ikke rebe det. Ved Afløbningen d. 7. Marts bliver det offentliggjort. De maa have Taalmodighed en Uge endnu.

Kan Grønlandsfareren „Godthaab“ under Sejl komme som Forsidebillede i „Vikings“?

P. J.

Vi er altid interesserede i gode Billeder, der egner sig til Reproduktion. Naar vi faar et af „Godthaab“, skal vi bringe det.

I Deres Blad Nr. 7 fra 1955 bringer De Tegninger af en 20 m² Spidsgatter. Jeg tillader mig at forespørge, om De kunde opgive mig den omtrentlige Pris paa en saadan Kutter?

K. J.

De glemmer, et der til en Tegning ogsaa hører en Specifikation. De oplyser f. Eks. ikke, om De ønsker Klædninger af Teak, Mahogni eller Fyr. Ønsker De Sejl af ægyptisk Bomuldsdug? Ønsker De et Sæt Reservesejl. Der er mange Spørgsmaal, som har Indflydelse paa Prisen. Hvis De nærmere udformer, hvad De har tænkt Dem, til Baadens Konstruktor (se Svar til A. A.), kan De maaske faa en tilnærmende Orienteringspris.

HOTEL NORDLAND

22, VESTERBROGADE
KØBENHAVN

CENTRALT - ROLIGT
MODERNE

VÆRELSE med Morgenmaaltid
fra Kr. 5,00
GRATIS BAD - Enestaaende Køkken



G. W. Frydenlund & Søn Eft.

C. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS

J. JOHANSEN

Skibsrigger

Sundkrogsgade. Ø.

Telf. Ryvang 2070

Alt Riggerarbejde udføres

Yachtarbejde af enhver Art

Søg Tilbud

Alfred Jensen • Nyhavn 24

under

Sømands-

hjemmet

BETHEL

Ny Indehaver

Fuldstændig

Tlf. Byen 438 x

Sømandsekviperings

STORT UDVALG!

Olietøj, Gummistøvler

Køjemadrasser





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Calcutta, Rangoon, Kuala Lumpur, Penang, Honkong, Shanghai, Hankow,
Tsingtao, Weihaiwei, Harbin, Dalny, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Durban,
Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Marts 1936

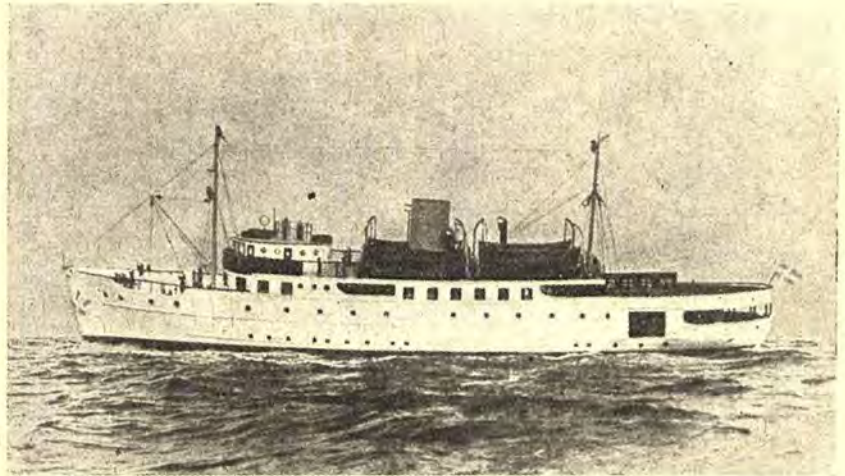


Medlemmer pr. Januar 1936.

Det forenede Dampskibsselskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det danske Petroleumsselskab, A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det dansk-franske D/S
 D/S Vendila
 D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 D/S Det danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Actie, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Rønne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Als
 Det dansk-norske D/S
 A/S Rederiet Albion
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 D/S Jyden, Esbjerg
 Rederiaktieselskabet Transpcrter, Odense
 A/S Det store nordiske Telegraf-selskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phoenix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 De forenede Bugser-selskaber, A/S
 A/S Draco

STABELAFLØBNING

fra Frederikshavns Skibsværft



«Kronprinsessan Ingrid».

Fot. Herluf W. Jensen, Frederikshavn

V Fredag den 7. Februar var der stor Fest i Frederikshavn. Et nyt Skib til Ruten Frederikshavn—Göteborg blev sat i Vandet.

Blandt de svenske Gæster saas: Statsraad Ekman, Landshövding Malte Jakobsson med Frue, den svenske Generalkonsul i Göteborg, Holger Holm og Frue, Konsul Harry Trapp, Friherre Palmstjerne m. fl.

Med Baaden fra København kom: Statsminister Stauning, Direktør Kørbing, D. F. D. S., der er Formand for Værftets Bestyrelse, og

Direktør Normann med Frue, D. F. D. S.

Ekstratog med Kronprinsparret bragte desuden en ny Skare Gæster — deriblandt Prinsesse Dagmar og Hofjægermester Castenskjold, Trafikminister Fisker, den svenske Gesandt i København, Friherre Hamilton, Generaldirektørerne Knutzen, Mondrup og Kofoed, Departementschef Hoskiær m. fl.

Paa Værftet var alt klar til Afløbningen, og efter at Kronprinsesse Ingrid havde døbt Skibet: „Kron-

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN

Stabelafløbning

√ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri paa Refshaleøen søsattes den 8. Februar et Dieselmotor-Passager- og Fragtskib, Værftets Byggenummer 622, som bygges for Regning Aktieselskabet Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, Rønne.

Skibet, der bygges til Bureau Veritas' højeste Klasse, er bestemt til Passager- og Fragtfart paa Ruten Rønne—København.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

75,89 m × 12,19 m × 7,16 m til Awningdæk, og Bæreevnen er ca. 500 tons d.w.

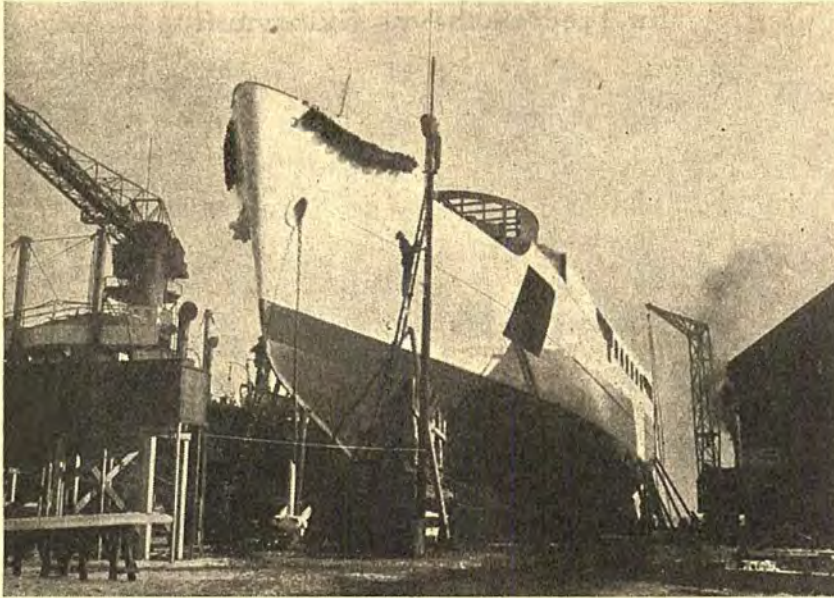
Det forsynes med en Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 2250 I.H.K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som for Værftet, samt en Del indbudte Gæster, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbt af Fru Direktør Th. Lund, fik Navnet „Hammershus“.



Kronprinsparret sammen med Værftets D.rektører.

Fot. Herluf W. Jensen, Frederikshavn



»Kronprinsessan Ingrid« klar til Afløbning.

Fot. Herluf W. Jensen, Frederikshavn

prinsessan Ingrid“, gled det elegant i Vandet.

Baaden har en Længde paa 60 m., Bredden er 11 m og Dybgangen 5,25 m. Den forsynes med 2 Atlas-Polar Dieselmotorer paa tilsammen

5000 EHK, der vil give den en Fart paa 16 kn. Skibet kan medføre 400 Passagerer og 20 Biler og vil, naar det i Løbet af Foraaret bliver sat ind paa Ruten, formindske Overfartstiden med 1½ Time.

Prøvetur

√ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges d. 1. Februar en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet „Skagerak“, Værftets Byggenummer 616, bygget for Regning Akts. Skagerak, Oslo.

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

Dets Hoveddimensioner er følgende:

115,52 m × 16,76 m × 10,97 m til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8350 tons. d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 5200 I.H.K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

K·Y·O·G·M·V·

KØBENHAVNS YACHT
OG MOTORBAADS VÆRFT
AKTIESELSKAB
KALKBRÆNDERIHAVNEN

Ophalerbedding
paa over 60 tons

Telefon Ryvang 906
Tlgr.-Adr.: Yachtmovær.

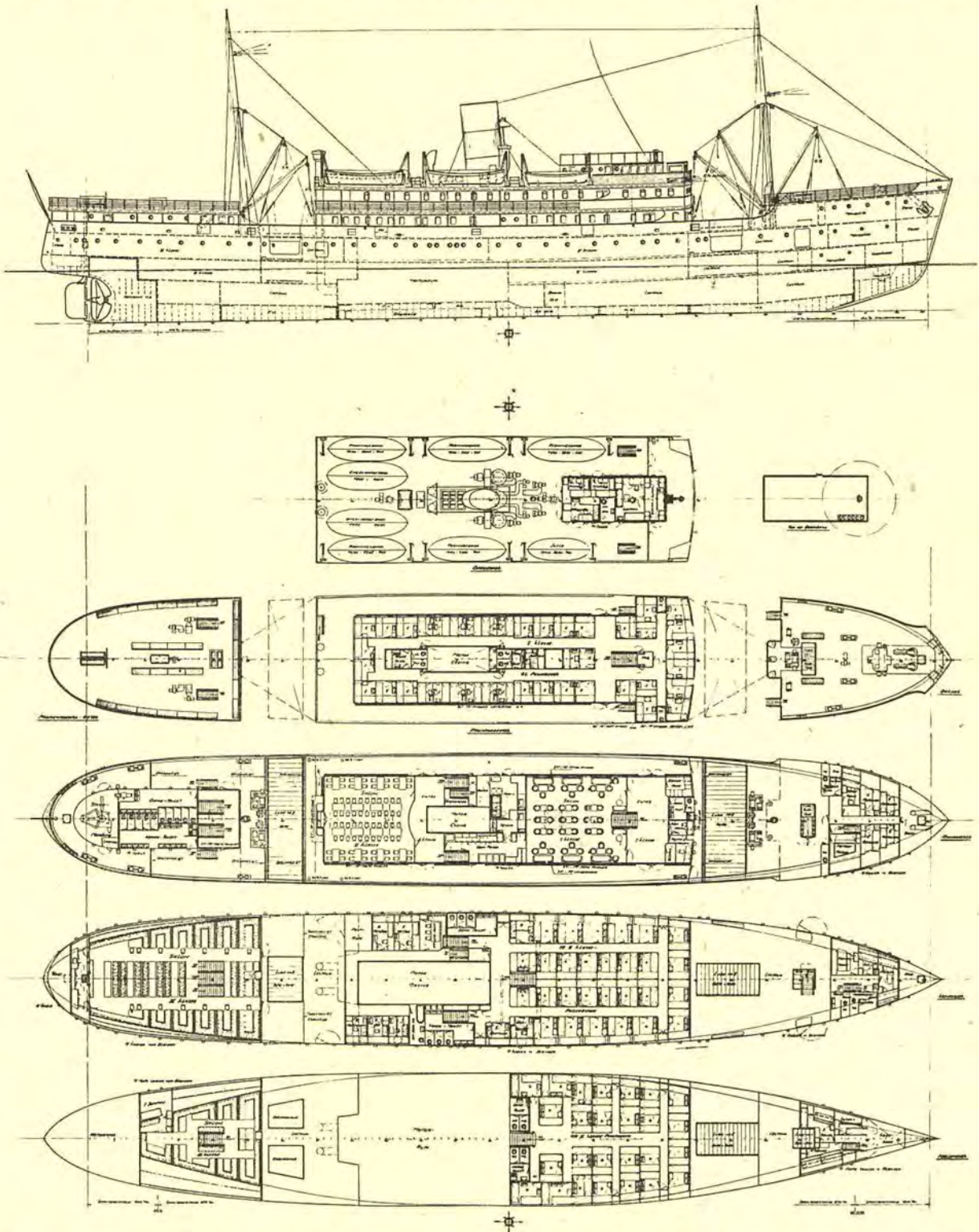
Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Nakskov Skibsværft bygger en ny Aalborgbaad til D. F. D. S.



Skibet, der har følgende Dimensioner: Største Længde 89,5 m, Største Bredde 12,88 m, Dybgaan- de til Hoveddæk 5,35 m, er bygget til at befordre Passagerer, Kreatu-

rer og Gods paa Ruten København- Aalborg, og er af Awningdæk Ty- pen, forsynet med Overskæring og store Porte For og Agter. Det egent- lige Skibsskrog har 3 Dæk, det

øverste er Awningdækket, under dette ligger Hoveddækket og der- under igen Mellemdækket.

Paa Awningdækket findes forskellige Opbygninger, forude en

Bak, midtskibs og agter Dækshuse. Dækket over Awningdækket er Promenadedækket og over dette igen Baaddækket.

Skibet er forsynet med dobbelt Bund igennem hele dets Længde og indrettet til Vandballast og Brændselolie.

Indretningen for 1. Kalyts Passagererne findes midtskibs. Paa Promenadedækket findes 1 og 2 Mands Kamre til ialt 66 Personer, smukt udstyrede med Metalkøjer med „Vi-Spring“ Madrasser. Servanter med varmt og koldt Vand, elektriske Varmeovne, Tæpper, Gardiner etc.

Ved Hjælp af Luftkanaler og elektrisk drevne Centrifugalblæsere tilvejebringes en god kunstig

Ventilation. Om Vinteren bliver Luften, der ledes ind i Kamrene og Salonerne, opvarmet. I den forreste Del af midtskibs Dækshus paa Awningdækket findes en stor Entre og Salon udført i poleret Mahogni for 1. Kalyts Passagerer. I Agterpart af samme Dækshus ligger 2. Kalyts Passagerers Salon og Entre, udført i poleret Birketræ.

2 Trapper fører fra Entreen til Hoveddækket og derfra til Mellemdækket, hvor Kamrene for 2. Kalyts Passagerer til ialt 216 Personer er indrettet og udført i Lighed med tidligere nævnte.

Store og luftige Toilettrum er indrettet for begge Klasser.

I det agterste Dækshus findes

meget store Toiletter for 3. Kalyt samt Nedgang til Salonerne paa Hoved- og Mellemdæk. Paa Toppen af Dækshuset er indrettet et stort Promenadedæk for 3. Kalyt.

Kaptajns- og Dæksofficerernes Kamre er anbragt paa Baadedækket agtenfor Bestiklukafet og Maskinofficerernes Kamre paa Hoveddækket midtskibs. — Mandskabet, Kokke, Tjenere og Drengene etc. har Beboelse forude med særlige Spiserum samt Vaskerum med W. C., Brusebade etc. for de paagældende.

Skibet kan laste 900 Tons Dødvægt incl. Brændselolie. Rumindholdet af Lastrummene ca 1500 m³. Stabelaflojningen er fastsat til d. 7. Marts.

Fra vore Baadeværfter

For den Sejlsportsmand, der ønsker sin nye Baad færdig til Sæsonens Aabning, er der ingen Tiid at spille. Vore Baadeværfter har da ogsaa fuld Damp paa Svedekisterne for at blive færdige til rette Tid.

Blandt de ikke faa Nybygninger, som vi kan

glæde os til at se i Sommer, skal vi nævne følgende: Nordbjærg i København bygger efter Tegning af Hr. Ferd. G. Hansen en 15 tons Lystyacht til Hr. Grosserer Hastung, København. Den faar en Længde af 11,6 m, Bredde 4 m og Dybgang 1,8 m. Sejlareal 90 m², Hjælpemotor 35 HK, Blykøl 5 tons. Den bygges af Teak paa Eg, medens Apterungen bliver af Mahogni.

Paa samme Værft bygger K. D. Y.'s Byggeforening en 6 m R-Yacht, konstrueret af Hr. Baron Wedell-Wedellsborg, som ogsaa er Konstruktor for Eentypebaadene, hvoraf Hr. Nordbjærg har 8 i Arbejde for et københavnsk Konsortium.

Efter Dansk Sejlerdags Regler har Hr. E. Olufsen bestilt en 38 m² Klasse-Spidsgatter i Korsør efter Tegning af Ingeniør Aage Utzon, Aalborg.

En Motorbaad med en 15 HK Pentamotor er i Arbejde i Frederikssund til Hr. Treshow, Torbenfeldt, konstrueret af Hr. Ferd. G. Hansen.

I Kalundborg, paa K. Thomsens Værft, arbejdes der paa en 45 m² Spidsgatter med Hjælpemotor til Hr. Fabrikant Bertelsen, København, samt to 26 m² spidsgattede Klassebaade efter Dansk Sejlerdags Regler, den ene til Hr. Eshington, København, den anden til Hr. Bertelsen, Sundby Sejlklub. En 38 m² spidsgattet Klassebaad er til den kendte københavnske Sejlsportsmand N. J. Hansen. Tegningerne til alle disse Baade skyldes Hr. Skibskonstruktor M. S. J. Hansen.

De spidsgattede Klassebaade har i det hele taget vundet megen Interesse. I Mariibo bygger Hr. Snedkermester Nielsen en 26 m², i Præstø har et Par unge Mennesker slaaet sig sammen om en 20 m². I Kastrup bygges to 26 m². Baadens Konstruktor, Hr. M. S. Hansen, lader Viggo Hansen bygge en til sig, medens Maskinarbejder Larsen er Selvbygger.

M/S „FORT DE FRANCE“ HAR SABROE KØLEANLÆG

MASKINRUM I M/S „FORT DE FRANCE“

AFKØLET LASTRUM I M/S „FORT DE FRANCE“

SABROE KOMPRES-SØR AF MARINE-TYPE

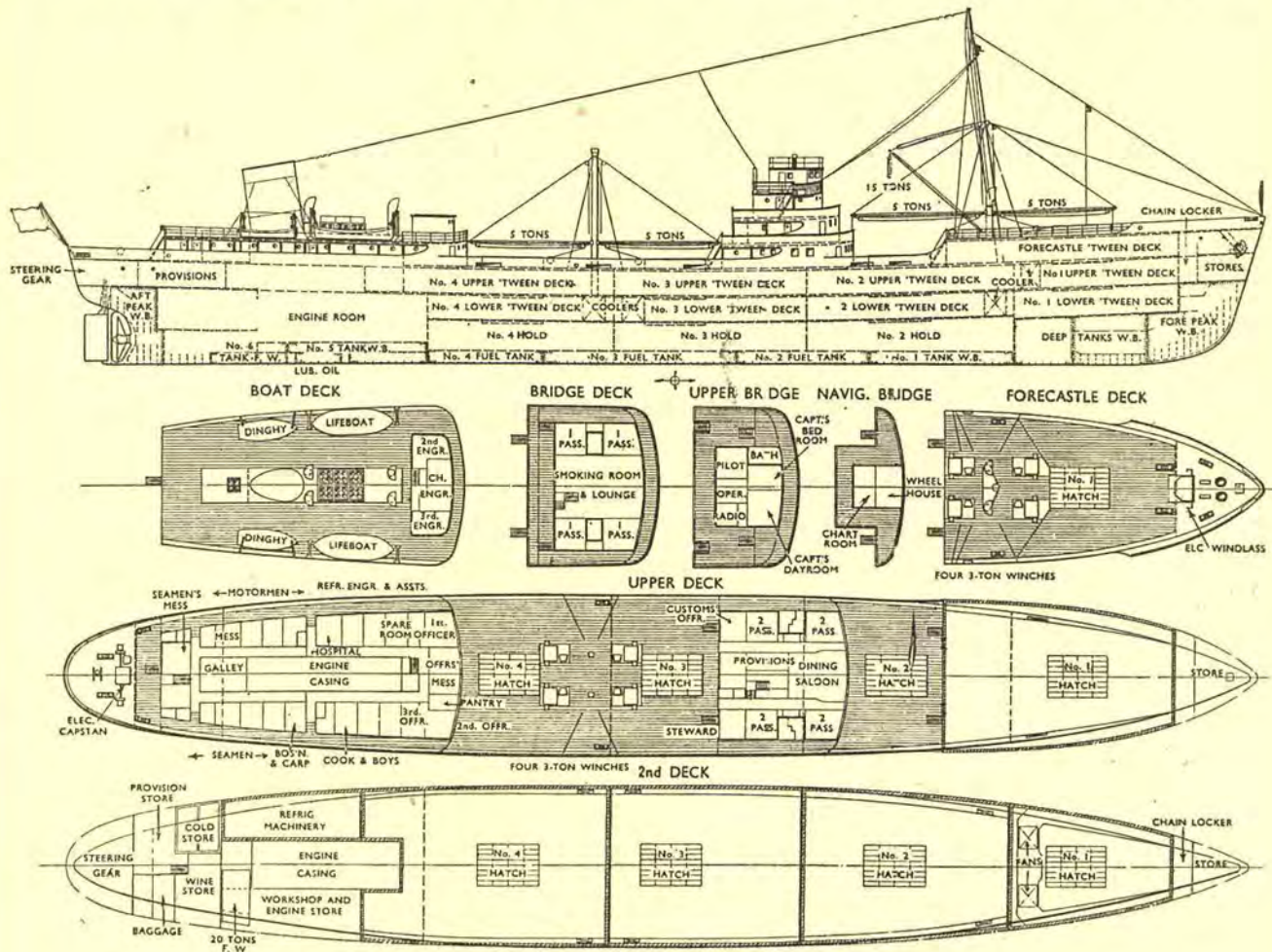
MARINE-KØLE-ANLÆG

FOR LAST OG PROVIANT, AMMONIAK-, KUL-SYRE-, KLORMETHYL OG SVOVLSYRLING-SYSTEM; MED OG UDEN AUTOMATISK UDSTYR

SABROE

THOMAS THS. SABROE & CO., A/S, AARHUS. DANMARK - TELEGR: SABROE

Et Frugtskib med Maskinen agter



Frugtskibet i Arbejde paa Odense Skibsværft.

Alle de Frugtskibe, der i det sidste Par Aar er bygget til Frugttransport, ligner hinanden i højeste Grad og har alle næsten den samme Størrelse, nemlig et Rumindhold af Laster paa mellem 4500 og 6500 m³. Desuden har de alle Maskineriet midtskibs.

En fransk Reder har hos Odense Staalskibsværft bestilt et Motor-Frugtskib, som udmærker sig ved at have Motoriet agter, hvilket paa en afgørende Maade forandrer baade Skibets Udseende og hele Arrangement om Bord.

Dette Arrangement har bl. a. den store Fordel, at Lasterne danner en fortløbende Række i Stedet for to, der er afbrudt af Motorrummet midtskibs. — Desuden giver Lasten midtskibs et større Rumfang, hvilket naturligvis har sin store Betydning.

Skibet skal bygges til højeste Klasse i Bureau Veritas og skal have 8 Stk. 3 tons elektriske Spil. Alle Laster isoleres med expanderet, granuleret Kork og kan holde den nødvendige Temperatur for Transport af Bananer, 12°, eller Æbler 0,5°, og naturligvis enhver Temperatur mellem disse Yderpunkter. Kølemaskineriet er af Sabroes Fabrikat.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde mellem Perpendikulærerne 104,24 m, Største Bredde 14,78 m, Dybde til øverste Dæk 8,46 m, Dybgang

6,86 m, Rumindhold af Lasten 4800 m³, Motorkraft 4500 IHK, Tilsvarende Hastighed 16 kn.

Under Broen er der 4 Stk. Eensengskamre, der 2 og 2 har fælles Bad, og paa øverste Dæk er der 4 To-sengskamre, hver med sit Badeværelse. Kaptajnen har sit Opholdskammer, Sovekammer og Baderum under Broen, medens de øvrige Officerer og Mandskabet har Kamre agter omkring Motor Casingen. For- og Agterpeaken kan bruges som Ballasttanke. Agten for Forpeaken findes 2 Højtanke til Ballast. I Dobbeltbunden føres Olie i Tankene 2, 3 og 4, medens Tank 1 og Tank 5 er Vandballasttanke.

Motoren er en 10-cylindret, enkeltvirkende 2 Takts B. og W. Motor, der kan udvikle 4500 IHK. Cylinderdiameteren er 500 mm, Slaglængden 900 mm.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47.
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



Stabel afløbning fra Nakskov Skibsværft

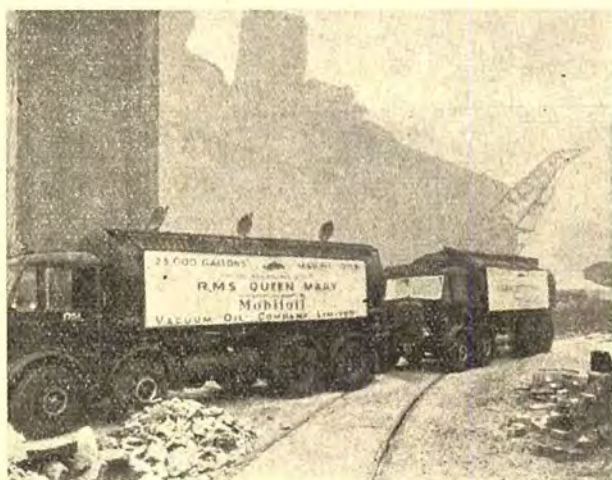
✓ Lørdag den 1. Februar 1956 løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 70, Frugt-Motorskibet „Chilean Reefer“, bygget til Rederiet J. Lauritzen, København, af Stabelen.

Afløbningen overværedes af Skibsreder Knud Lauritzen og Inspektør A. Christiansen for Rederiet og Inspektør O. Hensch for Klassifikationsselskabet samt Værftets Ledelse.

Skibet er et Søsterskib til det i forrige Nummer omtale „Canadian Reefer“.

Efter Afløbningen, der forløb glat, fortøjedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskinen installeret og Udrustningen færdig til Afleveringen.

Paa den ledige Bedding vil der straks blive lagt Køl til et Søsterskib til „Chilean Reefer“.



Den der smør' godt — kør' godt

I Juleugen blev over 100.000 Liter Smøreolie fyldt i „R. M. S. Queen Mary“s Tanke. Denne Olie skal smøre Kæmpeturbinerne, paa hvilke hele Skibets Drift hviler. Om kort Tid vil de kraftigste Marineturbiner, der nogensinde er bygget, blive rørt ved en Prøvekørsel, forinden de kobles til de mægtige Skruer, der vejer 55 Tons Stykket.

Da dette Billede blev taget, var man i Færd med at pumpe Olien fra Tankbilen til venstre. Det er en af de største Tankbiler i England, idet den rummer ca. 15.000 Liter, der altsaa i dette Tilfælde var Gargoyle DTE Marine Oil fra Vacuum Oil Company, Ltd.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

E. S. M. Denckers Eftf.

P. JENSEN

Rebslagermester, Vestergade 16

Eneleverandør af Plombsnøre til Toldvæsenet hele Landet over og alle offentlige Institutioner

FÆRCHS SKRAA

Den bedste, man kan faa



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.



STJERNENS

Olje og Mineralbrænde

Depot for Skibsproviantering

Heibergsgade 16 :: København K.
Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer

Depot i alle danske Provinshavne



**HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE**

Til Inden- og Udenbords
Faæes i alle Verdenhavne

Den Internationale
Skibsfarve-Fabrik A/S
Sct. Annæplads 16
København K.
Telefon Centr. 5601



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.

VIKING

landskendte
Kvalitets
Harmonikaer

Elegante,
moderne Udstyrelser
Populære Priser



Demonstreres hos alle Landets Musikhandlere

**C.L.O.C. CACAO
LIQUEUR.**



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Stettin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem Kjøbenhavn og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

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



VIKINGEN

50 Øre

„HORSA“ AF LEITH
Maleri af Ingvard Sørensen (Læs Artiklen Side 31).

1936 - Nr. 4
13. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Calcutta, Rangoon, Kuala Lumpur, Penang, Honkong, Shanghai, Hankow,
Tsingtao, Weihaiwei, Harbin, Dalny, Vladivostok, Seattle, San Francisco, 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

Fregatten Sjælland

ved

Suez-Kanalens Aabning

Af Admiral C. F. Wandel

Den 17. November 1869 var fastsat til den officielle Aabning af Suez-Kanalen og Indbydelser var sendte til de forskellige Stater om at lade sig repræsentere ved denne Lejlighed.

Danmark skulde repræsenteres ved Fregatten „Sjælland“, ført af Kommandør Malthe-Bruun. Af de med Skibet kommanderede Officerer blev en syg kort før Afrejsen, hvorfor jeg med kort Varsel blev sendt ombord. Ordren til Skibets Klargøring blev sent givet, saa denne maatte foretages i saa stor Hast, at Skibet ikke kom afsted i den bedste Stand.

Den 15. Oktober afsejlede Fregatten, og de, der ikke holdt af Tallet 15, blev straks bestyrkede i deres Overtro, thi ved Udsejlingen fra Københavns Rhed i usigtbart Vejr satte Lodsens Skibet paa Stubben, men det kom dog hurtigt af.

Da vi var kommet op i Kattegat, tvang en Storm af VNV. os til at søge ind under Frederikshavn, og da vi senere var staaet Skagen ud, nødte en Storm af SV. os til at dreje til; Vindstyrken noteredes til 10.

Fregatten arbejdede voldsomt i Søen og trak meget Vand; Kalfatringen i Skruebrønden var ikke blevet efterset, saa Vandet strømmede ind i Kahytten; med Batterikanonerne havde man foretaget den Forandring ikke at surre dem iborde, men havde lagt en Planke tværs over Kanonportene, mod hvilken Kanonerne surredes med deres Munding; derved kom Rapertens Baghjul ikke til at staa som hidtil paa Ege- men paa Fyrreplanker, i hvilke de ved Skibets voldsomme Bevægelser efterhaanden dannede dybe Gruber.

I en daarlig Forfatning naaede vi den 22. ind til Portsmouth, hvor straks 60 Tømmermænd kom ombord for at kalfatre og spundse de Gruber, Rapert-hjulene havde dannet i Dæksplankerne.

Pessimisterne havde igen travlt, vi vilde aldrig naa Port Said i rette Tid!

Den 24. forlod vi Portsmouth; Vinden i Kanalen var contrair, men da vi passerede Lizard, fik vi



Khediven Ismail.

frisk nordlig Vind; den 29. naaede vi Cadiz, hvor vi indtog Kul og Vin, satte Sommergæsterne om bord og afsejlede den 1. November; med frisk vestlig Kuling af og til med Læsejl, ankom vi til Port Said den 15., altsaa i god Tid!

Port Said Rhed var opfyldt af en utallig Mængde Skibe af alle Nationaliteter — foruden de forskellige Orlogsmænd hovedsagelig Passagerdampere, bringende kosmopolitiske Tilskuerskarer, der skulde overvære Indvielsen af den ny Æra for Handel, Skibsfart og Samfærdsel. Vor Plads var tæt op ad det tyrkiske Admiralskib. De fleste Nationer var repræsenterede; Sverige havde sendt Fregatten „Vanadis“, Norge Korvetten „Nordstjernen“ og Preussen Fregatten „Arcona“.

Ved Port Said strakte to kæmpemæssige Moler sig ud i Havet. Det Sted, hvor Byen laa, var for kun faa Aar siden en øde Sandkyst, og Byen gjorde et ret improviseret Indtryk med sine smaa Huse, Border og Skure; de bredt anlagte Gader, der endnu kun var Veje i Sandet, vidnede imidlertid om den store Fremtid, der var tiltænkt Byen.



Ægyptens Vicekonge
ror ud for at mod-
tage Kejseren af
Østerrig.
Efter en Skitse af
Kontreadmiral
Zachariae, der gjorde
Tjeneste som Kadet
ombord i Fregatten
Sjælland.

Næppe var „Sjælland“ ankret, før alt blev sat ind paa Rengøring og Maling, for at Skibet kunde tage sig saa stateligt ud som muligt til de forestaaende Fester.

I Løbet af den 15. ankom Kejseren af Østrig, Prins Henrik af Nederlandene og Kronprinsen af Preussen i deres Yachter, og fra nu af var det en evig Salutteren, ikke mindst fra de tyrkiske Skibe, der ikke fulgte international Kotume, men skød og mandede Ræer i det uendelige.

Samme Dag ledsagede jeg Chefen paa hans Besøg hos de tilstedeværende kongelige Personer og ligeledes hos Vicekongen eller Khediven af Ægypten, Ismail, hvor vi blev budt Kaffe og Tobak. Ismail var 59 Aar gammel, høj, med et mandigt og intelligent Ydre, værdig Optræden og talte flydende Fransk; men det er jo ellers godt kendt, at han i Ødselhed mindede om de værste østerlandske Despoter, en Ødselhed, der nødte ham til at udskrive haarde Skatter og Folk til Tvangsarbejde til sine kostbare Fester og utallige Slotte og Pragtbygninger. Festerne i Anledning af Kanalens Aabning sagdes at have kostet ham mellem 40—50 Millioner Kroner, og hans fortsatte Ødselhed bragte ham tilsidst under engelsk-fransk Formynderskab.

Vicekongen udtalte Ønsket om, at de danske Officerer maatte have et behageligt Ophold i Ægypten, hvor han betragtede dem som sine Gæster, og man maa lade Manden, for at bruge et københavnsk Udtryk, at der i saa Henseende heller ingen „smalle Steder“ var.

Den 16. ankom Kejsersinde Eugénie ombord i den franske Kejseryacht „l'Aigle“, modtaget med en øredøvende Salut saavel fra Skibene som fra Land. Overalt vajede Flag ved Flag, mest Trikoloren og det tyrkiske med den hvide Halvmaane og den hvide, 5-takkede Stjerne paa rød Bund.

Jeg ledsagede Chefen paa en Visit i „l'Aigle“; Kejsersinden var uforandret, siden jeg sidst saa hende — den elegante Holdning, de yndefulde Bevægel-

ser, Ansigtet med de fine, ædle Træk og det frunderlig tiltalende, sjælfulte, noget tungsindige Blik.

Samme Dag begyndte Festlighederne med den religiøse Indvielse af Kanalen; hvor Ceremonien skulde finde Sted, var der rejst en stor, overbygget Estrade for Khedivens Gæster, og lige overfor denne to Forhøjninger, en for den katolske og en for den muhamedanske Gejstlighed, alt pyntet med Masser af Flag. 101 Skud fra de tyrkiske Skibe meddelte Ceremoniens Begyndelse. Kejsersinden gik først i Land i sin hvide Chalup, hvis røde Fløjelsfartøjsklæde var oversaaet med Guldbier; derefter fulgte de øvrige fyrstelige Gæster og endelig et Mylder af budne og ubudne Gæster.

Ved Landgangen, hvor Khediven modtog Kejsersinden, var der rejst en Æresport, hvorfra man gik videre mellem to Rækker Soldater, men ellers manglede med den rette muhamedanske Sorgløshed enhver Ansyndning af Anvisning eller Orden. Uindbudne fyldte den øverste Del af Estraden, saaledes at Halvdelen af de indbudne maatte staa udenfor i den varme Sand og den brændende Søl under den lange Ceremoni.

Midt paa Estraden sad Kejsersinden med Khediven paa sin højre Side og tilhøjre for ham Prinsessen af Nederlandene; paa venstre Side af Kejsersinden sad den østrigske Kejser, Prinsen af Nederlandene og Lesseps, en høj, kraftig Skikkelse med hvidt Haar og en stor, hvid Knebelsbart.

Fra den ene Forhøjning fremsagde en ærværdig Ulemah en Bøn og oplæste et Stykke af Koranen, hvorefter en katolsk Præst paa den anden Forhøjning læste en kort Messe. Til Slut holdt Kejsersindens Skriftefader en Tale om Kanalens Betydning, hvorefter de fyrstelige Personer gik ombord, atter under en dundrende Salut.

Om Aftenen straaede Rheden og Kysten i en pragtfuld Illumination i alle Farver, medens Himlen i flere Timer ligesom var skjult under et Net af Raketter; selv om Illuminationen ikke i Lysintensitet

(Fortsættes Side 27).

En

KAPER-AFFÆRE

paa Malmø Red under Svenskekrigen

Illustreret af Poul Poulsen

Vort gamle Land har i Aarhundredernes Løb døjet mange haarc Tørn. Det er Gang paa Gang blevet ribbet slemt, men aldrig har det været værre stedt end under Svenskekrigen 1658—60. Omtrent hele Landet paa København nær var i Svenskernes Vold. Takket være Københavns Forsvares Tapperhed ved Stormen paa Hovedstaden Natten mellem d. 10. og 11. Februar 1659 beholdt Landet sin Selvstændighed.

Der var tyet en Del Skuder ind til København og de bedste egnede af dem blev udrustede til Kaperere. Vi har her i „Vikingen“ fortalt om „Kaperbedriften ved Assens“ og enkelte andre Kaperepisoder fra Svenskekrigens Tid og forøger her Samlingen med en lille Beretning om Kaperen „Falken“s besynderlige Affære paa Malmø Red i 1659.

„Falken“ var et godt sejlen og veludrustet Fartøj, der førtes af Æventyren Erik Nielsen Smed, en af de første Danske, som havde faret paa Vestindien og haft Dygtighed og Held til at bringe sit Skib hjem til København med en god Ladning. Han endte sine Dage som Guvernør paa St. Thomas, hvor han anlagde den første danske Koloni i Vestindien.

Sammen med den driftige Borger Johan Stenkul fik han „Falken“ sat i ypperlig Stand. Fire 4 Punds Fjærkanoner



Om Aftenen den 14. Juli kom en Fisker til Kaptajn Erik Nielsens Hus og bankede ham op. Han meddelte, at der laa en Del fremmede Skuder paa Malmø Red.



To af Skipperne vilde hindre, at Anærtovene kappedes.

blev laant fra Tøjhuset, ligesaa Ammunition, nogle Musketter, en Huggert til hver af Kaperens 28 Mand, Pistoler til de fleste af dem, Entrebiler, Piker og alt det, man iøvrigt behøvede. „Falken“ løb ud i Maj 1659, og det lykkedes den at tage to, ret smaa Priser, som Admiraltetsretten uden mange Omsvøb tilkendte ham som ærligt Bytte.

Om Aftenen den 14. Juli kom en Fisker til Kaptajn Erik Nielsens Hus og bankede ham op. Han meddelte, at der laa en Del fremmede Skuder paa Malmø Red; der var noget at gøre for en rask Mand. — Fiskeren fik en „Douceur“, og Kaptajn Erik skyndte sig ud i Byen, samlede sine Landlovsgæster og gik om Bord i „Falken“. Ud paa Natten kom Kaperen under Sejl.

„Falken“ maatte kryuse op mod



En hidsig tysk Superkargo vilde ikke vige, men et Kaper-gast ved Navn Rasmus gav ham et Dask i Hovedet med Fladen af sin Huggert og kastede ham ud.

Vinden, men Kaptajn Erik gav sig god Tid og magede det saaledes at han kunde strække ind paa Malmø Red ved Dagg-y.

Og næste Morgen, netop som det lysnede, kom han over de fire Handelsskuder, som laa trygt for Anker. Vagt-folkene sov. „Falken“ lagde sig paa Siden af den største af Skuderne og besatte den før Folkene ombord fik Søvn en af Øjnene. Samtidig satte Kaperen tre Baade i Vandet, og Kapergasterne bordede de tre andre Skuder og besatte dem. Baadsfolkene havde Ordre til at spærre Besætningen inde, kappe Ankrerne og straks sætte Sejl og styre i „Falken“s Køl vand ad København til.

Det gik naturligvis ikke helt glat af. Skipperne var de første til at tørne ud og protestere: De var ikke svenske; de var kun ankret op ved Malmø for Vindens Skyld. To af Skipperne vilde hindre, at Ankertovene kappedes; der kunde vel være Tid her Kl. 2—3 om Morgenen til at bjærge Ankrene! Kapergasterne gav dem baade grove Ord og grove Knubs og jog dem ned i Kahytten igen. En hidsig lybsk Superkargo vilde ikke vige, men en Kaper-gast ved Navn Rasmus gav ham et Dask i Hovedet med Fladen af sin Huggert og kostede ham ned. Der var ingen Tid til Snak. Kaptajn Erik raabte over til Prisemandskaberne, at det skulde gaa rask. Han prajede hver enkelt Skude og lod Prisegasterne opgive dens Navn og Hjemsted. Da han hørte, at der ene var fra Ystad, den gamle dansk-skaanske By, gik han den nær og raabte over til Skipperen, der mismodig stak Hovedet ud af Kahytvinduet: „Er det Jer, Hans Pedersen?“ Skipperen bejaede det og blev sat ombord hos Kapt. Erik, der trøstede ham med en Kande Øl.

Netop som et Par af Galioterne var begyndt at glide for deres Raasejl, Fok og Storsejl, dukkede en kgl. Kutter op. Muligvis har Fiskeren, der varskoede „Falken“, ogsaa tjent en Dusør paa Holmen. Ogsaa Kutteren var paa Jagt efter Skibene paa Malmø Red og kom brusende for fulde Sejl. Det var „Papegøjen“, som førtes af Ljnt. Hans Bjørnsen. De kgl. Folk vilde have deres Part af Byttet. Det vidste Kapt. Erik godt nok, og han lod yderligere skynde paa med Afgangen. Selv holdt han sig ved den største, Skipper Geerckens Skude, og afgav et Par Mand til Hjælp dér. „Falken“, Geerckens og Pedersens Galioter kom først ud og sejlede for fulde Sejl vestpaa, ad Saltholms Nordpynt til.

„Papegøjen“ skød et Varselsskud for at faa Skibene til at bie, men da de sejlede videre uden at bryde sig om den kgl. Løjtnant, skød Orlogskutteren „igennem“ en af Skuderne, — og det hjalp; de to nærmeste mindskede Sejl, og inden Skipperne Hartvigs og Bredis Galioter var kommet helt ud i aaben Sø, blev de bordet af „Papegøjen“s Folk under højlydt Protest fra Prisegasternes Side. En af disse greb endda sin Pistol og sigtede paa Orlogskutterens Skipper, Henrik Gulldholm, men Ljnt. Bjørnsen saa det, raabte ham an og sigtede paa ham med sin „lange Bøsse“, hvorpaa Kapergasten smed sin Pistol paa Overløbet.

Detailerne kender vi fra Forhørene, af hvilke man kan danne sig et klart Begreb om Affæren. Kaperer var bange for Orlogskutteren, skønt det var en Landsmand. Den skulde nok faa Ret ved Priseretten.

„Falken“ flygtede som for en overlegen Fjende, og endnu fulgte to Priser ham. „Papegøjen“ sinkedes ved at besætte de to Skuder, den havde taget fra Kaperen! Kapt. Erik gav sig til at styre Nord i, helt op ad Landskrona til, nær de derliggende engelske Orlogsskibe, i det Haab, at „Papegøjen“ vilde krydse til København med sit Bytte, men Orlogskutteren forfulgte Kaperen og indhentede undervejs Ystadskuden, Hans Pedersens, som blev besat.

Med sin sidste Prise tæt paa Siden krydsede Kapt. Erik saa over mod Sjællandssiden i Retning af Allerup Skov nær ved Skovshoved og vandt noget Forspring for Orlogskutteren, som paa det sidste Stræk ind til Hovedstaden blev sejlet helt agter ud. Rimeligvis maatte der kgl. Løjtnant holde Øje med de tre Skuder med de blandede Besætninger af fremmede Folk, Kapergaster og Orlogsgaster, der alle var onde paa hinanden.

„Falken“ lagde sig med Geerckens Skib saa langt ind i Havnen, den kunde komme, medens „Papegøjer“ lagde sig ved Holmen med sine Priser. Kapt. Erik ilede til sin Reder,



En af disse greb endda sin Pistol og sigtede paa Orlogskutterens Skipper, Henrik Gulldholm, men Løjtnant Bjørnsen saa det, raabte ham an og sigtede paa ham med sin Bøsse.

og Ljnt. Bjørnsen til Holmens Chef. Nu kom jo Efterspillet, og det blev jo i økonomisk Henseende det vigtigste.

Admiralitetetsretten blev sat d. 22. Juli. Kapt. Erik mødte med en lang, skriftlig Anklage og paaberaabte sig sit Kaperpatent. Rederen klagede, Skudeskipperne klagede, og paa Ljnt. Bjørnsens og „Papegøjen“s Vegne klagede selvste Flaadens Fiskal. Bjørnsen havde sin Landløjtnant over Musketterne Gregorius Sægder og Bartzkær Haagen Schow

til Vidne paa, at Kapt. Erik imod Reglementet havde fjernet Brevskaber.

Der gik Brok i Sagen. Retfærdigheden var vistnok ikke helt vaagen den Dag. Kongens og Kongens Folks Ret maatte der holdes paa, men Kaperne kunde have godt af at blive knægtet, fordi den ikke havde vist Orlogsmænden skyldig Respekt. Dommen er ikke bevaret, men det synes at fremgaa af Sagens Akter, at Jochum Geerchens Lybækkerskude blev frigivet, skønt den havde ligget ved en Bv, som var i Fjenders Magt. De øvrige Priser blev netop af den Grund tilkendt Kongen, saa vidt det kan ses.

Det blev Resultatet af den ejærve Kapt. Erik Nielsens raske Togt til Malmø, hvor han med sin gode Kaper „Falken“ og dens flinke Besætning bortførte fire Skuer fra fjendtlig Red.

Kay Larsen.



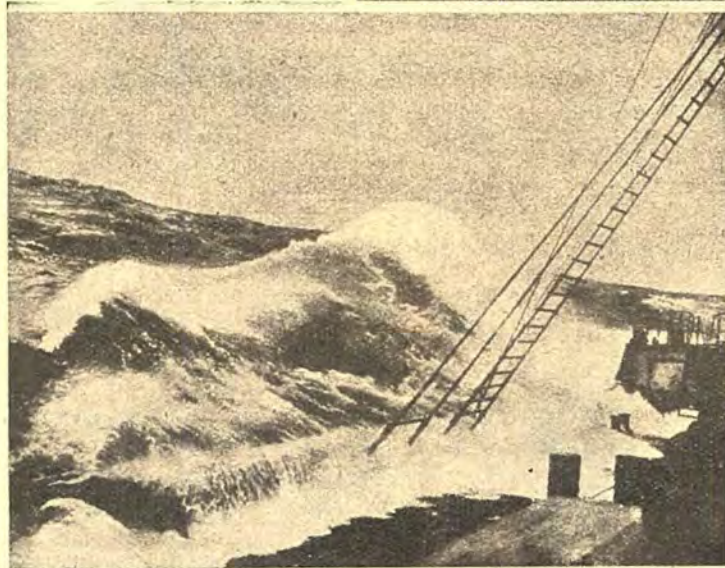
Vraget af en Aberdeen Trawler paa Grund nær Girdleness.

HAVET I OPRØR

Kæmpende sig Vej gennem Stormen ud for Yarmouth. ➤



↙ Gennem den brølende 40de.



Ansigt til Ansigt med Atlantens Fræde. Færnet Fyrskib, 4 miles Vest for Cape Clear, det første Velkommen til Atlanterhavsdamerne for hjemgaende.

Tømmermandens

ERINDRINGER



Brig "Edward" - Billed 1797

Brig „Edward“, bygget 1797, nærmere Enkeltheder savnes.
Fot. Lods Gruelunds Samling.



Dæksbæde fra „Mæquarie“ Sejl-Passagerskib til Australien.
Fot. Lods Gruelunds Samling.



Panamakanalen. — Fot. Poul Albeck Larsen, Nakskov.

Nu lod det til, at Lykken atter var med mig, for 5 Uger senere fik baade Peter Hansen og jeg Hyre med Fanøbarken „Dora“. — Dette Skib var 500 Tons og et godt og stærkt Lastskib, som var bygget i Kalmar, og det førtes da af en Kaptajn Hansen.

Det var helt trist at sige Farvel til Raluns, særlig hang Peter Hansen med Næbet; naa, det var nu heller ikke undgaet min Opmærksomhed, at han og Raluns Datter, Rosa, havde et godt Øje til hinanden, og det var ret indlysende for alle, at der skulde være Bryllup, naar Bark „Dora“ igen dypede Anker i Elben.

„Dora“ skulde laste Stykgods, deriblandt en Del Krudt og Tændstikker, i Liverpool for Quayaquil paa Vestkysten af Sydamerika i Republikken Ecuador, og midt i Marts stak vi i Søen. Det blev en Rejse med fint Vejr ned over Atlanten, Peter Hansens Harmonika paa Dækket i Frivagten, en hylende Piber rundt Hornet og en tiltagende Forbitrelse mod Kokken paa hele Turen.

Denne Herre skulde have været helt andre Ting end Kok, han var en tro Kopi af Jack Londons „Magridges“ om Bord paa Ullf Larsens Sælskonnert „Ghast“; det vil sige, at han var ualmindelig beskidt baade med sig selv og sit Arbejde, og desuden var han ualmindelig ondsksfuld, hvilket den stakels Kahytdreng fik at føle. En Aften var Drengen rent ulykkelig, for Kokken havde banket ham, saa han knap kunde kravle, og saa tog Bill Affære. Bill var Irlænder af Fødsel, men hjemmehørende paa Alverdens Have, han gik metodisk til Værks, kaldte Kokken forud og fortalte ham, at han havde i Sinde at give ham et Lag Tærsk, som han aldrig skulde glemme, og hvis han — Kokken — igen vovede at røre Drengen eller lave lignende Svineføde, som han plejede, saa skulde Bill endnu engang overvinde sin medfødte Magelighed og Godmodighed.

Naa, ved et Tilfælde blev Kokken ikke Morder denne Gang, for Kniven, som han trak, da det kneb, brækkede mod Bills syvende, venstre Ribben, men jeg tænker, at den Tilfredshed, vi alle gav til Kende, da Bill paa en haandfast Maade sagde Kokken Tak for den tiltænkte Begravelse — jeg tænker, at det lagde Grunden til den Hævn, som Kokken iværksatte efter Ankomsten til Quayaquil.

Denne feberhærgede By laa 50 miles oppe

ad Floden, og da vi maatte varpe os frem over en lang Strækning, var vi en yderst udmattet Samling Mænd, da vi endelig ankrede op ud for Landingspladsen, og de to første Nætter sov vi omtrent som døde Mænd.

Tredie Nat var nær ved at blive vor sidste Nat bæde paa „Dora“ og paa denne Jord, for Kokken, som efterhaanden kun taaltes, fordi han var et nødvendigt Onde, havde besluttet at sige os alle Tak for sidst. — Hvem, der vaagnede først, ved jeg ikke, men jeg ved, vi sprang af Køjerne paa Dækket — det bare ingenting for at redde Skib og Liv.

Kabyssen stod i Flamme, og det kunde fænge i Rikken hvert Øjeblik, men vi arbejdede som rasende, med hvad der fandtes af Pøse om Bord; alligevel var det et Vidunder, at Ilden blev slukket, og et Vidunder var det, at vi i det hele taget vaagnede, og Ilden ikke naede til Tændstikkerne og Krudtet i Lasten.

Vi anstillede nu en hastig Undersøgelse, og det viste sig, at Vagtmanden laa døddrukken henne agter med en tørt Romflaske ved Siden, endvidere fandtes der i Resterne af Kabyssen det sidste af en Brandmaskine, og det løb os alle koldt ned ad Ryggen, da det for Alvor gik op for os, at Ilden var paasat, og at Kokken sandsynligvis var Ophavsmand paa de til dette og Vagtmandens Rus.

Kokken var nemlig intet Sted at finde, skønt det stedlige Politi med Iver eftersøgte ham, det eneste, som blev fundet, var Jollen, der var forsvundet Brandnatten.

Mærkeligt nok skulde det blive Peter Hansen og mig, som først gensaa Kokken — eller rettere — det der var tilbage af den ulykkelige Mand. Et Stykke længere oppe ad Floden laa ogsaa en chilensk Fuldrigger for Anker, og en Morgen, da Peter Hansen og jeg var i Land, saa vi en Baad ro ind ude fra Fuldriggeren; da de nærmede sig til Land gik vi hen mod dem for at slaa en Sladder af, og vi saa nu, at de om Bord havde en død Mand, der laa under en Pressenning i Bunden af Baaden; de fortalte nu, at det var en dem helt ukendt Mand, som var blevet fundet



Marinaretto, en Slogs smaa Søkadetter eller Søspejdere i Mussolinis nye Italien, yngste Led i selveste Stats-Marinen.

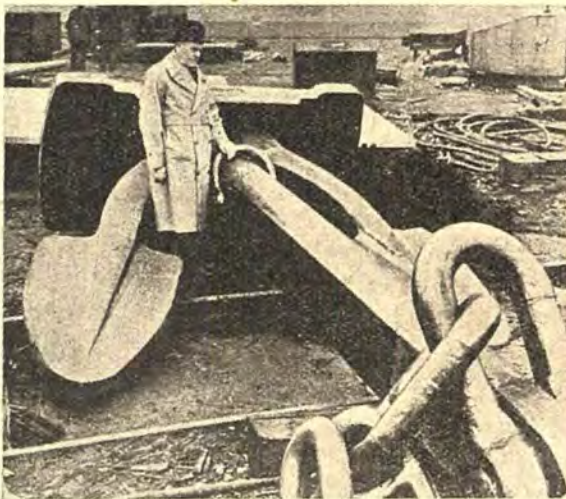
hængende død i Lasten; som grebet af en fælles Indskydelse hoppede baade Peter Hansen og jeg i Baaden og slog Pressenningen til Side, og i det fortrukne, gruelige Ansigt genkendte vi Kokkens Træk.

Han var flygtet om Bord paa Fuldskipet som skulde have sejlet Dagen efter Branden paa „Dora“, men som af en eller anden Grund var blevet forhindret, og af Frygt for Opdagelse havde denne Ulykkelige altsaa endt sine Dage i Strikken.

Hvilke bitre Tanker om et forspildt Liv havde ikke været hans Følgesvende i de pinefulde Dage i Lasten, indtil han gav op og i Rædsel kastede sig ind i Dødens Gru.

Som en mørk Skygge hvilede denne Mands Endeligt længe over os alle; sært klar Præstens Ord over hans fattige Grav paa den fremmede Kyst. Fattigt, ensomt, ulykkeligt var hans Liv, ulykkelig og bitter var Døden, han tog — hvem har mon Skylden for at have trædt paa denne Menneskesjæl første Gang, saa at den blev saa forkrøblet, som Tilfældet var — hvem havde givet ham et venligt Ord eller et Smil — hvad kunde en Smule Solskin ikke have udrettet i denne Mands Sind — men saadan er vi Mennesker ikke — vi giver Stik for Stik og helst lidt mere dybt og lidt mere ondt, end det vi selv modtog — og vi har alle været med til at dræbe det bedste i et Sind. —

Ved Ankomsten til Quayaquil laa der Brev til Peter Hansen fra Rosa Ralun — ogsaa jeg var betænkt med en venlig Hilsen, men Peters Humør steg adskillige Grader i den Anledning. Brevet var afsendt fra Hamborg, kort efter vor Afgang fra Liverpool, det var altsaa skrevet for ca. 3 Maaneder siden, og det



Dette Foto viser slaaende „Queen Mary's enorme Størrelse Her ses et af Kæmpedamperens 16 Tons Ankere. Ved Siden staar Sir Edgar Britten, Skibets fremtidige Kommandør.



Det tyske Skoleskib og Ungdomsherberg »Hein Godenwind«
i Hamburg Havn.

forundrede da heller ikke, at der en Uge efter kom nok et Brev til Peter fra samme Afsender.

Det kom om Aftenen, Peter Hansen tog det, gik forud paa Bakken for at læse det, og jeg saa ham ikke mere den Aften.

Om Morgenens var hans Køje tom, og han selv ingen Steder at finde. At han skulde være rømt, syntes utænkeligt — afholdt og veltilfreds som han var om Bord, og efter som Dagene gik, uden at der kom Efterretninger om ham, blev vi mere og mere overbeviste om, at han var druknet, uden at Vagtmanden havde hørt det, og vi begyndte at samle hans Ejendele sammen for at sende dem til hans Paarørende, naar vi kom i europæisk Havn. Harmonikaen, som han havde fornøjet os med saa ofte, Harmonikaen, hans gamle slide Følgesvend, gav et bristende Hulk, da vi klemte den sammen for at komme den i Sækken.

Men midt i al vor Bedrøvelighed kom Peter Hansen tilbage — ikke spillevende, men dog levende, det var slet ikke saa nemt at begaa sig i Sydamerika dengang, forstod vi, for han saa forfærdelig ud, da to Politisoldater bragte ham om Bord efter det mislykkede Rømningsforsøg.

Jeg ved ikke, hvad der ventede ham for hans Flugt, tilsyneladende interesserede det ham heller ikke en Døjt — i det hele taget var han som forvandet, og selv om han ikke sagde noget om Aarsagen til Rømningsingen, anede jeg, at det var noget med Pigen, og det slog da ogsaa til, som jeg snart skulde faa Sikkerhed for — men foreløbig var han tavs og indesluttet, havde ingen Appetit og tabte sig. Harmonikaen værdigede han ikke et Blik, og i Fritiden stod han helst for sig selv og stirrede ned i det grumsede Vand.

Det var først, da jeg blev Vagtmand, at Peter Hansen selv lod mig vide, hvad der var sket; en Nat kom

han nemlig fuldt paaklædt paa Dækket, gik lidt frem og tilbage og kom saa hen til mig: „Du, Julius, jeg stikker af i Nat,“ sagde han; og ligesom han skyldte mig en Forklaring, fortsatte han: „Jeg fik forleden Brev fra Rosa Ralun, og hun meddelte mig deri kort og godt, at hun havde giftet sig.“

„Er Rosa blevet gift,“ udbrod jeg, og vilde have fortsat med en Beklagelse, men indsaa det urådige heri ved at betragte Peter Hansens alvorlige og ulykkelige Udtryk — jeg havde levet som de fleste unge Mennesker og smilet lidt overbærende, naar jeg havde hørt om særlig ophøjede Følelser og ulykkelig Kærlighed, men her i Natten, medens Stjernerne trak deres lysende Striber over Tropehimlen, og Urskovens dæmpede Lyde lød ud over det stille Vand — her gik det op for mig i sin Banalitet, at jeg stod over for et stort og rigt Menneskes Afsked med en fin, god Drom — at et Menneskes Lykke var bristet, og jeg stod betaget som den, der første Gang overværer en gribende Andagt.

Peter vendte sig fra mig, lænede sig mod Vandet og fortsatte hæst og anstrengt: „Jeg kan ikke være her om Bord mere; naar jeg for Eftertiden skal staa til Rors, kan jeg ikke lade være med at tænke paa mine Rørtørne paa Overfarten, hvor jeg stod og tænkte paa hende, og naar vi gik til Vejrs, sendte jeg altid et Blik mod Øst, og jeg var saa barnagtig at tænke, at hun kunde fornemme det som en Hilsen over de mægtige Vidder — nej jeg kan ikke være her om Bord na, jeg stikker af.“ —

Om Morgenens hyklede jeg oprigtig Forbavselse, da det blev opdaget, at Peter Hansen var borte, skønt jeg selv havde hjulpet ham med Redningskransen, set ham svømme mod Land og forsvinde i de dybe Skygger. Her havde været god Plads for Sentimentalitet, men det havde ingen af os Brug for; med et: „Paa Gensyn, du“, var han gledet ud af min Tilværelse.

Jeg har set ham en Gang siden. Da jeg flere Aar senere om Bord i „Harvester Queen“ passede Slæberen opad Themsen, passerede os klar om Bagbord en engelsk Fuldrigger for udgaende, og en Mand, som stod og lænede sig ud over Lønningen om Bord paa Fuldskipet, mindede mig saadan om Peter Hansen, at alle mine Oplevelser med ham i et Nu vældede ind over mig; jeg sprang ud til Siden og raabte hans Navn; Manden løftede Ansigtet og saa sig søgende om, det var Peter Hansen — ældre og mere markeret — men han, og jeg brølede igen; saa fik han Øje paa mig, og det gav et Sæt i ham, da han blev klar over, at det var Julius, som prajede ham, han raabte et eller andet, svingede med Armene, og saa havde vore Skibe passeret hinanden. Nu staa kun for mig Billedet af ham, stormslaaet, markeret — med en Fuldriggers skyhøje Rig som Baggrund, en Sømand, en hjemløs — som de Tusinder, i hvem der tidligt brast en Strærg, som dirrer og dirrer i ensomme Vagter over de vide, vide Have. — (Sluttes i næste Nr.)

Asien forvandles.

For Forten Aar siden havde Tokio kun 3—4 Slagterbutiker. I Dag er der 3000. *Oriente er begyndt at spise Kød.*

Kina og Japan hører ikke til de Lande, der selv kan forsyne sig med Oksekød, og følgelig faar Tokio sit Kød fra Chicagos Markeder. Situationen frembyder uhyre store Muligheder, og hvis Østens Folk forvandles til Kødspisere, vil Kødpriserne utvivlsomt stige.

Damp er Nummer 1 endnu

Dampskibene er en flot Nr. 1 endnu.

56 Millioner Tons af Verdens samlede Tonnage drives ved Damp og kun 10 Millioner Tons ved Motorer.

Men spørger man saa om Fremtiden, vil det vise sig at Motorskibe er i Stigen. For Tiden er der 108 Motorskibe under Bygning paa Værfter Verden over mod 101 Dampere og 7 Sejlskibe.

Naar man nu erindrer, at det først var i 1912, at det første større Motorskib „Selandia“, bygget af B. & W. i København, stod Havnen ud og viste Verden, at man i København havde formaaet at bygge et stort Skib efter de Metoder, den tyske Ingeniør Rudolph Diesel havde anvist, ja, saa har man Lov at sige, at Motorskibene har haft kolossal Fremgang. Hvorfor har de det? lad os gaa ombord i en af de store Østfarere, der ligger i Havnen, og spørge Maskinmesteren om Motorskibenes Fordele frem for Dampskibene.

Det er en 2. Mester, vi kommer sammen med, og beder om i jævne Ord forklare os Motorskibenes Fordele.

— Det er en smal Sag! Se nu her, lige bag Kommandobroen har vi en stor Lastluge. Under Luger er et Lastrum til 5 à 600 Tons Varer. Hvis dette Skib var en Damp, maatte vi altid have Kul i denne Last-

Nu kan vi bruge den til Varer, og Skibet kan altsaa tage 500 Tons flere Varer og indtjene Fragt for dette paa hver Rejse, der foretages. I Stedet har vi vort Brændsel i Rendestenene.

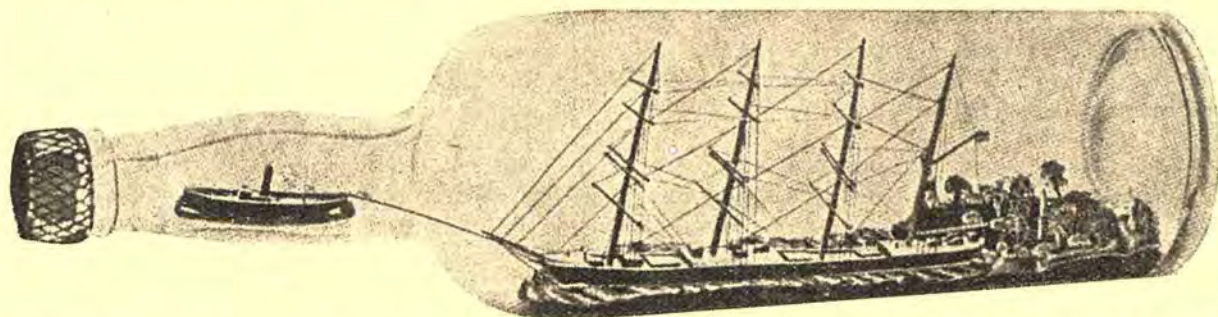
— Rendestenene, hvad er det?

— Det er et Rum helt nede i Bunden af Skibet indrettet til Tanke i Motorskibene, i Dampskibene kaldet Rendestene, fordi de kun gør Nytte som Rendestene eller Ballastrum. Fra Tankene i Bunden af Motorskibet pumper vi Olien op i andre Tanke, hvorfra den pumpes ind i Motorerne. Først tjener vi altsaa Plads, dernæst behøver vi ikke en stor Stab af Fyrbødere og Kullempere til at køre Kullene fra Lastrum til Fyrplads. Det er en stor Fordel. Fyrbødernes Arbejde nede i Troperne var nemlig et utroligt Slæb.

Saa er der selve Motoren. Fordelen her er, at Brændslet, det vil sige Olien, forbrænder ved Eksplosioner inde i selve Maskinen. Eksplosionerne driver Stemplerne. Ved Dampmaskiner forbrænder Kullene eller Olien i Kedler, og den Damp, der udvikles, driver Stemplerne.

Dieselmotorerne, der direkte udnytter Brændslet, er langt mere økonomiske end andre Maskiner.

Hvordan laves „Skibet i Flasken“?



Oprindelig var det de gamle Sejlskibsfolk, der paa deres lange Rejser fandt paa dette Kunststykke, navnlig for at faa Tiden til at gaa, men nu da Sejlskibenes Tid saa godt som er forbi, er Flaskens Tid ogsaa snart Slut. En Dampskibsmatros har ikke Tid, Rejsen er for kort, og han kender heller ikke alle Finesserne ved Takkelagen paa en Fuldrigger — og er den ikke rigtig, ja saa er der jo ikke noget ved det — en Fuldrigger konstrueret i en Legetøjsbutik har ikke megen Værdi.

Hvordan foregaar nu dette Trick? Ja, det er ikke nogen særlig Kunst, men Snille og Taalmod maa der til.

Man tager à la Madame Mangor — en tom Romflaske (for saadan var det oprindelig), skyller den godt og tørrer den. Derpaa anbringer man med en Pincet noget Kit paa den ene indvendige Side af Fla-

sken som Baggrund, Strand med Huse, Fjeldkyst eller Tropekyst med Palmer o. s. v. Af smaa spaltede Pinde kan man lave de herligste Palmetræer. Huse, Fyrtaarn o. l., der er malet i Forvejen, anbringes ved Hjælp af en Pind eller Pincet, og Vandet laves af grønt og blaat Kit.

Det sværeste er naturligvis selve Skibet. Dette laves forinden, saaledes at Master og Ræer m. m. er til at lægge ned langskibs, saa det kan føres ind gennem Flaskehalsen. Ved Hjælp af en Traad kan man rejse Masterne og strække Takkelagen og slutter saa med at kitte Traaden godt fast, saaledes at Riggen bliver staaende.

Gar keine Hexerei — nur Behändigkeit!

De morsomme Flasker er nu snart sjældne, og inden længe ender de sikkert som Museumsgenstande.

MYTTERI PAA "BOUNTY"

Et Sted ude i Sydhavet ligger der en lille, romantisk Palmø, en af de mange Tusinde Sydhavsøer, som er blevet opdaget og glemt mange Gange gennem Aarhundreder. Øen hedder Pitcairn og er kun nogle faa Kvadratkilometer. Den ligger i en fransk Øgruppe, men er ikke destomindre engelsk og under Ny Syd Wales' Styre. Og det af en meget romantisk Grund. Paa Øen bor nemlig de ca. 170 Efterkommere af Mandskabet paa det engelske Skib „Bounty“, som for omtrent 150 Aar siden gjorde Mytteri, og siden er blevet besunget af baade Byron og andre. Det var Sydhavets Kvinder og paradisiske døde farniente som sejrede i Tovtrækningen med den berømte britiske Flaadedisciplin. Og saa højt elsker Efterkommerne deres Palmø, at de hver Gang Myndighederne har forsøgt at tage dem bort, har søgt tilbage igen. Og de faa, som har aflagt den fjerne Ø et Besøg, kan fortælle om disse mærkelige Ætlinger af britiske Søfolk og Sydhavets mahognibrune Kvinder, som taler et gammeldags Sømandsengelsk, opblandet med en Mængde indfødte Ord.

Mytteriet paa „Bounty“ er nu optaget paa Film. Den kommer til at samle fuldt Hus i et Utal af Uger,

Eller da Sydhavsparadiset
sejrede over den berømte
britiske Flaadedisciplin.

Det vanvittigste af alle
Søens Eventyr.

men saa staar den ogsaa ude i Verden som Kassefilm Nr. 1.

Den glimrende Film Mytteri paa „Bounty“, der lige har gaet i World Cinema, viser paa ny, at Digtning og Opspind ikke er i Stand til at overgaa Virkeligheden — for de Begivenheder, der foregaar i Filmen, er praktisk talt alle kopieret direkte efter

den skinbarlige Virkelighed, som Besætningen paa den engelske Fregat „Bounty“ oplevede i 1788.

Mytteriet paa „Bounty“ er det mest berømte Mytteri i den engelske Flaade. I og for sig var selve Mytteriet maaske ikke saa mærkeligt, men det var Grunden til en Række Hændelser, som beskæftigede den Tid stærkt. Først og fremmest gav den Anledning til et af de mest glimrende Beviser paa godt Sømandsskab, dernæst for, hvad England gør for at faa straffet dem, der gør sig skyldig i Disciplinærbrud i Hans Majestæts Tjeneste, og til Slut leder Mytteriet til Grundlæggelsen af den mærkeligste af Englands mange mærkelige Kolonier. — Og endelig medvirkede Mytteriet til en Forbedring af Forholdene til Søs.

I 1787 gav det britiske Admiralitet Samtykke til, at Skonnerten „Bethia“ blev købt for 1950 Pund for paa Opfordring af en Del Forretningsfolk, som hand-



Kaptajnen.

Hvad Kunsten angaar, naar ingen i denne Film højere end Charles Laughton som Sadisten Kaptajn Blight. Infernalsk Raahed og iskold Vilje afspejlet i samme Ansigt.



Oprøreren.

Clark Gable, der i Privatlivet er lille og smalskuldret, er for 117. Gang ved Hjælp af de eventyrlige amerikanske Kameraer gjort til bredskuldret Mandfolke-Helt af 1. Klasse A.



Kadetten.

I Filmen spillet af Franchot Tone, kendt fra »Englands Søner«.



De oprørske Matroser sætter Kaptajnen og hans Tillængere ud paa Havet i en lille Baad.

lede i Vest-Indien, at sendes til Tahiti for at hente Brødfrugttræer og bringe disse til Vest-Indien, hvor Brødfrugt skulde indføres som Kost for Slaverne. — „Betia“, som var en Baad paa ca. 215 Tons Lastevne, blev ombygget for at laste flest mulig Brødfrugttræer. — Den blev armeret med 4 korte Firepudskanoner, 10 saakaldte Swivels — fik en Besætning paa 46 Mand — og blev omdøbt til „Bounty“.

Den 25. December 1787 forlod „Bounty“ Spithead under Kommando af Kaptajn William Bligh, som tidligere havde tjent under Kaptajn James Cook paa „Resolution“, og derfor kendte lidt til Tahiti. Kaptajn Bligh var en meget dygtig Sømand, som holdt jernhaard Disciplin — paa mange Maader et helstøbt Mandfolk — men hensynsløs mod alle sine Underordnede, og uden Evne til at forstaa, at hans Ord og Handlinger satte dybe Mærker. — Masters mate — som tilsvarede Styrmand — om Bord var Fletcher Christian en Mand med adskillig mere Dannelselse, end man i Almindelighed den Gang kunde regne med hos en Mand i saadan en Stilling, og havde han forstaaet, at Bligh's Sprog var det vanlige i Marinen den Gang, havde han vel ikke taget sig Fornærmelserne nær, og det var ikke endt med Mytteri. Som det nu var, begyndte Misfornøjelsen tidlig at gøre sig gældende, og allerede efter at Skibet forlod Teneriffe, klagede Marskabet over, at fordærvede Græskar udgjorde en Del af Rationen. Der var i de Dage næppe et Skib,

Efter Kaptajn Blighs Opfattelse var Aarsagen til Mytteriet paa „Bounty“ at søge i de tahitiske Kvinders Tiltrækningskraft. Her ses et samtidigt Billede af en Tahitipige, tegnet af Webber efter levende Model. Webber var en af de Sømand, der var med Kaptajn Cook i Sydhavet kort Tid før „Bounty“'s Rejse, saa det lader virkelig til, at Tahitipigerne har set saa utroligt krinolineagtige ud ved festlige Lejligheder.

Charles Laughton.

Som den store engelske Filmsskuespiller ser ud privat. Han er i Virkeligheden en rar Belle. Og han er ked af, at han altid skal spille Skurkeroller. Saa får han ingen Breve mere, siger han. I „Mytteri paa Bounty“ har Laughton den svære Opgave at spille Kaptajn Bligh, en meget frastødende Rolle. „Mytteri paa Bounty“ er ikke en Film for Folk med svage Nerver — det er en udpræget Mandfolkefilm (de to kvindelige Hovedroller spilles af to navnløse hawajianske Prinsesser). Den vil maaske fælde enkelte for Brystet paa Grund af sine realistiske og noget uhyggelige Scener af Tilstandene om Bord. Der piskes frygteligt i denne Film. Men saaledes var altsaa Livet til Søis i gamle Dage.

hvor man ikke havde lidt af hvert at sige paa Kosten, men da Bligh fik hørt om Klagerne, sagde han bare: „Fordømte Kjeltringer, I skal komme til at æde Græs, før vi bliver færdige med hinanden.“

Saa spiste ogsaa Officererne af de fordærvede Græskar — men Kosten var knap, og Uhyggen om Bord voksede under det, man kalder en tre Maaneders Storm, mens man forsøgte at runde Kap Horn. Til Slut opgav Bligh dette og bar under Vinden til False Bay ved Kap det gode Haab. En haard Rejse derfra til Tasmanien var Bligh ikke engang paa „speaking terms“ med sine Officerer, da de naaede Tahiti den 26. Oktober 1788.

De Formaninger for Mandskabets Optreden mod de Indfødte, som Bligh gav Dagen før man kastede Anker i Matavai-Bugten paa Tahiti, viser imidlertid, at Bligh var meget klog, og forstod hvordan primitive





I en 23 Fods Jolle paa et tropisk Hav med dets lunefulde Vejr! Charmerne for at komme frelst fra dette Eventyr var næsten Nul, men Bligh gav ikke op. Han førte sin lille Baad fra Venskabsøerne til Timor — 3600 miles — og tværs over det aabne Ocean, Farvande, som kun uendeligt faa Hvide havde set. I 41 Dage sejlede de for en voldsom østlig Storm, dødjende alle Sjøens ondeste Luner.

Mennesker skulde behandles. Modtagelsen paa Tahiti var den hjerteligste — man spurgte efter den gamle Ven Cook, men Bligh havde forbudt sine Folk at meddele, at han var dræbt af Indfødte paa Hawaii, og fortalte i Stedet, at han selv var Cooks Søn.

Indlastningen af Brødfrugt gik uden nogen Hindringer, men af en eller anden helt uforklarlig Grund fulgte Bligh ikke Admiralitetets Ordre om at laste saa hurtigt som muligt, og „Bounty“ blev paa Tahiti fra 26. Oktober 1788 til 4. April 1789.

Dette lange Ophold fik vidtrækkende Følger. Officerer og Mandskab syntes Tilværelsen paa den smaragdgrønne Ø var helt paradisisk i Sammenligning med Livet om Bord. Disciplinen slappedes — og naar undtages det lette Arbejde at skaffe Brødfrugttræer om Bord — havde ingen andet at gøre end at nyde Livet paa Tahiti-Maner. Venskab blev sluttet med Indfødte, og den Charne, Tahitis Kvinder altid har øvet paa de Besøgende, gjorde sig saa stærkt gældende, at flere af Mandskabet giftede sig med dem efter Landets Skik. Den 5. Januar 1789 gik det endog saa vidt, at tre Mand rømte, men Friheden blev kun kort, for den 25. blev de bragt om Bord igen og straffet med 48 Slag af den nihalede og lagt i Lænker for Resten

Bounty-Bugten ved Pitcairn-Øen i Syd-Pacifien.

Her var det, de oprørske Søfolk under Fletcher Christians Ledelse landede paa Pitcairn-Øen. Bugten bærer derfor nu „Bounty“s Navn. Billedet er fra en Tegning af den engelske Marine-Kaptajn Beechey, som besøgte Øen 1825.

af den Tid, Opholdet paa Tahiti varede. Under Opholdet paa Tahiti døde Skibslægen, som forøvrigt var en Dranker af store Dimensioner.

4. April sejlede „Bounty“ fra Tahiti med „1015 gode Brødfrugtplanter i 774 Potter, 59 Baljer og 24 Kasser.“ Den 12. passerede man Aitukati, og den 25. naædes Tofoa paa Tonga. Beretninger fra dem, som var om Bord, lader os forstaa, hvordan Stemningen var efter Afrejsen fra Tahiti, og 28. April brød Mytteriet ud. Den, der startede det, var Fletcher Christian, som selv bandt Bligh's Hænder. For Christian var Foranledningen til Mytteriet, at Bligh den foregaaende Dag havde beskyldt ham for at have stjaalet Kokosnødder, som tilhørte Bligh. Intet andet end dette har for Christian selv været afgørende, idet det først var hans Hensigt at rømme alene, naar Skibet var nær ved Land, men delvis var Misfornøjelsen saa stor blandt en Del af Besætningen, og delvis længtes de tilbage til de sorgløse Dage paa Tahiti. Medvirkende til Oprøret var ogsaa den Omstændighed, at Kaptajn Bligh fratog Mandskabet alle de Gaver, de havde faaet af de Indfødte, og det fortælles, at Christian har et dybt Nag til Bligh, efter at han var blevet berøvet en Perlekæde, som hans brune Hjertenskær havde skænket ham.

Saa blev Kaptajnen sammen med 18 andre sat i Skibets Baad, forsynet med ca. 110 Liter Vand, 150 Pund Brød, 50 Pund Svinekød, 4 Flasker Rom og 6 Flasker Vin. De fik en Kvadrant og et Kompas med, men uden Søkort og uden Vaaben blev de overladt til deres Skæbne. 19 Mand i en aaben Baad paa 25 Fod, ingen troede de skulde naa levende frem. Paa denne Tur viste Bligh imidlertid, hvor dygtig han var, og uden ham vilde ingen komme tilbage. Takket være den Disciplin han holdt, naaede de den 12. Juni Timor efter at have sejlet og roet 5600 Sømil. Kaptajn Bligh's Kort fra denne Færd findes endnu.

Den 14. Marts 1790 naaede Bligh hjem til England, og senere Mandskabet, hvorefter alle den 22. Oktober 1790 blev stillet for en Krigsret om Bord paa „Royal William“. Alle blev frifundet for at være Skyld i Tabet af „Bounty“.

Det sidste Bligh havde hørt, da hans Baad blev kastet los fra „Bounty“, var: „Alle Sejl for Tahiti“, men Fletcher Christian, som nok havde en Mistanke om Længden af Lovens Arm, sejlede „Bounty“ til den 500 Sømil syd for Tahiti beliggende Ø Tubuai. Denne var amærket paa Admiralitetets Kort af Kaptajn





Som han saa ud i Virkeligheden.

Saaledes saa Kaptajn Bligh ud. Dette Portræt hænger i National-Galleriet i London og er malet 1794, da Bligh var blevet Vice-Admiral. Han døde 1817 i en Alder af 64 Aar. Bligh var en dygtig Mand, han havde været med *Cook* Jordan rundt (ikke Fejsebureauet!), men han var en haard Hund mod andre — som mod sig selv.

Cook, men Oprørerne var de første Hvide, som besøgte Øen. Den 25. Maj 1789 kastede „Bounty“ Anker ved Tubuai, men et Par Dage efter bestemte man sig for at rejse til Tahiti og hente sine Kvinder, før man endelig slog sig ned paa Tubuai. Dette blev gjort, og efter at have besøgt Tahiti, kom de tilbage til Tubuai den 26. Juni. Imidlertid viste de Indfødte her sig langt mindre venlige end paa Tahiti, og det blev bestemt, at man skulde drage tilbage til Tahiti, for at de, der ønskede det, kunde blive der. Den 20. September kastede „Bounty“ for sidste Gang Anker i Matavia-Bugten paa Tahiti, og efter at en Del af Oprørerne var gaaet i Land, sejlede Christian med 8 af Oprørerne, 6 tahitiske Mænd og 12 Kvinder den næste Nat ud mod sit ukendte Bestemmelsessted. Om Christian allerede da han rejste fra Tahiti havde bestemt, hvorhen han vilde, ved man ikke, men i hvert Fald var han saa forsigtig, at han intet nævnedes om det.

I 1767 havde Kaptajn Carteret paa H. M. S. „Swallow“ opdaget en ubeboet Ø, som blev kaldt Pitcairn efter den Midshipmand, som først saa Øen, og dertil sejlede saa Oprørerne. Man ved ikke naar de først landede, men den 25. Januar 1790 var alt, som kunde løs-

nes paa „Bounty“, bragt paa Land, og Skroget blev brændt. Den ensomme Pitcairn var engang et lille Paradis, men før den sidste af Oprørerne døde, var Øen en Slagmark. Til en Begyndelse gik det godt, men en Dag faldt en af Kvinderne nedfra Fjeldet og slog sig ihjel, og da hendes Mand ikke trivedes som Enkemand, tog han en af de andres Kvinder. Dermed begyndte Uhyggen, og af de oprindelige 8 Hvide og 6 indfødte Mænd, var 15 slaaget ihjel, da Kaptajn Folger paa „Topaz“ fra Boston i 1808 opdagede Pitcairns Læmmelighed. Det var først i 1815, at Kaptajn Folger sendte en Meddelelse til det Britiske Admiralitet om, at han paa Pitcairn havde fundet Efterkommere af Oprørerne paa „Bounty“, og samtidig sendte han Skibets Kronometer, som havde været benyttet af Kaptajn Cook paa hans anden Rejse, og som i Dag er i United Service Institution.

I 1814 opdagede et britisk Skib, „Briton“, ved et fuldkomment Held Pitcairn, det Carterets Pitcairn laa 100 Sømil længere Sydøst. „Jeg fandt en Ø, hvor intet var afmærket, hverken paa Admiralitetets Kort eller andre, og blev meget forbauset over at finde Øen befolket af 40 unge Mennesker, som talte engelsk,“ siger Kaptajn Staines. Den eneste af Oprørerne, der endnu levede, og som oprindelig hed Smith, havde antaget Navnet John Adams, og var blevet i højeste Grad religiøs. Det maa have været Adams gode Ledelse af denne lille Koloni, som fik Kaptajn Staines til at se bort fra det, som ellers vilde have været hans Pligt, nemlig at arrestere Adams og bringe ham for Krigsretten. Men han fik Lov til at blive og ledede som en Slags Patriark Kolonien til han døde 1829. 170 Efterkommere af Oprørerne lever som nævnt endnu paa Pitcairn. To Gange har man flyttet hele Befolkningen fra Øen, men begge Gange har de fleste ønsket sig tilbage, og man har bøjet sig for Ønsket og igen flyttet dem til Pitcairn.

Ingen af Oprørerne, som naaede Pitcairn, kom saaledes for Krigsret, men saa heldige var ikke de af deres Kammerater, der blev paa Tahiti. Admiralitetet besluttede at sende Kaptajn Edwards med „Pandora“ til Tahiti for at søge efter Oprørerne. Den 25. Marts 1891 kastede „Pandora“ Anker i Matavia-Bugten, og den 8. Maj forlod den igen Tahiti med 14 af Oprørerne forsvarligt installeret i et rundt Dækshus agter, der baade af Besætningen om Bord og af Fangerne blev kaldt „Pandoras Æske“. I tre Maaneder krydsede Kaptajn Edwards rundt i Stillehavet for at finde Resten af Oprørerne, men uden Held.

Aftenen 28. August stødte „Pandora“ paa et Koral-

Pitcairn-Øen.



rev i Endeavour-Strædet og sank om Formiddagen den næste Dag. Af Mandskabet druknede 51 Mand og af Fangerne 4, men Resten naaede i Skibets Baade 16 Dage senere Timor, hvor Bligh ogsaa endte sin Rejse i 1789. 19. Juni 1792 kom Kaptajn Edwards med Resten af Mandskabet og Fangerne til Spithead. Først kom han selv for Krigsret for Tabet af „Pandora“, men blev frikendt, og derefter begyndte Krigsretten om Bord paa „Duke“ mod Oprørerne fra „Bounty“. 18. September 1792 blev Dommen afsagt, hvorefter 6 blev dømt til Døden og 4 frifundet. 2 af de dødsdømte blev imidlertid benaadet, men de andre 4 blev hængt.

Om Fletcher Christians Død ved vi intet — det siges, at han blev gal paa Pitcairn og kastede sig i Havet, og det siges, at han blev slaadet ihjel. Han var ingen almindelig Mytterileder, og selv om hans Optræden ikke kan forsvares, saa kan den forstås. Han var en Mand, der af alle fik Anerkendelse for Retsind og Dygtighed — men Bligh's Behandling blev det ham til sidst ikke mælig at holde ud. Det fortælles, at han selv til Slut stærkt angrede at have sat Oprøret i Scene.

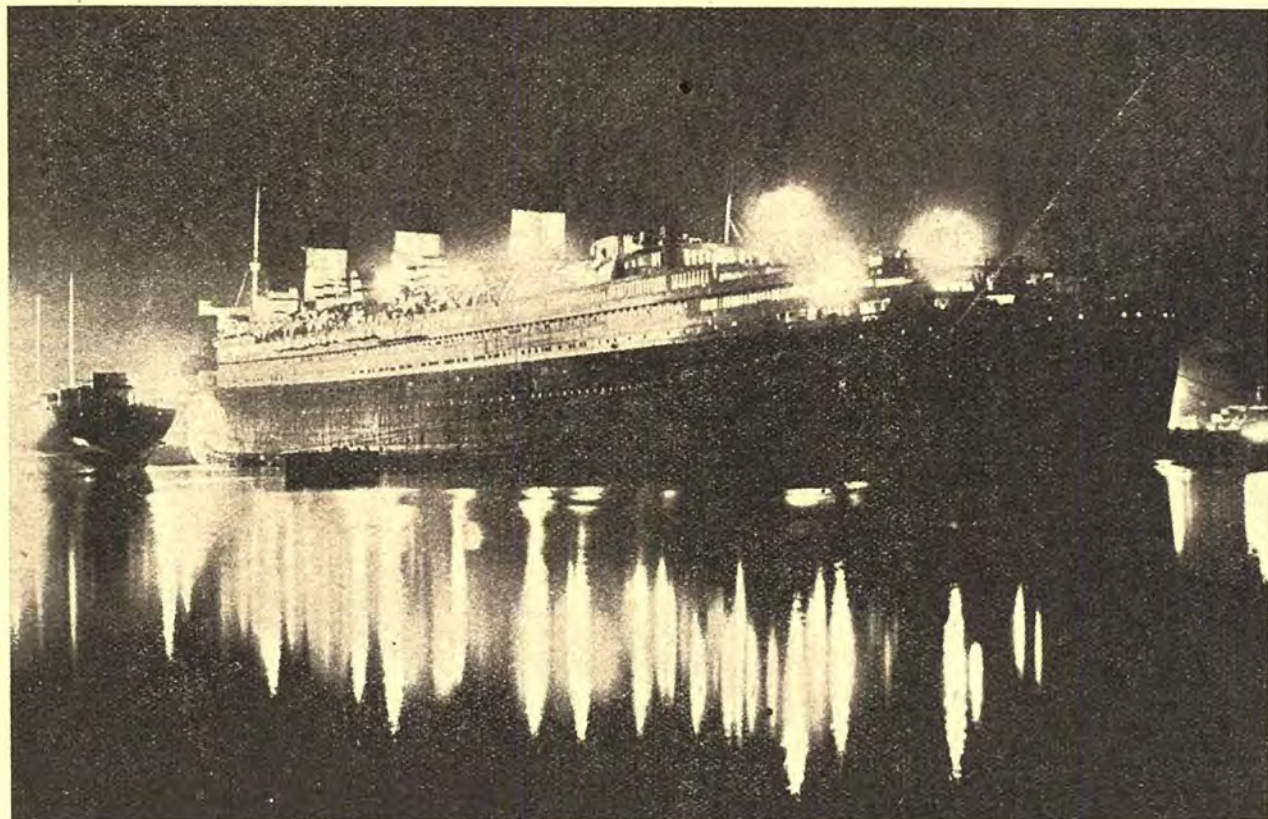
Bligh blev sendt paa et nyt Togt til Tahiti efter Brødfugt, og bragte dem til Vest-Indien, hvor Negrene imidlertid ikke vilde spise dem. I 1801 deltog han i Slaget paa Københavns Red som Kommandant paa E. M. S. „Glatton“, og nævnes med Udmærkelse af Nelson. Hans senere Optræden som Guvernør for New South Wales viste imidlertid, at han intet havde lært om, hvordan Folkene skulde behandles, for i 1808

oplevede han paa ny, at der blev gjort Mytteri mod ham paa Grund af hans slette Behandling af Soldaterne, fordi han var uden Kontrol over sin Tunge og sine Handlinger. Han var ganske afgjort Sadist. I 1814 blev Bligh Vice-Admiral i Flaaden og døde i 1817.

Nu bliver der altsaa ogsaa Anledning for os til at genopleve hele dette spændende Stykke Romantik. Der er skrevet mange Bøger om Mytteriet paa „Bounty“, men Grundlaget for Filmatiseringen er den berømte Bog af Charles Nordhoff og James Norman Hall, som selv har gæstet Øen.

Det er intet Under, at denne historiske Begivenhed kunde danne Grundlaget for en „best seller“. Amerikanerne Nordhoff og James Norman Hall har i deres Bog „Mytteri“ paa glimrende Maade udnyttet det historiske Stof, der findes i rigt Omfang. Bogen solgtes i 100,000 Eksemplarer i Amerika det første Aar, og en lignende Succes blev dens Efterfølger til Del. Den første af Efterfølgerne var de samme Forfatteres „I Kamp med Havet“, der skildrer, hvad der hændte Bligh og hans 18 Mand med den aabne Baad.

Baade „Mytteri“ og „I Kamp med Havet“ er udsendt af Gyldendal og findes i Boghandelen. I en nær Fremtid kommer tredje Del af denne utroligt spændende Trilogi — hvis enkelte Dele udmærket lader sig læse hver for sig og som tilsammen aabenbarer et Kapitel af Sølivets Historie, der tiltaler os alle ved sin voldsomme Romantik, men som ogsaa nu og da faar os til at frydes over, at Civilisationen er rykket nogle faa Hanefjed længere frem.



»Queen Mary« skal være færdig til bestemt Tid, og Natten maa derfor tages til Hjælp.

HAVETS HELTE



Fiskeristatuen, Skagen.

Fot. Helge Kruse Nielsen, Skagen.

Skagen og Esbjerg er Danmarks to største Fiskerbyer. Herfra drager Englandsfiskerne ud i det tidlige Foraar og pøjer Nordsøen, indtil de i Sensommeren vender hjem. De frister samme Kaar som de franske Fiskere, der fra Saint Malo og de andre franske Atlanterhavshavne drager over Atlanterhavet mod Newfoundland paa 8 Maaneders Togt. Indsatsen er Livet — og i Tilgift en Kapital, der oftest er skrabet sammen med Møje og Besvær. Chancen er det rige Fiskeri. Og hvad giver

det saa, dette ofte lovsungne, rige Fiskeri —? I enkelte, lykkelige Tilfælde kan en dansk Fisker, der ejer en Kutter og selv er mød paa Englandsfisket, naa op paa en Aarsindtægt af 14—20,000 Kroner — og det er Gyldenaar. Der kan komme andre Tider, da Englandsfisket Aar efter Aar slaar fejl eller kun lige giver til Livets Ophold. Var det Pengene alene, der fristede, saa satte ingen dansk Fisker i Marts over Nordsøen for at tage Chancen. Men det er ikke Pengene alene. Englandsfiskeren er som Type mere præget af Udvé, Oplevelsesstørst, Eventyrlyst end af almindelig banal Bjergsomhed.

Han er nøjsom, han lever i det daglige sine Forfædres Liv, spiser Fisker til Kartofflerne og ikke Kartofflerne til Fisker, han slider stærkt, groft Tøj og holder sig gerne fra den verdslige Forlystelse, der koster Penge. I gode og i onde Leveaar, han har samme Levesæt.

Hen i Februar, paa Grænsen af det første, spirende Foraar paa Skagen, letter Havgus og Vintertaage, og Soler bryder igennem.

I den tynde Luft lyder Hammerslagene fra Skagens to Skibsværfter — der bygges ikke i Danmark bedre Kuttere end hos „Brødrene Nipper“ og „Karstensen & Henriksen“. Værfterne ligger Side om Side ved vestre Havnemole, og her er altsaa Travlhed. Ikke alene Skagensfiskerne faar deres Kuttere bygget her, ogsaa Svenskere og Englændere kan finde Vej med en Bestilling nu og da. Det er brede, stærke, kravelbyggede Baade — vi ser dem en sjælden Gang i København, naar de kommer hertil i Vinterens Løb med Rødspætter og Torsk; de lægger gerne til ved Christianshavns-Siden af Knippelsbro, større, mere vejrslagne end Hundested-Baadene, der er Stamgæster ved Børs-gade-Kajen. Naar Baaden saa er færdig og sættes i Vandet, staar den med Udstyr, komplet Fangstredskaber og alt, hvad en Englandsfisker har Brug for, gerre Ejerne i et halvt Hundrede Tusinde Kroner. Mandskabet er en fem—seks Mand, og de sejler paa en moderne Ud-gave af de Vilkaar, der har Laft Hævd

paa Skagen i det sidste Hundredeaar: Udbyttet deles mellem Baaden og Mandskabet. Har man en eller flere „Baadparter“, faar man større Del af Overskuddet. Undertiden er det Baadelaget selv, der ejer Baaden, undertiden staar der et Rederi bag, som ejer flere Kuttere eller større og mindre Partier i mange Kuttere. Disse Finansieringsforhold er udviklede gennem Praksis og Nødvendighed, de er ikke altid lige nemme eller fremmede for Fiskeriet, men naar Kapitalen er svær at faa i Tale, maa man lempe sig frem. Omkostningskontoen kan være en særdeles drøj Konto for en Englands-kutter! Ja, man maa gentage: Var det kun Pengene, det gjaldt. Men det er nu en Gang ikke Pengene.

De danske Englandsfiskeres Hovedkvarter i det fremmede er Grimsby. Her sælger de gerne Fangsten, hvis der er rimelige Bud — hvis ikke, ja, saa vendes Boven mod Søen igen, og med Fisker iset i Lasten søger Kutteren andetsteds hen, undertiden hjem til Skagen, for at sælge den ved Auktion dér. Der er Aaret rundt Auktion ved Skagens Havn flere Gange daglig. Her sættes Dagspriserne, som telefoneres og telegraferes ud omkring, og saasnart Auktionen Morgen, Middag eller Aften er sluttet, losses Fangsten, og i Kølevogne forsvinder den sydpaa med Skagensbanen, eller den gaar til den nye Konservesfabrik i Skagen, det mægtige Komplex, der rejstes af Transatlantisk Compagni under Verdenskrigen, krakkede og nu omsider igen er kommet i Drift.

Det er Byrådsmedlem, Auktionholder Th. Geisnæs, der har sat Fiskauktionerne paa Skagen i System. Auktionarius har sit Kontor ved Havnen i en Rødstens-Pavillon, tæt ved ligger den mægtige Auktionshal, en lang, rød Træbygning. Hele Institutionen er kun faa Aar gammel — før den Tid var Fiskehandelen overladt til Fiskehandlerne og havde, trods megen Dygtighed og gode Traditioner, et for tilfældigt Præg. Nu er Auktionerne en helt uundværlig Institution. Det meste af Englandsfiskeriet afhændes af gode Grunde udenlands, men der er dog Aaret igennem nok at bestille. Medens Englandskutterne er paa Nordsøen, driver andre Skagensbaade Fiskeri efter Makrel, Tunfisk og Rødspætter i de nære Farvande, ogsaa Bundgarnsfiskeriet drives endnu i stor Maalestok langs med Kattegatkysten hele Aalbæk-Bugten igennem, og Svenskerne er stadige Gæster i Skagens Havn. Dels bringer de selv Fisk ind til Auktionerne, dels opkøber de i stor Stil Fangsten i Skagen og fører den til Göteborg. Der har været Perioder, da Skagen som Gæster havde op imod 2000 Svenskere — en lige saa stor Invasion, som Sommerens Badegæster repræsenterer.

Unge og Gamle, hver den, der endnu har Oplevelsesstørsten siddende i Blodet, gør sig klar til Aarets store Togt, Skuderne rigges, gøres i Stand, bundskræbes og efterses paa alle Leder, den mindste Fejl kan blive den største Risiko, naar Vestenstormen hujer over Nordsøen, og Kutteren er langt fra Havn. Der tages Proviant ind. Er der noget saa indbydende

som en 1. Kls Skibsprovianteringshandel? Udvalget er maaske ikke luksuøst, mange Rariteter sættes, og Kræs i københavnsk Forstand ja, det skriver man efter, naar Sommersæsonen nærmer sig og Københavnerne med dem. Men hvad en saadan Skibsprovianteringshandel rummer, er altid prima Kvalitet. Det halvgode duer ikke paa Søen, her er Liv og Helse mangen Gang afhængig af Provianten — som af Redskaberne. Trosser og Baadshager, Ure og Kompasser, Smørekander, alskens Konserver, Beskøjter og anden Mad findes hos Skibshandleren i det brogede Virvar, som for Ekspeditionen og Stamkunderne er let overskuelig Orden. Og hos Skibshandleren mødes Danske og Svenske og snakker. Her bringes Nyt, og her spørges Nyt. En efter en stikker Kutterne i Søen, de tilbageblevne kigger efter den i den langtrækkende Søkikkert, der staar ved et af Butikens Spejlglasser — og der er Uro i Sindene: Snart er det vor Tur! Saa er det Farvel til Hjemmet — Englandsfiskeren kender ikke Skagen i den korte, lysende Sommer! Fire eller fem—seks Maaneder er han ude, den meste Tid paa Søen, et Liv i Chancer, i Dødvande, i Medgang og Modgang — ofta i pludseligt optrækkende Uvejr. —

Nordsøen kræver Aar for Aar sine Ofre ogsaa blandt Skagens og Esbjergs Englandsfiskere. Men det er part of the game — man tager det, som det kan falde.

Fiskeriet gør sjælden sin Mand rig. Badegæster paa Skagen hører om mange, mange Fiskere, der har pløjet Kattegat, Skagerak og Nordsø i tyve—tredive Aar, har været i Livsfare, har hentet sig en



En Sømandskone paa Øen Sylt.

Naar Manden kommer hjem fra Rejsen, møder Koren op i dette Antræk i rødt, hvidt, sort. Tysklands gamle Farver. Strømperne er sorte.

livsvarig Gigt — og nu sidder uden andet Udbytte end en beskeden lille Livrænte paa et halvt Hundrede Kroner om Maaneden — gamle Mænd, Havets Hæite, sikre, raadsnare Fiskere med Energi, Udsyn og Vovemod. Hvad havde de faaet ud af det? Ja, de der virkelig havde 600 Kroner om Aaret i Rente af „Formue“, maatte endda prise sig lykkelige. Mange, mange andre sad hos Børnene og havde kun, hvad Børnene gav dem.

„Kun?“ vil saadan en gammel Skagensfisker spørge — han kan ikke forstaa, at det skal regnes for lidet. Heroppe rækker Børnene de Gamle den hjælpende Haand paa anden Vis end mange andre Steder.

Men jeg glemmer ikke en Historie, jeg oplevede paa Skagen. Der blev fortalt mig, at en vis, gammel Fisker var en grumme rig Mand. Overalt hørte jeg om hans Rigdom. Den var en Fabel, noget enestaaende. Og det viste sig saa — men det tog sin Tid at faa det opklaret — at han ejede 17,000 Kroner. Renten af denne Formue var, hvad han havde at leve af.

Hver Gang jeg saa den gamle, stærke Mand med de lyse, skarpe Øjne og det milde Drag om Munden, maatte jeg tænke paa, hvad han har tjent ind — ikke til sig selv, han fik kun det mindste, men i Værdier, der kom andre til gode.

Nej, det er ikke for Pengenes Skyld, Slægt efter Slægt af Englandsfiskere laaner og skyder til, lever i yderste Nøjsomhed, indtil de faar een Baadpart, saa flere, drager paa Nordsøen, jager Fiskestimerne med Døden for Øjnene, bringer den funklende Last til Havn og sender den ud. — Men det er maaske det, at det mindst er Pengene, der gør Englandsfiskerne til saa sund og stolt en dansk Type?



NYHAVNS SKIBSHANDEL

Nyhavn 13

A. Aldenberg

Telef. Byen 3214

Foruden nyt og brugt Skibsinventar føres nu ogsaa alt i Skibsproviant, fortoldet og paa Udførsel

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (fhv. Skibsfører)

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat-Tjeneste) til Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Kontor: Nordre Toldbod — Telefon Central 13 717
Privat-Telefon: Byen 3086 — Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod

Giv din bedste Ven Bogen „BARKEN MARGRETHE“

Helten fra Jyllandsslaget

Stor-Admiral i den engelske Flaade Jarl Beatty er død, 65 Aar gammel. Sammen med Admiral Jellicoe havde han Ansvaret for de engelske Flaadeoperationer under Verdenskrigen.

Storadmiral, Lord Beatty, Jarl af Nordsøen og Brooksby var Englands berømteste Søkriger i dette Aarhundrede. Et omstridt Navn var han alle Dage. De, der svor til Jellicoe, havde som Regel en Del at indvende mod Beatty. Men ingen benægtede hans Mod og Dristighed — selv om nogle maaske hellere vilde bruge Glosen: Dumdristighed. „Den modigste af alle vore Marineofficerer“ kalder Churchill ham. Han fortæller ogsaa, at da Beattys sønderskudte Slagskib „Lion“ efter Sejren ved Doggerbankerne under Mængdens Jubel blev bugseret i Havn, trak en gammel Søofficer Churchill til Side:

— Et Ord, Marineminister: Nelson er staaet op fra de Døde!

Det var som Chef for første Slagkrydsereskadre i Krigens første Aar, at Beatty vandt sit Heltenavn i Slagene i Helgolandslugten, ved Doggerbankerne og i det store Jyllandsslag.

I Jyllandsslaget var det ham, der indledte Kampen ved med sin Slagkrydser at angribe von Hippers Eskadre, der veg for saaledes at lokke Englænderne i Gabet paa Højsøflaaden. Han har af sine Modstandere været angrebet for, at han alene kastede sig over Fjenden i Stedet for at vente seks Minutter, til Kontreadmiral Evan Thomas var kommet op paa Højde med ham. Man har endogsaa antydnet, at Motivet var personlig Ærgerrighed: han vilde alene have Æren for Sejren. Men Forsvaret er ikke blevet ført med mindre Kraft: De seks Minutter kunde betyde, at Fjenden fik et saadant Forspring, at han slap bort, og desuden var Beattys seks Slagkrydsere alene deres tyske Modstandere overlegne.

Det var nu saa som saa med Overlegenheden, for Tyskerne skød fortræffeligt, og Resultatet var frygteligt for Englænderne. Beattys eget Flagskib „Lion“ var nær sprunget i Luften — kun den døende Major Herveys Aandsnærværelse reddede det! — „Indefatigable“ sank, „Queen Mary“ og „Princess Royal“ sprang i Luften. Men Beatty fortsatte blot Forfølgelsen af Tyskerne. Da Signalgasten meldte ham „Princess Royal“'s Undergang, vendte han sig til sin Flagkaptajn:

— Chatfield, der synes at være noget galt ved vorre forbandede Skibe i Dag. Drej to Streger til Bægbord!

Det vil sige: to Streger nærmere Fjenden.

En Gaa-paa-Fyr af denne Art vilde aldrig som Jellicoe ved overdreven Forsigtighed have ladet den afgørende Sejr i Jyllandsslaget slippe sig af Hænde, men til Gengæld var han maaske netop i Kraft af sit hensynsløse Mod Skyld i, at den første halve Times engelske Tab blev saa store. Og med ham som Øverstkommanderende havde der afgjort været større Fare for at „tabe Krigen paa en Eftermiddag“ end under den forsigtige Jellicoe.



Stor-Admiral Beatty.

Striden mellem Jellicoes og Beattys Tilhængere vil maaske aldrig høre op. Sagen er efterhaanden saa godt belyst, at man maaske ikke engang tør naabe paa, at Historien vil afsige en endelig og almenyldig Dom. Populariteten vil Beatty dog altid have paa sin Side, saa sandt Folket altid skænker den dristige sin Gunst. Jellicoe tabte ikke Krigen, fordi han aldrig vovede sig ud i det dumdristige, og fordi han ikke tabte den, vandt England den. Og det er værd at bemærke, at da Beatty i 1916 afløste Jellicoe som Chef for Storflaaden, udviste Flaaden vel noget større Ak-

tivitet, men det store Angreb paa den tyske Flaade i dens egen Rede vovede heller ikke Beatty. Der laa heri en Oprejsning for den ofte angrebne Jellicoe, men Folkets Helt var og blev Beatty.

Det er derfor ogsaa naturligt, at det var ham, der stod som Storflaadens Chef ved Krigens Afslutning og i denne Egenskab modtog den tyske Flaade, der efter Vaabenstilstandsbetingelserne blev udleveret. Aldrig har nogen kommanderet en overmægtigere Flaade, end Beatty gjorde paa hint Tidspunkt. Englændernes Overlegenhed efter Trafalgar var intet at regne mod den, de besad, da deres mægtigste Konkurrent havde udleveret sin Flaade. Men det var kun en kort Triumf: Faa Aar efter maatte England dele Herredømmet paa Havet med U. S. A. og andre Magter.

David Beatty var født i 1871, og 15 Aar gammel traadte han ind i Marinen. Han deltog i Felttogene mod Mahdien i Sudan og mod Boxerne i Kina og avancerede i 1910 til Kontreadmiral. Det var Churchill, der som Marineminister fik Øje paa hans fremragende Kvalifikationer og ved et Springadvancement i 1912 gjorde ham til sin faglige Tillidsmand i Marineministeriet.

Beatty blev rigt belønnet for sine Bedrifter under Krigen. I 1919 blev han udnævnt til Storadmiral og adlet som Viscount Borodale of Wexford; senere steg han til Jarlsværdigheden som Earl of the North Sea and Brooksby. Samtidig blev han som Første Sø-Lord (Fagmarineminister) gjort til Chef for hele den engelske Flaade, — en Stilling, han beholdt til 1927.



Lyst- sejleren

Digt af
Allan Larsen

Jeg er døbt af Søndenblæsten,
jeg er født til Sol og Sø,
og jeg kender, tror jeg næsten,
hver en Vig og hver en Ø.
Og med Roret helt i Borde
har jeg krydset Sverrigs Fjorde
som en ung, forvoven Yngling,
der går Pokker i at dø.

Jeg er skabt til Hav og Vinde,
de har baaret mig omkring,
og hvert Togt blev mig et Minde
ja, om alt og ingenting.

Søndagsfred i Fiskerlejet,
og da jeg laa underdrejet
for et Topsejl, udfør Skågen,
og holdt Kursen uden Sving.

Jeg staar ud, naar Danmark vaares,
og det blaaner over Sund;
da er Tiden, hvor jeg kaares
til min Rejses store Stund;
hvor jeg staar til Søs i Følge
med Vind og Sol og Bølge -
efter Vinterens lange Dvale
paa Slidskens Rullebund.

I næste Nr. af Vikingen bringer vi en indgaaende Omtale og mange Billeder af den smukke svenske Bog »Segel«, der er udkommet paa »Aktiebolaget Svensk Litteratur« i Stockholm og forhandles her i Landet.

Paa Langfart

TIL SOMMER

Langfarts-Veteranen,
Arkitekt Gerh. Rønne fortæller.
Ved TAGE NISSEN



Dir. Ahlstrands smukke Langfartsbaad
„Rusta“.

I mine unge Dage deltog jeg meget i Kapsejladser, men efter at jeg blev færdig med min Uddannelse, og kunde tage en 2 a 3 Ugers aarlig Sommerferie, er det Langfartssejladsen, der har taget min fulde Sejlsportsinteresse.

Evad forstaar man ved Langfart?

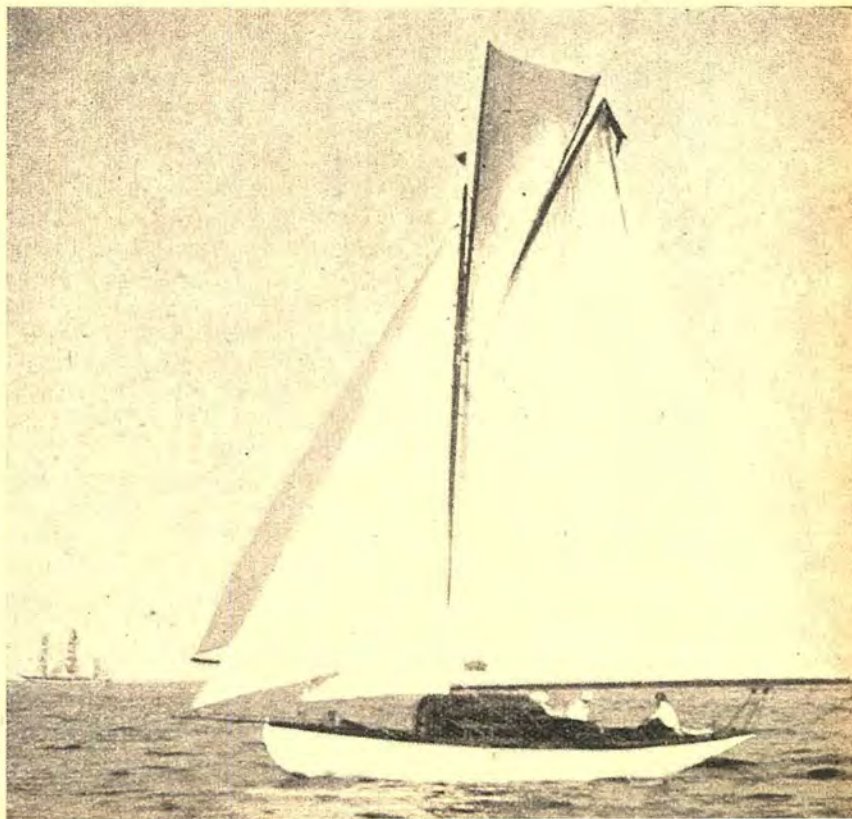
Det, Sejlsportsmanden, der som Regel kun har sin Sommerferie til Raadighed, kalder Langtur eller Langfart, dækker naturligvis ikke Sømandens Begreb om Langfart med større Skibe. De fleste Sejlere holder sig til Langture i de danske Farvande, en

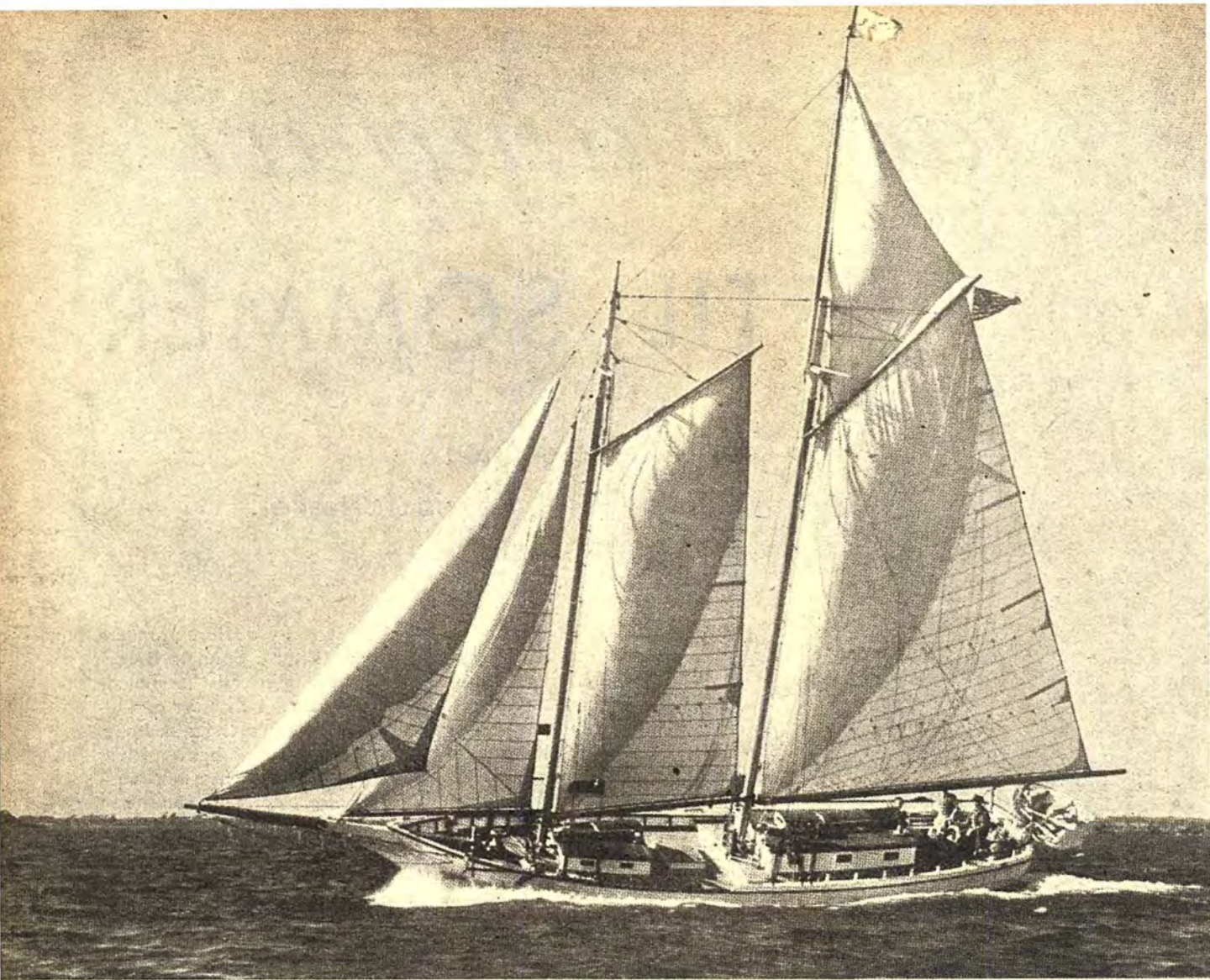
Arkitekt Rønne konstruerer selv sine Langfartsbaade. Her ses en af dem „Runa VI“.

Allerede nu i April begynder Ejerne af de store Lystsejlere at tænke paa Sommerens Togter. Foraarssolens Glimt i Sundets Bølger lokker Minderne om tidligere Togter frem og dermed en uimodstaelig Trang til igen at kaste los og stævne ud mod Eventyr og Oplevelser. Blandt Lystbaadsejerne findes om man saa maa sige et Laug, der gaar paa Langfart hver Sommer, og „Vikingen“ har henvendt sig til en af Langfarts-Veteranerne, Hr. Arkitekt Rønne, der har gjort Langfarter til at saa sige alle de europæiske Pladser, der kan naaes paa saavel korte som lange Sommerferier. Og Arkitekten er straks parat til at slaa et Slag for den herlige Sejlsport.

Hvornaar og hvordan blev De Sejlsportsmand? spørger vi.

Som saa mange andre Sejlsportsmænd havde jeg allerede som lille Dreng Kærlighed til Søen og begyndte tidligt at sejle med Smaajoller, da jeg var 15 Aar fik jeg selv en lille Kragejolle, og har i Aarenes Løb haft mange forskellige Fartøjer.





Den stolte Langfartssejler staar ud paa Togt.

Del foretager Krydstogter i den svenske og norske Skærgaard eller til Tyskland, nogle mere passionerede udstrækker deres Farter til større Dele af Nord- og Østersøen, og endelig er der de enkelte, der med deres store Fartøjer har kunnet gaa paa større Langfarter til Middelhavet og endda helt til Sydhavsøerne.

Fra Sejlklubbernes Side er der gjort et stort Arbejde for Udviklingen af Langfartssejlads, jeg kan nævne at „Kongelig Dansk Yachtklub“ ved sit Cruisingudvalg, foruden at være mange saavel inden- som udenlandske Sejlere behjælpelig ved Planlæggelsen af deres Langture, har udarbejdet en lille Bog „Nogle Ankerpladser i danske Farvande“ samt en Logbog, der begge er til god Nytte paa Langture.

Hvert Aar afholder „K. D. Y.“ en Langfartskonkurrence. Foruden talrige Ture i de danske Farvande, er der i Aarenes Løb konkurreret med mange Langfarter til vore omliggende Farvande samt længe Ture i Nord- og Østersøen, endog helt op til Nordkap.

Selv om en Del af disse Ture vel var sejlet uanset Konkurrence, tror jeg alligevel, at disse har deres store Betydning.

„Københavns Amatør Sejlklub“ har i mange Aar støttet Langfarts-Sejladsen ved Afholdelse af Navigationskursus og forskellige Konkurrencer.

Hvilke Baadtyper egner sig til Langfart?

Der findes mange forskellige Typer paa gode Langfartsbaade, nogle Sejlere foretrækker f. Eks Spidsgatteren og andre har kastet deres Kærlighed paa den hækkbyggede Kutter.

Jeg kan naturligvis kun udtale mig om Jette Emne paa Grundlag af min personlige Erfaring der er baseret paa Sejlads med Kuttere op til 6 Tons, og jeg skal nævne nogle af de Egenskaber, der efter min Mening bør forlanges af en saadan Baad, hvis man f. Eks. vil tage paa Langfart i Nord-øen.

Det skal være en sødygtig, stærkt bygget Baad, med lille eller selvlænsende Cockpit, saa den, selv om den faar en Braadsø over sig, ikke kan fyldes. Den bør have et godt Fribord, moderat udfyldt Middelspand, ikke for lange Overhang, ret skarpe Spanter i Forskib og Hæk, saa den ikke slaar i Søen, være forholdsvis langkølet, saa den kan ligge støt

»BACHELOR«



Den kendte danske Langfarter „Bachelor“ tilhørende Grosserer Haugaard-Petersen.

— Sig, at De har læst det i „Vikingen“!

i Søen, og kan ligge bak uden at behøve noget Rorsmand.

Rigingen skal naturligvis ogsaa være solid. „Runa VI“ er ligesom mine tidligere Baade bygget med Gaffelrig, men for nogle Aar siden riggede jeg den om til en moderat Bermudarig, og har ikke haft Grund til at fortryde det.

Vedrørende Indretningen skal jeg blot nævne, at det i en Kutter af den omtalte Størrelse er praktisk at have Panttryk ved Kappen i Ruffet, saa man kan bakke op i Søen selv i daarligt Vejr.

I Udrustningen maa ikke savnes Stormsejl og Drivanker.

— Hvilke af de Farvande, som De har besøgt, har særligt interesseret Dem? —

Det har altid været vanskeligt for mig, at kunne tage tilstrækkelig Ferie til Langturene. Sejladsen ude paa de store Verdenshave har jeg aldrig faaet Tid til, men vore egne Farvande, Nord- og Østersøen samt den engelske Kanal ejer saa megen Skønhed og Afveksling, og byder Langfartsejleren fuldt ud tilfredsstillende Betingelser for Udøvelsen af hans herlige Sport, enten det saa gælder „dead sea cruising“, Sejladsen imellem vore egne smukke Øer eller i Skærgaardens trangte Løb og Sunde.

Uagtet jeg i Aarenes Løb med mine 4 til 6 Tons store Kuttere har sejlet mange Langfarter rundt omkring i disse Farvande, og har set det meste af, hvad der fra København kan naas paa en Sommerferie, saa virker Langfartsejladserne stadig lige tillokkende, og det er med samme Glæde, jeg hvert Foraar tager Søkortene frem og planlægger nye Sejladsen.

Hvilke Farvande, der har interesseret mig mest, er næsten ikke til at afgøre, jeg har gode Minder



„Runa V“ under Sognefjordens stejle Klippevægge.

fra alle mine Sejladsen og vilde ikke undvære en eneste.

Vore egne skønne Farvande, Østersøen og Eotenhavets skovklædte Skærgaard med de vidunderlige nordiske Belysninger, Kattegats og Skageraks friske, mere barske Skærgaard, Vestnorges mægtige Fjelde, Hollands idylliske Kanaler, Frankrig og Englands Kyster med de høje hvide Kalkklinter, har hver sin Ejendommelighed og Charme, og har alle givet mig uforglemmelige Skønhedsindtryk, men at sejle sin lille Kutter i stiv nordvestlig Kuling og høj Sø op klar af Jyllands og Norges Vestkyst, eller ude paa Dogger Bank og opleve Havets størslaaede Stemning giver ogsaa Minder, som aldrig glemmes.



G. W. Frydenlund & Sønns Eft.

C. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Alfred Jensen • Nyhavn 24

under
Sømands-
hjemmet
BETHEL

Ny Indehaver

Fuldstændig Sømandskvipering
STORT UDVALG!
Olietøj, Gummistøvler
Køjemadrasser

Tlf. Byen 438 x

BROGADE 25

Stuen & Kælderen

Tlf. Amsg. 4502

KØBENHAVN K

Brug

BACHERS BUKSER

Kirseys og Holmens Bukser

TIL ALLE PRISER

Alt i Herre og

Søkvipering

og

Gummistøvler



„Runa V“ i Le Havre Havn.



Fra The International Team Races. Baadene er fra venstre: Cherokee (Amerika), Jill (Amerika), Jann III (Sverige), Dodo (Danmark), Challenge (Amerika) og Norna (Norge).

Sidste Aar var der en norsk, en sversk og en Dansk 6 m i Amerika for at prøve Kræfter med tre udvalgte amerikanske 6 m i det saakaldte Internationale Team Races. De tre skandinaviske Baade, „Dodo“ (Dir. Vett. Danmark), Ian III (H. G. Turitz, Sverige) og „Norna“ (Kronprins Olav, Norge), vandt

Løbet, hvorfra vi her bringer et Situationsbillede. I Aar paatænker man fra skandinavisk Side at afholde et lignende Løb umiddelbart før Øresundsugen, der afholdes omkring 1. August. Man har indledet Forhandlinger med Amerikanerne om at komme herover med tre 6 m.

Sejlsport.

Man kan ikke sige, at dansk Sejlsport staar i Starpe. Der sker noget herhjemme, og vi kan, om end i beskedent Maal, deltage i Begivenheder udenlands, endda med Kongen som fremragende aktiv Repræsentant for vore Sejlsportsfolk. Alligevel er Interessen hos de, der ikke selv sejler, rent minimal for Sejlsporten, derom kan der ikke være to Meninger. Masser af Mennesker vil ganske vist uden et Øjebliks Betænkning erklære Søen og Sejladsen deres brændende Kærlighed. At have en Baad! Vidunderligt! Som oftest giver Udtrykket vidunderligt netop ogsaa den Afstand, der er mellem den Talendes Opfattelse af, hvorledes man i Praksis kunde naa Maalet, og hans Opfattelse af selve dettes Attraktivitet.

„Ruun VI“ ved Ebbe i Bridlington.

Hvorfor ikke til Søs?

Titusinder spadserer Sommeren igennem paa Langelinie og sender lange Blikke efter Sejlerne, bestræber dem baade med lidt Misundelse og med Beundring. Men skønt Tusinder af disse Titusinder med Lethed kunde blive aktive Sejlere, bliver de det ikke. Det er en skøn Drøm, en kort Drøm, og snart en glemt Drøm.

Er vi bange for Vandet? Ingen vil indrømme, at de er det, paa nær nogle faa, der ærligt vedgaar, at bare Synet af det er tilstrækkeligt til at fremkalde Kvalme. Dem kan vi lade ude af Betragtning, for naturligvis skal de have Lov til at blive i Land.

Men det store Flertal vilde blive højst fornærmet, om man paastod, at de var bange for Vandet. Hvorfor gaar de da ikke til Søs? Hvorfor finder man dem

HOTEL NORDLAND

22, VESTERBROGADE
KØBENHAVN

CENTRALT - ROLIGT
MODERNE

VÆRELSE med Morgenmaaltid
fra Kr. 5,00

GRATIS BAD - Enestaaende Køkken





Den store Racing Cutter „Astra“ i høj Sø

som Tilskuere til Fodboldkampe eller Væddeløb paa Sommerens bedste Dage? Hvorfor ser man dem rulende i deres dyrt erhvervede Biler i Hælene paa hinanden, som de var trukket paa en Snor, Søndag efter Søndag? Eller hængende i Beværtningshaver, hvor de er ved at kæde sig selv og hinanden ihjel.

Det er, fordi Storkøbenhavns Befolkning, bortset fra en beklagelig Elle Procentdel, svæver i Uvidenhed om, hvor let det er at gaa til Søs, at tage ud paa Bølgen den blaa. Hvor let og hvor billigt.

Sejlsport ikke dyrt.

Det er dyrt at sejle, hedder det, dyrt at holde Baad. Det er Vrøvl, slet og ret. Det er dyrt at sejle Kapsejlsbaad med det sidste Skrig indenfor de større Klassebaade, men det er ikke det, Talen er om her. Man kan for ganske faa Penge ikke blot gaa til Søs, men ogsaa være med i Sporten indenfor en rimelig Grænse.

I dette Øjeblik kan man tilhandle sig en god brugt „Familiebaad“ for langt under tusinde Kroner, og for denne runde Sum vil man kunde faa et helt Skib. Den, der begynder som Sejlsportsmand, gør vel i at begynde med en brugt Baad. Deraf vil han paa den billigst mulige Maade kunne erhverve sig Indblik i, hvad han har Brug for, og hvad han ikke har Brug for — hvilken Baadtype han vil lade bygge, om det var det, der stod paa Programmet.

Man kan faa en anvendelig aaben Baad til at pjaske langs Kysten med, og lære Grundbegreberne i, for 5—400 Kr. Hvad faar man af Motorkøretøj for de Penge?

Til Konfirmationen:

Bogen

„**BARKEN MARGRETHE**“



Carvelin
BOAT VARNISH
til Deres Baad

Ingen
ru, afskallet Flade med Carvelin Baadelak. Den giver Baaden Glans fra Sæson til Sæson.

HOVEDDEPOTET ER HOS
Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12 - København K. - Tlf. C. 521 & 541

kunde maale sig med den moderne med elektriske Glødelamper, var der dog over den en hel anden Poesi.

Endelig oprandt den 17. November, som altid her paa denne Aarstid med en skyfri Himmel og en brændende Sol, og med Længsel ventedes Signalet til at gaa ind i Kanalen. Den anmeldte Dybde af 24 Fod i hele Kanalen var de foregaaende Dage stadig bleven mindre, og om Aftenen den 16. erklærede Lesseps selv, at han ikke fandt det tilraadeligt for Skibe over 18 Fod at gaa gennem Kanalen.

Kl. 11 forkyndte en Salut paa 101 Skud, at „l'Aigle“ med Kejserinden ombord var gaaet ind i Kanalen, og den blev fulgt af de øvrige fyrstelige Gæster i deres respektive Yachter. Efter dem kom en hel Del mindre dybtstikkende, tyrkiske Krigsskibe; først nu kom alle de større Dampere med Khedivens 2000 Gæster ombord, idet man stadig iagttog at lade dem følge i Orden efter deres Dybtgaaende, et Bevis paa den Ængstelighed, der besjælede Kompagniet for, at et Skib skulde blive stikkende, og derved stoppe de, der fulgte efter. Kl. 1 indløb Efterretning om, at en tyrkisk Korvet var kommet paa Grund, og denne Efterretning efterfulgtes snart af en Ordre fra den kommanderende tyrkiske Admiral, der forbød alle Fregatter paa Port Saida's Rhed at læste.

Fregatten „Sjælland“s Officerer var af Khediven indbudte til at gøre Turen ned ad Kanalen i hans Lystyacht „Garbich“; dennes Chef blev som rasende over den nævnte Ordre, lod Admiralen vide, at han gik alligevel, og ganske ugenert stod vi forbi det tyrkiske Admiralskib og ind i Kanalen. Af de fremmede Orlogsmænd gik kun Korvetten „Nordstjernen“ ind i Kanalen; den kom paa Grund ved Stationen Kantara, men kom hurtigt af.

Kanalen er gravet gennem et øde Landskab, og efter et Kvarters Tids Sejlads forsvinder alle Spor af menneskelig Virksomhed, og man ser kun de næppe 10 Fod høje Sandbredder med det graa Sand bag ved, saa langt Øjet naar. Ensformigheden brydes kun, naar man møder en Baad, trukket af Arabere, der gaar barfodede i det varme Sand, eller en Flok svært belæssede Kameler, der drager langsomt afsted mere, som det var Maskiner end levende Væsener, eller Skibet passerer en af de Muddermaskiner, der bruges til Uddybningen, men som i Dag ligger stille og flagsmykket.

Kl. 4 naaede vi Stationen El Katara. Her er dog lidt Vegetation af støvede Tamaribuske, med hvis Løv man har pyntet de oprejste Flagstænger, og her er

noget Liv paa Stranden, forøget ved, at Æt er her i Nærheden, at den tyrkiske Korvet er strandet.

Solen synker og kaster store Slagskygger over de omgivende Højder. Da Solen er gaaet ned og Maaenen staaet op, viser den Kanalen som et bredt Sølvbaand, der snoer sig mellem Sandbankerne, og skaber den vidunderlige Belysning over alle Omgivelser.

Pludselig ankrer vi, da Skibene forude er ankrede, og vi kom nu altsaa ikke videre i Dag.

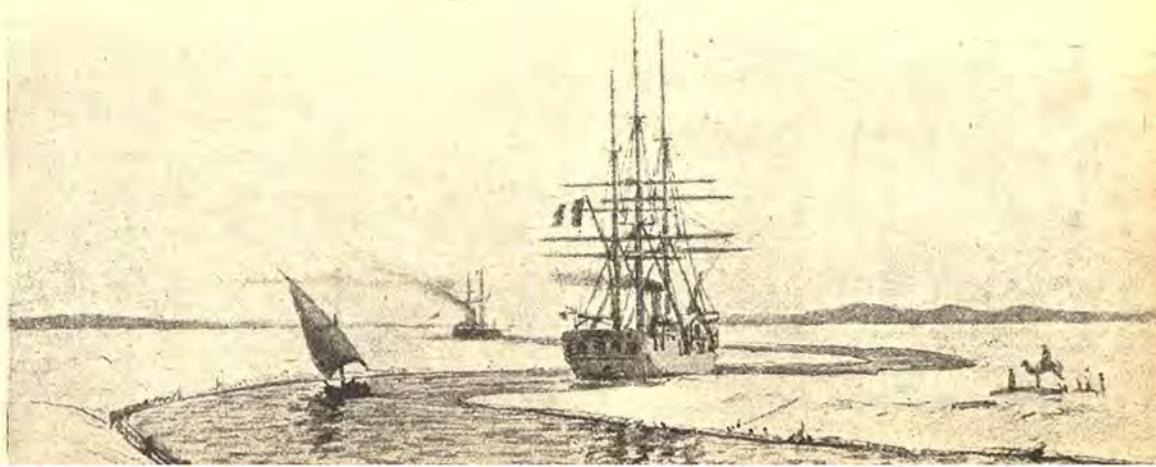
Skibet „Garbich“ er en af Khedivens største Yachter; den 100 Fod lange Hytte og den samme Længde af Batteriet er indrettet til Haremets, som Vicekongen fører med sig paa længere Rejser. I ingen europæisk Fyrstes Lystfartøj havde jeg set den Pragt som her, — Salonens indlagte Vægge, tyrkiske Gulvtæpper, Kanapéer, Sofaer og Lysekroner kappes i Luksus med Sovesalens smaa Kabinetter, hvis Vægges Beklædning og Sengeomhæng er Mesterværker af fransk Silkeindustri, og hvor Madrasbetækkene er hvidt Atlask.

Disse 20 Saloner afgiver foruden Skibets 40 Kabinetter Sovelokale for de 150 kosmopolitiske Passagerer, lige fra engelske Lørdere til marokkanske Sheiker, fra amerikanske Millionærer til Bladkorrespondenter, og de gav ikke alle de kostbare Møbler den bedste Medfart.

Til Skibet hørte et Musikkorps paa 35 Mand, indfødte Ægyptere, som i røde, gulbroderede Frakker spillede under den elegante Diner, som Khediven serverede for sine Gæster.

Den næste Dag ved Solens Opgang lettede vi atter. Kanalen, der i Begyndelsen havde været 160 Fod bred, bliver nu smallere, den største Agtpaagivenhed og en prompt Udførelse af de givne Ordre bliver derfor en Nødvendighed, men disse Ting kan i Længden ikke ydes af en ægyptisk Besætning. Chefen, en indfødt Franskmand, forlader sig et Øjeblik paa sine Undergivne, og faa Sekunder efter staar Fregatten; den bringes atter flot, men en Kommando til Roret udføres fejl, og den staar atter, saaledes at alt Haab om at komme snart af maa opgives, og kort efter forlader vi Fregatten i smaa Dampere, der bringer os ind i Timsah-Søen, ved hvilken Ismailia ligger, og hvor store Festligheder forestaar.

Ved Landgangen en Modtagelse, der staar i stærk Modstrid med Kanalens Stilhed; her er et støjende Liv med Orientens Farverigdom og Menneskemylder — Arabere i hvide Burnuser, Felakker i blå Bluser, Negere med et Sækkelærred om Livet, tilslørede Kvinder, Tyrkere med Fez og lange Slobrokker, tig-



Suez-Kanalen.
Tegning af
Vilh. Arnesen.



Khedivens Gæster.

gende Drænge med udstrakte Hænder, raabende paa „Bakchish“

Ismailia var som ved et Trylleslag, ved et Herkerbud, saaet op af Ørkenen; paa et Sted, hvor for nogle Maaneder siden kun fandtes nogle usle Araberhytter og Oplagssteder for Muddermaskiner, laa nu en By med et vicekongeligt Palads, et Teater, Cafeer, Jernbanestationer, Kirker, Moskeer og flere snørilige Gader; kun Sandet minder om Stedets nære Fortid; Vegetation ses kun ved enkelte Huse som Lesseps' og Guvernørens eller ved Vicekongens Palæ, hvor rigelig Vanding holder Liv i Græsplæner og Buskadset.

Vi blev ledsaget af Sekretæren fra det danske Generalkonsulat og dettes Dragoman, uden hvilke vi havde spillet en trist Rolle i disse Dages Kamp for Tilværelsen, thi Gæsterne er mange, og alt beregnet paa, at man skal klare sig selv. Al Vejledning mangler, og Sprøget kan man ikke. Som de fleste af Vicekongens Gæster blev vi installeret i Teltet med Sandet til Gulv og en Madras til Natteleje og var glade ved at vor Dragoman hurtig fandt to ledige, som han straks tog i Besiddelse, medens en Ægypter placeredes uden for som Porthund. I en Fart var vi i hvidt Tøj og ude at se Folkelivet, der her udfolder sig med en saadan Afveksling og Rigdom, at Ismailia vist aldrig mere faar noget lignende at se; thi Vicekongen havde beordret Paschaer og Undersaatter hid fra alle Kanter af sit Rige for at skabe et Billede, som ingen skulde glemme.

Gaderne vrimlede af Kæretøjer og Ridende Karioletten med en Groom i hvidt Livré farer forbi Omnibussen, trukket af 6 Kameler; 2 Løbere med flagrende Ærmer og lange Stave, jægende

Telegram fra Ferdinand de Lesseps i Anledning af Suezkanalens Indvielse.

Folk til Side, fulgt af en Vogn omgivet af tyrkiske Officerer paa hvide Heste og guldbroderede Sadel, kørende i flyvende Fart, skønt Hjulene gaar dybt i Sandet. Vicekongen til sit Palæ; en stor Kavalkade med Forridere i straalende Dragter jager forbi med Kejsersinden og hendes Niece, Hertuginde af Alba i sin Midte; Europæere paa Kameler, ædre paa Æsler og Gaderne fyldte af Arabere, Tyrkere og Nubier med de grønne, hvide og sorte Turbaner om den røde Fez, de grinende Negre visende deres hvide Tænder, de ærværdige, skæggede, gamle Muhamedanere, de tilslørede Kvinder, det er et Billede, man aldrig glemmer; Skæde, at man dengang ikke havde en Kodak!

der, det er et Billede, man aldrig glemmer; Skæde, at man dengang ikke havde en Kodak!

Et Stykke fra den europæiske Teltlejr var en Række Telte af et ejendommeligt Udseende; disse bebøedes af forskellige Beduinstammer, ægte Ørkenens Sønner, inviterede af Vicekongen for at vise deres fingerede Fantasi-Kampe.

Disse udførtes ved Tretiden paa en Slette udenfor Byen for Vicekongens indbudte og uindbudte Gæster. Fra den ene Ende af Sletten til den anden farer de afsted paa deres fyrige arabiske Heste, affyrene en langskæftet Karabin med den ene Haand og en Pistol med den anden uden at røre Tøjlerne; Rytterne er som støbte til Hestene; naar Karabinen er affyret, svinges den rundt om Hovedet mellem Fingrene, som om det var en Spadserestok, eller kastes højt i Vejret og gribes i Flugten.

Langs den egentlige Kørevej har indbudte Repræsentanter fra alle Østerlandene opslaaet deres Telte, hvor man aflægger Besøg og bliver budt Kaffe og Cigaretter, men sikkert begaar en Uhøflighed ved iske at tage Støvlerne af, naar man triner ind paa de kostbare tyrkiske Tæpper.

Kl. 6½ serveres en luksuøs Middag for alle Vicekongens 5000 Gæster, i alt Fald for dem, der har tilkæmpet sig en Plads, og efter Middagen begiver vi os til vort Telt for at klæde os i Galla til det store Bal i Vicekongens Palads. Den store Vestibule er stuvende fuld af Mennesker, der vil se et Glimt af Kej-

Form for telegramsending med følgende indhold:

Pour: _____
 A: _____
 Mots: *69 10/11*
 Répond le: _____
 Répond par tel. n°: _____
 L'Employé: _____
 Indicateur spécial: _____
 L'Expéditeur: _____

MARSEILLE ISMAILIA 104 20 B 8.20 M = MARC FRAISSINET MARSEILLE =
 COMPLIMENTS SUR HEUREUX PASSAGE A ISMAILIA DE VOTRE NAVIRE ASIE
 PREMIER RETOUR DES INDES APRES INAUGURATION = LESSEPS

AVIS. — Dans les télégrammes imprimés ou non, les romans par les télégrammes, le premier nombre qui figure après le nom du télégramme est le numéro d'ordre; le second indique le nombre des mots, le troisième, le jour, le quatrième, le date et l'heure de départ.

Den græske
Dampers »Asie«
(1200 Tons), der
var den første
Hændelsdamper,
som gik gennem
Suez-Kanalen.



serinden. Endelig kommer hun, klædt i rødt med et pragtfuldt Diadem om den smukke Pande, og føres af Vicekongen ind i Balsalen, der er tæt pakket af en broget Mængde af blændende Uniformer og orientalske Dragter og mange smukke europæiske Damer i elegante Kostumer. Dansen begynder, men der er ikke megen Plads og Temperaturen tropisk. Der er ingen tyrkiske Kvinder, og hvilke Tanker maa der gaa gennem en Tyrks Hjerne, der lukker sine Kvinder inde og skjuler deres Ansigter, naar de gaar ud, ved at se disse nedringede, bararmede, i hans Øjne næsten nøgne Kvinder fra Europa.

Jeg bærede mig Vej hen til Tribunen, hvor Vicekongen sad; som ægte Tyrk indlader han sig ikke paa at danse, men lader Kvinderne besørge det; jeg glemmer aldrig Udtrykket i hans Ansigt, der tydeligt udtalte: „at I gider.“

Et sandt Pragtværk af østerlandsk Overdaadighed var en stærkt søgt Buffet, hvor Champagnen iskænskeses ethvert fremstrakt Glas.

Kl. 12½ serveredes en splendid Souper for dem, der i Tide havde sikret sig en Plads for at naa frem til Buffeterne.

Efter Souperen søgte vi vort Telt, og vi nød paa Vejen den storartede Illumination og de mægtige Fyrværkerier, der afbrændtes, medens Himlen stadig krydsedes af Rakter.

Men hvilken Forskel paa Temperaturen fra om Dagen; man fik Indtrykket af, at den var i Nærheden af Frysepunktet, og Sandet var saa koldt, at man havde Fornemmelsen af at vade i Vand. Teltvagterne samlede sig om Gryder med brændende Kul, og i Teltene svøbte man sig i alt, hvad der fandtes af Tæpper og Plaider for at holde Varmen.

Den næste Morgen maatte vi tillige med mange andre afbryde Rejsen for over Cairo at vende tilbage til Skibet, for at vore mindre heldige Kammerater kunde komme i Land og se Resten af Festlighederne.

Ingen orientalsk By gør det Indtryk som Cairo; blot en Tur ned ad Gaden og se, hvilken Farverighed og Bevægelse; de røde Fez'er med den blaa Kvast, omgivne af sorte, grønne eller hvide Turbaner, Tyrkerne i deres gule eller grønne Kaftaner, Kuskene i hvide Frakker, Kvindernes sorte eller hvide Dragter,

Æseldrivernes blaa Kitler og deres Dyrs røde eller forgyldte Sadler, Repræsentanter for alle Østens Racer i alle Hudfarver, alt i en farveløs Bevægelse mellem hinanden; Livet i de store Basarer, de pragtfulde Moskeer og Slotte, overalt fængsles Blikket, men overalt møder man Beviser paa, at Byen eller i alt Fald store Dele af den er i Gang med at tabe sin orientalske cachet og tilegne sig Occidentens Civilisation, Opfindelser og Fremskridt.

Samme Dag vi ankom, var vi til et stort Bal, Vicekongen gav i sit Palæ; det var tildels en Gentagelse af Ballet i Ismailia.

Den 25. var vi tilbage i Port Said. Kejserinden returnerede Dagen efter fra Suez og begav sig til Cairo for at overvære Lesseps Bryllup; den 64-aarige Lesseps giftede sig med den 18-aarige Kreolerinde fra Mauritius, Hélène Antard de Bragard, der skænkede ham et talrig Børneflokk.

Den 25. gik vi til Alexandrina for at fylde Kul og forlød denne By den 29.

Med Vemod saa vi Byens Slotte og Minareter forsvinde i Horizonten.

Jeg har ikke senere været i Ægypten, men alt er sikkert meget forandret siden da. Kanalen, der ved Indvielsen kun havde en Bundbredde af 22 Meter og kun om Dagen kunde besejles af Skibe med indtil 18 Fods (6 Meters) Dybgaende, har nu en Bundbredde af 65 Meter og besejles Dag og Nat, elektrisk belyst, af de største Dampere med en stedse stigende Trafik; Cook sender aarlig Masser af Turister til Ægypten, og Cairo er i Januar og Februar Mødestedet for en cosmopolitisk Skare af Folk, der i det dejlige Klima vil more sig „regardless of expenses.“

Men hvad vi saa, faar ingen mere at se; for enhver, der ved Suez-Kanalens Aabring overværede disse østerlandske, ødsle og pragtfulde Fester, maa det Hele, naar man tænker tilbage derpaa, staa som en skøn Drøm, et Kapitel af Tusind og én Nat; men samtidig kommer man til at tænke paa den menneskelige Skæbnes Omskiftelighed, — Kejserinden, der havde været Midtpunktet i al denne Pragt- og Magtudfoldelse, maatte 10 Maaneder efter flygte fra Tuilerierne i en almindelig Droske, som hun kun naaede gennem en Bagdør i Slottet.

C. F. Wandel.

Sømandsforeningen af 1856

afholdt sin årlige Generalforsamling paa sin 80 Aars Fødselsdag d. 2. Marts. Formanden, Admiral C. G. Bastrup aflagde Beretning.

Antallet af ydende Medlemmer er gaaet ned med 22 til 528. Admiralen udtalte, at det baade var forbausende og sørgeligt, at man i et Land som Danmark, der har saa store Interesser paa Søen kun kan samle 528 Institutioner og Enkeltpersoner, der vil være med til at hjælpe Søens Veteraner. Admiralen anmodede enhver, der vilde Foreningens Vel, om at udbrede Kendskabet til den og om at skaffe nye Medlemmer.

Antallet af nydende Medlemmer var steget fra 447 til 467.

I Prinsesse Mariæ Hjem er det samlede Antal Beboere 160. Paa St. Annæ Plads var der 10 Beboere samt Fribelig for 17 Navigations elever.

I Understøttelser er bortgivet 32.000 Kr. foruden Friboligerne.

Stiftelsen „Georg Stage“'s Minde.

Det nye Skoleskib begyndte sit Togt d. 24. April og afsluttede det d. 30. August. Af de 256 Ansøgere antoges 80 som Elever. Den faste Officersbesætning var de 3 gamle, prøvede Stage-Elever: Kaptajn J. B. Junker, Overstyrmand J. P. Svendsen og Regnskabsfø-

rer G. Jensen. De øvrige Styrmand og Understyrmand var ogsaa alle gamle Stage-Elever.

Togtet fulgte de samme Planer som sine nærmeste Forgængere med Besøg bl. a. i Visby, paa Christiansø, i Frederikshavn, Leith og Kalundborg Fjord.

Det nye Skib har vist sig at svare til Forventningerne. Det har i Aar været udsat for en Del daarligt Vejr og navnlig for flere Dages regulær Storm i Nord-søen, hvor det viste sig som et godt og sikkert Søskib.

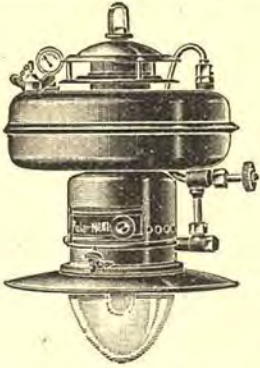
„Georg Stage“ var paa Togt ialt i 1305 Timer, foretog 1147 Manøvrer og sejlede i 45 Nætter.

Ny Elevforening.

Som mange allerede ved, har Marstal Navigationsskoles Elever dannet en Forening: „Marstal Navigatørforening“, hvis Formaal er at styrke Baandet mellem Skolen og Eleverne samt mellem Eleverne indbyrdes, det være sig nuværende som forhenværende. Foreningen uddeler Flidspræmier, holder et Par Fester om Aaret, udgiver Bladet Sirius, er vordende Styrmandselever behjælpelig med Anvisning af Kost og Logi paa bedste og billigste Maade, og er saavel direkte som indirekte den Reklame for Marstals gamle Skole, som denne fortjener netop nu, hvor den opfylder alle Tidens Krav. Alle gamle Marstalelever opfordres til at indhente nærmere Oplysninger hos Formanden — Adr.: „Marstal Navigationsskole“.

Næste Nummer:

„Queen Mary“ Nr.



POLAR-LAMPEN

C. C. MØLLER
St. Jacobsgade 15
Telefon Øbro 3771 x.

Einar Møller & Co.
Frlagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

**Skibsproviantering,
Cigarer - Tobak - Vine**
Detail:
Sølvgade 85, Tlf. 14172

Helgoland-Værftet

C. F. HANSEN

Ophalerbedning til 30 Tons. — Nybygninger, Reparationer, Opbevaring i ny brandfri Garage

Sundkrogsgade
Tlf. Ryvang 1004

K.Y.O.G.M.V.

KØBENHAVNS YACHT
OG MOTORBAADS VÆRFT
AKTIESELSKAB
KALKBRÆNDERIHAVNEN

Ophalerbedning
paa over 60 Tons

Telefon Ryvang 906
Tlgr.-Adr.: Yachtmøvær.

J. JOHANSEN

Skibsrigger

Sundkrogsgade. Ø.

Telf. Ryvang 2070

Alt Riggerarbejde udføres
Yachtarbejde af enhver Art
Søg Tilbud

KØBENHAVN-LEITH

Vi har mange Beviser for vore Læsers store Interesse for de farvelagte Billeder, der pryder hvert Nummer af „Vikingen“. Det er efterhaanden blevet et højt Billedgalleri af danske Skibe.

Undtagelsesvis bringer vi denne Gang et skotsk Skib paa vor Forside, men det er til Gengæld halvt dansk, da det gaar i dansk Rutehavn København—Leith. Det tilhører Rederiet James Currie, der har opretholdt denne Rute i 75 Aar med Firmaet C. K. Hansen som Liniens Repræsentant i København.

Hengist og Horsa er bygget i 1929.

Hvem kender ikke Søens Dragen? Hvilken rask, dansk Dreng har ikke med ubændig Længsel set efter et Skib, der stævnedes ud fra Havn paa „De Dan-skes Vej“? Men mange maa blive paa Landjorden af de Dreng, som længtes ud, og særlig tror jeg, at mange Dreng, som i sig selv følte, at de som Børn af Søfolk egentlig var prædestineret for Søen, af Fædrene, som kendte Reversen af Medaillen, blev holdt paa den mere solide Landjord.

Før mit personlige Vedkommende skabte dette, at jeg ikke kom til Søs, et „Kompleks“, som gav sig Udslag deri, at jeg, da jeg skulde anbringes paa et Kontor, fik ordnet, at det blev i Shipping Branchen, og forøvrigt maatte jeg tegne og male Himmel og Sø og Skibe i Fritiden. Paa den Maade fik jeg i Aarenes Løb Luft for „Komplekset“, og naar jeg nu skal til Søs, foretrækker jeg absolut at rejse som Passager.

Det er ganske vist ikke altid Passagererne, der

TUR-RETUR

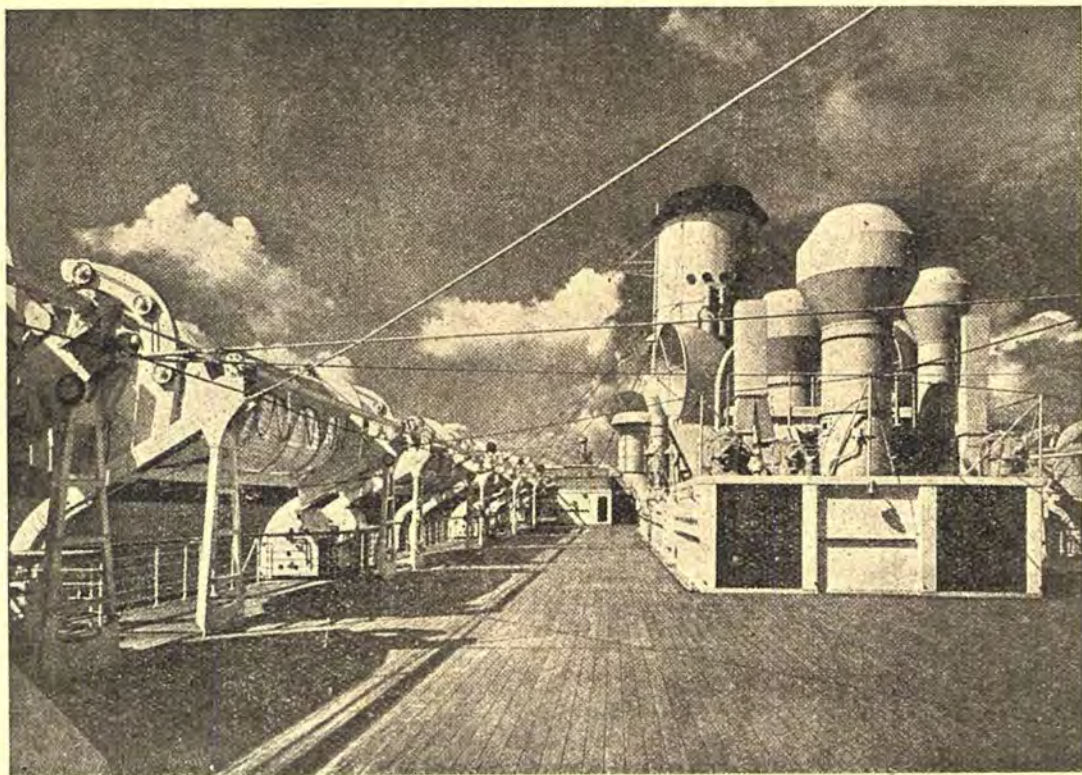
Maleri af Ingv. Sørensen

har det bedst om Bord, navnlig ikke i haardt Vejr, det er jo en kendt Sag, men kan man taale Søen, er der irtet i Vejen for, at man godt kan nyde Rejsen i daarligt Vejr. Det kan maaske lyde arrogant, men jeg har ofte ønsket at faa Lejlighed til at „crosse“ Nordsøen i rigtig daarligt Vejr, og i September ifjor meldte Lejligheden sig.

Det er muligt, at man skal være særlig indstillet for at kunne nyde en saadan Tur, men har man Interesse for Skibe og Sejlads, for Naturen og dens Farver, er man jo ogsaa indstillet paa en særlig „Bølgelængde“ i saa Henseende.

„S. S. „HORSA“ af Leith afgik den 19. September om Aftenen med 500 Tons gode danske Landbrugs-produkter etc. og 6 Passagerer, inclusive min Ring-hed, fra København til Leith. „Hengist“ og „Horsa“ er kendt af de mange Tusinde Københavnerne, som daglig passerer over Langebro, men da det maaske ikke er alle bekendt, hvad disse Skibes Navne betyder, skal jeg lige nævne, at „HENGIST“ og „HORSA“ er Navnene paa de to Brødre, som ifølge det gamle, nordiske Sagn, som beretter om Angelsachsenes Indvandring i England Aar 479, stiftede det angelsachsiske Herre-dømme.

Det vil næppe have Interesse for „Vikingen“s Læsere at faa et Referat af Rejsens Forløb fra Dag



Et pragtfuldt Sportsdæk paa et engelsk Dampskib, der gaar paa Ruten England-Australien.

til Dag, og jeg skal derfor nøjes med at nævne, at „HORSA“ som sædvanlig afgik fra København Torsdag Aften den 19. September og ankom til Leith Mandag Kl. 11 Fm. den 25. September med 28 Timers Forsinkelse, hvoraf vi laa i ca. 19 Timer i Læ i Aalbækbugten.

Det var første Gang i de 15 Aar, som Kaptajn Dunnet havde sejlet i Ruten, at han havde foretrukket at søge Læ ved Skagen i Stedet for at gaa „Ahead“, som det ellers er Sædvane i denne Rute.

Uden at gaa de øvrige Passagerers Ære for nær, tør jeg nok sige, at det var smaat med Selskabeligheden paa denne Rejse, naturligvis af Grunde jeg næppe behøver at nævne. Men det havde jo den Fordel, at man omtrent havde Dæk og Salonen for sig selv.

Cphødet i Aalbækbugten var det store Lyspunkt for Passagererne, der var en Lejlighed til at faa lidt frisk Havluft og noget at spise. Jeg talte 30 Skibe til Ankers i Bugten, men der har jo sikkert været langt flere. Det var et imponerende Syn at se dem alle staa Skagen rundt Lørdag Formiddag, da det fløvede lidt.

Jeg havde paa Forhaand hørt meget om Vejrets Ustabilitet i Nordsøen og fik et storslaende Bevis for Rigtigheden, idet vi fra V. S. V.-Storm Torsdag Nat først fik V. N. V. og derefter Søndag Eftm. Østen Storm, som igen Mandag Morgen gik tilbage til N. V.-Storm.

Denne Mandag Morgen, da vi nærmede os Firth of Forth, saa jeg noget, som jeg ganske vist havde hørt om, men aldrig før set, og som interesserede mig stærkt som Amatør-Marinemaler, nemlig dette, at den gamle Storsø fra Søndagens Østenstorm stadig gik ind med os, medens den nye Vestso gik paa Toppen af den gamle Sø imod os. En værdig Opgave for en Marinemaler at fremstille dette paa Lærredet, men en Opgave, som jeg indtil videre nok skal holde mig fra.

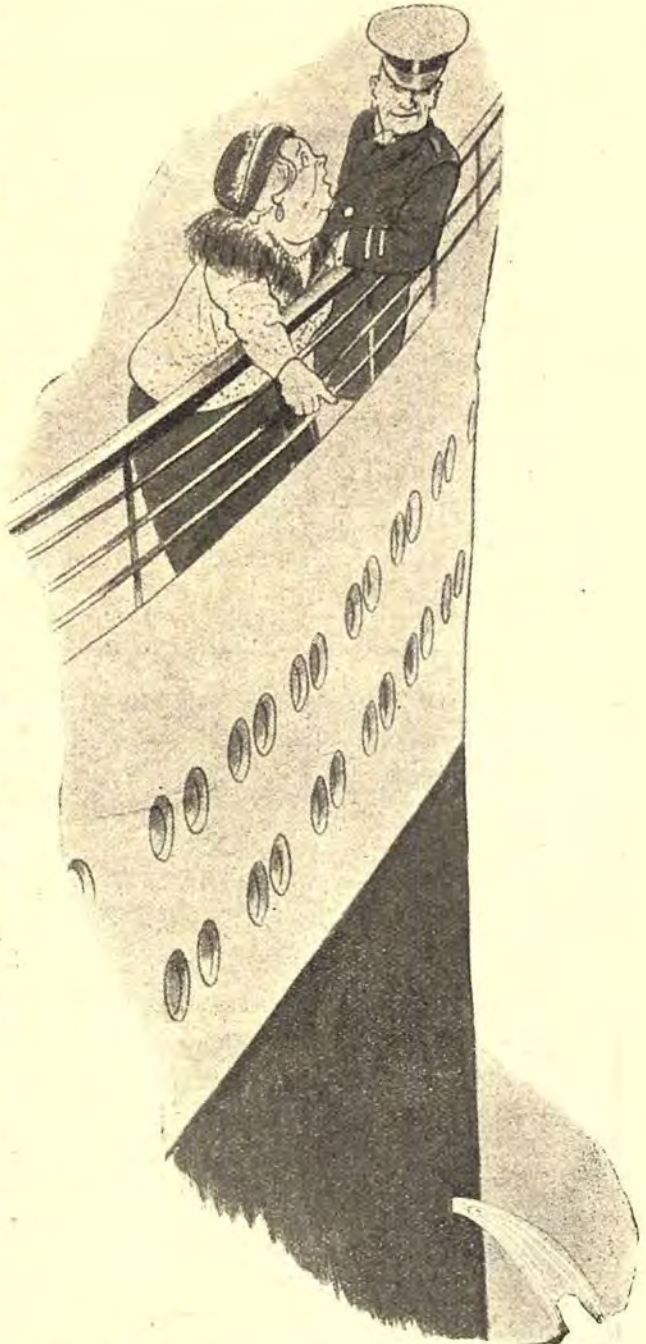
En lille Oplevelse om Bord Søndag Eftm. skal jeg dog berette om. Vi saå tre mandlige Passagerer i Rygesalonen ved Middagstid og spillede en 5 Mands Bridge. En Skotte, Mr. Dow, havde netop meldt fire Imperial, da Skibet tog en svær Overhaling til Styrbord. Mr. Dow's Stol kørte først baglæns et Stykke, hvorefter den slog en veritabel baglæns Koldbøtte til ligemed den gæve Skotte, som dog havde Humør nok til at gøre Miner til at fortsætte Spillet paa Gulvet. Det interesserede mig at se, hvorledes Chef Officer vilde betegne et saadant Vejr i sin Scrap-Bog, og jeg gik op paa Broen for at se efter. Han skrev lakonisk: Strong wind & rough confused sea, rain squalls, vessel rolling heavily“.

Paa Hjemrejsen fra Leith den 26. ds. viste Nordsøen sig fra sin mest behagelige Side med klart Vejr og rolig Sø. Nordsøen kan opføre sig saadan, at man kan sidde paa Promenadedækket efter Lunch i en Longchair med en god Cigar og befinde sig som en amerikansk Mangemillionær om Bord i sin Lyst-yacht paa Neapels Golf, men det er vistnok sjæl-

dent, og paa mig vilde det virke lidt kedeligt i Længden.

Paa min Forespørgsel til Kaptajn Dunnet om, hvorledes han vilde karakterisere Søen i Atlanterhavet sammenlignet med Nordsøens Bølger, svarede han, at Atlanterhavets Sø var „true“, man vidste hvor den kom og hvornaar den kom, og efter hvad jeg kender til Sagen, skal det sikkert være rigtigt.

Ingv.



Et af de tusind Spørgsmaal, som kvindelige Skibspassagerer saa gerne retter til Kaptajnen: — „Sig mig, Hr. Kaptajn, er der Hul i Skibet? Der løber jo Vand ud!“

Læs om „Queen Mary“

i næste Nummer

Reddet over 2300 Fiskere

Redningsdamperen „Vestkysten“



»Vestkysten«s Fører
Kaptajn H. LARSEN

Natten mellem den 20. og 21. November 1895 skete der sørgelige Ulykke paa den jyske Vestkyst, som er blevet kaldt „den store Harboøre-Ulykke“. Den store Fællesgrav paa Harboøre Kirkegaard, der gemmer Støvet af 26 Fiskere fra selve Harboøre Sogn, taler stadig sit tavse Sprog om den skæbnetunge Begivenhed, men iøvrigt var det ikke blot Harboøre Sogns Fiskerhjem, der blev ramt, men fra Kysten nord for Thyborøn Kanal var der ogsaa mange Fiskere, som den Nat fandt deres Død i det oprørte Hav.

Harboøre-Ulykken gjorde et dybt Indtryk paa alle danske Sind, og det var ikke saa underligt, at den danske Rigsdag fik Anledning til at tænke over, om der ikke fra Statens Side kunde gøres noget for at forhindre, at slige Ulykker skulde ske i Fremtiden.

I Finanslovsforslaget for 1894—95 findes der Forslag i § 27 under Indenrigsministeriet, hvorunder Fiskeriet den Gang sorterede, om en Bevilling paa 150,000 Kr. „Til Anskaffelse af et Dampskib til Hjælp ved Besejlingen af Thyborøn Kanal“.

Det oplyses videre i Anmærkningen, at 60 Kuttere fra 10—40 Tons i de første 9 Maaneder af 1894 har brugt Thyborøn som Udgangspunkt for Fiskeri, og af en opført Statistik fremgaar, at der i 1895 er passeret 539 Handelsfartøjer ud og ind gennem Kanalen. Hvis Thyborøn kan blive tilgængelig for alle Fiskere, vil det sikkert blive besøgt af største Delen af de nu i Kattegat fiskende Kuttere, ligesom det ogsaa delvis vil give Anledning til, at Fiskerne fra Vestkysten kan drive Efteraars- og Vinterfiskeri herfra med Kuttere i Stedet for de aabne Baade. I ethvert Tilfælde vil der da være givet dem Lejlighed til at forlade denne farlige Bedrift og til at overgaa til Benyttelse af mere søgeaende Fartøjer.

Disse Bemærkninger er i Hovedtrækkene Begrundelsen for Forslag til Bevillingen paa de 150,000 Kr., og det meddeles, at Helsingørs Jernskibs- og Maskinfabrik havde tilbudt at bygge et saadant Skib for 116,000 Kr., hvortil saa kom Materiel for 14,000 Kr.

Skibet kom til at hedde „Vestkysten“, et Navn, der hos vestjyske Fiskere fik en god Klang og har det den Dag i Dag.

„Vestkysten“ fik sit Bilbrev den 8. November 1895 og kom til Lemvig i Begyndelsen af December Maaned samme Aar. Der var jo paa det Tidspunkt ingen Havn i Thyborøn, saa den fik Station i Lemvig.

„Vestkysten“s første Fører blev Kaptajn F. V.

Mortensen, der fungerede til 1. Januar 1904, da han blev Fiskerikontrollør i vore østlige Farvande; han blev senere Fiskeriinspektør og avancerede i 1917 op til den øverste Stilling i Fiskeriets Administration som Fiskeridirektør.

Kapt. Mortensens Efterfølger blev hans Styrmænd siden 1897 I. C. Christensen, som beklædte Førerstillingen til Foraaret 1930, da han blev efterfulgt af den nuværende Fører, Kaptajn H. Larsen. — Denne havde iøvrigt været Styrmænd paa „Vestkysten“ fra 1904. Saa det har gennem alle 40 Aar været kyndige og prøvede Folk, der har staaet paa den ansvarsfulde Post.

Ser man tilbage over de svundne 40 Aar, maa det erkendes, at der er udført et betydningsfuldt Arbejde af de udmærkede Folk, der har tjent som Redningsmænd i „Vestkysten“. Og vi vil gerne gennem de danske Redningsmænds Blad, hvorfra „V-vinger“ har disse Oplysninger og ligesom dette bringe en Tak til Skibets Førere og dets Besætning for det Arbejde, der er øvet.

Det største Aar i „Vestkysten“s Historie var Aaret 1906; den blev da tilkaldt 24 Gange og assisterede 45 Baade med 197 Mand. I Aarene fra 1898 til 1904 var det aarlige Antal Mennesker, som fik Hjælp af Damperen, fra 85 til 187.

Efterhaanden som Besejlingsforholdene blev bedre, gik Tallet paa dem, der trængte til Hjælp, noget ned, og da Thyborøn i 1915 fik sin Havn, hvor de søgeaende Kuttere kunde holde til, førte dette med sig, at Kystfiskeriet med aabne Baade tog stærkt af, navnlig paa Kysten syd for Kanalen. Nordefter drives der dog stadig et betydeligt Fiskeri fra den aabne Kyst.

Tager man det samlede Tal for de 40 Aar, saa bliver det 537 Baade med 2295 Fiskere, som der er ydet Hjælp til eller ca. 1/6 af det Antal, der siden 1852 er bjærget af det danske Redningsvæsen. Dertil kommer, at Damperen nogle Gange har bjærget Mennesker fra Handelsskibe, i 1896 en Besætning paa 10 Mand og i 1902 en paa 7 Mand; endvidere bjærgede man i 1918 fra en minesprængt Kutter 4 Mand.

Dette Redningsarbejde repræsenterer ved Siden af, at Menneskeliv er bjærget, meget store økonomiske Værdier i Baade, Fangst og Redskaber. Det har betydet for Fiskerne, at de med større Rø og Tryghed har kunnet gaa til deres Gerning, og Fiskedagens Tal er derigennem blevet øget, idet Fiskerne har været mere dristige ved at gaa ud, selv om Vejret tegnede mindre godt. „Vestkysten“ har foruden det direkte Redningsarbejde ofte ydet Hjælp til Kuttere ved Grundstødning, Maskinhaveri og under Isforhold.

En anden af „Vestkysten“s Opgaver er det at føre Tilsyn med Fyr- og Vagervæsenets Materiel, Lystønder og Vagere ved Thyborøn Kanal samt Ophjælp-

ning af Sejladsen gennem Kanalen. Den har ogsaa ved adskillige Lejligheder sejlet med Ministere og Rigsdagsmænd, naar disse har været paa Studierejser for at se paa Forholdene ved Kystsikringen ved Havet og i Limfjorden.

I 1915 føretog Kongen og Dronningen en Tur med Damperen ud gennem Kanalen og gjorde en Vending ud paa Vesterhavet.

Mon det ikke er paa Tide at lade det nu 40 Aar gamle Skib faa en Afleser, der bedre end det gamle Skib svarer til de Krav, der nu stilles til den? Ønskerne bør gaa i Retning af et større Skib med kraf-

tigere Maskiner og, som det hedder i Anmærkningen fra 1894, „de bedste Redningsapparater“. Naar man tænker paa den store Udvikling, der har fundet Sted m. H. t. Fiskekutternes Størrelse og Maskinkraft — ogsaa indenfor det danske Redningsvæsen m. H. t. Anskaffelse af kraftige Motorbaade — saa kan man ikke urdgaa den Tanke, om Redningsdamperen „Vestkysten“ har den Arbejdsevne, den Maskinkraft og den Sødygtighed, som man i vore Dage bør forlange af et Skib, der bærer det smukke, men ogsaa krævende Navn af Redningsdamper.

H. L.

Strandvaskernes Gravsten

Naar nogen af og til kommer ind paa Kirkegaardene i Havsoegnene langs Vestkysten af Jylland, ser man, at saa godt som alle er præget af Havet. Store Fællesgrave med Sene over og enkelte Grave fortæller om de store Dramaer ude fra den jydsk Revle. Man læser Navnene paa de mange, Havet tog, og som Strandvaskere sendtes ind paa Kysten, hvor de blev lagt til Hvile paa Havets Kirkegaard. Ikke blot Havsognenes egne Sønner, som blev derude, har deres store Gravsten, men ogsaa Fremmede, der drev ind paa Kysten som Lig. Et saadant Monument ses paa Sdr. Nissums Kirkegaard paa den anden Side Nissum Fjord.

Det staar paa en Fællesgrav, hvor: 60 engelske Soldater fra de to store engelske Krigsskibe „St. George“ og „Defence“ hviler. De to Skibe strandede ved Triersminde Julenat 1811, og ca. 1800 Mand druknede. Denne Fællesgrav er i de senere Aar bleve istandsat og paa Monumentet indsat følgende Inscription.



Sacred to the memory stranded of Fjanø 24. Dec. 1811 60 lied buried here.

Erected A. M. J.

Men ogsaa Enkelgravene har ofte deres Mindeplader sat over Fremmede, før man lagde dem i fremmed Jord. Næsten alle Havsogne har deres „ukendte Hjørne“. Her lægges de Strandvaskere til Hvile, der som ukendte drev ind paa Kysten. Der er noget tomt og trist over disse „ukendte Hjørner“, hvorover vilde Blomster og de stride Storme vifter. Men ovre paa Harboøre Kirkegaard er der rejst en Mindesten over de ukendte Strandvaskere. Paa denne staar

Tavse og ukendte
kom de til Land,
deres Navne dog vides
paa Evigheds Strand

Det tjener dette Havsogn til Ære at have rejst denne Gravsten over de ukendte, der er kommet ude fra Havet.

A. Nielsen, Strande



„Vikingen“ begynder i det kommende Nummer en Serie Fortællinger af den baade herhjemme og rundt i Europa kendte Forfatter Poul Frost-Hansen, som skriver under Mærket Otto Wang. Poul Frost-Hansen har rejst meget og opholdt sig i Italien, Spanien, Tunis og Algier, og er godt inde i orientalske Forhold. Alle disse Rejser har

han foretaget, hvor der gaves Skibslejlighed paa Trampdamper, og med sit sikre Blik har han skildret

sine Medrejsende og heraf faaet Stof til de mest interessante, spændende og underholdende Fortællinger, som han har udgivet som Kaptajn Buttlers Fortællinger. Vi tror, at Frost-Hansens gode Skrivemaade vil interessere alle vore Læsere.

Den evige Maler.

Alene Store-Bæltbroen vil koste ½ Million Kr. om Aaret til Maling. Naar Malerne er blevet færdige i den ene Ende, gaar de straks i Gang igen i den anden Ende af Broen.

Kommandør Godfred Hansen — til Lykke!

De, der kender Søofficersskolens ungdommelige Chef, Dansk Luftfartselskabs lebendige Formand, vil studse, naar de hører det, men det er sandt, at Kommandør Godfred Hansen er bleven 60 Aar. Naar han har holdt sig saa godt, som han har, skyldes det vel, at han saa ofte har været med, hvor der skulde Mandfolk til. Det var ham, der var Roald Amundsens Ven og Næstkommanderende (som ung Premierløjtnant) paa Gjøa-Ekspeditionen, og det var ogsaa ham der var Leder af den norske Depot-Ekspedition til den store Polarforsker for 16 Aar siden. Begge Gange vendte han hjem, vejrbidt og frostdidt, men ogsaa forynget. Siden har han haft en Haand med mange Steder, hvor der skulde trækkes, men ogsaa, hvor der skulde repræsenteres. I ikke færre end ni Aar var han saaledes Adjudant hos vor nærværende Konge. Jævnside med, at han nu de sidste seks Aar har ledet og haft Ansvaret for Uddannelsen af vore Kadetter og Søofficerer, har han faaet Tid til mere end de fleste. Han er stadig en brændende Talsmand for det grønlandske Spørgsmaal, hvad der fremgaar af, at han er Formand for „Nanok“ og Næstformand i „De: ny Grønland“. Og han har fremdeles Fart paa og godt Humør og et godt Mundtøj. Bevarer han alle tre Dele i samme gode Stand, er der ikke noget i Vejen for, at han kan naa meget endnu, inden den ubønhørlige Aldersgrænse sætter Bom. Men der kan jo ske saa meget. F. Eks. kunde han jo gaa hen og blive Admiral.

Det blaa Baand.

The blue ribbon eller Det blaa Baand er naturligvis ikke en lille Silkesløjfe, man kan sætte paa et Frakkeopslag. Med Baandet mener man Forbindelsen mellem de to Verdensdele, og at Forbindelsen er blaa vil sige den hurtigste.

Nu kunde det maaske synes vanskeligt at beregne denne Rekord, da Skibene vel har fælles Maal, naar de drager vestpaa, men derimod forskelligt Udgangspunkt. Der er da ogsaa i Kapløbet om The blue ribbon fastsat en ganske bestemt Distance.

Man regner med Cherbourg Red som Startlinie, medens Maalet er Ambros Channel Fyrskib, der ligger forankret 16 Sømil fra New York.

Marinen averterer.

Ja det lyder mærkeligt, men det er virkelig sandt — og tilmed klogt. De fleste vil allerede i Dagspressen have læst om Brochuren „Hvordan bliver jeg Søofficer“. Det er Chefen for Søofficersskolen, Kommandør Godfred Hansen, der her gaar i Spidsen med denne højmoderne Foranstaltning. I Korthed er Sagen den, at det kniber med at faa Elever til Skolen, og saa tager Kommandøren Reklamen i sin Tjeneste.

„Hvordan bliver jeg Søofficer“ er en ualmindelig velsk-even Brochure med fortræffelige Billeder og i et særdeles smukt typografisk Udstyr.

Nu er man sikkert ikke saa langt fra, at Forsvarsvæsenet faar sin Propagandachef.

Over Atlanten.

Over det mægtige Atlanterhav med dets 82 Millioner Kvadratkilometer støvner Dag efter Dag to imponerende Karavaner af store Passagerskibe — een mod New York og een med europæiske Havne som Maal.

I disse Karavaner er mange Nationer repræsenteret, og det er her, Striden staar om at ligge i Spidsen med Hensyn enten til Skibets Størrelse, Fart eller luksuøse Udstyr.

Italien og Holland hævder sig smukt, Frankrig og England deltager med flere Giganter, men Amerika ser man ikke meget til.

Dog kan U. S. A. pege paa Verdens hidtil næststørste Skib som sin Ejendom. Det er Kæmpedamperen „Leviathan“, der er paa 54,282 Tons.

Over de største eller hurtigste Skibe vajer imidlertid henholdsvis det engelske Union Jack, Frankrigs Tricolore eller Tysklands Hakenkreuz.

Før — nu.

I 1914 sejlede Verdens største Passagerbaad under tysk Flag, medens England kunde pege paa Atlanterhavets hurtigstgaende Linier som britisk Ejendom og Indehaver af det blaa Baand.

Siden 1929 har Forholdet været omvendt, da blev Tyskland „først“, mens England var „størst“.

Men nu indsætter Frankrig Kæmpedamperen „Normandie“ i Amerikaruten, og nu lægger Cunard White Star-Giganten „Queen Mary“ ud paa sin Jomfrurejse.

Da skifter Billedet paany.

12,000 passeret Skagen.

I Fjor gik mere end 12,000 Skibe forbi Skagen, og da Vejret tit kan forhindre Signalstationen i at se Skibene, har det virkelige Antal sikkert været langt større. For fire Aar siden passerede 8000 Skibe og siden da har Antallet stadig været tiltagende. Om Aarsagerne hertil kan man gisne, men antagelig har de høje Afgifter i Kieler-Kanalen tvunget Skibene til at tage den længere Vej forbi Skagen.

„L'Atlantique“s sidste Rejse.

Efter mange og dramatiske Stridigheder synes det udbrændte Vrag af den franske Océandamper „L'Atlantique“ nu at skulle havne, hvor det i flere Aar har hørt hjemme — paa Ophugningsbeddingen. For en Sum af 57,000 Pund Sterling, ca. 1,500,000 Kr., der kommer de stridende Bjærgningsselskaber til gode, er Vraget solgt til et engelsk Firma, der vil lade det ophugge hos Smith & Co. i Port Glasgow.

Gave til Kronprinsesse Ingrid.

Føreren af Damperen „Argo“, Korsør, Kaptajn Ch. Almsted har skænket Kronprinsessen en sjælden smuk Model af en Fuldrigger, 7 Fod lang og rigget efter Sejlkunstens Regler. Den er blevet ophængt i den svenske Kirke i København. Kaptajnen har tidligere bygget tre lignende Skibe.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“s Abonnenter og Læsere

Jeg er endnu kun 15 Aar, men da det allerede er paa Tide at tænke paa en Beskæftigelse i Fremtiden, kunde jeg ønske at faa nogle Oplysninger om Fyr- og Vagervæsenet i næste Nummer af „Vikings“. Hvor gammel skal man være, før man kan komme derind, og fordres der nogen Eksamen for at blive Fyrassistent. Man kan vel godt blive Fyrassistent uden at have været Sømand, eller skal man have tjent i Marinen. Hvor stor kan Lønnen være, og er der Chancer for at blive Fyrmester. Hvordan er Boligforholdene, og er der Afløsning engang imellem. Dersom man har Studentereksamen, er der saa større Chancer for at komme ind til Fyrvæsenet, og er der stærk Søgning efter Pladserne. Paa Forhaand Tak. — S. T. J.

Man skal have aftjent sin Værnepligt og have Styrmands- Maskinist- eller Radiotelegrafisteksamen. En Fyrassistent har 3—4000 Kr. og kan med Tiden blive Fyrmester. Fyrpersonalet har Tjenestebolig ved Fyrene med Afdrag i Lønnen. Der er stærk Søgning efter Pladserne.

Var det ikke muligt at der i de følgende „Viking“-Numre kunde komme en Indholdsfortegnelse. Kunde der ikke ogsaa i det næste Nummer komme en Tegning over Lau. Lauritzens Motorbaad, som er bygget paa Københavns Motorbaadværft og hvor meget den vilde koste, hvis den blev bygget af Mahogni. De omtalte i Nummer 5 1955 om en Baad, Idealet „Narcissus“ i Søen og i Havnen, at De i et senere Nummer vilde omtale den nærmere, men den er endnu ikke blevet omtalt, og derfor spørger jeg, hvornaar De bringer den Omtale. Hvor skal man henvende sig, naar man vil lære at sejle en Sejlbaad. Hvor meget koster en moderne 6 m Kapsejler, naar den skal bygges af Eg, Oregon og Mahogni, og der skal et Sæt Sejl af Ægyptisk Bomuld. A. P.

Vi skal overveje Deres Ønsker. Meld Dem ind i en Sejlklub. Ca. 18,000 Kr.

Jeg har hørt, at der i København findes en Forretning, hvor man kan købe Smaadelé til Modelskibe, men jeg kender ikke Adressen, saa jeg vilde gerne

spørge „Vikings“, om den ikke kunde give mig Adressen. Med Tak for Svaret — R. H.

Skriv f. Eks. til N. J. Nielskov, Ny Adelgade 4, København K, eller til C. Steffensen, St. Kongensgade 62, København K.

Vil „Vikings“ være saa venlig at oplyse mig om, hvor man skal henvende sig for at komme med Skole-skibet „Georg Stage“. Hvor meget koster Uddannelsen, hvor længe varer Togtet, og hvor gammel skal man være for at komme om Bord.

Ivrig Læser af Bladet.

Skriv til Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Hørluf Trollesgade 28, København K, og bed om et Ansøgningsskema, men det er for sent for i Aar. Det koster 200 Kr. til den ensartede Paaklædning. Togtet varer fra April til September. Man skal helst være 15 Aar gammel.

Da jeg som stadig Læser af „Vikings“ ofte har glædet mig over Deres smukke Forsidebilleder, deriblandt flere af Moses Melchior's, tillader jeg mig at efterlyse et Billede af Skonnertribriggen „Freje“ af ovennævnte (Firma eller Rederi m. m.), som gik i Fart paa Vestindien sidst i 80'erne.

Paa Forhaand Tak — A. P.

Vi skal se os om efter et saadant Billede.

Kan „Vikings“ give Oplysninger om, hvorledes man kan komme ud med de finske Sejlskibe, der om Efteraaret gaar paa Togt til Australien. Skal man betale Kaution for at komme med. Hvor meget kan man faa i Hyre som Jungmand. „Jungmanden“.

Skriv til Skibsreder Gustaf Erikson, Mariehamn, Åland, Finland.

De bedes venligst oplyse mig, hvor man skal henvende sig for at faa det Hæfte, der er udsendt om J. Lauritzens Skoleskib „Fanø“. J. B.

Ved Henvendelse til J. Lauritzens Rederis Kontor, Hammerensgade 1, København K.

Københavns Vandforsynings Selskab

O. Møller Vi undertegnede anbefaler os med H. C. Richardt
fersk Vand, baade til Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløber København.

Dag: Amager 5366 Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner Nat: Amager 5637

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. April 1936



Medlemmer pr. Januar 1936.

De forenede Dampskibsselskab, A/S
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
D/S af 1912
D/S Svendborg
D/S af 1929
A. P. Møller
J. Lauritzen
D/S Dannebrog
D/S Norden
D/S Progress
D/S Torm
Det danske Petroleum A/S
D/S Orient
D/S Myren
Det dansk-franske D/S
D/S Vendila
D. F. K.
D/S Cania
D/S Heimdall
Axreas Christensen
D/S Pacific
D/S Det danske Kulkompagni
A/S Motortramp, Stensved
Rederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa
D/S Hafnia
D/S Jutlandia
A/S En. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise
Svitzers Bugserafdeling
D/S Actic, Korsør
D/S paa Bornholm 1866, Rønne
D/S Baltic
D/S Øresund
A/S Dampskibet Finland
D/S Nautic
D/S Ala
Det dansk-norske D/S
A/S Rederiet Albion
A/S De danske Sukkerfabrikker
D/S Jyden, Esbjerg
Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
A/S Det store nordiske Telegrafelskab
A/S Vestjysk Dampskibsselskab
D/S Phoenix, Esbjerg
J. Saabye & O. Lerche
D/S Viking
D/S af 1925, Esbjerg
De forenede Bugserelskaber, A/S
A/S D-aco

PAA PRØVETUR fra Nakskov Skibsværft med M/S „CANADIAN REEFER“

Nakskov Skibsværft afholdt Søndag den 9. Februar 1936 Prøvetur i Øresund med et nyt Frugtmotorskib. — M.S. „Canadian Reefer“, bygget til Skibsreder J. Lauritzen, København.

Dette Skib, hvoraf vi tidligere ved Skibets Stabelafløbning har bragt en Omtale, er bygget til Frugtfart, og Farten er af ganske særlig Betydning, hvorfor der er taget særlige Hensyn til denne ved Konstruktionen af Skibets Form.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem Perpendikulærer 88,39 m.

Bredde paa Spant 15,56 m.

Dybde til øverste Dæk 8,08 m.

Lasteevne ca. 2400 Tons D.W.

Skibet er bygget som flushdækket Lastmotorskib med Krydserhæk og er konstrueret til Germanischer Lloyds højeste Klasse. Paa øverste Dæk midtskibs er indrettet Huse, Baadedæk og Kommandobro. Det har Dobbeltbund i hele Skibets Længde, og er delt i 12 Afdelinger. Iøvrigt er M.S. „Canadian Reefer“ udstyret som moderne Frugtbaad.

Skibet er udstyret med Lastkø-

learrangement, til Transport af Frugt i nedkølet Tilstand, med Ammoniakkompressorer med direkte Fordampning. Fabrikat A/S Atlas, København. Kompressorerne drives af B. & W. 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 Samsøpøster og 4 Luger, som betjenes af 8 Stk. Lossebomme til 5 Tons og 8 Stk. elektriske Lossespil til 5 Tons, og endvidere er der anbragt et Værespil agter og et Ankerspil forude, begge elektriske.

Styringen foregaar ved en elektrisk drevnen Styremaskine anbragt under øverste Dæk agter. Roret er et Dobbeltpiaderor, og ved Valget af Agterstævnens Form er taget Hensyn til de nyeste Erfaringer vedrørende Strømlinierens Indflydelse paa Skibets Fart.

Skibet er forsynet med Radioapparat og Radio Pejleapparat.

Officerernes Kamre, Messen og Salonen er indrettet midtskibs og er i enhver Henseende komfortabelt og rummelige. Bestiklukaf og

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

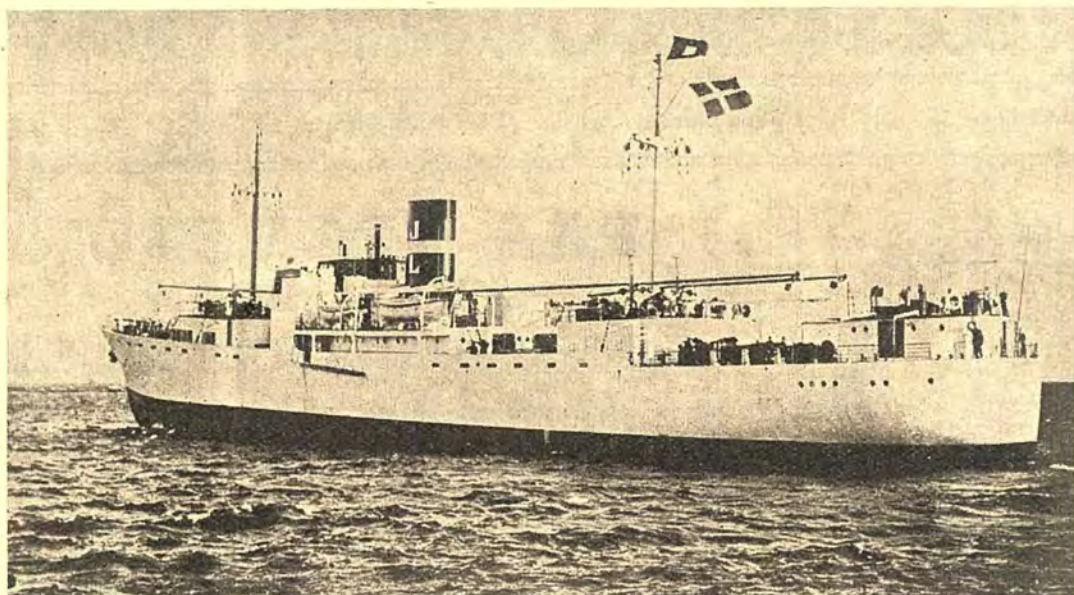
STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN

Kaptajnens Kåhytter er anbragt i 2 Huse ovenpaa Salonhuse.

Mandskabsrummene er indrettet agter under Dækket med store, ly-

enkeltvirkende Trunktype med Trykforstøvning, som udvikler 2250 I.H.K., og som giver Skibet en Fart af ca. 13,75 Knob.

Inspektør O. Hensch. Endvidere Repræsentanter fra Burmeister & Wain, „Atlas“, Dansk Radio A/S m. fl. samt Værftets Ledelse.



se Rum, 2 Mand i hvert Lukaf. Messer for henholdsvis Dæks- og Maskinfolk samt W. C. og Baderum er indrettet i et Dækshus agter med Opgang fra Apterungen under Dækket.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 6-cylindret Dieselmotor af Burmeister & Wain's 2-Takts

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

I Prøveturer deltog fra Rederiet: Skibsrederne Ivar Lauritzen og Knud Lauritzen samt Inspektør A. Christiansen, for Germanischer Lloyds: Inspektør H. Overgaard og

Paa Prøveturen paa den maalte Distance ved Hven opnaedes en Fart af ca. 14 $\frac{3}{4}$ Knob, og efter Prøveturens Afslutning gik Gæsterne i Land, hvorefter Skibet fortsatte til sin første Lasteplads.

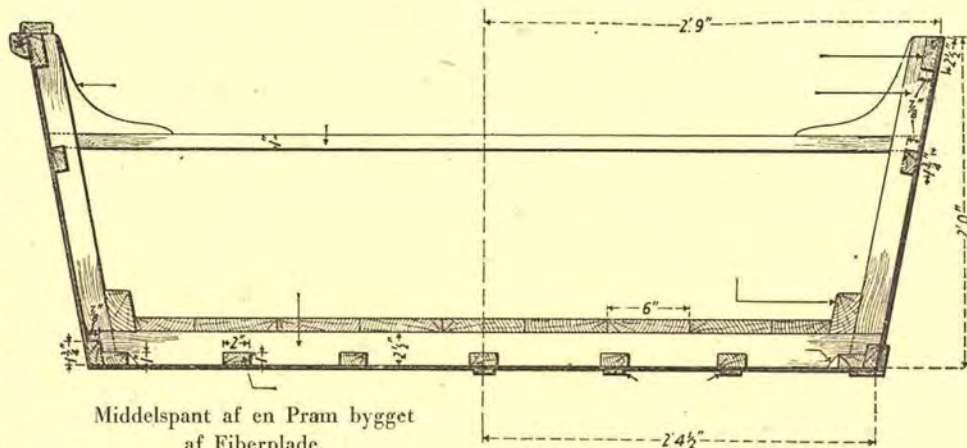
Skibet føres af Kaptajn Andersen, og Maskinchef er Maskinmester Jørgensen.

Fiberplade til Baadebygningsbrug

Fiberplade, d. v. s. Plade, der bestaar af kemisk behandlet og derefter komprimeret Træmasse, har i mange Aar været anvendt til Husbygningsbrug, som Isolationsmateriale og til Skillerum, Døre etc. Nu fremstilles de ogsaa fuldstændig vandbestandige, og man har derfor begyndt at anvende dem til Bygning af Fartøjer. Paa Grund af deres store Styrke i Forbindelse med ringe Vægt egner de sig udmærket hertil.

De fremstilles i en Tykkelse af 5 mm og i Plader paa 4,9 × 1,5 m.

Man begyndte først med at bruge dem som Underlag for lette Dæk, der ikke kunde kalfæres, men be-



Middelspant af en Pram bygget af Fiberplade.

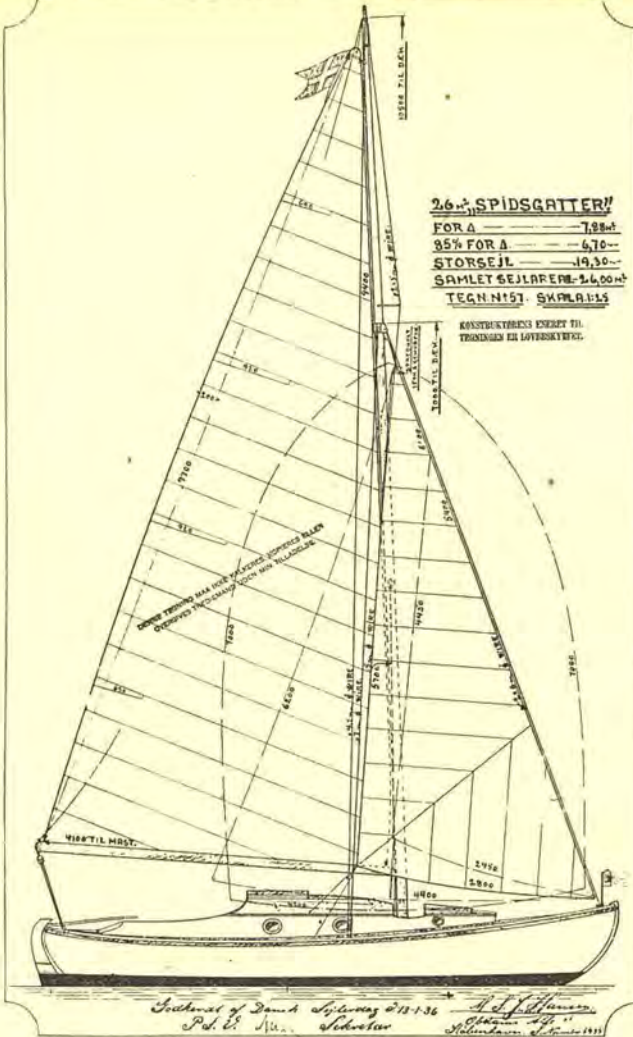
nytter dem nu ogsaa til Klædning, som vort Billede viser. Prammen er 5,65 m lang, 1,75 m bred og 0,65 m dyb og bestemt til Flødfart. Spanter og Langribber er udført paa

sædvanlig Maade og ligeledes Forbindelsen mellem dem og Klædningen ved Hjælp af Kobberklinker.

Spidsgatterne

26 m² SPIDSGATTER!
 FOR A 7,88 m²
 85% FOR A 6,70 m²
 STORSEJL 19,30 m²
 SAMLET SEJLAREAL 26,00 m²
 TEKN. N^o 57. SKALA 1:15

KONSTRUKTØRENS ERBUD TIL
 TEGNINGEN ER LOVBESTYRT.



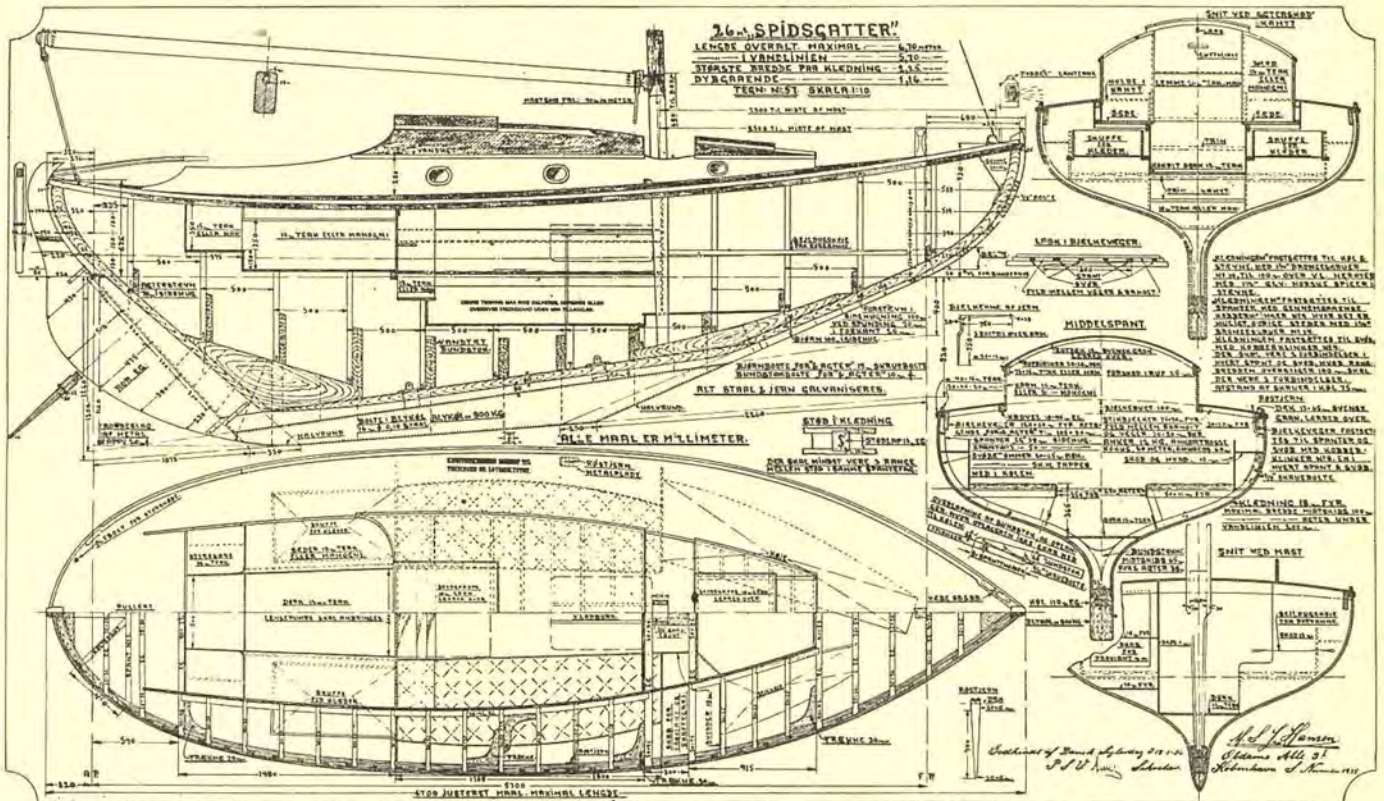
Journal of Dansk Sejlklub 2/11-136
 P. E. N. Schuster
 H. S. Hoffmann
 Odense 2/11-136
 København 2/11-136

I 1935 blev der paa dansk Sejlerdag foreslaaet en 26 m² Spidsgatterklasse, og der blev straks nedsat et Udvalg til at udarbejde Byggebestemmelser. Udvalget bestod af Ingeniør Therry, København, Formand, Konstruktor C. Enevold Hansen, Aarhus, Landsretssagfører Kristensen Randers, Svendborg, samt Skilskonstruktørerne Ferd. G. Hansen og M. S. J. Hansen, København.

Bestemmelserne blev hurtig færdige fra Udvalget, men dog saa sent, at der ikke kunde bygges nogen til Sæsonen 1935. Til 1936 er der allerede 7 under Bygning, som vi sikkert faar at se i dette Aars Sejlads.

Skrogets Dimensioner er: 6,7 m Længde, i VL 5,7 m, Største Bredde paa Klædning 2,25 m og Dybgang 1,16 m. Masten er 10,5 m lang fra Dækket, og Bommen er 4,1 m. Storsejlets Areal 19,3 m², Klædning 18 mm Fyr, Svøbetømmer af Ask. Blykøl ca. 800 kg.

Sejltegning og Konstruktionstegning til en 26 m² Spidsgatter.



26 m² SPIDSGATTER!
 LÆNGDE OVERALT MAXIMAL 6,30 m
 I VÆRMLINJEN 5,70 m
 STØRSTE BREDE PAA KLÆDNING 2,25 m
 DYBGANG 1,16 m
 TEKN. N^o 57. SKALA 1:15



Har Dampanlæg nogen Fremtid?

Mr. John Johnson, Maskininspektør for Canadian Pacific Railway, den bekendte Konstruktor af de mest fuldendte Dampanlæg, f. Eks. det i „Empress of Britain“, har i et Foredrag udtalt sig om sine Erfaringer vedrørende disse.

Mr. Johnson fatslog, efter at have gennemgaaet de Fordringer, man maa stille til baade Damp- og Dieselanlæg, at hvis han var kommet til det Resultat, at Dampdrift ikke havde nogen Fremtid for sig, vilde han føle sig forpligtet til at sige det. Han havde imidlertid i de senere Aar haft Lejlighed til at undersøge begge Slags Fremdrivningsmidler i mange Slags Skibe og var overbevist om, at der var meget mere at sige til Fordel for Dampdrift, end man almindeligvis hører. For nogle Aar siden blev Dieselmotoren umaadelig populær, og Dampens Dage ombord i Skibe kunde synes talte, men den Dag i Dag er Udsigterne langt fra saa mørke. Grunden dertil er, naar man ser bort fra Dampens Overlegenhed paa Hurtigruter, saa vokser den Overbevisning, at i de fleste Handelsskibe er Installering af Dampanlæg en god Pengeanbringelse, og Sammenligning mellem de to Systemer maa altid finde Sted paa Grundlag af Økonomien. De to Slags Maskinerier afviger meget saavel i Anskaffelsespris, som i teknisk og mekanisk Virkningsgrad, og der hører stor Erfaring og megen Dømmekraft og Forudseenhed til for at afgøre, hvilken Art der tilsammen vil være mest økonomisk. Det er ikke vanskeligt at skønne over det sandsynlige Brændselsforbrug og Reparationsomkostningerne, men det er vanskeligt at jømme om Driftssikkerheden, hvad der har stor Interesse for Rederne.

Ved Bygning af et Skib er det vigtigt at kende Bekostningen ogsaa for Vedligeholdelsen gennem hele Skibets Levetid. Foruden Driftsomkostningerne maa ogsaa Vægten af Maskineriet og den Plads, det optager, i Forbindelse med Brændselsbeholdningerne, tages i Betragtning, da disse Ting har stor Indflydelse paa Skibets Størrelse og Anskaffelsesomkostninger.

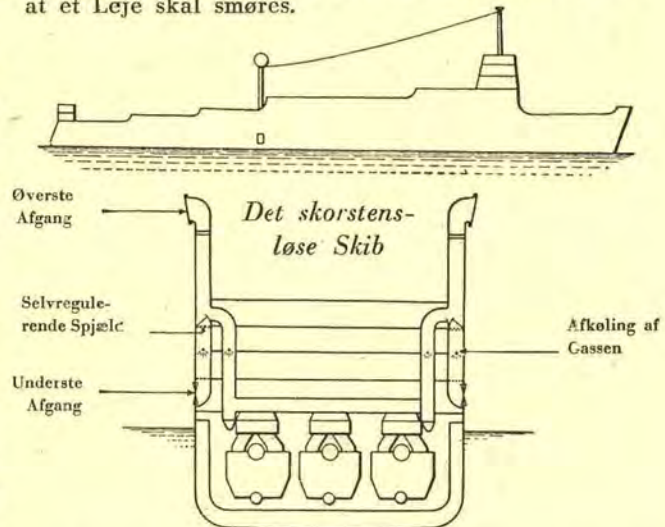
Der vil stadig blive foretaget Forbedringer ved Dieselmotoren, som vil medføre Besparelser i Bekostning, Vægt og Pladsbehov. Derfor vil de simple Former af Dampmaskiner, Kedler og Hjælpemaskineri ikke kunne klare sig i Kampen, og blive erstattet af gearede Turbiner, der bruger højt overhedet

Damp, og som kan arbejde med fuld Ydelse i en lang Række Aar.

De ældre Typer af oliefyrede cylindriske Kedler havde en Virkningsgrad paa 80—82 pCt. og kunde præstere 63,5 kg Damp i Timen pr. ton af Vægten. De nyeste Vandrørskedler har en Virkningsgrad paa 85 pCt. og fremstiller 147 kg Damp i Timen pr. ton Vægt. En forbedret Vandrørskedel i Forbindelse med Forvarmer

har en Ydelse paa 540 kg i Timen pr. ton Vægt, og man vil sikkert kunne komme yderligere op.

En fuldt moderne Kedel skal være lille og let samt have en høj Virkningsgrad, hvilket kun kan opnaas ved at befri Fødevandet for Luft. Man vil i Fremtiden betragte dette lige saa selvfølgelig, som at et Leje skal smøres.



Ældre Turbiner gik i Aarevis med vaad Damp uden nævneværdig Korrosion, men Bladhastigheden var ogsaa meget lavere end nu om Stunder. Moderne Turbiner er mindst lige saa driftssikre. Fremturbinerne giver aldrig Grund til Klage, medens Bakturbinerne til Tider kan volde Vanskeligheder. Naar man betænker, hvilke Havarier blot et enkelt Blad kan forårsage, saa maa der forlanges det allerbedste Materiale og Arbejde. Mindre godt Materiale og maaelig Konstruktion er ikke paa sin Plads ved Bygning af Turbiner.

I de moderne Anlæg har selv en ringe Mængde Salt i Kedelvandet en forfærdende hurtig Tæring til Følge. Man ser ogsaa, at Overhederrør, der opvarmer Damp til 420°, lider meget af selv en ringe Mængde Sten. Derfor arbejdes der stadig paa at faa bedre Kondensatorrør. Hvis man blot kunde regne Kondensatorrørens Levetid til 12 Aar, saa behøvede man kun at forny dem én Gang i Skibets Levetid.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Der har i Tidernes Løb været mange Vanskeligheder med Gearerne, men man er efterhaanden naaet til at kunne fremstille driftssikre Gear. Der skal imidlertid en minutøs Omhyggelighed til paa ethvert Standpunkt af Arbejdet lige til Opstillingen ombord.

Ved de mest moderne Dampanlæg ombord er den Plads, som de optager nu kun den halve af, hvad den var før i Tiden, medens Vægten er blevet mere end halveret. Men man maa kunne komme længere ned endnu.

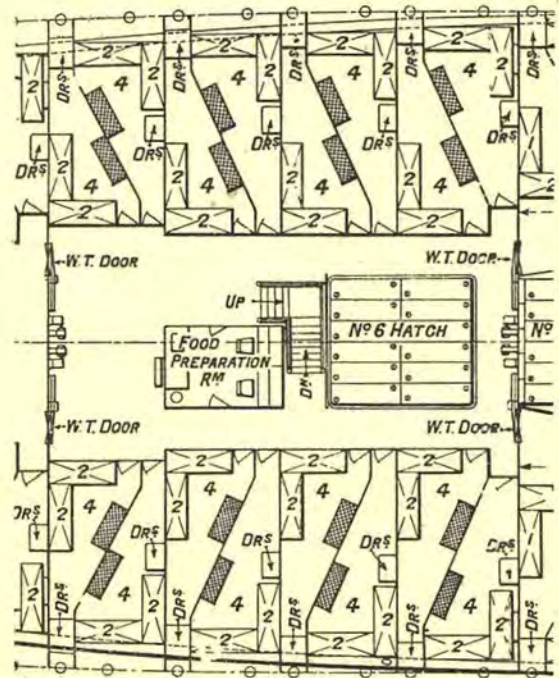
For faa Aar siden var Skorstensgassens Temperatur ved Oliefyring omkring 250°, og Skorstenen var derfor i Stand at frembringe Træk. For at forbedre Virkningsgraden har man imidlertid søgt at komme ned med den, og man har Eksempler paa, at den kun har været 115° ved fuld Kraft. Foruden at fremkalde Træk har Skorstenen ogsaa den Mission at lede Forbrændingsprodukterne op i Luften, fri af Dækket, og før mange danner Skorstener paa et Skib noget af det mest karakteristiske ved Profilen og jo flere Skorstene, jo mere imponeret er Folk. Nu betragter man imidlertid Skorstene med blandede Følelser, da det med de høje Virkningsgrader, man tilstræber, er umuligt at undgaa, at Kulpartikler føres med op og derved kan gøre Ophold paa Vejrdækkene umuligt, ligesom de ogsaa kan suges ind i Ventilationslægget. Desuden optager Cptræk og Skorstene megen Plads, som kunde anvendes paa andre Maader. Bortskaffelsen af Forbrændingsprodukterne er et Problem som maa løses i Fremtiden paa en mere rationel Maade.

Hvis Temperaturen af Forbrændingsprodukterne kunde nedsættes f. Eks. til 45°, saa vilde deres Rumfang ikke være stort større end den atmosfæriske Luft, der bruges til Forbrændingen. Gasarterne vilde ikke fremkalde Træk, og Skorstenen vilde af den Grund blive overflødig. Man skulde derfor blot søge at bringe Gassen klar af Skibet. Vort Billede viser en Metode, som kunde anvendes. Den kunde f. Eks. udstødes paa den ene eller den anden Side af Skibet i Nærheden af Vandlinien i Forhold til Vejret og Vindretningen. I særligt daarligt Vejr kun-

de man benytte Afgange i Læsiden 8 a 10 m over øverste Dæk. Afkølingen af Skorstensgassen kunde ske paa en lignende Maade, som man nu bruger ved Ventilation (konditioneret Luft), nemlig ved at Gassen passerer en forstøvet Vandstraale. Den Varmemængde, som Vandet optager, skulde saa udvindes igen.

Dampanlæggenes Fremtid til Søs afhænger i høj Grad af Udviklingen, men der er næppe Tvivl om, at de paa mange Maader har forskellige Fordele, saa man maa tro, at de sidste Ord endnu ikke er sagt i denne Forbindelse.

Alle Kamre med Dagslys



Vi har tidligere omtalt hvorledes man bærer sig ad med at faa Dagslys i alle Kamre. Her er en ny Metode, hvor alle Kamre bliver trekantede.

NORD JYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Nu begynder Solen at varme. Der er Foraar i Luften, og Sejlsportsmændene faar Uro i Blødet. — Netop nu kommer Peter Schlüters Yachtbureau med sin Salgsliste 1936. For den, der ønsker sig et Fartøj — og nu er det for sent at begynde at bygge — er der her et stort Udvalg lige fra en 32 ts. Kutter til en Sænkekølsbaad, Sejlbaade med Hjælperotor og Motorbaade af enhver Art. Noget for enhver Smag og enhver Tegnebog.



Hovedoplag for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

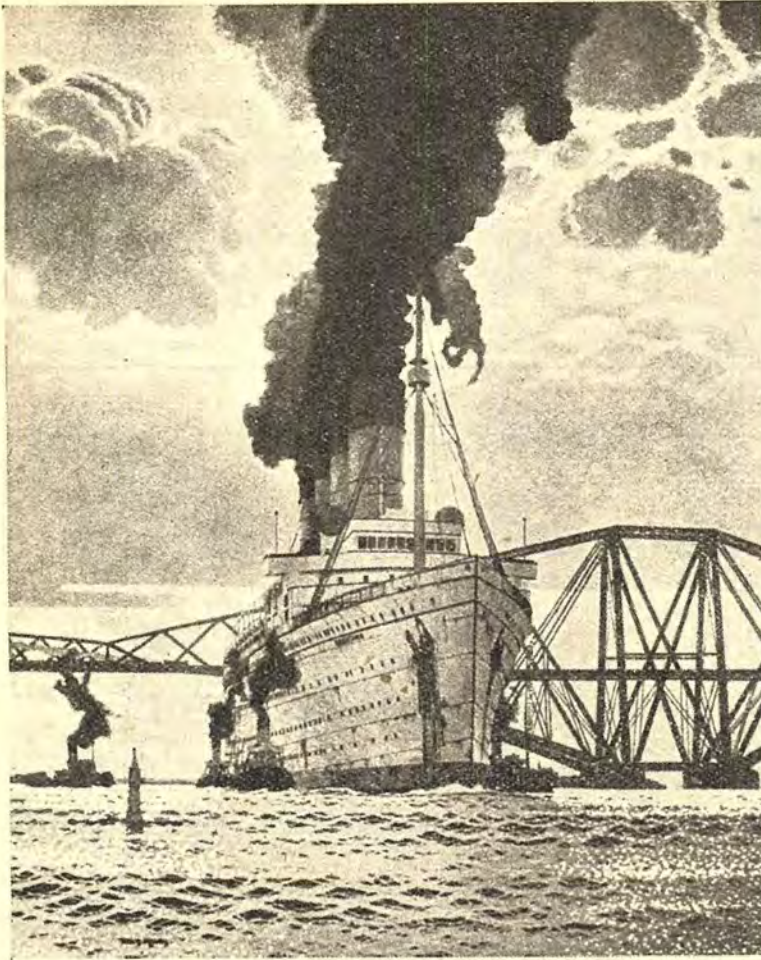
Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387. 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



„Mauretania“ paa sin sidste Rejse. Samtidig med at al Interes-
sen samler sig om „Queen Mary“s Færdiggørelse, er Cunard
Liniens berømte Skib „Mauretania“ ankommet til Rosyth for at
blive hugget op. I Baggrunden af Billedet Forth Broen. Maleri
ombord i „Queen Mary“.

Københavns

Maskinistskole

har i 1935 med Sorg maattet se, at dens Forstander Hr. A. D. Grathwohl paa Grund af Helbredshensyn trak sig tilbage efter 46 Aars Undervisningsgerning. Hr. G. har i de mange Aar altid med levende Interesse virket for, at de unge Maskinister kunde faa den bedst mulige Uddannelse og har sin store Andel i, at der er skabt en dygtig dansk Maskinme-sterstand, og som en officiel Anerken-delse heraf har han i disse Dage faaet Sølvkorset føjet til sit Ridderkors. For-stander Grathwohl var meget afholdt af Skolens talrige Elever, for hvem han altid var en forstaaende Raadgiver og Vej-leder. Et Flertal af Danmarks Maskinme-stre vil mindes deres gamle Forstander med Taknemmelighed.

Skolens hidtidige Inspektør Hr. cand. mag. H. Gille er udnævnt til Forstander, og Hr. cand. polyt. E. Mathiesen er ble- vet Inspektør.

Skolens Asbejde er i det forløbne Aar gaaet støt og rolig. 136 har bestaaet den almindelige Maskinisteksamen, medens 90 har taget den udvidede. Af andre Prøver har 9 bestaaet Maskinpasserprøven, 15 Motorpasserprøven, 21 Kedelpasserprøven og 56 Elektro-Installatørprøven.

Ialt er undervist i 454,284 Elevtimer.

Københavns Maskinistskole modtager Tilskud fra Stat og Kommune. Desuden faar Eleverne ogsaa et Tilskud til deres Undervisning, ialt i 1935 30.980 Kr

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MAR.TIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

E. S. M. Denckers Eftf.

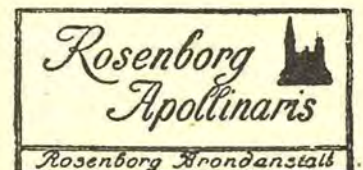
P. JENSEN

Rebslagermester, Vestergade 16

*Eneleverandør af Plombe-
snore til Toldvesnet hele
Landet over og alle offent-
lige Institutioner*

FÆRCHS SKRAA

Den bedste, man kan faa



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.



Depot for Skibsproviantering
 Heibergsgade 16 :: København K.
 Tlf. Øbro 8191 Tigr.-Adr.: Starbeer
 Depot i alle danske Provinshavne



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
 Faas alle Verdenshavne

Den Internationale
 Skibsfarve-Fabrik A/S
 Sct. Annæp ads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601

„Vikingen“s Forlag udgiver nu nedenstaaende Farvebilleder opklæbet paa Karton.



Nr. 1. Skoleskibet „Danmark“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×35 cm. Pris Kr. 3.00.



Nr. 2. Typisk dansk Skonnert.
 Maleri af Benjamin Olsen.
 Størrelse ca. 35×40 cm.
 Pris Kr. 3.50.



Nr. 3. „Suomen Jautsen“.
 Flerfarvet Akvarel. Størrelse ca. 30×30 cm.
 Pris Kr. 2.50.



Nr. 4. Skoleskibet „Georg Stage“
 (nr. Joseph Conrad). Maleri af Lods Landt.
 Størrelse ca. 35×40 cm. Pris Kr. 3.50.

Ved Bestilling bedes Nr. opgivet paa det ønskede Billede og Beløbet indsendes til »Vikingen«s Forlag, Gl. Mønt 39, Tlf. Central 9822 eller indbetales paa Postgiro 1382.



Nr. 5. Skoleskibet „København“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×40 cm. Pris Kr. 3.50.

C.L.O.C. CACAO LIQUEUR.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Stettin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem Kjøbenhavn og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

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

WIKINGEN

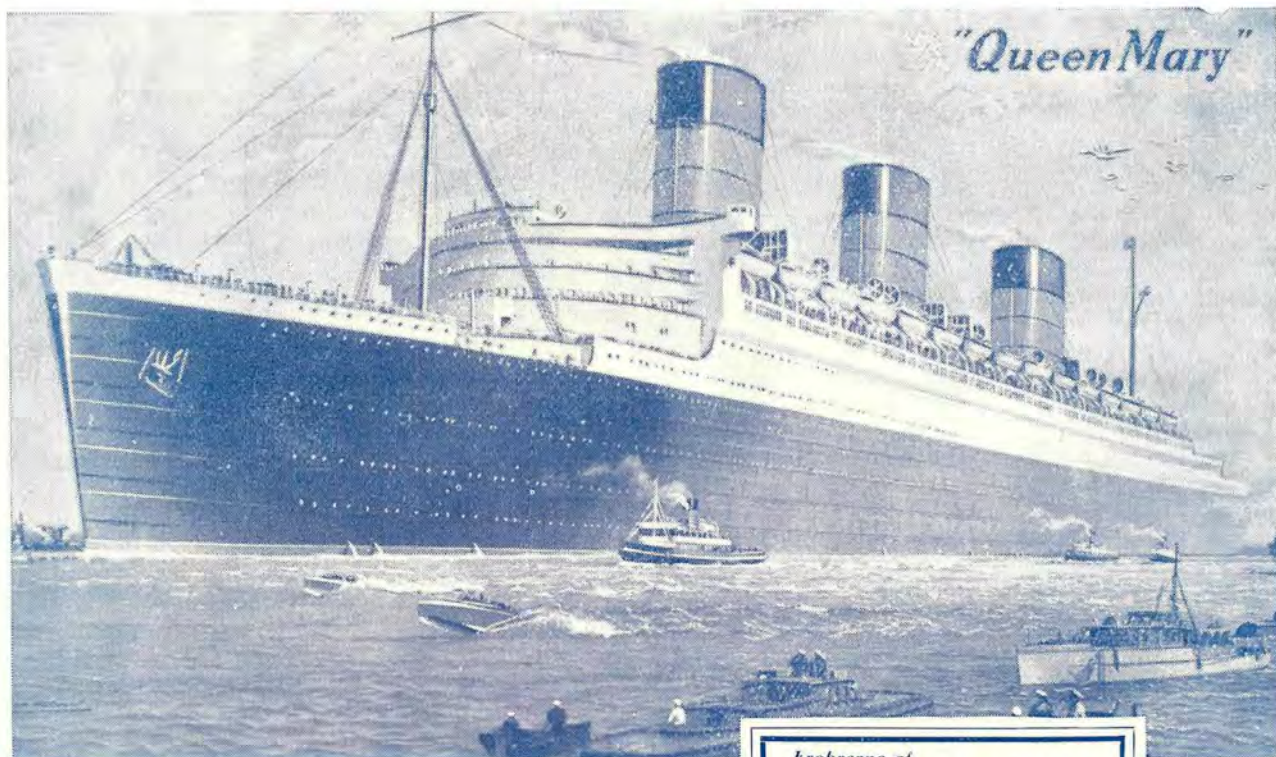
0 Øre

QUEEN MARY
(Læs Artiklen Side 22).

1936 - Nr. 5
13. Aargang



Det største Skib



— smøres med *Gargoyle Marine Oil*

Om kort Tid vil det største Skib, der nogensinde er bygget paa britisk Værft, R. M. S. "Queen Mary", krydse Atlanten. Denne Kæmpe med 12 Dæk og et Virvar af Saloner drives af 4 mægtige Turbiner, der producerer 200.000 HK og hver trækker sin Skrue paa 35 Tons. Takket være disse Turbiner kan "Queen Mary" gøre en Fart af ikke mindre end 32 Knob. De smøres med *Gargoyle D T E Marine Oil*, hvoraf der til første Paafylldning blev leveret over 100.000 Liter.

Et nyt Evis paa, at Gargoyle blandt Søens Folk nyder samme Tillid scm blandt Landjordens Industriforetagender og Automobilister.

Erobrerne af DET BLAA BAAND gennem 25 Aar.

Cobh til New York

1910 - Mauretania (Cunard Line) *
4 Dage, 10 Timer, 41 Min.

Mellem Cherbourg og New York

1922 - Mauretania (Cunard Line) *
5 Dage, 9 Timer, 52 Min.
1923 - Leviathan (U. S. Lines) *
5 Dage, 7 Timer, 15 Min.
1924 - Mauretania (Cunard Line) *
5 Dage, 1 Time, 29 Min.
1929 - Mauretania (Cunard Line) *
4 Dage, 21 Timer, 44 Min.
1929 - Bremen (Norddeutscher Lloyd) *
4 Dage, 17 Timer, 42 Min.
1933 - Europa (Norddeutscher Lloyd) *
4 Dage, 16 Timer, 48 Min.
1933 - Rex (Italiensk Linje) **
4 Dage, 13 Timer, 58 Min.
1934 - Bremen (Norddeutscher Lloyd) *
4 Dage, 14 Timer, 27 Min.
1935 - Normandie (Fransk Linje) *
Southampton til New York
4 Dage, 11 Timer, 42 Min.

Over Stillehavet

Honolulu til Yokohama

1931 - Empress of Japan (Canadian Pacific Steamships, Ltd.) *
6 Dage, 9 Timer, 43 Min.

* smurt med *Gargoyle Marine Oil*
** Gibraltar til New York; anvendte
Socony-Vacuum Fuel Oil.



GARGOYLE MARINE OIL

Vacuum Oil Company A/S, Frederiksbergg. 1, København K. Telf. 2440. Telegr.-Adr.: Vacuum

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

UNDER

Splittflaget

Af Orlogskaptajn Kay Jungersen

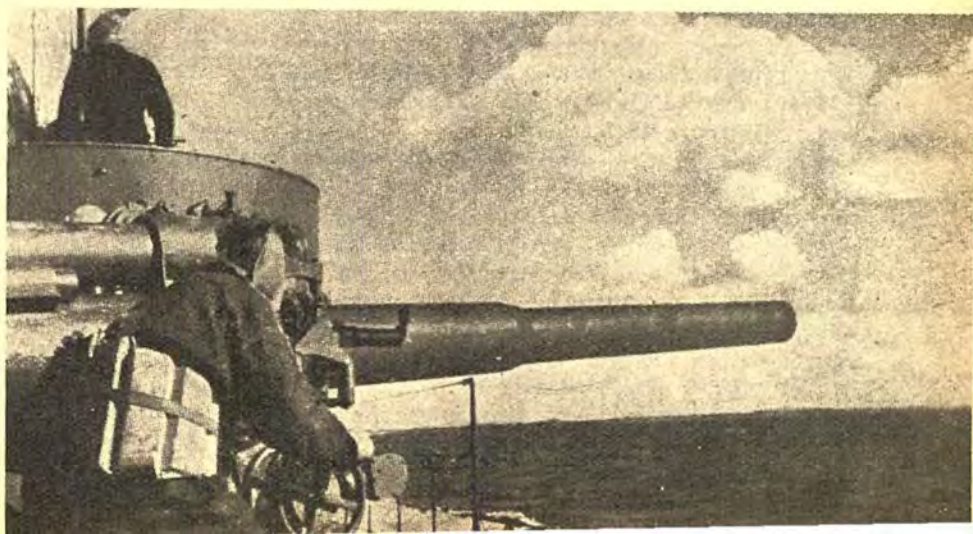
EN ØVELSESESKADRE bestaar som Regel af et Artilleriskib, en Torpedobaadsflotille, en Undervandsbaadsflotille, en Mineskibsflotille og en eller flere Luftgrupper, og førend vi gaar ud paa Togt med Torpedobaadene, vil jeg lige løseligt skitsere, hvad en Torpedobaad er, og hvad den bruges til — belært af smertelig Erfaring fra en af vore smaa, idylliske Provinsbyer, hvor vi engang laa og holdt Fridag med Baadene, og hvor en pæn og adstadig Borgermand kom hen og spurgte meget interesseret: „Sig mig engang — er ded en Torpedder eller er ded en Sømine?“

En Torpedobaad er et lille, hurtigtgaaende Fartøj, hvis Hovedopgave her i Livet er uventet og overraskende at angribe fjendtlige Skibe om Natten eller i usigtbart Vejr og ødelægge dem ved Torpedoskud. Vore nyeste Baade, der er bygget omkring 1930—35, er paa ca. 500 Tons og armeret med 6—8 Torpedoapparater, 2 Stk. 75 mm eller 87 mm Kanoner, med Dydbomber mod U-Baade og Installation til Udlægning af Miner. De 6000 Hestekræfter, Turbinerne kan udvikle, kan faa Baaden til at jolle af Sted med ca. 30 Knobs Fart. Foruden Hovedformaalet — Naangrebet — har Baadene mangfoldige andre „Ben“ indenfor Marinen — de skal lægge Miner ud, og nogle af dem skal stryge fremmede Minefelter — umiddelbart efter Krigen løb Torpedobaaden „Sværdfisken“ under Strygning paa en tysk Mine nede i Langelandsbæltet, mens den var i Færd med at rense Farvandet der for et Minefeld, som Tyskerne var rendt fra i Revolutionens Virvar — de skal sikre marcherende Flaade-

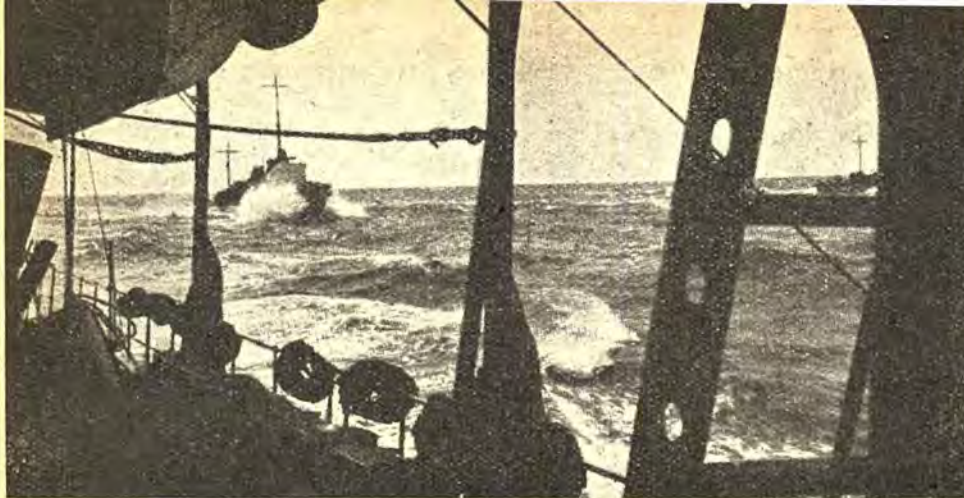
styrker mod Angreb fra U-Baade eller lægge kunstig Taage for at skjule Eskadrens Bevægelser mod altfor nyfignø Blikke, saa de har nok at gøre, de smaa Baade.

Det er som bekendt Kip'ing, der et eller andet Sted i en af sine herlige Bøger skriver, at hvis man vil lære Livet rigtigt at kende, skal man købe en Skinke og gaa om Bord i en Torpedobaad, og sikkert er det i hvert Fald, at man i de smaa, letbenede Fartøjer kommer ud for lidt af hvert i Retning af Oplevelser. Det er et Job for Mandfolk — for unge Mandfolk, for Alderen giver Nerver, og det maa man helst ikke have i den Fart.

En Torpedobaads Dag er vel besat — helst skulde Døgnet have mere end de reglementerede 24 Timer, om den skulde kunne naa at overkomme alt det, den strenge Eskadrechef venter sig af den. De seks Baade, der nu stødte til „Flaget“, havde haft Torpedeskydning. Det driver med Olie allevegne, og der er kun een af Besætningen, der er rigtig glad. Det er Torpedokvartermesteren, der pusler rundt nede paa Dækket med sine Svende for at se de slanke, staaalblanke



Skydning med 87 mm Kanon i en af vore Torpedobaade.



Med Skum om Bov. Torpedobaade af nyeste Type.

Torpedoer klare og faa dem pumpet op til de 100 Atmosfærers Lufttryk, der skal til for at faa dem til at fare gennem Vandet — moderne Torpedoer kan løbe ca. 10.000 Meter med 35—40 Knobs Fart — der er „Hiss paa Geden“ overalt saadan en Dag.

Eftermiddagen var gaaet med Besejlsøvelse for at lære nogle af vore snævre Farvande rigtigt at kende, og nu laa Baadene som sagt ved Admiralskibet, inden en ny Nat „uden Overdyne“ skulde til at begynde. Kort efter Solnedgang vajede et Signal derovre hos den Kommanderende: „Følg den givne Disposition“, og nu fik Baadene pludseligt travlt igen — Ankerkæderne klappede i Klydsene — Skruerne begyndte at male rundt, og snart efter forsvandt hele Flotillen ude i den mørknende Nat.

Det var blevet rigtigt surt Vejr efterhaanden — det regnede og blæste. Inde i Bunden af Bugten blinkede Havnefyrene saa indbydende, som om de vilde sige: „Kom hellere herind — her er varmt og hygge-

ligt,“ men Baaden spadserede langsomt udefter i Mørket, der blev tættere og tættere. Ingen, der ikke har oplevet det, ved, hvor mørk en Nat paa Havet i Regnvejr og Kuling kan være. Mændene nede paa Fordækket gik rundt i Olietøj og Redningsveste og saa ud, som om de lige var taget ud af et af Anckers bekendte Skagensbilleder — det var uendelig syrligt det hele. — Men saa med ét blev Mørket endnu mørkere og sortere et Sted ude om Styrbord. Det ligesom fortættede sig og blev til de svage udviskede Konturer af et Skib, der gled frem, tyst og stille. Førerbaaden blinkede røde Blink — Angrebssignalet, og

med 25 Knobs Fart sprang Baadene frem i et skummende, sydende Brus — den kridhvide Hækbølge lyste som Mørild i Natten. Nærmere og nærmere jog de frem mod Fjenden — saa flængede pludselig en Projektør — en til og en til — igennem det tykke Mørke — de gled som lange, blege Straalebundter gennem Mulmet for tilsidst at bide sig fast i de angribende Baade, der fløj mod de flammende Baal som Trækfugle mod Fyrene. En Regn af røde og hvide Lyskugler markerede, at Angrebet var sat ind, og saa drejede Baadene atter ud i Mørket, der føltes endnu mørkere og endnu tættere, efter at Øjnene havde vænnet sig til det blændende Projektørlys. „Gentag Angrebet“ blinkede „Bigbrænderen“ — „Om igen“ og „Om igen“ er jo Soldatens Fryd, og heri adskiller Torpedobaadstjenesten sig ikke fra de andre Tjenestegrene, men det maa man jo finde sig i, for det er som bekendt kun gennem de evindelige Gentagelser, man naar frem mod det forjættede Maal: Mesterskabet.

Ø. K. i 1935

Aktieselskabet „Det østasiatiske Kompagni“ har udsendt sin Beretning og Regnskab for 1935. Det hedder heri blandt andet:

Det forløbne Aar har ikke bragt nogen omfattende Bedring i den internationale Erhvervstilstand, som har præget de forudgaaende 5 Aar. Ø. K.s Erhvervsresultater afhænger af Vilkaarene paa Verdensmarkedet, som det fremgaar af Beretningen. Efter Fradrag af Afskrivninger er Nettoresultatet af Regnskabsaaret med Tillæg af Overførsler ialt Kr. 5.350.000. Der udbetales 5 pCt. i Dividende og overføres 845.000 Ks. til næste Aar.

Skibenes Drift udviser Misforhold mellem Indtægter og Udgifter. Stærk Konkurrence i Forening med mindre Tilførsler til Europa af oversøiske Produkter medførte særlig i Aarets første Del lave Fragtrater ogsaa for flere af de Artikler, som omfattes af Konferenceaftaler. Henimod Aarets Slutning er der indtraadt en Bedring paa nogle Omraader, men den gennemsnitlige Fragtrate har været en Del lavere end det foregaaende Aar. Driftsudgifterne har været paa virket af Nødvendigheden af at anløbe flere Havne

og af Omvekslingsforholdet mellem Kroner og Guldvalutaer. Passagerbefordringen har været i fortsat Stigning og Kompagniets Renomé er yderligere befæstet paa dette Omraade.

Ø. K. har Filialer eller Agenturer i Bangkok, Singapore, Shanghai, Hankow, Calicut, Wei-ha-wei, Hongkong, Manchuriet, Madras, Calcutta, Rangoon, Durban, Capetown, Johannesburg, San Francisco og Seattle.

De forskellige Virksomheder, som Kompagniet er interesseret i, er saa mange, at vi maa afstaa fra en nærmere Omtale af dem alle. Vi skal blot nævne Nakskov Skibsværft, der i 1935 har været i fortsat Fremgang saavel med Hensyn til Nybygninger som Reparationer. Der er i Aarets Løb afleveret ialt 7 Nybygninger, og Beskæftigelsen i Fremtiden er sikret ved nye Ordre saavel som ved den gennem Aarene vundne Position.

Kompagniet ejer Reserver til et Beløb af 41.400.000 Kr. og har siden 1932 forbedret sin Status med 14.600.000 Kr.

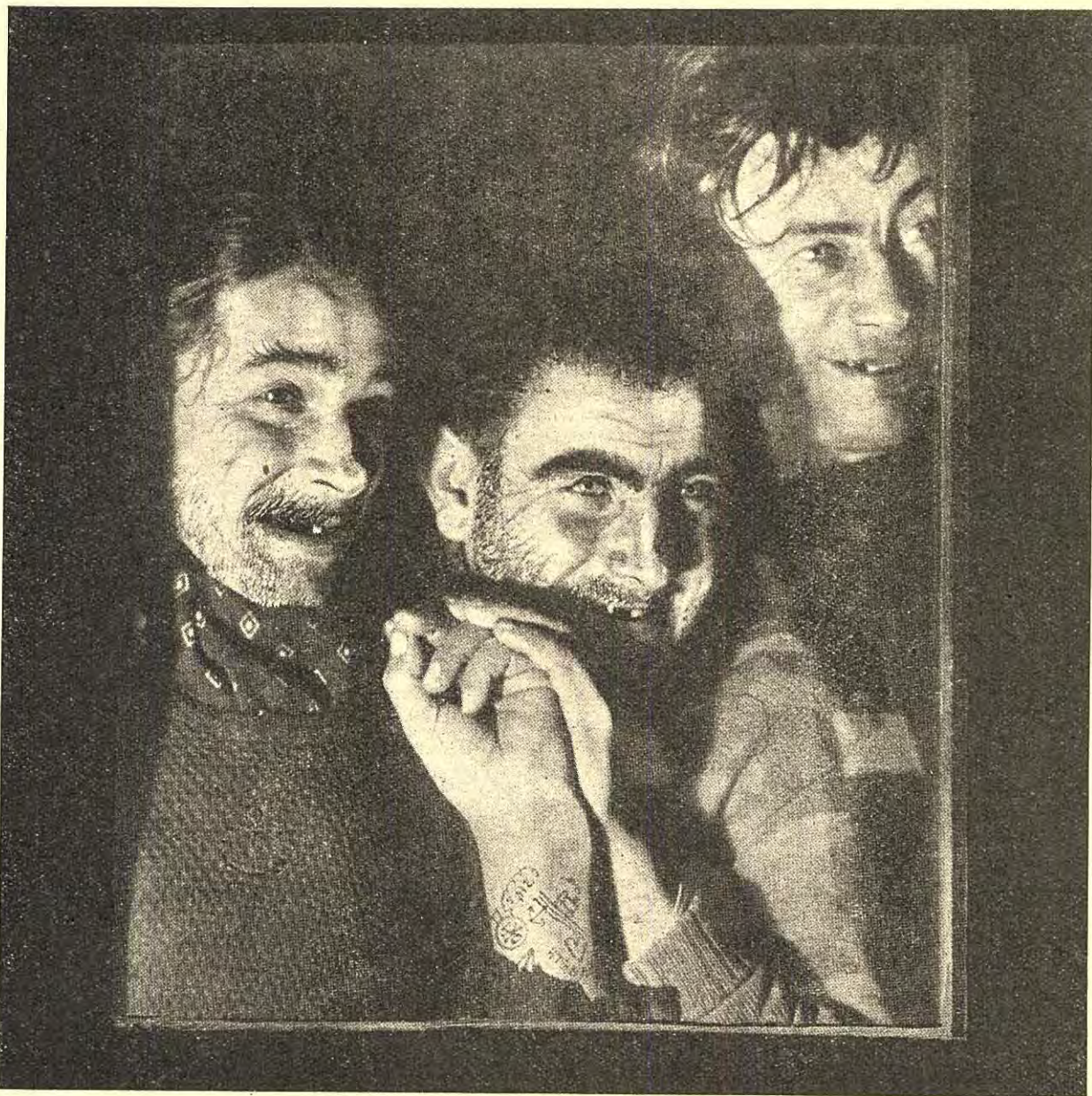
Ø. K.s Flaade udgjorde ved Udgangen af 1935 27 Motorskibe med en samlet Lasteevne af 269,027 ts. Den gennemsnitlige Alder er 12²/₅ Aar og den bogførte Værdi 184,15 Kr. pr. Ton.

Tømmermandens

ERINDRINGER

I en fygende Sydvest med hidsige Snebyger blussede vi efter Lods en Decemberrat ved Elbens Munding. Ingen Lodsbaad kunde lægge til i det Hav,

den Villighed, man manøvrerede med, naar Lods var kommet om Bord, og man gik mod hjemlig Havn. Og saa se Lysene dukke frem, flere og flere fra



nej, en Line paa Manden og saa i Ballen; var han saa druknet, frosset eller slaet ihjel, da vi halede ham indenbords? Ikke mere da end at han, saa snart hans rødskyggede Vildmandsansigt viste sig over Lønningen, brølede: „Bras fuld.“ Og hvem husker ikke

Hamborg og Havnen efter den ofte langsommelige Sejlads opad Elben, hvor Strømmen kunde løbe, saa baade Slæber og Skib maatte ankre for ikke at drive Pokker i Vold.

De af mine Læsere, som har sejlet til Søs, har

sikkert ogsaa i frisk Erindring den Fest, det var at drikke den første Kop Kaffe i Lukafet, naar Skibet var vel fortøjet i Havn og især i Afmønstringshavnen. Stemningen i Lukafet var sammensat af Afsked og Forventning om Udløsning af mange Maaneders Appetit paa Livet i Land; tilbagelagte Stadier drøftes indgaende, men ingen lader til at have Fremtidsplaner, faa taler i hvert Fald derom — ellers er Stemningen hyggelig, munter, menneskekærlig og medgørlig — det sidste er noget ikke mindst Havnebyens „Hajer“ ved, og de udnytter denne — „gaa i Land“ Stemning med kold Forretningssans.

Om Bord paa „Dora“ var der selvfølgelig ogsaa det sædvanlige Rykind af Agenter, Runnere og Handelsmænd og deriblandt en, som jeg omfattede med den mest levende Interesse — nemlig Logiværten Klausen; nu havde Tilfældet spillet mig et glimrende Kort paa Haanden, saa jeg kunde faa sagt den celebre Herre Tak for sidst, og det var saa meget lettere, som Klausen ikke kendte mig igen, jeg var sandsynligvis ikke den første, han havde givet den Behandling, som jeg fik i hans Hus.

Klausen talte indsmigrende med os om sit hyggelige, lille Logihus, og imens satte jeg min gode Ven, Bill, ind i Sagerne og fik ham til at invitere Klausen i Lukafet til Kaffe; jeg var nemlig bange, at Klausen skulde genkende mig, om jeg henvendte mig direkte til ham, og saa vilde han sandsynligvis stikke af.

Naar Klausen blev anbragt i Lukafet længst borte fra Døren, saa han vanskeligt kunde slippe ud, og da Stemningen var allermost hyggelig, hævdede jeg Stemmen og sagde, at jeg havde faaet Lyst til at fortælle en Oplevelse om en Logivært, og selvfølgelig lød det rundt om fra: „Aah, maa vi være fri, Julius, det kan du fortælle din Mor, naar du kommer hjem,“ osv., og opmuntret af slige Udraab fortalte jeg saa uden at nævne Navne om, hvordan det var gaaet mig, da jeg første Gang kom til Hamborg, og efterhaanden som jeg berettede, manglede det ikke paa harmfulde Udraab fra Kammeraterne. Jeg gik i Enkeltheder, berettede om, hvordan jeg havde været Døden nær, da Peter Hansen fandt mig paa Gaden — om hvordan Logiværtens Hustru havde bønfaldt Manden om Barmhertighed og om hans Brutalitet og Sjofelhed; hele Tiden stirrede jeg paa Klausen, og jeg saa, at der efterhaanden gik en frygtelig Sandhed op for ham. Til sidst berørte jeg løseligt den Tak, jeg kunde tiltænke en saadan Mand, og heller ikke nu skortede det fra Kammeraternes Side paa Forslag til en probat Afstraffelse.

Der fulgte et Øjeblik Stilhed, da jeg havde endt min Beretning, jeg fikserede Klausen skarpt, og det var øjensynligt, at Slynghen led uhyggelige Kvaler.

„Tja,“ fortsatte jeg, „jeg er nu ved et lykkeligt Sammentræf i Stand til at vise jer Kammerater den Mand, som kunde behandle en fattig ukendt Sømand saadan.“

Spørgende Blikke rettedes imod mig, og jeg fortsatte: „Ja, det er den elskværdige, hjælpsomme Hr. Klausen, som sidder der.“

Fyren søgte nu at komme til Orde, „kan du nægté,“ tordnede jeg. „Lad mig forklare,“ raabte han ynkeligt.

„Kan du forklare noget, din Sjover,“ rasede Bill og lagde ham en bagvendt Lussing ud, og det blev Signalet til almindeligt eller rettere ualmindeligt Spek-

takel. Klausen fik den værste, men ogsaa mest velfortjente Dragt Prygl, jeg har set nogen Mand faa, og for en Gangs Skyld fik en af Havnebyernes Hajer den Behandling, som en Sømand kunde unde dem alle.

Der var ikke smukt i Lukafet dengang, og Klausen blev nu tvunget til at skure Dørken, som den aldrig var blevet skuret før; med en solid Tovende var Bill efter ham, fandt alle Kroge og Pletter og langede Klausen nogle ordentlige Rap ud, naar den af Raseri og Ydmygelse grædefærdige Mand var ved at give op.

Da han langt om længe var færdig, aandede vi næsten lettede op, nu kunde det være nok, syntes vi, men Bill var ikke af den Mening; han beordrede Klausen ned paa alle fire, og i denne Stilling maatte han kravle rundt til os alle og bede om Tilgivelse efter et ganske bestemt Ritual, som Bill forfattede saalunde:

„Jeg Klausen er en Tyv og et Udskud af Menneskeheden, jeg er lykkelig og taknemmelig for jeres kærlige Omhu for mig, jeg elsker jer og beder jer ydmygt om Tilgivelse.“ —

Han var paa Grænsen af Hysteri, da Bill endelig slap sit Tag i ham og lod ham kravle ud paa Dækket og forsvinde i Natten — tænderskærende og hukende.

Paa min første Dag i Land opsøgte jeg Rosa Ralun, og jeg gik fra hende fuld af Bitterhed og Sorg og med en knugende Følelse af min Afmagt til at hjælpe hende og Peter Hansen til at blive lykkelige. Der var sket følgende:

Den gamle Ralun havde en Lotteriseddel i Forvaring for en tysk Stewart, Sedlen kom ud med en meget stor Gevinst, medens Stewarden opholdt sig i Udlandet, og Ralun havde efter „gode“ Venners Raad sat en Del af disse betroede Penge i en „aldeles sikker“ Forretning, som selvfølgelig viste sig at være i høj Grad usikker, og den gamle Hædersmand havde været ved at tage sit Liv af Fortvivlelse, da en stor Sum af de betroede Midler var gaaet tabt.

Da Stewarden, som jeg fandt var usædvanlig usympatisk, kom hjem, blev han rasende og svor, at den gamle Ralun skulde ende sine Dage i Tugthuset; men da samme Steward gentagne Gange forgæves havde friet til Rosa Ralun, tilbød han at lade være at anmelde Sagen, hvis Rosa vilde gifte sig med ham og saaledes frelse sin Fader fra Fængslet, — som om man kunde købe en god Kvindes Kærlighed med en Trusel.

Og da var det, at Rosa havde handlet trods sin ulykkelige Faders Protest; hendes forgræmmede Ansigt og vemodige Blik fortalte tydeligt om, hvad denne Handling havde kostet hende, hun var selv gaaet til Stewarden og tilbudt ham at gifte sig med ham, hvis Faderen maatte undgaa Tiltale.

Da jeg hørte dette, var det, som jeg i et hastigt Glimt saa Livets ubønhørlige, barske Spil med smaa Menneskeskæbner.

Det er mange Aar siden nu, men jeg ser i dette Øjeblik for mig Rosa Raluns unge, sørgmodige Skikkelse.

Jeg ser ogsaa en anden Skikkelse — en hjemløs, ung Sømand med stormslaaede, markerede Træk; jeg mindes hin Tropenat i Quayaquil — en Fuldriggers svimlende Master og en pragtfuld Kammerat, der raaber et hæst: „Paa Gensyn du.“

Adolf Hansen.

To Rejser

F. Lønsby

rundt Cap Horn

I Aaret 1892 kom jeg til Hamborg med en tysk Damper fra Kongo og Kamerun; det var i August Maaned, da Koleraen grasserede værst i

Hamborg. Jeg havde lige været syg af Malaria og kunde trænge til en lille Hvile, og jeg maa sige, at jeg fik en god og kærlig Pleje hos min Værtinde, en Fru Lorenzen, Kastanieallé 52. Allerede efter 10 Dages Forløb kom der Bud fra „Hyrebassen“, at det var et Fuldskib, som skulde mønstre, og jeg gik straks derhen og blev fremstillet sammen med mange andre, og var blandt de heldige, der fik Hyre som Matros. Jeg kendte ikke Skibet, men da jeg kom om Bord var det et ældre Fuldskib med Skøjsel paa Stortoppen. Skibets Navn var „Reinbæk af Hamborg“. Straks, vi kom om Bord, blev der givet Ordre til at slaa Sejl under, da vi skulde sejle næste Dag. Det var et haardt Job at rive i de store Sejl, f. Eks. var Storbramsejlsraaen 72 Fod lang, og Reb i alle Bramsejl

og de andre Forhold dertil, men da vi alle var unge raske Mennesker forude, gik det godt og raskt fra Haanden. Næste Dag blev vi bugseret ud af Elben, og paa Vejen ned blev alle Sejl sat, saa da Damperen slap os, skød vi allerede en god Fart mod vort Maal — Valparaiso, med Kul og Stykgods. Skibet var meget rank, hvorfor vi havde 1000 Tons Kul i Bunden. Allerede om Natten var vi omkring Helgoland, hvor der brød en Storm op fra NV, saa vi maatte dreje bi og gøre alle Sejl fast, saa vi havde ikke megen Glæde af vort Arbejde Dagen forud. Da det blev Dag, satte vi flere Sejl, og arbejdede os Vestover. Alt gik nu godt, indtil vi kom til den ellers saakaldte stille Zone mellem Passaterne. Det var en Søndag, og vi havde stiv vestlig Kuling med haarde Regnbyger, saaledes at vi i Bygerne maatte fire Roil og

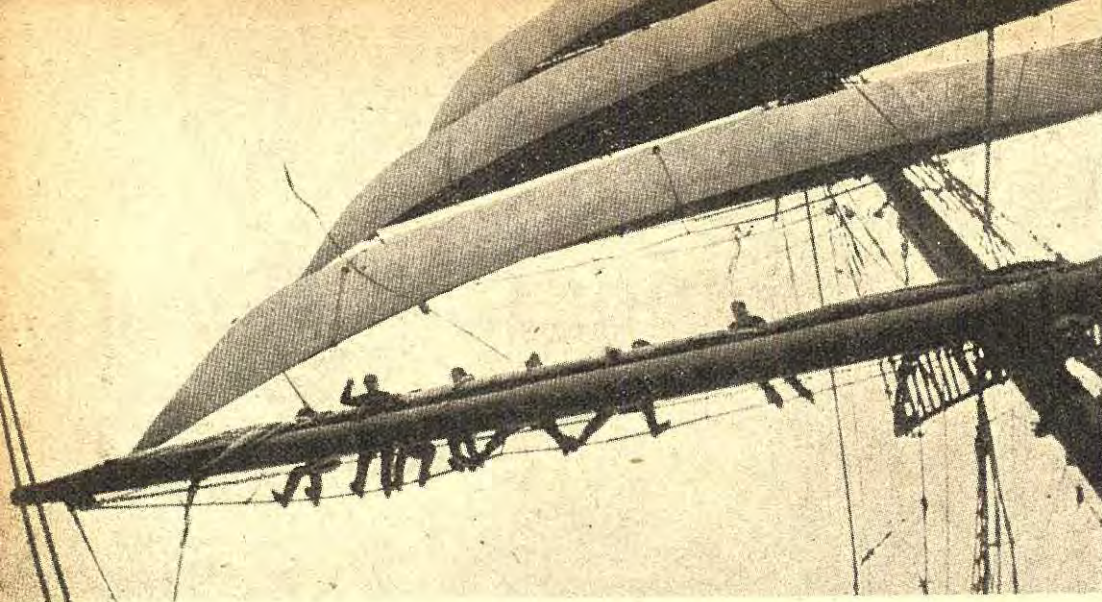
Roilstagssejl. Vi var i Følge med en lille fransk Bark, som kunde lade alle Sejl staa i Bygerne, saaledes at han under dem halede os. Dette blev vor Kaptajn ærgerlig over. Da den næste Byge derfor kom, lod han alle Sejl staa. Nu var denne Byge særlig haard, saa da den kom over os, var det for sent at bjerge Sejlene, og Resultatet blev, at Storebramstangen knækkede, og en Mængde Sejl fløj i Lasser. Vi maatte jo alle Mand straks i Gang med at slaa andre Sejl under og Tømmermanden i Gang med at lave en ny Bramstang, hvilken vi fik op i Løbet af nogle Dage. Videre gik nu Turen godt, indtil vi kom ned Sydpaar. Vi løb for god Vind og et Pres af Sejl, saa vi løb 11—12 Knob i Regntykning. Pludselig blev der varskoet „Land ret forude“. Omgaaende blev Roret lagt om, og vi maatte styre Bidevind med alle Sejl. — I den pludselige Sejlads under Vinden krængede Skibet over, og det knagede fælt i Riggen. Det lykkedes os imidlertid



Det var et Fuldskib, som skulde mønstre

at faa nogle smaa Sejl bjerget, og en Time efter kunde vi atter holde af for Vinden. Næste Dag passerede vi Strædet mellem Stat Island og Fastlandet, og 2 Lage efter saa vi det sorte Forland Cap Horn. Dette laa snart bag os.

En Dag jeg og en ung Tysker ved Navn Conrad var ude at gøre Inder-Klyveren fast i høj Sø, stak hun Bommen under og slog Benene fra Conrad, og han gik overbord. Jeg varskoede straks til Dækket en Mand over Bord og saa ham forsvinde om Styrbords Eov. Vi laa for Bagbords Halse, og Mandskabet var straks klar over, hvor han var og sprang op paa Lønningen — og til Held krængede Skibet over, lige da han var Agten for Fokke-iggen og en Sø løftede ham saa højt, at en Mand fik fat i ham, og før nogen kunde forhindre det — og før nogen kunde forhindre



Paa Vejen blev alle
Sejl sat.

det, løb Conrad ud paa Klyverbommen igen og hjalp mig at gøre Klyveren fast.

Vi blev tvunget Sydover, men kom godt op til Indsejlingen af Valparaiso; vi gik for fulde Sejl og kunde allerede begynde at se Dele af Byen. Vi var lige under det høje Forland, som markerer Indsejlingen, da der pludselig kom et haardt Vindpust fra Land, saa pludseligt, at der ikke blev Tid til at bjerge Sejl, og det ranke Skib krængede over, saa alt løst paa Dækket rullede ned i Læ. Jeg var til Rors sammen med Sejlmageren. Jeg stod til Luvart, men Rattet snurrede fra os, og jeg fulgte med over i Hovedet paa Sejlmageren. Samtidig knækkede alle 3 Bramstænger og Rær, og Stænger og Sejl dryssede ned om Ørerne paa os.

Saa rettede Skibet sig igen, men alt var jo uklart, saa vi kunde ikke manøvrere. Heldigvis kom der en lille Bugserbaad og hjalp os til Ankers paa de 40 Favne Vand, som er paa Reden. Samtidig fik vi 22 Dages Karantæne, fordi vi kom fra et kolerasmittet Land, saa vi fik god Tid til at faa nye Stænger og Rær rigget op, men Kaptajnen maatte laane og købe Spir af andre Skibe til Stænger; det kunde ikke faas i Land.

Jeg var kun i Land een Gang, og det var Nytaarsnat; vi skulde være om Bord før Kl. 8 Aften, ellers fik vi ikke Lov til at gaa i Land — men min Kammerat og jeg kom til Dans og kom ikke om Bord, men blev i Danselokalet. — Ud paa Natten kom nogle Marinere fra en amerikansk Krydser i Slagsmaal med Spanierne, og Knivene blev brugt, saa Blodet flød. 5 Marinere blev som døde paa Pladsen og mange havde Knivstik. Til Held for min Kammerat og jeg, kom 2 smaa søde spanske Senioritaer og reddede os ud af Tummelen, og næste Morgen gik vi saa om Bord.

Samme Dag saa vi en af de amerikanske Krydsere lette Anker — der var ialt 3 — og gik nærmere ind mod Byen, hvor den lagde sig med Bredsidan til, og det blev fortalt, at Chefen for Krydseren havde forlangt, at Regeringen i Chile skulde stille en Kautio paa 1 Million Dollars inden 24 Timer, fordi hans Mandskab var blevet overfaldet i Land, ellers blev

Byen skudt i Brand, men der skete ikke noget, saa det blev vel klaret.

Endelig blev vi færdige til at gaa til Iquique for at laste Salpeter til Genua, men Damperen som skulde holde os, medens vi hev de 100 Favne Kæde ind paa hvert Anker, var for svag, og vi drev ned paa en tysk Bark fra Bart og knækkede vores Klyverbom og lavede Havari paa Barken, saa vi maatte igen til Ankers for 3 Dage for at faa Klyverbommen rigget til og klaret med Barken. Efter 8 Dages Sejlads kom vi til Iquique og fik Last, og efter at have afgivet de vanlige „Three Cheers, Hurrah my boys, We are homeward bound“ for de andre Skibe, stak vi til Søs. En Mand var bleven syg og kommet paa Hospitalet, og i sidste Øjeblik var en Rønner kommen med en døddrukken ældre Mand, som straks gik til Køjs.

Næste Dag — en Søndag — var vi allerede langt til Søs. Den nye Mand havde Rortørn om Formiddagen og havde lige afløst, da han straks efter kom tilbage til Lukafet og forlangte en Kniv: han vilde myrde Kaptajnen. Han havde opdaget, at det var en Tysker, han var om Bord i, og ikke en Amerikaner, som Rønneren havde lovet ham. Han kom ikke til Filadelfia, men til Italien, og han var lovet 4 Pund, men Kaptajnen vilde ikke give ham mere end 3 Pund om Maaneden. — Naa, vi fulgte et Par Mand med Agter for at hjælpe, hvis der skulde ske noget alvorligt; men Sagen blev klaret med Løfte om 4 Pund om Maaneden. Det viste sig at være en gammel Nordmand paa 62 Aar, som var vandrét fra Rosario i Argentina til Chile og agtede sig til Verdensudstillingen i Chicago. Naa, den gamle var bedre end først antaget; han viste sig at være en dygtig Sejlmager, og vi havde Laser nok til ham at rive i.

Vi sejlede nu Sydover, indtil vi kom ned omkring 60 Graders Sydlig Bredde; vi fik god vestlig Vind og passerede Højden af Hornet. En Dag kunde vi se, at de blev saa urolige Agter, og at der var noget paa Færde. Der blev givet Ordre til at gøre Sejl fast fra oven af, og det blev ved, lige til vi havde alle Sejl beslaaet, lige til Forreundermærsejl, og vi kunde mærke, at de var betænkelige ved at lade det

staa, men det fik det nu imidlertid Lov til. — Paa een Gang blev det omtrent stille en kort Tid; saa et Pust — og pludselig blev det store Skib krænget over mod Bagbord, saa vi laa med Lønningen under Vand, og Vandet stod i et Skumsprøjt over luv Side, saa vi ikke kunde se fra For til Agter, ligesom det var umuligt at bevæge sig paa Dækket; nogle af os var Agter og andre forude i Lukafet, og det maatte vi blive i 9 Timer; kun Kaptajnen stod og klamrede sig til det luv Krydsvant for at se, hvordan det gik paa Dækket, men alt holdt Stand; kun var der et frygteligt Virvar i Tovværket, Skøder, Fald og Gitov. Da vi hurtigt fik klarat op efter Tornadoen — en saadan var det nemlig — fik vi atter god Vind, men der rejste sig en Sø, som jeg aldrig har set Magen til før eller senere; den brød fra Agteren ustandselig ind over Skibet fra Agter til For, saa vi til Tider ikke saa andet end Rigningen, endskønt vi gød Olie og Fedt paa Søen, naar en særlig Brækker var i Sigte. Vi var 2 Mand til Rors og surret fast til Gelænderet Agter. — Vi maatte sætte Undersejlene og fire Skøderne, saa de stod som Balloner, for at holde Skibet over Vandet. Dette varede i 2 Døgn, og vi var sikkert løbet en god Distance, da vi hele Tiden kunde styre Kurs NØ over. — Saa løjede Vinden atter af, og Søen blev mere taalelig.

Vi havde passeret Falklandsøerne, da der pludselig fra Udkiggen blev varskoet: „Land forude“. — Da vi holdt af, viste det sig at være et mægtigt Isbjerg. Heldigvis var det maanelyst, saa vi kunde holde os klar af det store Is. — Da Dagen brød frem, var der Isbjerger i alle Retninger, og vi naaede først igennem ved Solnedgang samme Dag, og glade var vi, for vi havde ikke været til Køjs i 1½ Døgn, da vi havde holdt skarp Udkig hele Tiden efter smaat Is, som vi maatte krydse imellem.

Vi var endnu ikke færdige med Sydens Vinde, for da vi kom paa Højde med La Plata Floden, fik vi en Nat en Pamperus at mærke, og den var heller ikke hyggelig. — Ustandselig skiftende Vinde, Regn og Lynild, saa alt laa i et Ildhav, og vi maatte hele Natten staa i Braserne og hale, hver Gang Vinden skiftede, og det gik raskt, men den fik da Ende, og vi kom til Genua, hvor vi havde en fin Tid i 8 Uger med at losse og tage Ballast — 900 Tons — og atter Bram og Røjl til Dæk, for at spare paa Ballasten til den korte Rejse i Middelhavet til Sicilien, for at laste Salt til San Francisco.

I Genua gik den gamle Nordmand i Land. Han fik nyt Tøj og saa helt godt ud; men nogle Dage efter traf jeg ham i Land og hans nye Tøj var borte — og ingen „Money“ mere. Jeg saa ham for sidste Gang paa Vej ud af Havnen om Bord paa en engelsk Damper, som skulde til Østen, og hvis hele Bemanding bestod af Tyrkere, saa gamle Franks Forhaabninger om at se Chicago var bristede.

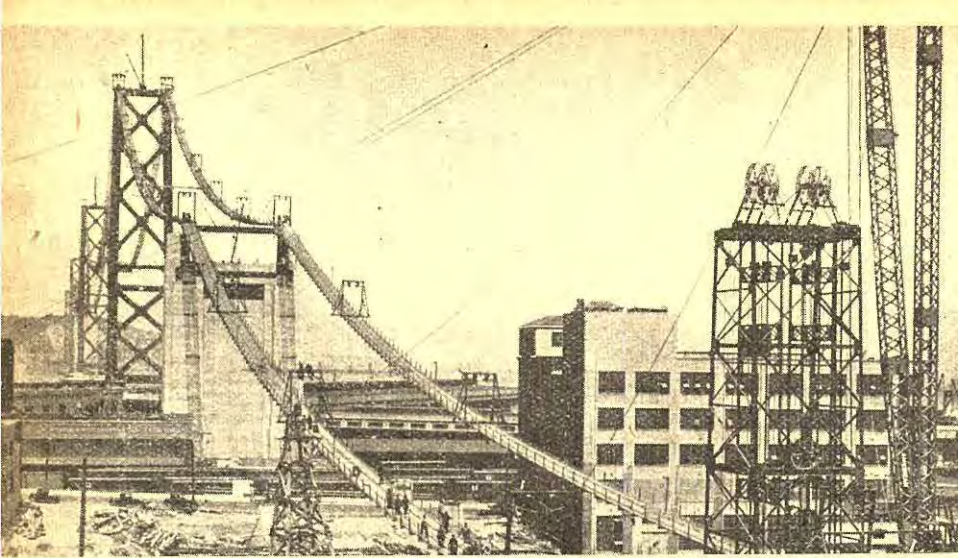
5 Mand af vor Besætning var rømmede, men i Stedet fik vi en Spanier og tre Italienerne, saa vi blev fuldtalligt Mandskab, selv om det ikke var den bedste Slags. — Vi naaede Trapani — og der rømmede atter tre Mand, i Stedet for hvilke vi fik tre Sicilianere — heller ikke af de bedste.

Vi var i Land i Trapani, men blev drevet tilbage med Knive; da Skibet laa lidt fra Land, blev vi nødt til at springe i Vandet og svømme om Bord, da det ikke var muligt at faa Baaden i Land.

Vi begyndte vor Rejse mod Frisco, The golden Gates Paradis. — Ved Hornet kneb det for de smaa Italienerne, idet de hverken havde Søstøvler eller varmt Tøj. De blev syge og fulde af Bylder. — Vi kom dog rundt Hornet, og efter 147 Dages Sejlads stod vi The golden Gate ind for fulde Sejl, hvor vi blev forøjet ved en af de gamle Træbroer, som dengang udgjorde det meste af Havnen i Frisco. Naa, vi længtes efter at komme i Land, og blev samme Dag inviteret til en lille Fest oppe i en gammel to-etages Træbygning, ret op for Havnen, ikke langt fra det kendte Market Street. Vi blev anmodet om selv at tage Musikinstrumenter med — Harmonikaer, Triangel og Pæk. Der var en Del fremmede Mandfolk og 3—4 halvgamle Girls, og vi fik Øl i lange Baner og dansede. Pludselig var der nogle, der kom i Skænderi om „The Girls“, og straks var hele Lokalet i Slagsmaal; alt blev anvendt: Musikinstrumenter, Inventar etc., saa vi kom om Bord uden vore medbragte Instrumenter, men med skrammede Næser.



Vi gik for fulde Sejl.



Der arbejdes paa den nye San Francisco-Oakland Kæmpebro.

Et Par Dage efter gik vi atter i Land for at finde et „finere“ Sted. Vi kom op i Union Street, hvor vi over en Dør saa et Skilt med Navnet Eurika, og en stor Plakat viste, at her forevistes noget meget fint. Indenfor saå Mænd og Kvinder mellem hinanden paa Træbænke og ved lange Borde, og paa en Forhøjning stod en Mand med 2 dræsserede Hunde, en Dame gik paa gloende Jernstænger og en anden spiste brændende Bomuld. — Alt gik godt, Kvinderne forlangte Vin, og vi gav Øl til Mændene; men da skete det, at vor Sejlmager kom til at sparke til en af Hændene, hvilket resulterede i, at en Stok kom susende og ramte Sejlmageren oven i Hovedet med Dupskoen, saa Blodet flød. Selvfølgelig gik vi til Forsvar for Kammerater, Lyset blev slukket, og der blev brugt Flasker og alt for Haanden værende Inventar til Vaaben. — Endelig kom Politiet og tog nogle af os med paa Stationen i California Street. — Der sagde en Politimand til mig, at vi hellere maatte blive, for hvis vi gik nu, vilde vi blive passet op og slaaet i Jorden. Først næste Dag naaede vi om Bord, og blev skældt ud, fordi vi ikke kom til Arbejdstid.

Vi havde allerede aftalt at rømme, naar vi fik presset saa mange Penge som muligt ud af „den gamle“, og havde aftalt med 2 Rønnere at hente de 6 Italienerne, Spanieren og mig samt en dansk Kalytsdreng — vistnok fra Randers — ved Navn Pøter, og som havde gjort hele Rejsen med fra Hamborg. (Sidste Gang jeg saa min danske Ven var paa Agærdækket af en amerikansk 4-mastet Slettopper, hvorfra han vinkede til mig med en Dug, en Dag jeg var med Færger til Oakland). — De kom ikke om Natten efter os som aftalt men Kl. 9 om Formiddagen raabte de til os: „Come on, Boys“. Vi var lidt betænkelige, men en af Rønnere trak en Revolver frem og truede hen agter, og vi fik Lov til at smide Klunset i Land

Gate Park, som den Gang blev anlagt. Vi maatte trille Jord for 1 Dollar om Dagen og bo i nogle Træbarakker om Natten sammen med alle mulige Folkeslag: Kinesere, Negere, Skandinaver og Italiener osv. Om Natten maatte vi ligge med Klunset under Hovedet for ikke at staa nøgne om Morgen, naar vi tørnede ud. Der var et Stykke Tid, da vi fik at vide, at der kunde faas Arbejde oppe ad Floden i Porta Costa, hvortil vi kom med en lille Slæbebaad og fik Arbejde til 5 Dollars om Dagen. Arbejdet bestod i at staa paa et højt Stillads, som var anbragt ned ad Fjeldsiden med nogle Slisker, hvorpaa Hvedesækkene skulde glide ned til Skibene.

Sliskerne gik i Zig-Zag, og i hver Drejning stod en Mand og støttede Sækken, for at den ikke skulde tørne for haardt. Vi fik de tre Dollars hver Aften, og de skulde bruges samme Aften, ellers kunde vi ikke være der.

Jeg fik imidlertid Hyre med en 5-mastet Skonnert med Navnet „Mary af Oakland“. Rederen var en Dansker, som boede i Oakland. Vi gik til Pudget Sound efter Træ til Frisco. Senere kom jeg i en 4-mastet Bark, „Piocegoa“ af Hamborg — og kom i 1895 til Falmouth i England, hvorfra jeg rejste en Tur hjem, hvor jeg blev taget til Marinen og aftjente min Værnepligts første Tid i Vagtskibet „Sjælland“, 14 Bakke, Skibs No. 1536, senere i „Søløven“, til Kielkanalens Aabning — og videre gik det ud i Verden.



Den nye Kæmpebro San Francisco-Oaklands første Begyndelse.

SKOLESKIBET »FANØ«

Rederiet J. Lauritzen har udsendt en Beretning om Skoleskibet „Fanø“s Drift paa de første 6 Togter.

Som det vil erindres, var Skoleskibsspørgsmaalet i Foraaret 1950 Genstand for en livlig Debat i saavel Dagblade som Fagtidsskrifter, og Konsul Lauritzen fremkom ogsaa med sit Syn paa Sagen, som i Korthed gik ud paa, at han med Henblik paa de Krav, der i vore Dage stilles til Varetransport paa Søen, ansaa en praktisk Uddannelse for den vigtigste for vore unge vordende Koffardiofficerer. Denne Tanke er for saa vidt ikke ny, som det var de samme Principper, der i sin Tid førte til Bygningen af Skoleskibet „Viking“.

For at kunne praktisere disse Idéer købte Rederiet J. Lauritzen i samme Foraar den i Marstal byggede 3-mastet Skonnert „Astræa“ for at drive den som lastførende Skoleskib. Efter nogen Ombygning bl. a. Indretning af bedre Lukafer og Installering af Hjælpemotor, gik „Fanø“, som den kom til at hedde, den 1. Juni 1950 paa sin første Rejse fra Höganäs til Wiborg i Finland. Besætningen bestod af: 1 Kaptein, 1 Styrmand, 1 fuldbefarende Matros, 1 Kok og 6 Elever, der alle havde Realeksamen. I de nu fuldførte 6 Togter har „Fanø“ foretaget ialt 80 Ture, som har ført den fra Danmark til Sverige, Finland, Tyskland, Norge, England, Skotland og Frankrig. Den har haft Laster af Korn, Kul, Træ, Cement, Mursten, Raajern, Sild i Tønder, Stykgods o. a.

For Elevernes Uddannelse er der fastsat et bestemt Arbejdsplan, som følges, og hvorefter de gradvis opøves i alle forekommende Arbejder, i Navigation og i teoretiske Fag. Henimod Togtets Slutning bliver Eleverne underkastet en Prøve, hvori der gives Karakterer. Der gives ogsaa en Bedømmelse for Elevens hele Optræden paa Togtet.

Eleverne holdes altid beskæftiget, saa Fritid bliver der ikke noget af. I Havn deltager Eleverne i Lastning og Losning af Skibet og undervises hver anden Aften i Splesning, Søvejsreglerne o. a. En Gang om



Skoleskibet »Fanø«.

Maanednen skal hver Elev til Kontoret indsende en Rapport over et opgivet Emne.

Ialt har 57 unge Mennesker faaet deres første Uddannelse om Bord i „Fanø“, og de har saa godt som alle fortsat den begyndte Løbebane. Til Rederiets Raadighed har Søfartsraad Gustaf Ericksen, Mariehamn hvert Aar stillet nogle Pladser i de store Barkskibe, der sejler paa Australien.

I 1955 udsejlede „Fanø“ 15695 miles, svarende til Strækningen København—Buenos Aires—København.

Man maa beundre den Indsats, Rederiet her har gjort til Fremme af unge Menneskers Uddannelse til Koffardiofficerer og haabe, at der fortsættes samme Vej. De Elever, der har faaet deres første Uddannelse paa Fanø, har et saadant Grundlag at arbejde videre paa, at de vil gaa langt til Luvart af deres jævnaldrende.

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (fhv. Skibsfører)

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat-Tjeneste) til Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Kontor: Nordre Toldbod — Telefon Central 13 717
Privat-Telefon: Byen 3086 — Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1282

Skibsproviantering
Cigarer - Tobak - Vine
Detail:
Sølvgade 85, Tlf. 14172



Hovedoplæg for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Kaptajn Buttlers Besættelse.



AT tro paa Besættelse hørte Middelalderen til, ikke sandt? Ingen ordentlig moderne tænkende Mennesker, der lever i 1936, vilde det falde ind at fæste Lid til slig Tro. Vel? Alligevel skal jeg berette om et Tilfælde af Besættelse, som jeg engang hørte af en fuldt troværdig Mand, der selv havde været Genstand for det.

Først maa jeg fortælle dem, der ikke før har hørt om Kaptajn Buttler, at han, der nu kun var noget saa ringe som Kaptajn paa en fransk Trawlerdamper, ingenlunde var en Mand uden Dannelse og Kundskab. Inden sit Fald havde han erhvervet sig baade fransk og engelsk Styrmands- og Kaptajns-Eksamen, og i adskillige Aar sejlede han med Atlanterhavets største Passagerdampere som 1. Styrmand, en Stilling, hvortil der i de fleste Tilfælde kræves en vis Omgængelighed og Belevenhed, og altid Kaptajns-Eksamen. Men saa var han ved en Tilfældighed, om hvilken han sjældent talte, styrtet ned fra sit høje Stade, og Ligegyldigheden, der havde bemægtiget sig ham, og Førtvivlelsen over sin uheldige Skæbne havde hurtigt degraderet ham, indtil han en smuk Dag nøjeedes med denne beskedne, drøje og slidsomme Plads, som han nu indtog i Samfundet.

Om Børd paa den sorte og smudsige Trawlerdamper ude i Atlanterhavet fortalte han mig en Del Historier om sit indholdsrige Liv.

Og her er en af dem.

Det var bleven Skik at vi efter Aftensmaden sad oppe paa Dækket og røg vore smaa Shagpiber og saa Solen gaa ned. Den Aften var Havet i noksaa stærk Bevægelse, og det blæste en stiv Kuling, der fik de uendelige lange Bølger til at vise hvidt. Saa langt man kunde se, var Havet en skumspættet Vandflade. Solen gik ned luende rød og lovede os mere Storm i Morgen. Det lille Fartøj hoppede livlig op og ned, og ofte stod Sprøjtet ind over Boven. Maskinen arbejdede astmatisk.

Kaptajn Buttler sad med Sydvesten i Nakken; han havde smidt Oliefrakken, der laa ved Siden af ham, og sad nu i sin uldne Islandstrøje; hans Øjne saa ud over det oprørte Hæv. Og han var alvorlig, som det jævnlig hændte i den senere Tid.

— Ved De hvad, sagde han, der er mere mellem Jord og Himmel, end Mennesker tror. Jo ældre jeg

En mystisk Historie af *Otto Wang*

Illustreret af *Poul Poulsen*

bliver, og jo mere jeg tænker over det, der hændte mig i mit Liv paa mine mange Farter gennem den hele Verden, jo mere gaar det op for mig, at de Mennesker, der er „lidt til en Side“ og bliver spærret inde i Galehusene, de har ofte mere Ret i deres Tro og Mening end os andre. De fleste Mennesker, de der er „som Folk er flest“, det er dem, der er dumme og gale — de véd slet ingen Ting.

— Til Dem kan jeg jo tale, fortsatte han. De hører altid paa mig i Ro. Og De tror jo ikke, jeg er noget Galehuslem. Vil De høre en Fortælling om Besættelse, som jeg engang har været ude for?

Jeg nikkede.

— Vel!

Kaptajn Buttler stoppede sin Pibe, fik med Besvær Ild og begyndte, imedens Mørket dalede over Havet og de første Stjerner tændtes paa den urolige Himmel, med de af Stormen jagede og piskede Skyrester.

— For en 10—12 Aar siden flakkede jeg paa Gud ved hvor mange Baade; det var et Hundeliv. I de Aar var jeg saa langt nede som et Menneske kan komme; det eneste jeg ikke gjorde var at drikke; men ellers var jeg sandt at sige ikke bedre end mangan Laban og Djævel. Jeg lavede sammen med mine Kammerater, der var Bærmen af alt Europas sletteste Slethed, Mytteri baade her og der og var selvfølgelig en hyppig Gæst i adskillige Middelhavshavnes Fængsler. Nu maa De slet ikke tro, at det kun er ved Hoffet og i de elegante Saloner og Verdensbyers Restauranter, at Mennesker kan lære noget værdifuldt; jeg lærte paa min Vis maangt og meget, ogsaa i det Niveau, hvori jeg dengang levede. Ogsaa i Fængslerne. Jeg lærte Mennesker at kende,

der gik med Stof i sig til at gøre et lille Tusind Forfattere berømte. Men naar man undtager ham den amerikanske Jack London, saa foretrækker de Herrer Digtere jo som Regel at leve i en eller anden By hele deres Liv, rodfæstet, i Sus og Dus, i Leilen overfor Kritikere og Bladet, og de lærer af det ofte kun ét: at blive fordrukne og maaske dertil gemene og dumme. Engang „sad jeg fast“ i Malagas Stadsfængsel. Jeg ved ikke, hvordan det er nu, men længere end disse 10—12 Aar er det ikke siden, at de spanske Fængsler (Talen er ikke om Tugthuse) var saaledes indrettede, at Straffefangerne opholdt sig i store Fællesrum og sov og arbejdede i store Kolonier paa 60—70 Stykker. I dette Fængsel lærte jeg da en halvgammel Portugiser at kende, en Mand, der aabenbart ligesom jeg selv havde kendt bedre Dage. Vi sluttede os til hinanden, kom tilfældigvis til at arbejde Side om Side om Dagen i Fængselsgaarden, og ordnede det selv saaledes, at vi fik Sovebrikse Side om Side om Natten. Han fortalte mig hurtigt, at han var „engageret“ for et længere Tidsrum. Han opholdt sig kun her som Varetægtsfange, medens hans Sag stod for Retten; han havde ikke mindre end fire Gange efterstræbt en Mand, hvis Liv han vilde tage. Sidste Gang var her i Malaga, men Manden, han hadede til Døden, var Amerikaner, og det gamle Had stammede fra New Orleans, hvor han i adskillige Aar havde arbejdet i denne Mands Brød. Han havde bestemt nu en længere Aarrække Tugthusophold i Vente, da han efter de spanske Love vilde blive anklaget for overlagt Mord. Den første

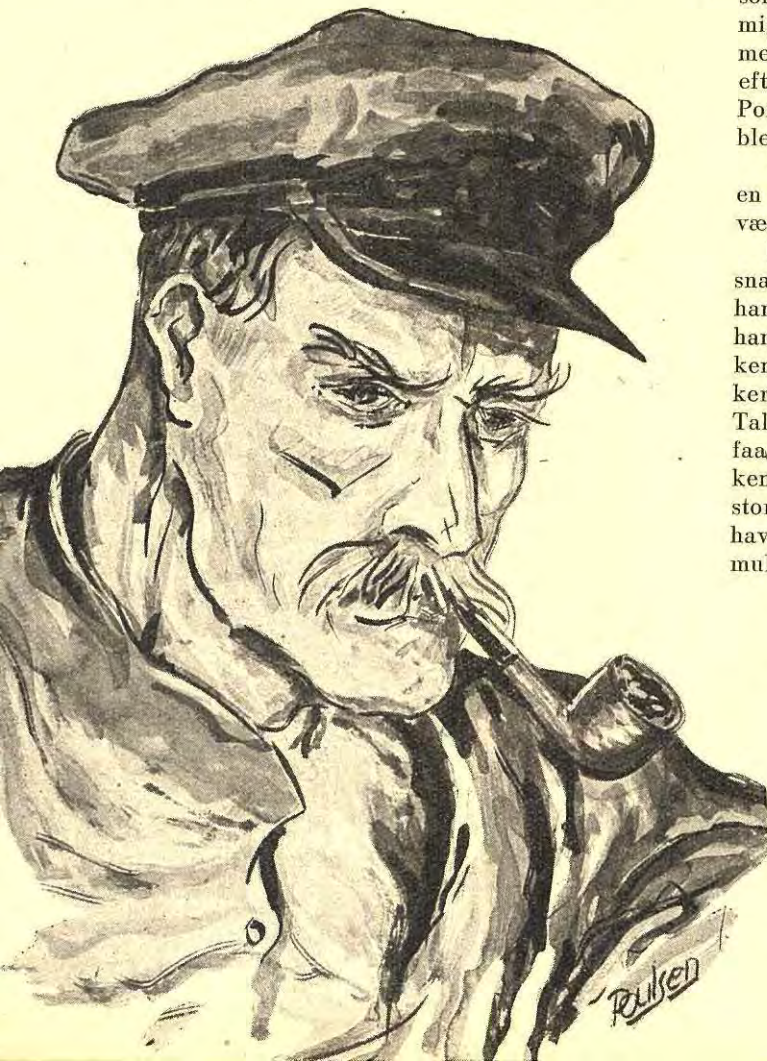
Dag han fortalte mig alt dette, dumpede det ud af mig, at jeg, naar mine tre Uger her var til Ende, netop agtede at rejse til New Orleans, hvor jeg mente mine Chancer var gode. Da han hørte det, var det som han straks fattede en Plan, og han kom stacig tilbage til sin Fortælling om den store Eksportør Hamilton Larry, som han hadede, men nu i mange Aar maatte lade i Fred. Det begyndte at kede mig, for hvad vedkom det egentlig mig? Den sidste Dag vi var sammen, udspurgte han mig saa igen, om jeg tænkte paa at tage til New Orleans, og da jeg sagde ja, lo han. Hvad lo han af? Det forstod jeg ikke. Senere forstod jeg det. Jeg blev løsladt. Men inden jeg havde faaet en Tjans som Matros paa en Damper fra Malaga direkte til Boston, læste jeg tilfældig i en Avis om den portugisiske Fange i Stadsfængslet, der havde begaaet Selvmord ved i et Øjeblik at løbe Hovedet mod Muren saa det knustes.

Saa rejste jeg bort. Og jeg havde glemt baade Stadsfængslet i Malaga og min portugisiske Medfange, indtil jeg en skønne Dag virkelig gik ind i New Orleans Gader og pludselig fik Øje paa et mægtigt prangende Skilt „Hamilton Larry“, og stod udenfor det verdenskendte Eksporthus' Bygning. Da fo'r der som tusind Djævle i Kroppen paa mig. Jeg blev staaende der og gloede og blev med ét baade kold og hed. Jeg vidste slet ikke, hvad der gik af mig selv. —

En Eftermiddag drev jeg om paa en af de store Pladser; en elegant, ungdommelig udsende Herre gik forbi mig. „Det er Hamilton Larry“, skød det som et Lyn igennem mig. Men hvad vedkom det dog mig, tænkte jeg i det samme; jeg havde jo ikke Spor med den Mand at gøre. Før Løjers Skyld blev jeg efter ham; en halv Time efter gik han ind ad en Port — — til „Hamilton Larry & Co.“s Bygning. Jeg blev staaende som forstenet.

— Staar du og skeler efter rige Hamilton? sagde en forbipasserende Sjover til mig, — ja, han var nok værd at faa Fingre i.

Efter den Dag mødte jeg Larry hvert Øjeblik, snart her og der, det var som en usynlig Haand førte ham hen lige for Øjnene af mig, eller mig hen til ham, om man vil. Denne Mand, som jeg slet ikke kendte, optog mig ganske; han stjal alle mine Tanker, al min Vilje, al min Energi. Der var slet ikke Tale om, at jeg gik hen og søgte Arbejde for at faa fat i den Tjans, der sikkert var her, og for hvilken jeg overhovedet var kommen tværs over det store Hav fra den anden Side af Jorden. Nej, jeg havde saamaend nok at gøre med at drive om alle mulige Steder for at møde Larry, og om Natten sov jeg paa Parkens Bænke og drømte om Larry. Længe vare det ikke, inden jeg saa mig gal paa den Mand; saa snart han var i Sigte, saa jeg rødt. Da jeg er Aftenstund saa ham køre



Kaptajn Buttler havde inden sit Fald erhvervet sig baade fransk og engelsk Styrmands- og Kaptajns-Eksamen og sejlet med de største Passagerdampere som 1. Styrmand, men Fortvivlelse over sin uheldige Skæbne havde hurtigt degraderet ham til den beskedne, drøje og slidsomme Plads som han indtog i Samfundet.

forbi mig inde i Parken i Mørket, hængte jeg mig fast under Vognen, og var jeg ikke falden af undervejs, havde jeg været parat til at myrde ham, naar vi var kommet hjem.

Samme Aften, lige inden jeg var ved at slumre ind paa min haarde Bænk, faldt der mig pludselig en af Portugiserens Sætninger ind, Udbrud, som han ofte kom med: „Satans gsgaa, Larry kan jo være død og begraved, inden jeg kommer ud af denne Redelighed og faar taget Hævn.“ Og straks efter kom jeg i Tanker om hans Selvmord og med ét syntes jeg det blev helt lyst udenom mig i Natten. Jeg saa pludselig alt ganske klart. Naa, saadan! Portugiseren havde haft sin fulde Forstand og mere end den; han havde haft den occulte Viden. Og den, der er i Besiddelse af den, kan berytte den paa mange Maader, baade gode og daarlige. Han vidste, at der var noget, der hed Tankens Magt; han vidste Besked om Tankeoverføring og vidste, at det ene Menneske kan have en ganske utrolig Magt og Indflydelse overfor det andet, hvis det sætter alt ind paa det og virkelig vil. Men han vidste tillige, at den Magt en jordbunden Sjæl har over et Menneske, er afhængig af mange Ting, og ikke nær saa stor som den, en fra Livet befriet Sjæl har over én, der er bleven tilbage i Verden. Da der for ham kun var et Maal at styre efter: nemlig at faa Hævn og faa det hurtigt, og da

nu Tilfældet havde bragt ham mig paa sin Vej, jeg, der var halvt ødelagt og let at faa i sin Vold, — vel, da havde han kun ét at gøre: at begaa Selvmord og paa den Maade blive forløst, saa han kunde hellige mig sin hele Bevaagenhed og udøve hele sit oversanselige Pres paa mig. Han gjorde det, og siden hint Øjeblik havde jeg ikke været mig selv. Jeg var besat. En anden og stærkere havde taget det, der var Herre i mine Tanker. Og kæmpede jeg ikke en fortvivlet Kamp for at befri mig selv, vilde han i den Grad faa Overtaget over mig, at jeg en Dag virkelig begik det Mord, som det var hans Vilje jeg skulde gøre for at tjene ham. Da alt dette var gaaet op for mig, havde jeg ikke noget roligt Øjeblik; navnlig efter at jeg en Nat i Søvn var gaaet fra min Bænk og lige hen til Hamilton Larrys Privatbolig i Chester-ton Street, hvor jeg vaagnede, blev jeg bange bange for mig selv, og hvad jeg kunde gøre uden egen Drift, i hans Vold. Jeg stred imod med alle mine Kræfter; men de var intet at regne mod hans, der engang havde faaet mig i sine Kløer. Hver Gang Larry nu kom paa min Vej — og det var ofte — maatte jeg klamre min Interesse og Viljestyrke om et eller andet, en forbigående Vogn, et Forretningsvinde eller en anden Person; ellers var jeg røget lige hen paa ham og slaaet ham i Jorden. Særlig busker jeg en Morgen, han gik til sit Kontor. Selvfølgelig ventede jeg udenfor Porten. — Jeg stod med Hænderne begravet i Lommerne og fattede et Knojern, som jeg havde stjaalet i en Basar. — — Jeg saa ham gaa ind og op ad Trapperne gik efter halede Vaabnet frem hævde Haanden, stadig væk bagfra, uden at han kunde se noget som helst, og jeg havde slaaet ham ned, om ikke et lille Kontorbud pludselig var kommet til Syne og gaaet ned ad Trapperne mod os. —

Hvorfor jeg da lod være ja, hvad ved jeg. Da jeg kom ned paa Gaden igen, rystede jeg over hele Kroppen. Jeg frøs og jeg følte mig straks efter som kogt, og samtidig var jeg øm og værkbruden i alle Led og følte mig saa træt, saa dødsenstræt, at jeg kunde smide mig ned og sove, hvor det skulde være; men sove var jeg netop bange for mere end for noget andet.

Faa Dage efter stjal jeg nogle Klæder i en Butik og truede en Betjent med mit Knojern, da han kom til og vilde anholde mig. Det var blot Komediespil altsammen; men jeg vilde sættes fast og gøres uskadelig. Det var paa høje Tid. Mine Kræfter slog ikke længere til. Min Dom var umaadelig streng; i over et Fjerdingaar sad jeg indemuret i en Encelle. Dog, denne Tid var noget af

Jeg saa ham gaa ind, og op ad Trapperne, gik efter, halede Vaabnet frem, hævde Haanden, stadigvæk bagfra, uden at han kunde se noget som helst, og jeg havde slaaet ham ned, om ikke et lille Kontorbud pludselig var kommet til Syne og gaaet ned ad Trapperne imod os.



det bedste, der hændte mig i mit Liv, for jeg fik straks en velsignet Fred over mig, som jeg ikke længe, længe havde kendt.

Efter min Løsladelse, forresten meget lang Tid efter, fik jeg at vide, at Hamilton Larry en god Maanedstid efter min Anholdelse var bleven myrdet af en omstrejfende Havnesjover, midt paa den lyse Dag, midt paa New Orleans Hovedgade. I Retten havde Fyren meddelt, at han ikke kendte Spor til

Larry, ikke havde det mindste Udestaaende med ham, og egentlig ikke selv anede, hvorfor han havde dræbt ham; „men det kom saadan lige over mig“, forklarede han.

Portugiseren havde fundet et Objekt, der var mere villig og modtagelig end jeg — sluttede Kaptajn Buttler — men De kan bande paa, at fra den Tid af tror jeg fuldt og fast paa Besættelse, om saa baade De og andre siger, at jeg er splittergal!

De store Baade.

Selv om de store Selskabers Baade ikke alle kan være Søsterskibe, er de dog „i Slægt“, hvad deres Navne tydeligt viser. Man kan for Englændernes Ved-

Paa Grund af Pladsmangel har vi maattet udskyde Spørgsmaal og Svar til næste Nummer. Red.



Carvelin

BOAT VARNISH

til Deres Baad

Ingen ru, afskallet Flade med Carvelin Baadelak. Den giver Baaden Glans fra Sæson til Sæson.

HOVEDDEPOTET ER HOS
Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12 - København K. - Tlf. C. 521 & 541

kommende altid se, hvilken Familie Skibet tilhører. White Star's Baade har alle Navne, der ender paa ic, nemlig „Majestic“, „Olympic“ og „Homeric“, medens Cunard-Navnene ender paa ia, som f. Eks. „Mauritania“, „Berengaria“, „Aquitania“ og „Laconia“.

De to engelske Selskaber er nu som bekendt sammensluttet under Navnet Cunard White Star Limited. I samme Forbindelse kan nævnes, at ogsaa Tysklands to førende Rederier, Norddeutscher Lloyd og Hamburg—Amerika Linie (Hapag) har indledet et Samarbejde. Hvad Hapag angaar, tæller Flaaden kun seks Baade, som er paa 20,000 Tons eller derover — størst er „Hamburg“ og „New York“ med hver 21,500 — men dette Selskab raader til Gengæld over Verdens største Tonnagemængde samlet paa eer Haand, nemlig omkring 1 Million Tons.

Svensk-Amerikaner skænker 20.000 Kr.

Man vil erindre det overordentlig smukke Værk „Under Sejl“, der er udgivet af Lindorfs Bogforlag, og som giver en historisk Fremstilling af de skandinaviske Sejlskibe. Denne Bog, der er udstyret med en Mængde pragtfulde Tegninger og farvelagte Plancher, er her i Danmark — ligesom i Sverige — blevet solgt til Fordel for gamle danske Søfolk eller deres Efterladte, og Kronprins Frederik, der som bekendt selv er Søofficer, har velvilligt overtaget Protektoratet for det smukke Formaal, som hidtil har indbragt et ganske pænt Beløb.

Nu har Udgiverne imidlertid kunne forheje Beløbet med 20,000 Kr., der er skænket af den svensk-amerikanske Generalmajor I. Thord-Gray. Gaven er bleven overrakt Hs. kgl. Højhed, som selv vil forestaa Uddelingen af de Midler, der er indkommet.

Helgoland-Værftet

C. F. HANSEN

Ophalerbedding til 30 Tons. — Nybygninger, Reparationer, Opbevaring i ny brandfri Garage

Sundkrogsgade
Tlf. Ryvang 1004

K.Y.O.G.M.V.

KØBENHAVNS YACHT
OG MOTORBAADS-VÆRFT
AKTIESELSKAB
KALKBRÆNDERIHAVNEN

Ophalerbedding
paa over 60 Tons

Telefon Ryvang 906
Tlgr.-Adr.: Yachtmovær.

J. JOHANSEN

Skibsrigger
Sundkrogsgade. Ø.
Telf. Ryvang 2070

Alt Riggerarbejde udføres
Yachtarbejde af enhver Art
Søg Tilbud

Ungdommen —

Ved Tage Nissen

Sejlsportens Fremtid

Et Interview med Skibsreder *Hugo Marx-Nielsen*

VI har tidligere i „Vikingen“ slaaet paa, at Danmark med sine ganske særlige Betingelser, geografisk som paa andre Omraader, rummer Muligheder for en langt mere effektiv Udnyttelse af den sunde Sejlsport, end for Tiden er Tilfældet. Men en opadgaaende Udvikling af Sejlsporten er, som det gælder for en hvilken som helst anden Sport, afhængig af Ungdommen.

Hvorledes har det sig med den danske Sejlsportsungdom?

Blandt de af vore Sejlsportsfolk, der har bedst Kendskab til dette Spørgsmaal er Skibsreder Hugo Marx-Nielsen. Som tidligere Formand for Hellerup Sejlklub har han altid interesseret sig for Ungdommen og gjort en stor Indsats for Ungdommens Deltagelse i Sporten.

„Vikingen“ har derfor naturligt spurgt Hr. Hugo Marx-Nielsen, hvorledes Udsigterne er for den danske Sejlsports Fremtid.

— Fremtiden er Gudskelov en lukket Bog — svarer han — jeg kan derfor kun indskrænke mig til at udtale et Haab i Forbindelse med at give Udtryk for, hvad jeg mener, der kan gøres for at lette Sejlsportens Fremgang i Fremtiden. —

— Og hvori mener De, Sejlsportens Fremtid ligger? —

— I Søens Trylleri! De Mennesker, der først har lært Søens Trylleri at kende, fatter en brændende Kærlighed til dette Liv og til de manifolde Glæder, det byder dem. Det gælder altsaa blot om først at lære Menneskene Søens Trylleri at kende. Man skulde synes, at et Land som Danmark med dets Hav, Sunde, Fjorde og skønne Natur, beboet af et Folk, der fra Tidernes Morgen har haft sit Erhverv paa Havet og af Havet, vilde have en Hærskare af Sejlsportsmænd, men det har vi slet ikke. —

— Hvor mange Sejlsportsfolk har vi da? —

— Officielt er der ca. 7000, det vil sige Medlemmer af alle Landets Sejlklubber. Men af disse 7000 er en stor Del endda Gengangere, idet mange er

Medlemmer af flere Klubber. Det er et Tal, vi som Søfartsland ikke kan være bekendt. —

— Gøres der da ikke fra de ældre Sejlsportsfolks Side noget for at faa Ungdommen med? —

— Naar Ungdommens Interesse for Sejlsporten i mange Aar stod i Stamppe, skyldtes det utvivlsomt Mangel paa Forstaaelse blandt de ældre. Sejlsporten var i mange Aar kun moden Mands Fornøjelse, fordi der krævedes af dens Udøvere, at de maatte være Baadeejere, hvis de da ikke kunde faa en Chance til at sejle med andre, hvilket der kun var ringe eller intet Haab om for Drengen, der gerne vilde med. Men dette uheldige Forhold er der i de senere Aar raadet Bod paa gennem Juniorafdelinger-

nes Arbejde Landet over. Der opfostres nu en Skare af raske Drengene lige fra 10—12 Aars Alderen til at forstaa saavel Sejlerens Glæder som de Farer, der følger med. Derigennem skabes en naturlig Tilgang til Sporten, saaledes at Klublivet rundt om nu mere og mere præges af Ungdommen, der er opdraget i Sundhed og Frihed til Snarraadighed og Glæde ved Livet — i fuld Forstaaelse af Kammeratskabets Betydning og i Kærlighed til Land og Flag. —

— Hvor er Aldersgrænsen for Juniorer?

— Aldersgrænsen er 18 Aar, — men her tror jeg det vilde være klogt at gøre en Forandring. — Naar der unge Mand er naaet de 18 Aar, gaar han i de fleste Klubber automatisk over i Senior-Afdelinger, — men ret hurtigt gaar det op for ham, at han betaler sit Kontingent for kun at være Medlem, men uden de Fordele han havde før som Junior. — Han



Skibsreder Hugo Marx-Nielsen.



Junior-Baade under Øvelsessejlsads.

er for gammel til at være Junior og for ung til at have Baad. — saa forsvinder han ud af Klubben — og Sporten.

For at holde paa dette store og nødvendige Kontingent af Unge, burde man udvide Aldersgrænsen for Juniorer til 22 Aar, dog saaledes, at de unge Mennesker over atten ikke kan deltage i de nuværende Konkurrencer om Danmarks Mesterskabet eller de interskandinaviske Kapsejlsads. — Det vil kræve noget mere Materiale, men vilde holde paa Ungdommen 4 kostbare Aar længere, Aar, hvori de fleste ellers vilde glemme Søen og dens Glæder. —

Man kunde jo kalde denne Afdeling „Ynglingeafdelingen“.

— Er Sejlsporten ikke af Natur konservativ? —

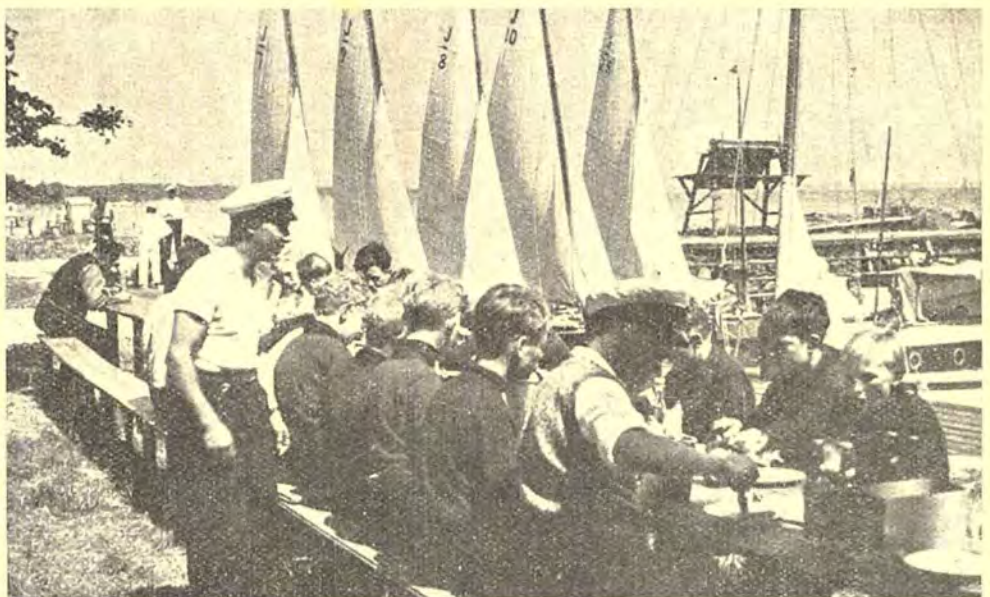
— Det kan man vel godt sige. Sejlsporten hænger stærkt ved Traditioner og Kotumer. Traditioner er en ædel Ting, der bør bevares, hvor den kan bevares, uden at den forårsager Stagnation eller Tilintetgørelse, men er dette Tilfældet, bør Mælet altid hellige Midlet. —

— Noget, der ganske mangler indenfor Sejlsporten, er Reklame.

Sundhed og Styrke til Ungdommen, Rankhed i Sind og Tanke, de er dog Livsværdier.

Jeg vil hævde, at Sejlsporten, drevet under kyndig Vejledning og med Maade, er et af de bedste Midler til gennem dets sunde, friske Liv at give Ungdommen netop de Betingelser, der kræves af den i en Tid, hvor Samfundet har saa ubyre vanskeligt ved at opfylde sine Forpligtelser netop mod denne Ungdom. Derfor mener jeg ogsaa, at Samfundet bør gøre sin Del, at det gennem sine ansvarlige Myndigheder giver Sejlsporten Betingelserne for at leve og udvikle sig som f. Eks. ved Anlægning af Havne til Lystfartøjer og gennem Opmuntring i Form af økonomisk Støtte, hvor dette er nødvendigt til Gennemførelse af de Unge Opdragelse. Her i København og Omegn er Sejlsporten faktisk saaledes stillet, at Udvikelse og Fremgang er udelukket alene af den Grund, at eventuelle Fartøjskere ikke kan faa Plads til deres Baade under betryggende Forhold. Tanken om en ny og moderne Lystbaadehavn i Københavns Omegn er gammel fra Sejlsportens Side, men først nu i de senere Aar er det lykkedes at raabe Myndighederne op og faa stillet en tilfredsstillende Ordning i Udsigt. Man venter stadig, men jeg tror, at man nu paa rette Sted er klar over, at Sejlsportens Folk har den samme Ret til at komme ind under betryggende Forhold som f. Eks. Motorsportens.

Sejlsportsklubberne er gennemgaaende fattige. — Man kan ikke tage Entré eller lave Stævner — derfor kræves der store Ofre af de Mænd, der sætter sig i Spidsen for Arbejdet, og de høster sjældent andet



Det kammeratlige Samvær dyrkes ikke mindst, naar de Unge samles om Frokostbordet.



Frokosten om Bord i Baaden hører til de store Æjeblikke.

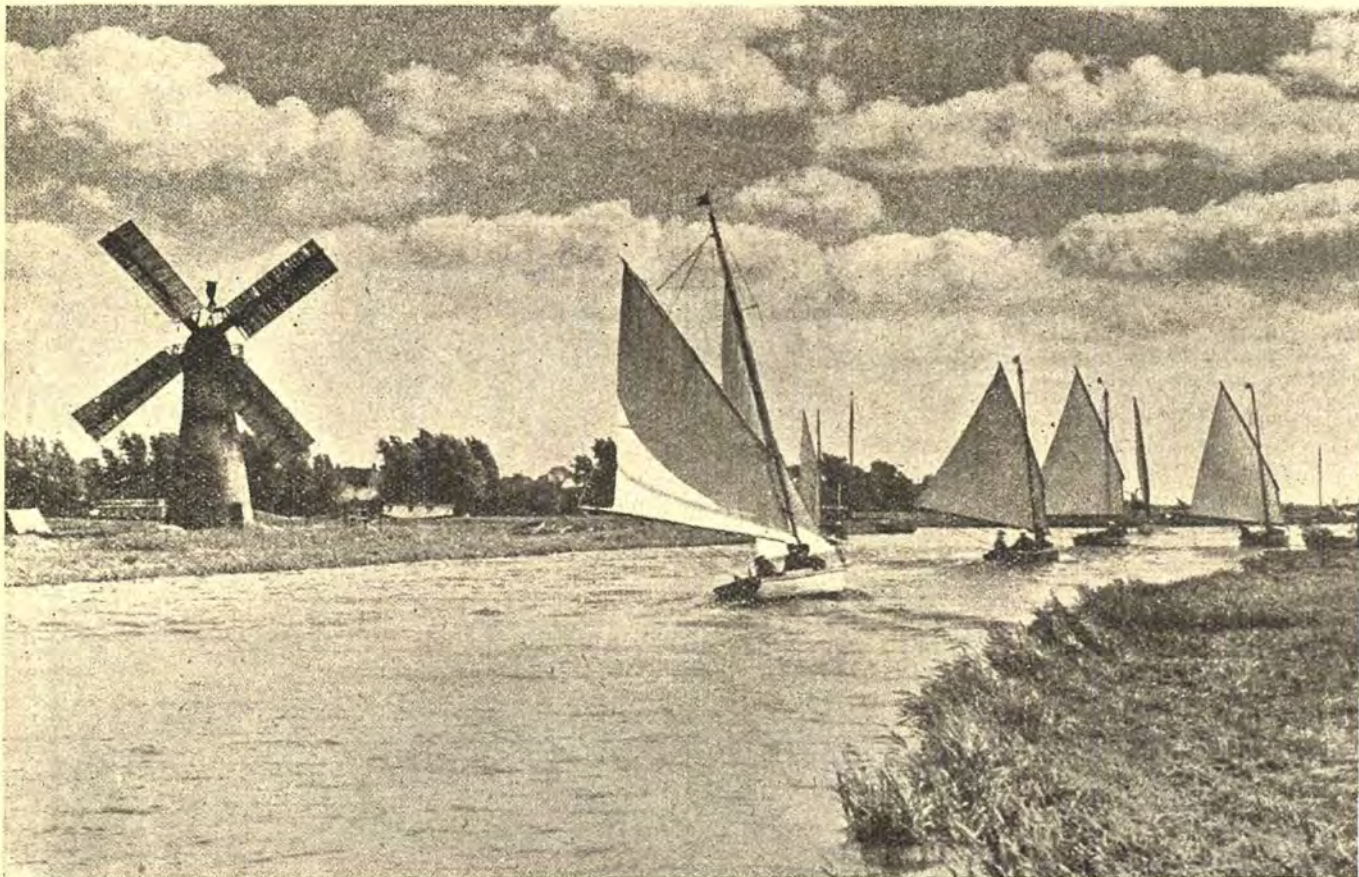
end Ærgrelse for deres gode Vilje. — Sporten kan dog glæde sig over Forstaaelse fra adskillige Myndigheders Side — Forstaaelse og Støtte, som Klubberne daarlige kan undvære, men man mangler lige Prikken over „i“ et, for at Sejlsporten kan faa dens retmæssige Tilgang. — —

Hvem er den øverste Myndighed indenfor Sejlsporten her i Danmark?

Den „nationale Myndighed“, som vi kalder den, er „Kgl. Dansk Yachtklub“, — og her er ogsaa noget, som jeg synes er forkert. — Jeg er selv K. D. Y. Medlem og holder af min Klub, — men jeg kan ikke komme bort fra, at det kan blive et eensidigt Syn paa de forskellige Spørgsmaal, der gør sig gældende, naar alle vigtige Spørgsmaal afgøres af en enkelt Klub. —

I Virkeligheden burde den nationale Myndighed ligge hos „Dansk Sejlerdag“ — alle Sejleres Rigsdag, hvor hver eneste Sejlklub i Landet er repræsenteret, — men da dette er en tungt virkende Institution, burde der være et snævert Udvalg af denne — f. Eks. en Repræsentant for K. D. Y. — en fra Københavns Sejlunion — en fra de andre sjællandske Sejlklubber — Jydsk Sejlunion og Fyns Sejlunion.

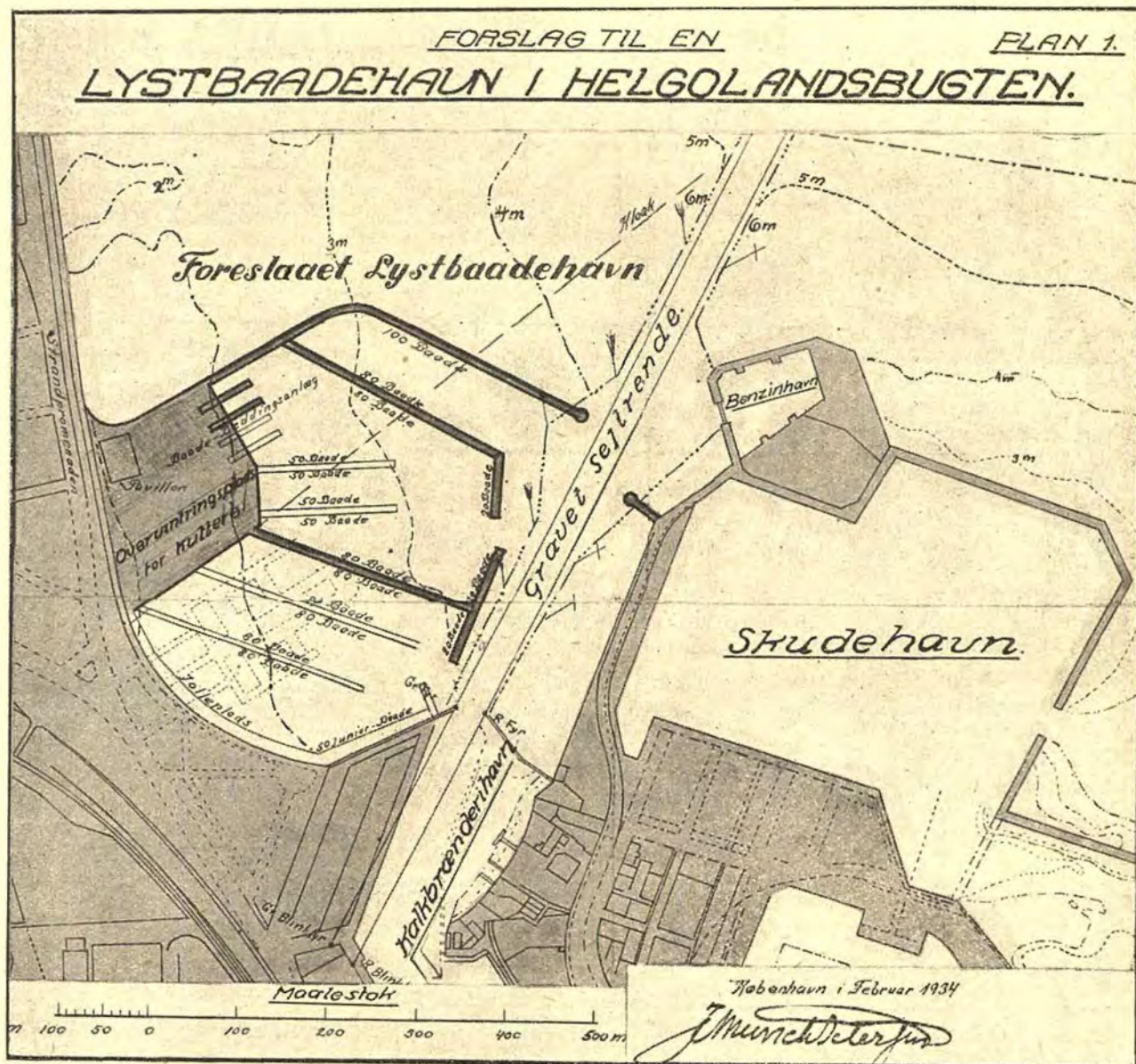
Dette Udvalg burde være den nationale Myndighed, — først da kan man tale om det Samarbejde indenfor Dansk Sejlsport, som er Livsnerven og Betingelsen for Fremtiden.



Selv i England (dette Billede er nemlig ikke fra Holland) understøttes Ungdommens Uddannelse i Sejlkunstens Finesser. De unge træner her i Smaabaadssejling paa Floderne, inden de slipper ud paa det aabne Vand.

Hvornaar kommer den nye Lystbaadehavn

Projektet til en Lystbaadehavn
i Svanemøllebugten.



Skønt København snart nærmer sig en Million Indbyggere — og skønt den hører til de Byer i Verden, der byder paa de bedst mulige Betingelser for den herlige, sunde Sejlsport, saa kan den dog kun lyde sine Sejlsportsfolk en kummerlig lille Lystbaadehavn med kun Plads til 140 mindre Fartøjer. Misfornøjelsen med disse trange Forhold har da ogsaa været større for hvert Aar, og der har ikke manglet paa Plæner til en ny Lystbaadehavn. Den Plan, der synes nærmest Virkeliggørelsen, gaar ud paa at anlægge den nye Lystbaadehavn i Svanemøllebugten. Paa Opfordring af Borgmester Hedebo har Professor Munch-Petersen i 1934 udarbejdet et Projekt hertil, og han har anbragt Lystbaadehavnen paa den gamle Bade-

anstalt Helgolands Plads. Arbejdet er tænkt udført i to Tempi. I første Omgang vilde Lystbaadehavnen blive som angivet med de kraftigt optrukne Linier og give Plads for 6—700 Lystkuttere — og Udgifterne ca. 800,000 Kr. Ved Tilføjelse af 4 Anlægsbroer samt en Bro langs Kystglaciset, som angivet med svagt optrukne Linier, vilde Havnen kunde give Plads for 11—1200 Fartøjer og Udgiften vilde blive ca. 1 Mill. Kroner. Moler og Anlægsbroer skulde udgaa fra et ca. 5 ha stort opfyldt Areal, hvorpaa der skulde opføres Pavillon, Material- og Værkstedbygninger, samt Overværningsplads for Lystfartøjer.

Det er paa høje Tid, at vi faar en Lystbaadehavn, der er Søfartsbyen København værdig.

Danmark

det fjerdestørste Skibsbyggerland.

Her er nogle Tal fra Skibsbygningen Verden over. England er det Land, som kan opvise langt den største Aktivitet paa dette Omraade, men heller ikke Danmark staar saa daarligt, idet det viser sig, at der kun er bygget flere Tøns i England, Tyskland og Japan. De enkelte Landes Tal er følgende, regnet i 1000 Tons:

England	467,1
Tyskland	220,5
Japan	121,7
Danmark	119,7
Sverige	105,2
Holland	51,7
Frankrig	42,5
U. S. A.	50,5
Italien	22,4

I 1952 var Danmark kun Nr. 9 i Rækken, men Aktiviteten i denne Branche har været i stadig Stigen, ganske særlig her hjemme. Trods den store Produktion er Arbejdetallet ikke steget tilsvarende, grundet paa de forskellige Rationaliseringer, saaledes at der i Dag kun er 10,000 Mand i Arbejde i denne Gren af Industrien her hjemme.

D. F. D. S. Begravelseskasse.

Har udsendt sin Beretning og sit Regnskab for Aaret 1955. Blandt Foreningens 1160 Medlemmer er i Aarets Løb 19 afgaaet ved Døden. Begraveshjælpen er 500 Kr. pr. Dødsfald. Foreningens Formue udgjorde den 31. December 166,000 Kr., hvilket er en Fremgang i Aarets Løb paa 7000 Kr.

Den ordinære Generalforsamling afholdes den 31. Marts i Parkteatrets Selskabslokaler. Kassens Formand er Hr. Fuldmægtig V. Honoré.



ISKOL

Is-Køleskabets Størrelse:
Højde .. 116,5 cm
Bredde ... 60 cm
Dybde.. 47,5 cm

Dette Isskab, som er godt isoleret og meget rummeligt, er smukt udført med forkromet Beslag. — Isbeholder f. l. 1/2 Blok Is. — Skabet er egnet for større Husholdninger. — Iskol, der leveres i alle Størrelser, er billig i Drift og Anskaffelse.

Yderligere Oplysninger gives af

KRYSTALISVÆRKET A/S
FINSSENSVEJ 9 — CENTRAL 6292

Model P. 43
Pris Kr. 115.00



Blakolin
sort Udenbordsfarve

Kinalin
Emaillering

Sadolin's strygefærdige Mønje

Lastrumfarve

Anker
Skibsbundfarver:

Anti-Corrosive

Anti-Fouling

Boot-Topping

SADOLIN & HOLMBLAD A/S
Nordens største og ældste Farve- og Lak-Fabrik
Over 100 Aars Erfaring

Sk 2-33

Brøndberg & Tandrup

Lanterner, Lamper og Lygter
Skibsinventar og Reparationer
Udtagelse af Certifikater

St. Kongensgade 27 B
Telefon: Palæ 827

NYHAVNS SKIBSHANDEL

Nyhavn 13 A. Aldenborg Telef. Byen 3214

Foruden nyt og brugt Skibsinventar føres nu ogsaa alt i Skibsproviant, fortoldet og paa Udførsel

Bombebøssen

har udsendt sin Beretning om Virksomheden i 1955. —

I August 1819 udstedte Kommandør P. N. Sølling sit Opraab „Til Kjøbenhavns Coffardie-Folk“ samtidig med, at han paa sit Kontor opstillede en Indsamlingsbøsse, en tidligere Bombe. Det var den første Begyndelse til det Velgørenhedsarbejde, der er blevet fortsat i 116 Aar, ledet og støttet af mange Mænd og Kvinder i og udenfor Sømandsstanden.

Stiftelsen ejer Huset Overgaden o. Vandet Nr. 48 C, hvor der i Øjeblikket bor 8 Ægtepar og 50 enlige Sømænd. De faar fri Bolig, Lys, Varme og Middagsmad samt Hjælp til Tøj og nogen Pengeunderstøttelse.

Pengene til Driften kommer væsentligst fra Renterne af de Legatkapitaler, som er givet til Stiftelsens almindelige Formaal. I Gaver er der i Aarets Løb modtaget 2071 Kr., og der er oprettet et Legat paa 50,000 Kr.

Direktionen, hvis Formand er Admiral Th. Topsøe-Jensen, vilde gerne formindske Belægningen paa Stuerne fra 5 til 2 Mand og vil derfor være meget glad for Gaver hertil eller til de almindelige Formaal.

Af Aktiver ejer Stiftelsen ialt 770,864 Kr. 16 Øre, og Direktionen bestyrer desuden Legatkapitaler paa 265,500 Kr.

Naar man ser Legatfortegnelsen igennem, saa imponeres man af, at én har givet 70,000 Kr., men man røres mere, naar man læser: En Sømands Enkes Legat — — 50 Rigsdaler.



Bombebøssens Port set fra Grønnegaarden.



G. W. Frydenlund & Søns Eft.

C. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Giv din bedste Ven Bogen

„Barken
Margretehe“

Alfred Jensen • Nyhavn 24

under

Sømands-
hjemmet

BETHEL

Ny Indehaver

Fuldstændig Sømandskvipering

STORT UDVALG!

Olietøj, Gummistøvler

Køjemadrasser

Tlf. Byen 438 x

BROGADE 25

Stuen & Kælderen

Tlf. Amg. 4502

KØBENHAVN K

Brug

BACHERS BUKSER

Kirseys og Holmens Bukser

TIL ALLE PRISER

Alt i Herre og

Søkvipering

og

Gummistøvler

HOTEL NORDLAND

22, VESTERBROGADE
KØBENHAVN

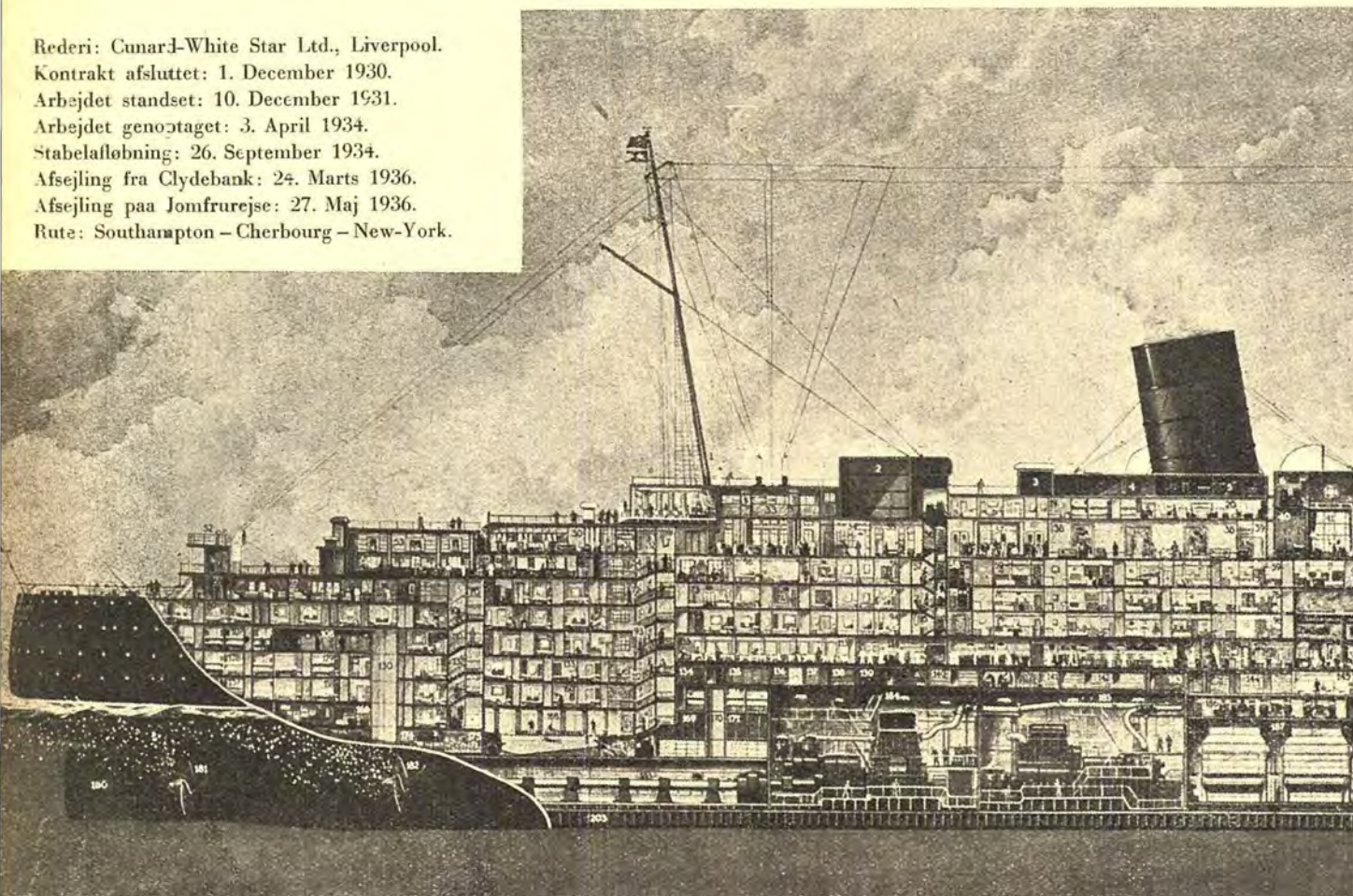
CENTRALT - ROLIGT
MODERNE

VÆRELSE med Morgenmaaltid
fra Kr. 5,00

GRATIS BAD - Enestående Køkken

R. M. S. QUEEN

Rederi: Cunard-White Star Ltd., Liverpool.
 Kontrakt afsluttet: 1. December 1930.
 Arbejdet standset: 10. December 1931.
 Arbejdet genoptaget: 3. April 1934.
 Stabelafløbning: 26. September 1934.
 Afsejling fra Clydebank: 24. Marts 1936.
 Afsejling paa Jomfrurejse: 27. Maj 1936.
 Rute: Southampton - Cherbourg - New-York.



1. Sormast.
- 2, 3, 4, 5, 6, 7. Ventilatorer.
9. Sportsplads.
12. Radiopjeleapparat.
14. Projektorer.
16. Stryrehus.

Soldækket.

18. Veranda-Kafé.
21. B.ograf-Operatørrum.
22. Gymnastiksal.
23. Tennishal.
26. Luxuskahytter.

27. Forreste Trappe og Elevator.

Promenadedækket.

30. Rygesalon, Turistklassen.
33. Rygesalon, Kahytsklassen.
35. Agterste Del af Galleriet.
37. Dansesal.
38. Galleriet.
41. Salon.
43. Skriveværelse.
45. Hal med Butikker.
46. Opholdssalon.
48. Børneværelse.

50. Bar og Udsigtssalon.

Hoveddækket.

- 53, 54, 55. Turistklassen.
60. Hovedtrappe med Elevatorer.
64. 3. Klasses Salon.
65. Lastluger.
66. Fokkemast.
67. Udkigsplatform.

„A“-Dækket.

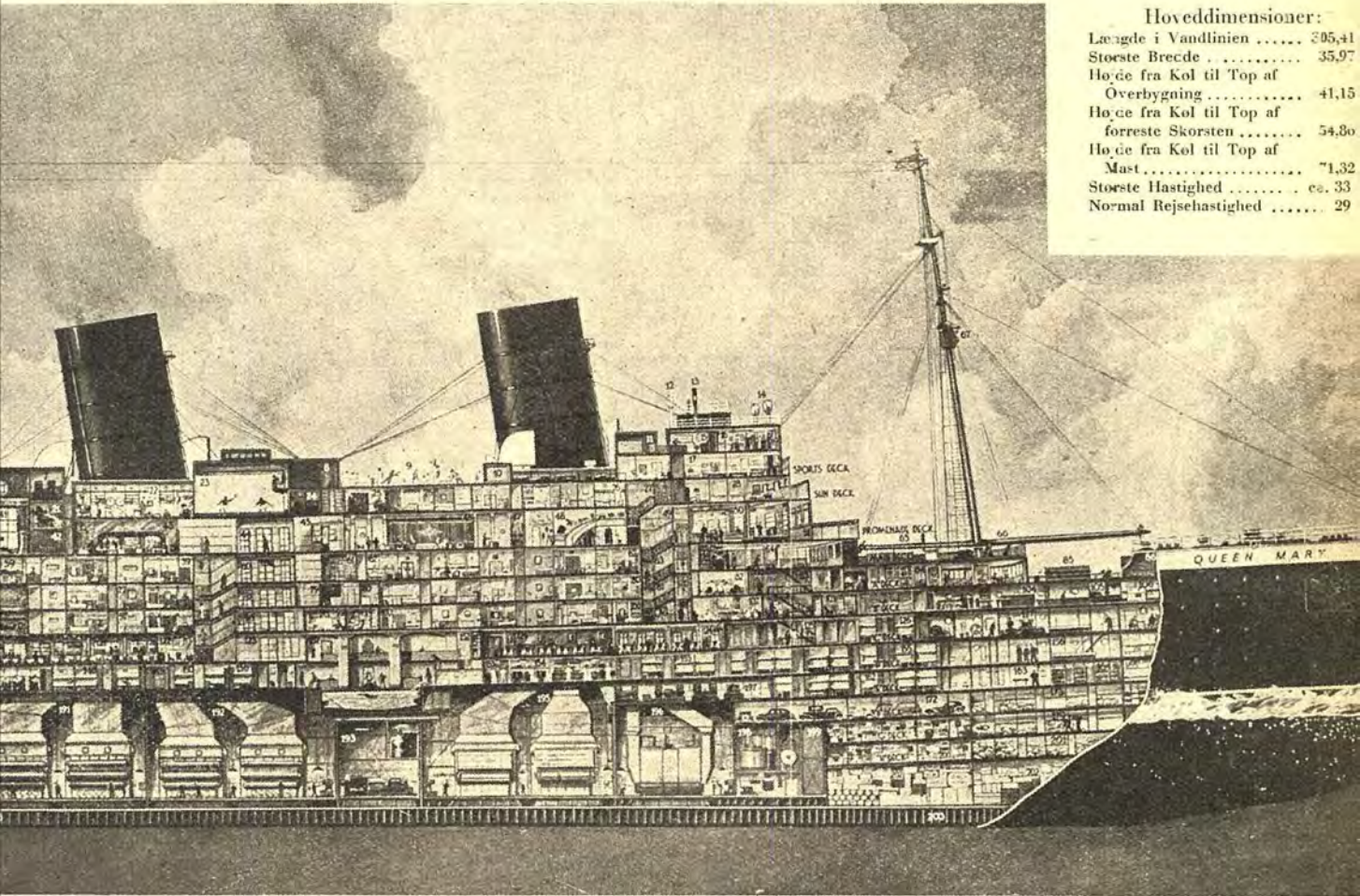
- 82, 83, 84. 3. Klasse.
85. Forlunger.

NAAR man i disse Dage hører Navnet „Queen Mary“, saa er ingen paa Jorden i Tvivl om, hvad der menes med det. Man tænker ikke paa den engelske Enkedronning, men paa det Skib, som hun den 26. September 1934 gav sit Navn ved Stabelafløbningen fra John Brown & Co.s Værft i Clydebank i Nærheden af Glasgow.

Det var med Sorg, at man i England saa det store Skib ligge stille paa Beddingen fra December 1931 til April 1934 da Arbejdet til almindelig Glæde blev genoptaget. — 27. Maj 1936 vil for alle Englændere blive en Dag, Hjertet vil svulme af Stolthed, og vil i mange Aar mindet som den store Dag, da „Queen Mary“ startede

MARY

Bygget af Messrs John Brown
& Company Ltd.
Clydebank (nær Glasgow)



Hoveddimensioner:

Længde i Vandlinien	305,41
Største Bredde	35,97
Højde fra Kol til Top af Overbygning	41,15
Højde fra Kol til Top af forreste Skorsten	54,80
Højde fra Kol til Top af Mast	71,32
Største Hastighed	ca. 33
Normal Rejsehastighed	29

- „B“-Dækket.
- 88. Mandskabsrum.
 - 105. Varpespil.
- „C“-Dækket.
- 107. Mandskabsrum.
 - 108. Varpespil.
 - 114. Bageri.
 - 116. Køkken.
 - 121. Restaurant.
 - 124. 3. Klasses Spisesalon.
- „D“-Dækket.
- 130. Bagage Elevator.

- 134-144. Proviantrum.
 - 145. Hospital.
 - 146. Apotek.
 - 147. Trykkeri.
 - 152. Svømmehal.
 - 153. Jødisk Køkken.
 - 154. 3. Klasses Køkken.
- „F“-Dækket.
- 168. Turistklassens Svømmehal.
 - 172. Garage.
 - 173. Værdipostum, Maskinrum og Last.
 - 180. Rør.
 - 181, 182. S. B. Skruer.

- 183. Akselgang.
- 184. Agterste Maskinrum.
- 185. Forreste Maskinrum.
- 185. Kedelrum Nr. 5.
- 189. Elektrisk Central.
- 191. Kedelrum Nr. 4.
- 192. Kedelrum Nr. 3.
- 193. Elektrisk Central.
- 195. Kedelrum Nr. 2.
- 196. Kedelrum Nr. 1.
- 200. Bagagerum.
- 201. Postrum.
- 203. Bundtanke.

sin Jomfrurejse. Tusinder gode Ønsker vil følge den paa Vejen mod New York, og Turen vil sikkert kunne følges fra Time til Time gennem Radioen.

Det er ikke alene i England, Interessen er stor for det sidste nye Vidunder af et Skib. Overalt paa Jorden læses de Oplysninger, som nu er ved at komme frem med Iver.

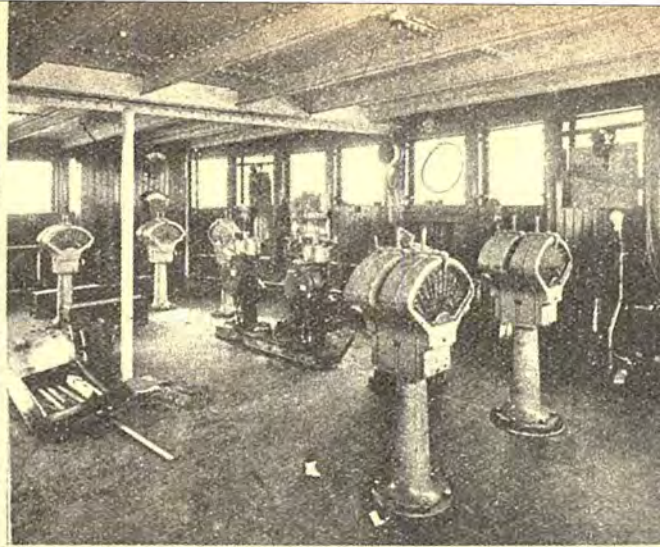
Sammenligninger med Franskmandenes Stolthed „Normandie“ gøres i stor Udstrækning, og man er spændt paa, om det lykkes Englænderne at tilbageerobre „det blaa Baand“, som i saa mange Aar tilhørte Cunarc-Linien med den hæderkronede „Mauretania“.

De er en gigantisk Styrkeprøve mellem 2 Landes bedste

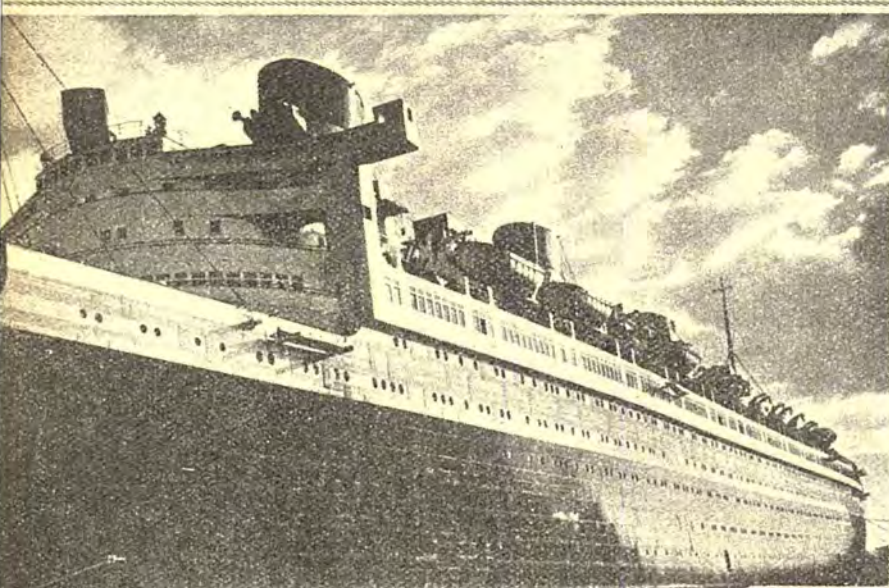
QUEEN MARY



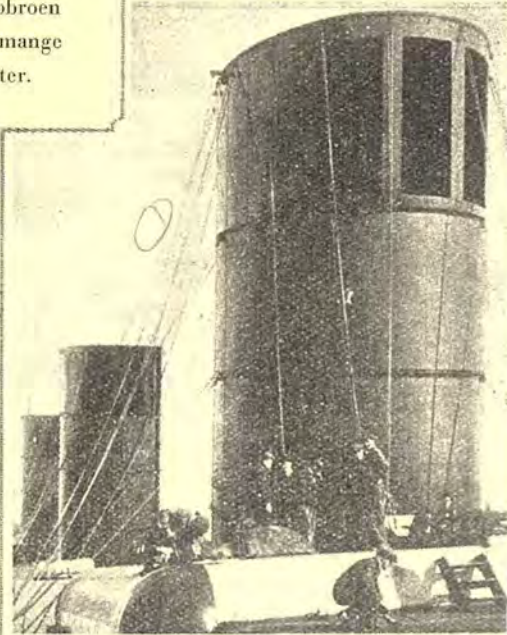
Børnenes Legestue er næsten færdig.



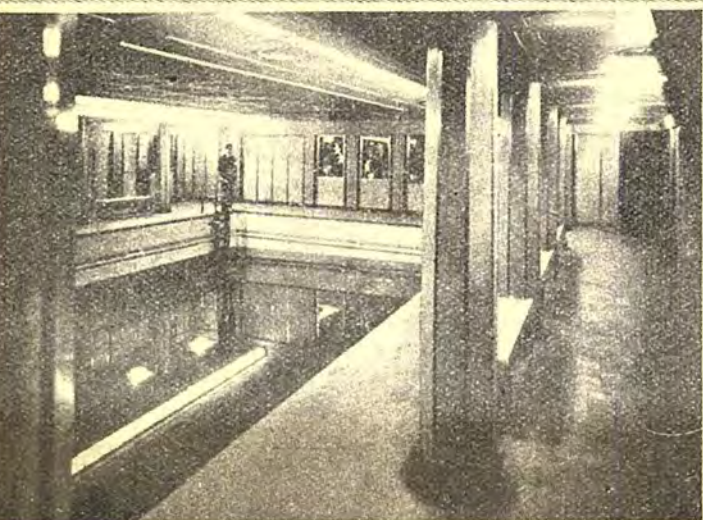
Kommandobroen med sine mange Apparater.



Kæmpeskroget set fra Vandet.



Den agterste Skorsten med Ventilationsaabninger.



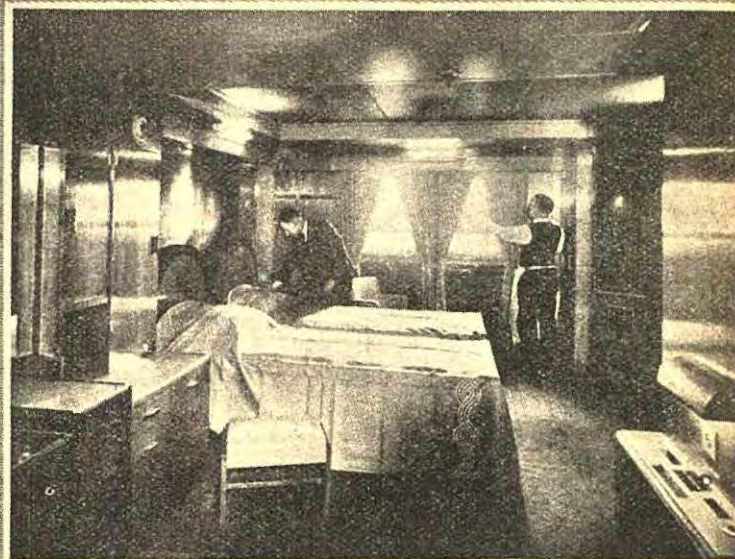
Svømmehal for Turistklassen.



Balsalen, der ogsaa kan bruges som Biograf.



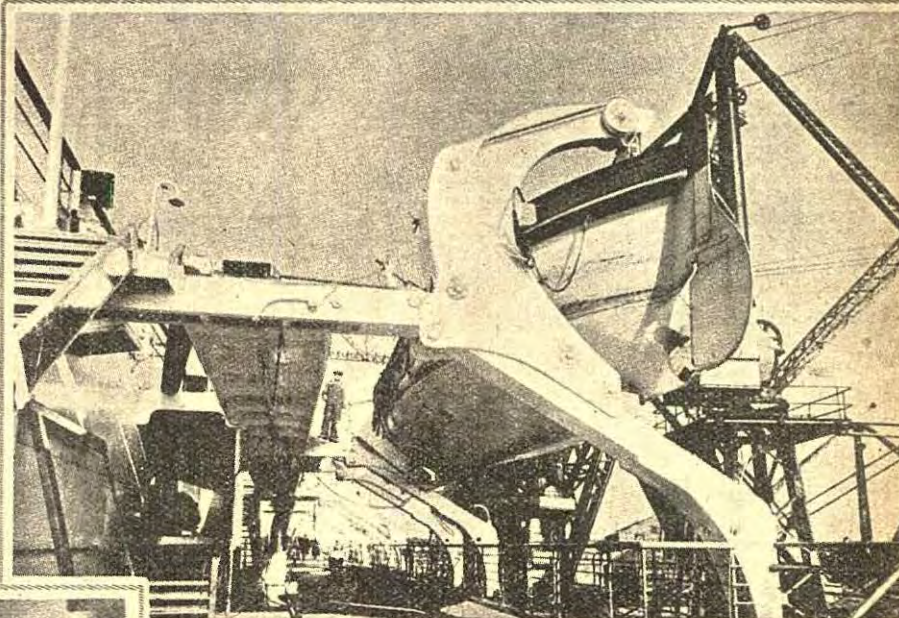
Den store Hall med Restaurant og Sidegallerier.



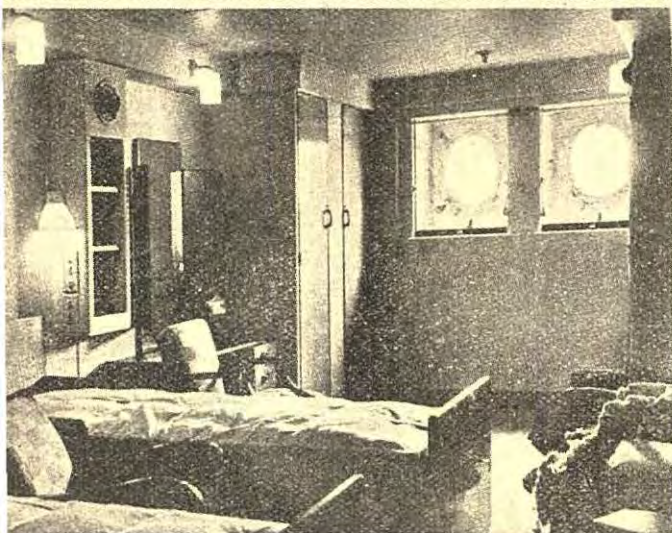
Den sidste Haand lægges paa Udstyret : et Luksuskammer.



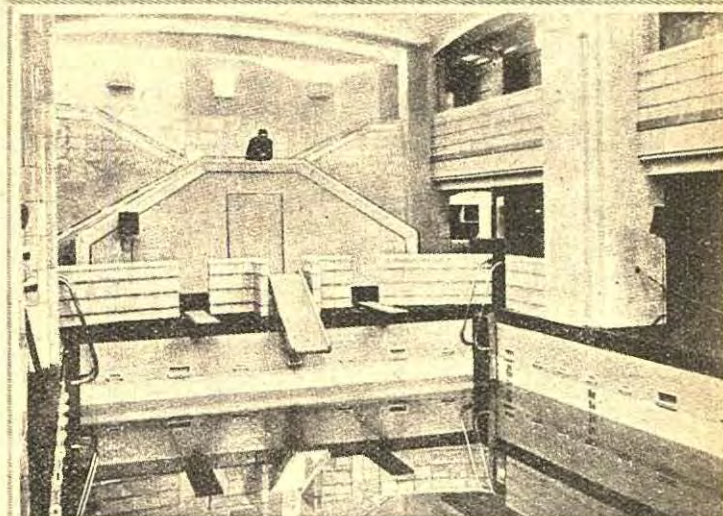
Den store Hall fra en anden Side. Døren i Baggrunden giver et Begreb om Størrelsen.



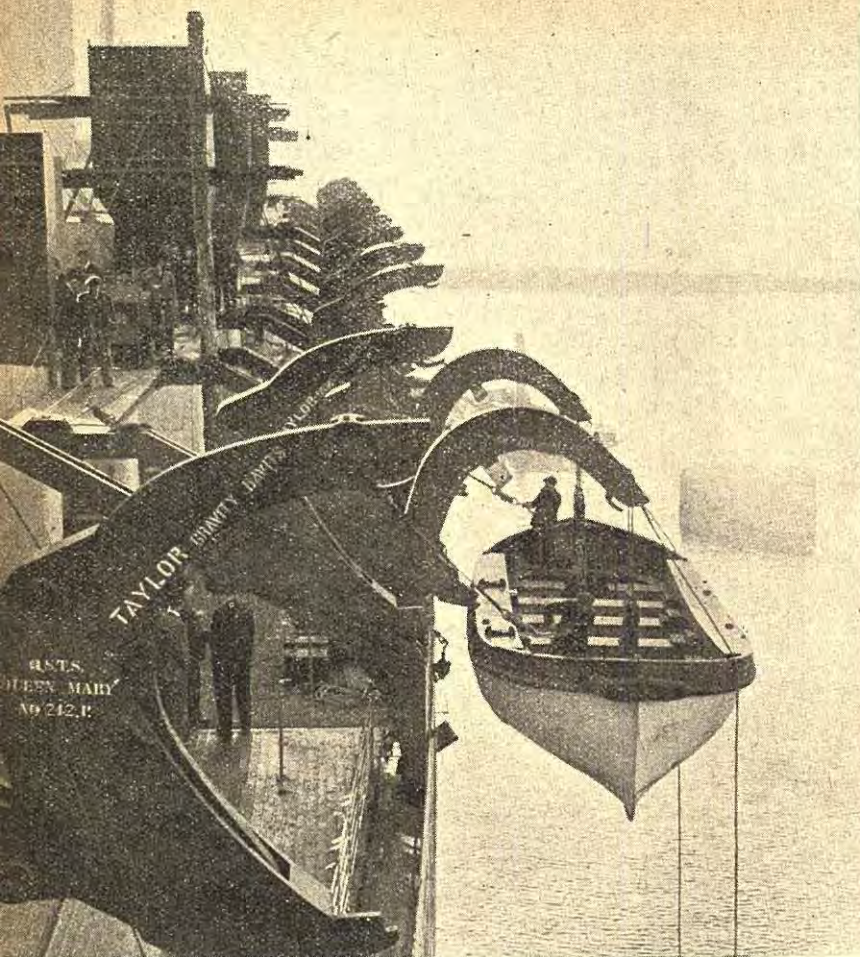
Udsigt henad Promenadedækket. I Forgrunden: Motorredningsbæd



Et typisk Luksuskammer.



1. Klasses Svømmebad



En af Redningsbædene er svinget ud klar til Affiring.

Ingeniører, mellem 2 Landes Kunstnere og 2 Nationers hele Indstilling paa mange forskellige Omraader.

„Vikingsen“ bringer i dette Nummer en Række Billeder, som vil give Læserne et godt Indtryk af Skibet fra Køl til Mastetop. Nogen udtømmende Beskrivelse vil det ikke være muligt at bringe. Det vilde fylde en hel Aargang.

Passagererne deles i 5 Klasser: Kahyts-, Turist- og 5. Klasse.

Elegance i Forbindelse med Lethed er det fremherskende Træk i de 25 Fællesrum i Skibet. Stilen er moderne, uden at være ultramoderne. Tidligere Tidens „Periode“-Stil er helt forladt, fordi Tilfredsstillelse af de internationale Begreber om Kultur og god Smag samtidig medfører en Atmosfære af Hvile og Behagelighed. Derfor er Tegnerne og Dekoratorer blevet bistaaet af mere end 50 Kunstnere, af hvilke mange er repræsenterede paa Museer over hele Jorden.

Fællesrummene opfylder alle Fordringer, der kan stilles til Selskabelighed. Den store Kahyts-Restaurant gaar gennem 3 Dæk i Højden og har Plads til 800 spisende Gæster paa én Gang. Køkkenet og Serveringen forestaas af Ekspertter paa det kulinariske Omraade. Prægtige Sale staar rede for enhver Form af Forlystelse eller til Hvile og Rekreation. Der findes Selskabssal, Balsal, Rygeværelse, det lange Galleri, Bibliotek, Skriveværelse, Børneværelse, Cocktail- og Veranda-Restaurant.

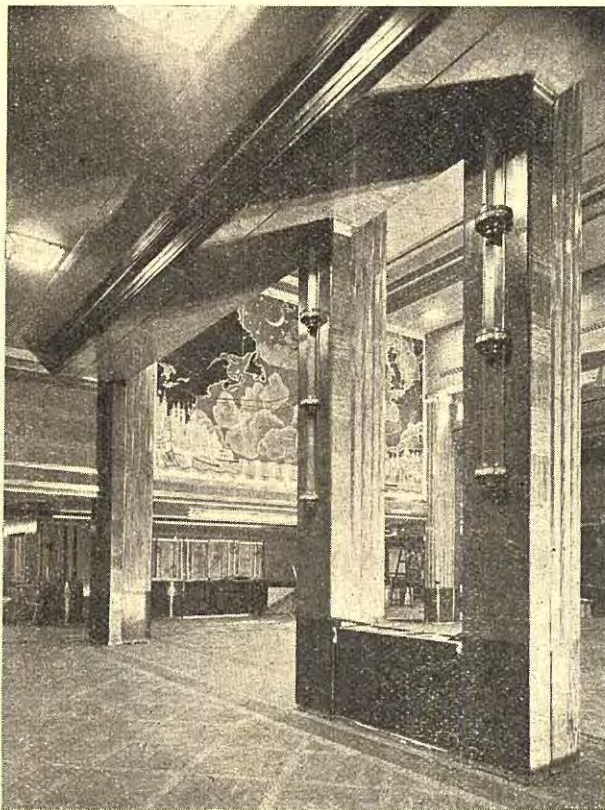
En Svømmehal findes med tilhørende Installationer for tyrkiske og medicinske Bade, og der er ogsaa Gymnastiksal og Tennishal. Udstrakte aabne Rum paa Sol-dækket og Promenadedækket er forudset til Promenade og de forskellige Slags Dæksspil.

Sovekanrene er en Aabenbaring af moderne Skibsluksus. Den dæmpede Stil er forenet med en smagfuld Anvendelse af sjældne Træsarter, Tæpper og Gardiner. Største Delen af Rummene er incivilduelt udstyrede af forskellige Kunstnere.

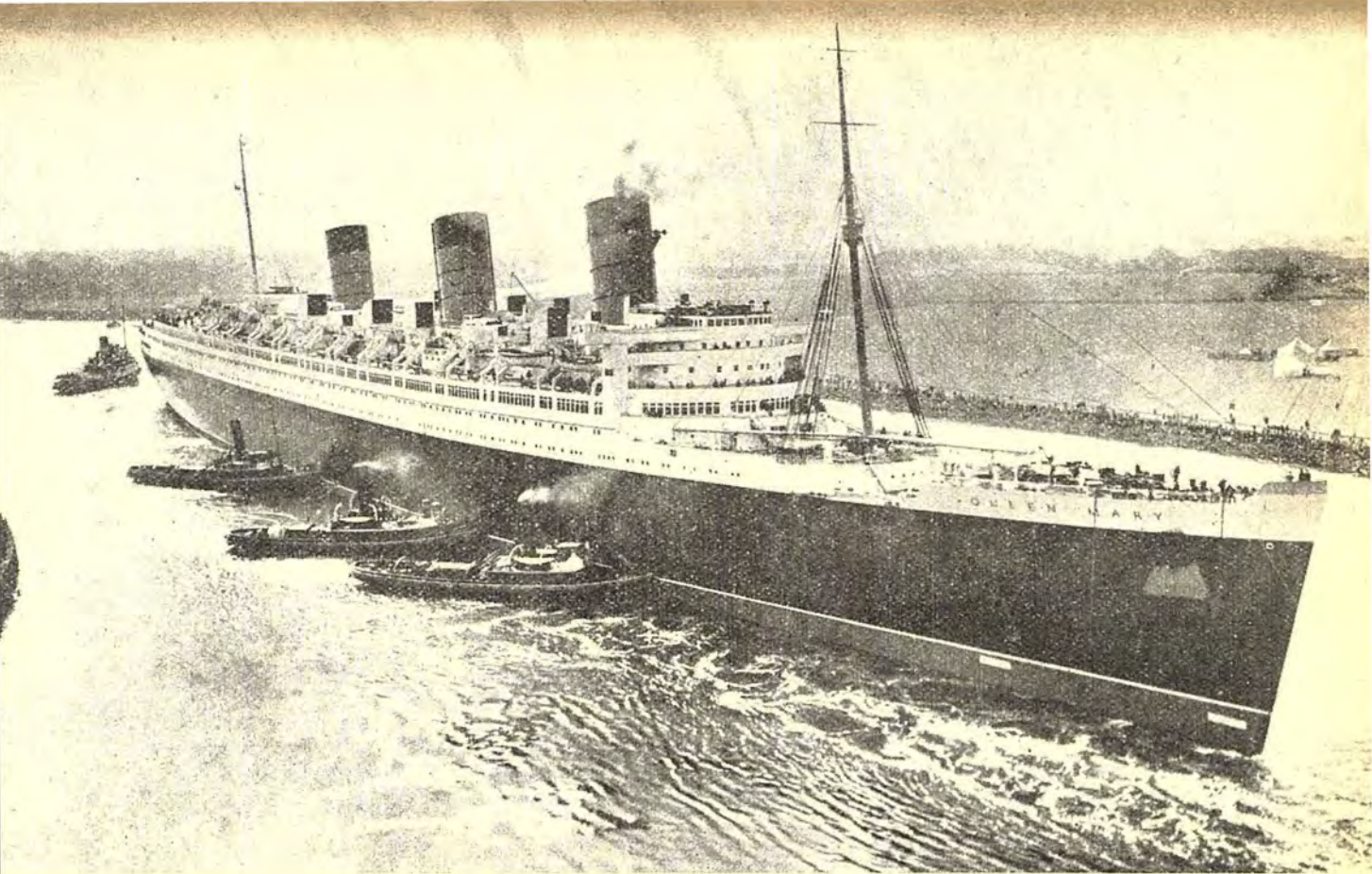
Foruden Luksus-Suiterne har de næsten alle særskilt Baderum, Toilet og Telefon, og ved Hjælp af det nyeste System for Thermoregulering kan Passagererne selv regulere Mængden af varm eller kold Luft efter Ønske.

Apteringen for Turistklassen er meget stor og har en Mængde Forbedringer, som man ikke før har set paa denne Klasse med sine populære og moderate Billetpriser. Alle Kamre har rindende varmt og koldt Vand, og der er ogsaa mange private Badeværelser og Toiletter. Det mest bemærkelsesværdige er maaske Svømmehallen for Turistklassen i Forbindelse med Gymnastiksal. Der findes ogsaa en stor Dæksplads til udendørs Promenade og Sport.

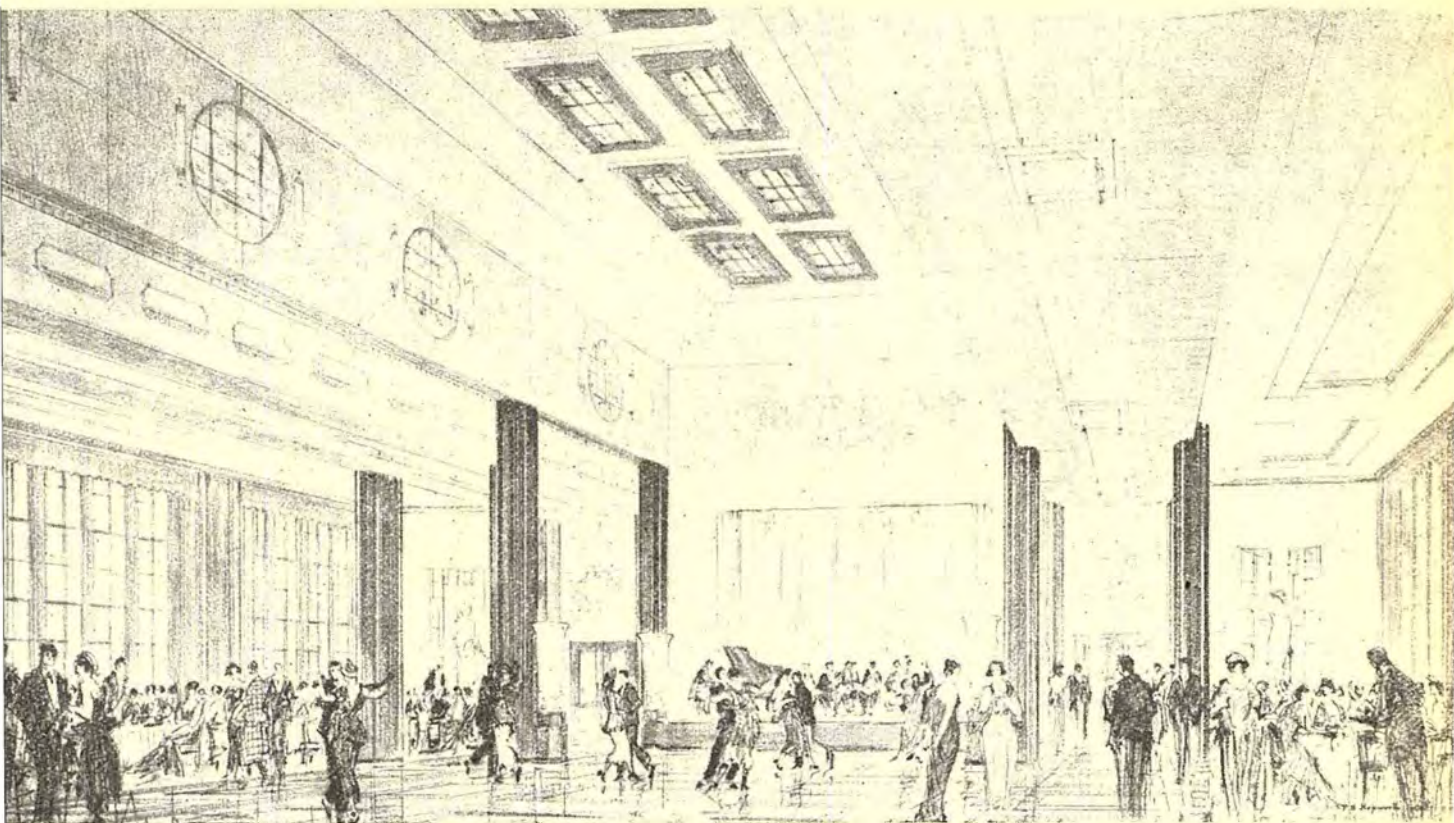
En værdig og rolig Stil behersker Turistklassens Fællesrum, som omfatter 2 Selskabssale, en stor Spisesal saavel som



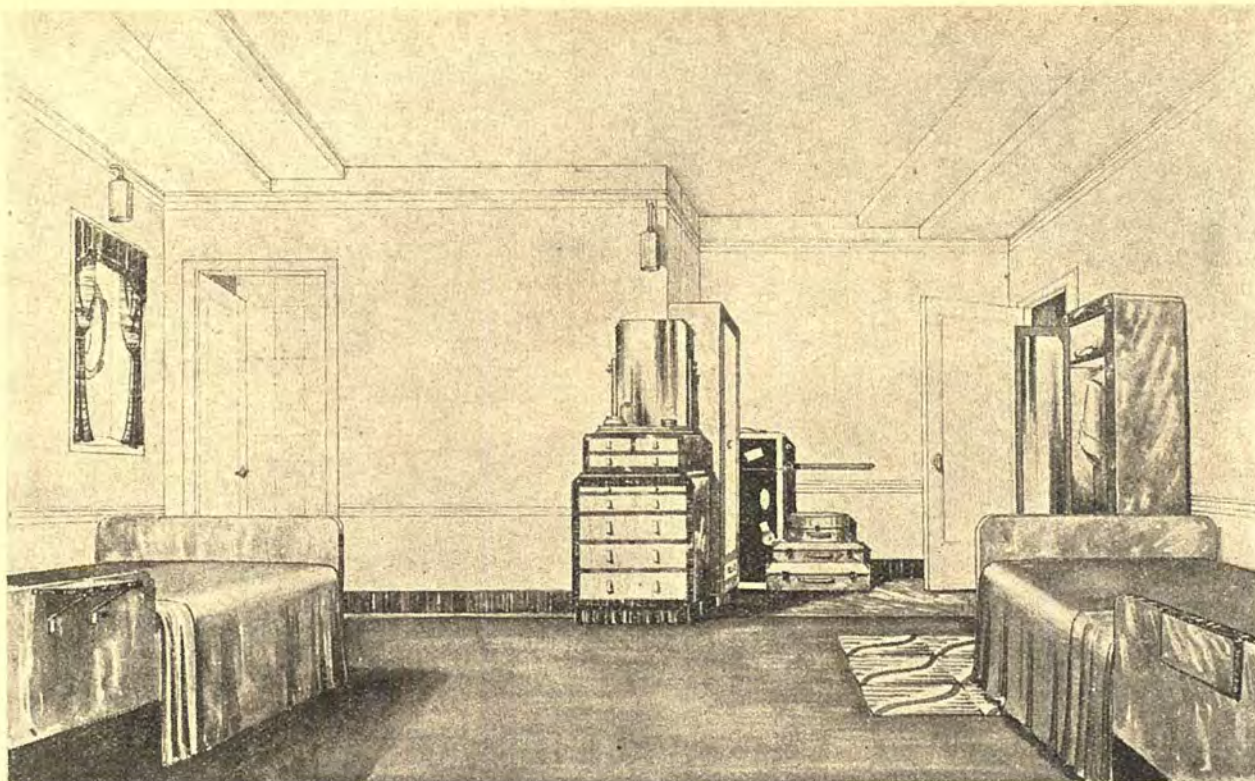
1. Kl. Restaurant. I Baggrunden et Landkort malet af Mac Donald Gill.



Queen Mary lægger ud fra Clydebank for sin første Provetur.



Queen Marys Salon for Kahytsklassen (benyttes til Bal)



Et Soveværelse paa Turistklassen (2. Klasse).

Rygesalon, Bibliotek og Børneværelse. I den store Salon er der Parketgulv og Talefonsapparat, og der kan desuden danses i Salonen paa „A“-Dækket.

Tredie Klasse er paa mange Maader udstyret saaledes, som man tidligere kun fandt det paa dyrere Klasser. Opholdsrummene er udstyret paa en særlig smagfuld Maade. Rindende varmt og koldt Vand findes i alle Kamre, ligesom Toiletborde, magelige Stole og Læselamper over Køjerne. Smukke Gardiner og kulørte Tæpper giver Følelse af intim Komfort.

Fassagererne kan selv kontrollere Ventilationen, og hvert Kammer er desuden forsynet med en elektrisk Viifte.

Tredie Klasses Fællesrum staar fuldt paa Højde med de forbedrede Forhold i Kamrene. Der findes en stor og luftig Spisesalon, Vinterhave, Biograf, Selskabssal, Rygeværelse og Børneværelse. De Saloner findes lige under Broen, og man har derfra en glimrende Udsigt forud over Havet. Den store Dæksplads

i fri Luft giver rigelig Plads til Promenader og alle Slags indendørs Dæksspil og Fornøjelser.

I en Omtale af et Skib paa „Queen Mary“s Størrelse er gentagne Udtryk som „Verdens største“ eller lignende ganske overflødige. Det siger sig selv, at alt om Bord maa svare til hinanden. Vi skal derfor indskrænke os til nogle ganske enkelte Tal: Om Bord findes 200.000 Stykker Porcelæn og Glas og 10.000 Stk. Krive, Gaffler etc. Af Linned er der anskaffet 500.000 Stk. Denne uhyre Mængde deles saaledes, at en Del er til Vask i England og i Amerika, medens Resten er i Brug om Bord. Skibet ligger nemlig ikke saa længe i Havn, at man kan naa at vaske og stryge det. Til Transport af Vasketøj er der 2200 Linnedsække. Under det store Billede af „Queen Mary“ i Gennemsnit er der med Tal givet Anvisning paa de vigtigste Installationer, og i vort tekniske Tillæg findes nærmere Omtale og Billeder af særlige Nyheder i den tekniske Indretning.

Underjordiske U-Baade i Grotter paa Helgoland.

Helgoland, paa hvis Kirketag Dannebrog er malet, er nu en stærkere Fæstning, end Øen nogen sinde før har været, stærkere end selve Gibraltar. Øen er et eneste vældigt Fort, der fra Toppen af sine 75 Meter høje Klipper indtil 35 Meter under Havets Niveau er gennemboret af Kasematetage over Kasematetage, bygget af Staal og Beton med Mure, der er over 20 Meter tykke.

Da de Allierede efter Krigen fik Helgolands Befæstning odelagt, lykkedes det de tyske Officerer, der viste Kontrol-

kommissionerne rundt, at skjule tre Femtedele af de underjordiske Anlæg, deriblandt de dybeste Gallerier. Siden da har Oplygningen gaaet for sig, og der arbejdes endnu Dag og Nat.

Siden 1930 skal der have været stationeret U-Baadeflotiller paa Øen. Hummerfiskere, der vendte hjem om Natten, har set dem i Mørket sejle ind i underjordiske Tunnelhavne, hvor de er helt skjult.

Øen er fyldt med Kanoner, og Øens Top — Oberland, som den hedder — er flad og ideal som Flyveplads for Bombardementsmaskiner, der er England farligt nær.

Helgoland har været tysk siden 1892, da England overlod Øen til Tyskland. England har selv taget den fra Danmark i 1807 og holdt den besat til den formelle Overdragelse i 1814.

Navigationseksamen

Eksamen ved Nordby Navigationsskole sluttede d. 7. April. Til Radioekspedientprøverne indstilledes 7, der alle bestod med følgende Resultat:

A. H. Hansen, Sønderho, I. Klasse med 5,5. H. C. Berg, Sønderho, II. Klasse med 6,1 og Telefonipróven med 5,8. N. G. Jepsen, Outrup, II. Klasse med 5,9 og Telefonipróven med 5,5. S. E. Jørgensen, Egebæk, II. Klasse med 5,9 og Telefonipróven med 5,5. M. J. Mikkelson, Ribe, II. Klasse med 5,6 og Telefonipróven med 5,0. D. Joensen, Thorshavn, II. Klasse med 5,4. H. C. Hansen, Nordby, Telefonipróven med 6,0. — Minimum 3,1; Maximum 8,0.

Til Skibsførereksamen indstilledes 11, hvoraf 9 bestod med følgende Resultater:

K. Møller, Spøttrup, med 128 Point. H. Mathiasen, Nordby, med 125 Point. S. A. W. Hansen, Nordby, med 121 Point. V. H. Lassen, Romø, med 120 Point. N. H. Jensen, Nordby, med 106 Point. H. Hermansen, V. Vedsted, med 105 Point. H. Petersen, Skanderborg, med 104 Point. S. R. Kalleen, Nordby, med 87 Point. S. A. Pedersen, København, med 84 Point. — Minimum 84; Maximum 168.

Til Styrmandseksamen indstilledes 11, der alle bestod med følgende Resultat:

H. Philipsen, Rinkenæs, med 184 Point. J. P. Petersen, Nordby, med 181 Point. M. Tobiasen, Boldesager, med 178 Point. M. Nielsen, Nordby, med 164 Point. J. G. H. Nielsen, Nordby, med 162 Point. E. Harreby, København, med 160 Point. A. A. Jepsen, Nordby, med 148 Point. N. T. Oksen, Hvidding, med 146 Point. F. W. Hansen, København, med 141 Point. H. A. Jessen, Tistrup, med 141 Point. A. M. H. Andersen, Middelfart, med 127 Point. — Minimum 87; Maximum 205.

Desuden bestod W. C. J. Sørensen, Cernaa, Kystskipperpróven med 15 Point. — Minimum 9; Maximum 21.

Eksamen sluttede med en Festlighed paa Skolen. Til Stede var Kaptajn Izard fra Navigationsdirektoratet, Repræsentanter fra Nordby Sognekad, Skibsrederforeningen, Assurance-fonden og Navigations-fonden samt Skolens Lærere og Elever.

„Foreningen til Søfartens Fremme“s Fjidspræmie tildelte Eksaminand fra Radioafdelinger, Styrmand S. E. Jørgensen.

Nye Kursus, saavel paa Radioafdelingen som paa den nautiske Afdeling, begynder d. 15. April.



M/S „FORT DE FRANCE“ HAR
SABROE KØLEANLÆG

MASKINRUM I
M/S „FORT DE FRANCE“

AFKØLET LÆSTRUM I
M/S „FORT DE FRANCE“

SABROE
KOMPRES-
SOR
AF
MARINE-
TYPE

MARINE- KØLE- ANLÆG

FOR LAST OG PROVI-
ANT, AMMONIAK-, KUL-
SYRE-, KLORMETHYL
OG SVOVLSYRLING
SYSTEM; MED OG UDEN
AUTOMATISK UDSTYR

SABROE

THOMAS THS. SABROE & CO., A/S. AARHUS.
DANMARK - TELEGR: SABROE

Verdens største Sejlskib.

„Herzogin Cecilie“, den berømte finske, firemastede Bark, Verdens største Sejlskib, som nu i 50 Aar har sejlet paa Verdenshavene, ligger i Dag som Vrag paa Englands Sydkyst ved Devon. Vandet vasker over Skibet fra For til Agter paa Hamstone-Klipperne. Skibet sædte paa Grund paa Klipperne i tæt Taage og led meget alvorlig Skade.

„Herzogin Cecilie“ er det mest berømte blandt de store finske Sejlskibe, der hvert Efteraar tager Turen Syd om Afrika til Australien og hvert Foraar vender tilbage til Europa med Korn i Lasten. Turen hjem fra Australien er af Sømandene blevet døbt „Windjammer-Sejladsen“, og den former sig som en Kapsejlad, hvor der hverken spares paa Mandskabet eller Sejlene. Ikke mindre end 8 Gange har „Hertuginde“ vundet „Windjammer-Sejladsen“, og den betragtedes som den fineste blandt Australiensfarerne.

Meget kunde tyde paa, at den ogsaa i Aar har vundet Førstepladsen, men herom foreligger intet endnu. Skibene plejer at komme ind i Kanalen med faa Dages Mellemrum, saasnart de naar lidt ind i Maj Maaned. At „Hertuginde“ allerede nu har været ved Karalen, synes derfor at bekræfte Formodningen om, at den for 9. Gang har vundet „Windjammeren“.

ET FORLIS

Solen kastede et gyldent Skær ned over Møens Klint, der laa skøn og hvid, badet i den synkende Sols Straaler. Nede ved Foden af Klinten løb en lille Dreng og legede. Han var Bjergbestiger, og nu skulde han til at bestige Verdens højeste Bjerg for at befri den skønne Prinsesse. Men det var slet ikke saa let gjort, som han i sin Barnefantasi havde tænkt sig. Gang paa Gang forsøgte han at forcere de stejle Brinker, uden at det lykkedes for ham. Han vilde ikke give op. Da, lige som han var ved at fortvivle, fik han en god Idé. Ved Hjælp af et gammelt Jernspiger lykkedes det ham at hugge sig et lille Fodfæste i Kridtet, lige stort nok til at han kunde staa paa det. Igen huggede han et lille Trin højere oppe, og saaledes blev han ved, til han var naaet helt op.

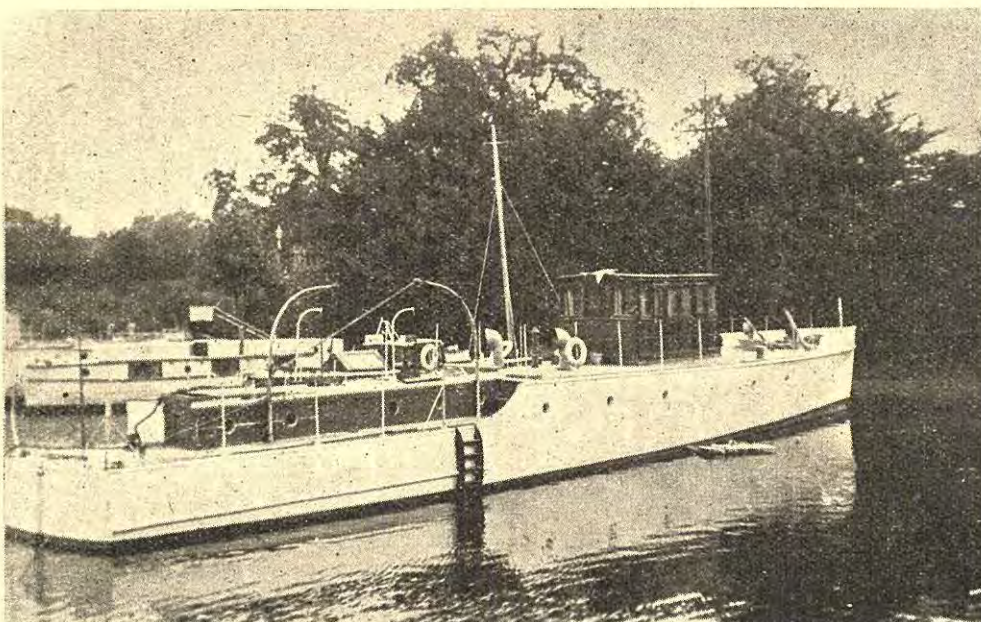
Aarene gik, og Drengen, der var blevet en voksen Mand, havde ganske glemt den lille Hændelse. Drengen var mig, og jeg aarede livet om, at denne Dags „Bjergbestigning“ senere skulde redde mit Liv. Jeg er lige kommet tilbage fra de høje Kridtklipper ved Frankrigs Vestkyst. Nu skinnede Solen, men Bølgernes Vrede havde endnu ikke helt lagt sig. Det var et sørgmodigt Blik, jeg kastede paa det Sted, hvor jeg 24 Timer før var strandet med mit stælte Skib. Alt, hvad Bølgerne havde efterladt, var nogle faa Splanter. Alt var tabt, alt. Og dog, hvad betød Tabet af nogle faa jordiske Ejendele, naar Skibet stadig var i Behold. Jeg havde ingen Grund til at beklage mig. Slet ingen. At jeg var sluppet levende fra mit Æventyr var et Vidunder. Et Vidunder, som jeg nærmest er tilbøjelig til at tro skyldes mine første Barneaar ved Møen. Men her er hele Historien om „Maybeam“ og mit Forlis, en Historie, som faa selv naar haft Lejlighed til at fortælle.

„Maybeam“ eller rettere M. L-79 var bygget i Halifax af den engelske Regering i de første Aar af Verdenskrigen. De tyske U-Baade havde anrettet forfærdelige Ødelæggelser blandt

Ententens Skibe, og for at komme denne ødelæggende Krig til Livs var det, at man byggede, eller rettere konstruerede M. L-er. Det var ikke saa lidt, der krævedes af disse Baade. De skulde løbe med en ret stor Hastighed og tillige være i Stand til at opholde sig i mange Maaneder i rum Sø. Der skulde med andre Ord tages Hensyn til baade Størrelse, Form og Maskineri, da det hele skulde være noget særligt. 10 Baade blev bygget til Forsøg, inden man fandt den ideelle Baad. Der blev ved Konstruktionen udelukkende anvendt Eg og Teak-Træ. Længden blev 85 Fod og Bredden kun 12 Fod. Altsaa er meget slank Baad. Maximal Hastigheden laa paa omkring 14 Miles. Det var et stolt Syn, naar Baaden med en hurtig „cruising“ Fart af ca. 12 Miles ganske let løftede Stævning med det smukke Spring ud af Vandet.

I Krigens første Aar krydsede „Maybeam“ et Par Gange over Atlanten, indtil den blev ført til en saa udsat Post som Arkangelsk. Her var den i mange Maaneder, indtil den saa blev sendt til Malta og senere igen til Gibraltar. Saa ophørte Krigen, og M. L-79 blev i Portsmouth solgt til sin gamle Chef, der straks omdøbte den „Maybeam“. Tre Gange havde den været i Ilden. Talrige Mærker i Skroget vidnede derom. I Slufkajotten var anbragt en lille Plade, en Dekoration for 79 fra den Gang den i synkefærdig Tilstand med en delvis dræbt Besætning blev slæbt i Havn i Exmouth.

En Del Aar brugte „Maybeam“s oprindelige Chef den til Lystsejlad i Middelhavet. Derefter blev den lagt op i Dok nogle Aar, og her fik jeg Fingre i den. I et halvt Aar blev der arbejdet paa atter at gøre „Maybeam“ til et stærkt Søskib. Skroget blev efterset, malet og poleret. Der blev indlagt elektrisk Lys, Centralvarme og Kølemaskine. Hele Skibet blev inddelt i flere forskellige vandtætte Rum, Maskinen blev efterset, og der blev installeret elektriske Pumper overalt, hvor



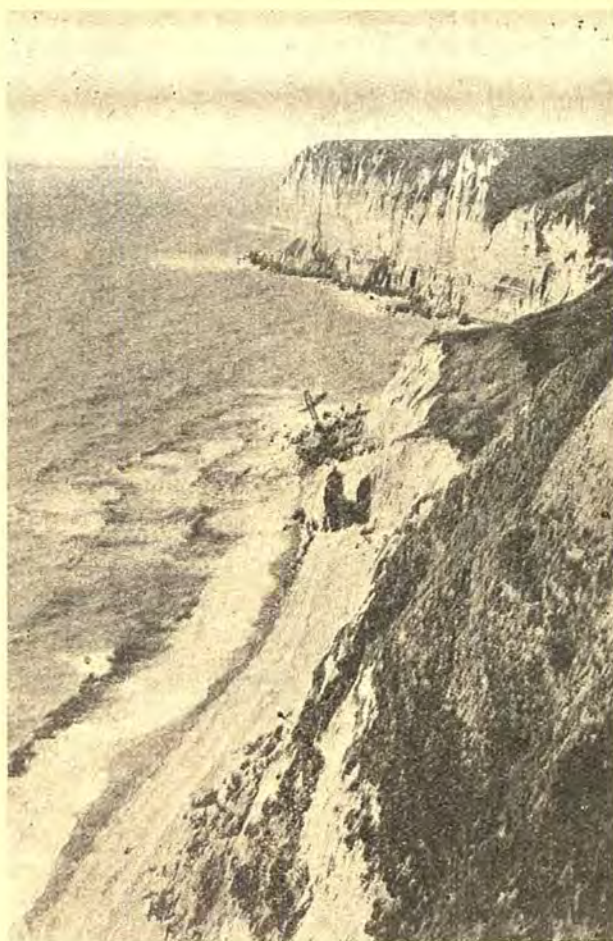
»Maybeam«.

**48 frygtelige
Timers
Kamp mod
en Brand-
storm uden
Hvile - uden
Føde.
En enestaa-
ende Beret-
ning om et
Forlis.**

det maatte være nødvendigt i paakommende Tilfælde. Da vi forlod Dokken, var „Maybeam“ med andre Ord i saa fin Stand, som dengang den forlod Halifax.

Den 17. Juli, Klokken 1 Middag forlod vi Gravesend, den sidste Tolcstation i Themsen, med Le Havre som foreløbigt Maal. Radiomeldingerne fra Klokken 12 lovede normalt Vejr over Kanalen, og da Solen skinnede, var det med godt Mod, vi begav os paa Vej. Tidevandet gik imod, men den flinke Motor gav os alligevel en Fart af godt 8 Miles. Da vi kom længere ud af Themsmundingen gik der en ret høj Sø, men ikke mere, end vi havde ventet, og det var først, da vi var ud for Ramsgates Kyster ved Sekstiden, at Vanskelighederne begyndte. Søen var nu haard, og det hændte flere Gange, at Skruen kom op over Vandet. Dette medførte, at Skibet rystede stærkt, saa stærkt, at en af Radiolamperne gik sig en Tur. Vi vilde hurtigt skifte Lampe om, men det viste sig ved nærmere Eftersyn, at nogle Metaldele inde i Lampen havde forarsaget en ret alvorlig Kortslutning, som det var os umuligt at bøde paa i rum Sø. Det ærgrede mig meget, da vi nu var afskaaret fra at faa de sidste Vejrrapporter, inden vi kom ud i den egentlige Kanal. Vi var imidlertid alle opsat paa at fortsætte, og efter en længere Raadslagning blev vi enige om, at det var fuldt forsvarligt at fortsætte. Henimod Aften begyndte det at blæse op, og da vi var ud for Moorgates Kyster blæste der en veritabel Storm. Dannebrog blev strøget, og vi beredte os paa en haard Nat. Klokken 8 begyndte det at regne, og til vor store Ængstelse opdagede vi, at Lyset fra Goodwin Fyret langsomt døde bort for til sidst helt at forsvinde i en tæt Regndis. Alt, hvad vi nu havde at styre efter var Kompasset, men da Vind og Strøm var haard, var det tvivlsomt, om vi kunde holde Kurs. Søen slog med stor Voldsomhed ned paa Dækket, og der løb meget Vand ned i Maskinrummet, hvorfor vi saa os nødsaget til at sætte den der værende Pumpe i Gang. Der var ikke Tale om at søge Havn under de nuværende Omstændigheder, da det var klart for alle, at det var forlængst med Livsfare at forsøge at føre Skibet ind mellem Havnemolerne i den høje Sø. Der var ingen Tvivl om, at Land var vor største Fjende under de nuværende Omstændigheder, og Kursen blev derfor sat SW. for at komme ud i rum Sø. Et hastigt Blik paa Sø-Kortet fortalte mig, at med den Kurs vilde vi naa til Cap D'Antifere, en Strækning, der var saa lang, at vi ikke havde nogen Chance for at løbe paa Land de første 12 Timer.

Det var en forfærdelig Nat. Bølgerne kastede det lille Skib rundt, som havde det været en Fjerbold, og hele Tiden maatte jeg tænke paa, hvad der vilde ske, hvis Motoren svigtede, saa vi ikke kunde styre Skibet længere. Et Par Gange kastede vi Projektørens Straale paa Bølgerne, og det løb mig kaldt ned ad Ryggen, da jeg skønsomt maalte flere af Bølgerne til at være 30 Meter høje. Hvad vilde der være tilbage af os, hvis vi fik en saadan Braadsø ind paa tværs. Hele vor Lid stod nu til Maskinen. Hvis den svigtede, saa det sort ud. Hver Gang Skruen kom fri af Vandet, „racede“ Maskinen, og af Frygt for, at den skulde løbe sig varm og blive ødelagt, gik jeg ned i Maskinrummet og satte Farten betydeligt ned. Næppe var jeg atter kommet op, før en mægtig Braadsø „krabbede“ lige ned over Skibet, og vi blev slyngt hid og did. En Raslen forude fik mig hastigt til at kaste Projektørens Skær derhen, og til min Forfærdelse saa jeg, at vort store Anker havde revet sig løs og nu laa og arbejdede i Dækket. Nu skulde der handles hurtigt, inden det store Anker knuste alt, hvad det kom i Nærheden af. Saa hurtigt, vi kunde, løb vi forud for at fastgøre det. Men det var allerede for sent. Den tunge Jern-Tingest havde slaaet Metaldækslet til det forreste vandtætte



..... Jeg mindedes som i et Lynglimt, hvordan jeg den Gang klavrede op ad Møns Kliner —

Skot i Stykker, og hver Gang Skibet dyppede Næsen, fossede Vandet ind ad det store Hul. Vi satte hurtigt Pumpen i Gang. Skottet kunde rumme 10 Tøns Vand, og hvis det blev fyldt, vilde det med sin store Vægt tynde Forenden af Skibet saa langt ned, at Skruen kom fri af Vandet, og vi var prisgivet. Heldigvis arbejdede Pumpen tilfredsstillende, og det syntes, som den vilde være i Stand til at holde Rummet nogenlunde vandfrit. Da det var forbundet med den allerstørste Livsfare at bevæge sig paa Dækket, var der naturligvis ikke Tale om at faa Lækagen repareret. Et Par Timer forløb paa den Maade, indtil jeg pludselig opdagede, at Vandet fra Pumpen blev tykt og olieret. Det blev værre og værre, indtil Pumpen helt standsede. Jeg anede, at et Par Malerbøtter var væltet, og Malingen suget op i Pumpen, der naturligvis ikke kunde arbejde med saa „fed Kost“. Heldigvis var Skaden ikke større, end jeg kunde udbedre den i Løbet af en halv Time.

Stormen tog stadig til, og snart tog vi saa meget ind, at vi maatte sætte alle Pumper i Gang. Lige før Dagry saa vi et rødt Lys blinke om Bagbord, men da vi ikke turde gaa agterud for at aflæse Loggen, var vi ikke ganske paa det rene med, hvilket Fyr det var. Vi talte dog Blinkene, saa godt vi kunde, og ved Hjælp af et Søkort regnede vi ud, at det maatte være Vane Shoal Fyrskib. Det betød, at vi ikke kunde have tilbagelagt mere end 20 Miles, siden vi forlod Themsen. Klokken 7 Fredag Morgen passerede vi Fyrskibet ca. 3 Miles Nord. Vinden tog nu af, og da Motoren arbejdede tilfreds-



.... Jeg kæmpede vildt for at frelse Livet.

stillede, besluttede vi at sætte Omdrejningstallet op. Strømmen var nu med, og vi skød en ganske god Fart. Trods Natens Anstregelser var Humøret nu højt hos os alle, da det lød til, at vi alligevel vilde naa det Maal, vi havde sat os. Ved Tolvtiden kikkede Sølen frem bag Skyerne, og jeg fik taget en Observation. Vi var ca. 45 Miles fra Cap D'Antifere, altsaa midtvejs mellem England og Frankrig. Kursen blev sat, og Dagens Sejlads forløb tilfredsstillende. Men Ak. Den sidste Halvdel af vor Sejlads skulde ikke gaa saa godt, som vi havde tænkt os. Henimod Aften, da vi fik Fyret ved Cap D'Antifere i Sigte, begyndte Vanskelighederne igen. Stormen satte ind med fornyet Kraft, og Forskibet blev snart halv fuld af Vand. Pumpen virkede aabenbart ikke ret meget mere. Sørne slog ind over med stadig større og større Voldsomhed. Først blev Luftventilen til Maskinrummet slaaet over Bord, og senere gik Lyskasteren samme Vej. Hele Maskinrummet sejlede af Olie, men Maskinen gik stadig som et Urværk.

Klokken 11 fik vi Øje paa Fyrene i Le Havre's Havn, men da det vilde være Selvmord at forsøge at komme ind mellem de srævre Møler i det Vejr, satte vi Kursen ud igen. Det gik kun smaet med Farten. Baade Vind og Strøm var imod. Klokken 1 om Natten var vi saaledes ikke naaet mere end 10 Miles fra det farlige Indløb. Her fik vi Øje paa nogle Dampere, der havde Kurs lige mod Havnen, men det varede ikke længe, før vi i Stormen ganske tydeligt hørte, at de lød Ankerne gaa. Vi sejlede et Par Gange rundt om dem, da det pludselig satte ind med Regntykning, og de forsvandt for os. Tilbage var kun at lade Ankeret gaa. Det viste sig, at der kun var et Favn Vand, og da Ankerkæden var 45 Favne lang, kunde Ankeret altsaa godt naa Bunden. Det tog os præcis en halv Time at faa det tunge Anker ud, og hele Tiden tænkte jeg paa, hvor længe det mon var i Stand til at holde Skibet op mod Stormen.

Vejret blev stadig værre og værre, indtil det til sidst

blæste en hel Orkan. Vi var alle gaaet nedenunder for at faa lidt Søvn, men det var haabløst. Skibet rullede saadan, at det slet ikke var mæligt at finde Hvile nogetsteds. Henimod Klokken 4 hørte jeg en skurende Lyd, og i samme Øjeblik var jeg klar over, at det var Ankeret, der slæbte. Hurtigt løb jeg ned i Maskinrummet og fik Motoren startet, saaledes at vi muligvis kunde holde os fri af den farlige Kyst. Det næste, vi havde at gøre, var at faa Ankeret trukket op, da det med sine 45 Favne Kæde tyngede hele Forskibet ned, saa lægt ned, at Skruen ofte var flere Minutter over Vande. Det var et haabløst Arbejde. Sørne slog med en saadan Kraft ind over Skibet, at det næsten var umuligt at opholde sig uden for Styrehuset. Nu skulde vi tillige udføre et overordentlig vanskeligt Arbejde. Det var umuligt, Ankeret maatte blive, hvor det var. Nu var det tvivlsomt, om Motoren vilde være til megen Hjælp. Vi drev sadig ind mod Kysten, og hvert Øjeblik forventede vi, at Skibet vilde grundstøde. Motoren arbejdede febrilsk med Skruen oven Vande Halvdelen af Tiden. Baa-den rullede om muligt endnu værre, da Bølgerne krabbede mere her tæt ved Land. Nogen Tid efter, da jeg gik nedenunder, opdagede jeg, at Haandvasken i det forreste Lukaf var slaaet i Stykker, og hele vor halvanden Tons Vandbeholdning var løbet ud i Bunden af Skibet. Det værste var, at Vandtankene, der nu var tomme, ikke mere fungerede som Ballast, og Skibet fik derfor en slem Slagside. Næppe havde jeg gjort den kedelige Opdagelse, før Motoren begyndte at svigte. Jeg under-

søgte det nærmere og opdagede, at Kølevandspumpen paa Grund af Slagsiden sugede Luft og derfor ikke virkede. Motoren løb varm, og jeg kunde ligesaagodt stoppe der, inden den brændte sammen.

Vi var nu helt prisgivet til Bølgernes Vold. Der var kun tilbage at vente paa, at Skibet skulde støde. Maaske kunde vi tilkalde en tvivlsom Hjælp fra Kysten ved Hjælp af vore Raketter, men da alle vore Tændstikker var blevet vaade, maatte vi opgve det. Der var ingen Grund til at skjule det længere. Vi maatte se lige i Øjnene, at vi som et hjælpeløst Vrag blev drevet lige ind paa den farligste Klippe-kyst i hele Karalen i en Storm, hvis Lige man ikke havde set i mange Aar. Vi drev til, hvad der syntes den visse Død. Pragtfuldt saa det ud, naar Bølgerne brødes mod Klippe-væggen, og Sprøjtet blev slynget en halv Snes Meter op ad Klipperne. Mindre pragtfuldt var det jo, naar vi vidste, at om faa Øjeblikke vilde vi selv blive slynget mod de Klipper med samme voldsomme Kraft. Vi vidste alle, hvor haabløs vor Stilling var, og alligevel klamrede vi os til Haabet om, at der maaske var en lille Chance. Vi iførte os vore Redningsbælter, der heldigvis ikke var af den almindelige Slags, men simpelt-hen bestod af to, tre gamle Automobili-slanger. Det viste sig nemlig, at disse „Redningsbælter“ var fortrinlige Stødpuder, da Bølgerne slog os mod Klipperne. Nu var Tiden inde til at forlade Skibet, hvis vi ikke vilde risikere at blive knust mellem det og Klippen. Dog tøvede jeg et Sekund og mandedes hastigt, hvordan jeg som lille Dreng dengang legede ved Møens Klint. Guderne maa vide hvorfor. Det slog mig, at her var jo ogsaa Kridt, og jeg mindedes som i et Lysglimt, hvordan jeg dengang forcerede Kridtet, og saa mig selv med den gamle Jernspiger i Haanden. Naturligvis, jeg var i det samme klar over, at hvis jeg vilde have nogen Chance for at redde mig her, maatte jeg ogsaa være i Stand til at klatre op ad Klippen. Som et Lyn løb jeg nedenunder og fik fat i

et Stemmejern. Lige som jeg naaede det øverste Trin af Kahytstrappen, stødte „Maybeam“ haardt, og jeg naaede lige at se en hvid Kridtklippe stikke op gennem Dørken, før hele Khytten blev fyldt med Vand. Skibet var nu for Alvor tabt, og vi maatte væk fra det saa hurtigt som muligt.

Det næste, jeg husker, var, at Vandet var forbandet koldt. Strømmen og Bølgerne bar os lige mod den frygtelige Væg, og da vore Automobilslinger holdt os oppe, gjorde vi ikke mange Svømmetag. Vi havde ogsaa travlt nok med at trække Vejret, naar Bølgerne og Brændingen tillod det. Nu var vi ganske tæt inde under Klipperne, og jeg var klar over, at den næste Bølge med frygtelig Kraft vilde slynge os lige mod dem. I det Øjeblik var jeg faktisk død. Det vil sige, jeg havde ganske opgivet at slippe levende fra det, og dog instinktmæssigt og behersket af Viljen til at leve gjorde vi alt for at ramme Klippen paa en saadan Maade, at vi vilde undgaa at blive knust mod den. Jeg husker endnu tydeligt, hvorledes jeg blev ganske begravet i Skum og Vand. Bølgen kastede mig med en utrolig Hast og Kraft frem. Det hele foregik i næppe mere end eet Sekund, og dog syntes det mig, som om jeg i Timevis blev kastet frem, blev hvirvlet op og ned og rundt. Saa stødte jeg. Om det var med Ryggen eller med Fødderne, skal jeg ikke være i Stand til at fortælle, alt, hvad jeg erindrer, var, at Bilslangen tog næsten hele Stødet af, og saa koncentrerede jeg mig om at holde fast. Ja, jeg næsten borede Neglene ned i Kridtet, idet jeg med en, om jeg saa maa sige hypnotisk Magt søgte at holde fast. Men Bølgesuget trak mig tilbage. Jeg kunde igen begynde forfræ. Saaledes blev det ved i næsten en halv Time. Mine Fingre var slaat til Blods, Neglene flaaet af. Min Ryg smertede, og Armene var fulde af lange, dybe Flænger fra Flintestenene, der sad spækket som Naale i en Naalepude overalt i Kridtet. Af Tøj havde jeg kun noget af en Skjorte tilbage, Resten var flaaet af. Jeg var blindet af Skummet, kunde knapt nok faa Vejret, træt og ødelagt og alligevel pirret som et vildt Dyr, der er fanget i en Saks. Jeg anede ikke, hvor mine Kammerater var henne, ja jeg havde maaske paa det Tidspunkt helt glemt, at jeg havde nogle Kammerater. Alt, hvad jeg husker, var, at jeg kæmpede vildt for at frelse Livet. Jeg mærkede ikke Smerten i mit Legeme, jeg tænkte ikke over, at jeg i de sidste 48 Timer havde kæmpet mod en Brandstorm, uden Hvile, uden Føde. Alt, hvad jeg kunde rumme i min Hjerne, var Tanken om at bevare Livet. Jeg var ikke mere et Menneske, jeg var blot et Væsen, der kæmpede for sin Eksistens.

Til Slut var jeg saa udmattet, at jeg næppe formaaede at holde mig selv oven Vand mere, da pludselig og uventet jeg sad oppe paa en lille Afsats i Klippen. Jeg skriver sad, for en stor Bølge havde løftet mig op paa en saadan Maade, at jeg sad og saa ud over Havet, som var jeg en anden Turist. Nu var det jo kun et Spørgsmaal om Tid, hvorlænge jeg fik Lov til at sidde her, inden den næste Bølge vilde hente mig ned, og jeg gav mig derfor hurtigt til at lave et lille Fodtrin højere oppe med mit Stemmejern. Det var snart gjort, og jeg klatrede op og lavede et nyt Trin. Saaledes blev jeg ved, til jeg var naaet i Sikkerhed paa en stor Afsats. Først nu fik jeg Tid til at se efter mine Kammerater. De kæmpede endnu begge den samme fortvivlede Kamp mod Bølgerne, som jeg lige havde gjort. Hurtigt fik jeg løst det Reb, jeg bar om Livet, og kastede det ned til dem. Fra nu af var det kun et Øjebliks Sag at bringe os alle tre i Sikkerhed paa Toppen af Klippen.

Her fandt en Faarehyrde os, medens vi stod og stirrede ned paa de sørgelige Rester af Skibet. Han førte os til en lille Landsby, St. Juin, hvor vi i en Kro snart efter faldt i en

dyb og vederkvægende Søvn. Vi sov uafbrudt i 24 Timer, før vi vaagnede op. Hvilken en Opvaagnen. Vi laa her i nogle snavsede Senge uden andet end en forrevet Skjorte paa. Alt, hvad vi havde af jordisk Ejendom, var tabt. Vore Saar og Skrammer begyndte nu at gøre rigtig ondt, og vi var dygtig sultne. Intet havde vi, og dog følte vi os rige. Havde vi ikke alle reddet Livet. Betød ikke Livet for mig saavel som for de andre alt. Kun to Ting reddede jeg, den læsede Skjorte, jeg havde paa, og et Dannebrogslag, som drev i Land Dagen efter. De to Ting vil jeg gemme og altid mindes som et Symbol paa, hvor lidt jordiske Ting er værd ved Siden af Livet. Naar man har oplevet saadan 48 Timer som de her beskrevne, forstaaer man først, hvad det vil sige at kunne sige — Jeg lever.

L. J. Hagemester.



Det kuler lidt op. Fot. H. Jensen, Aarøsund.



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

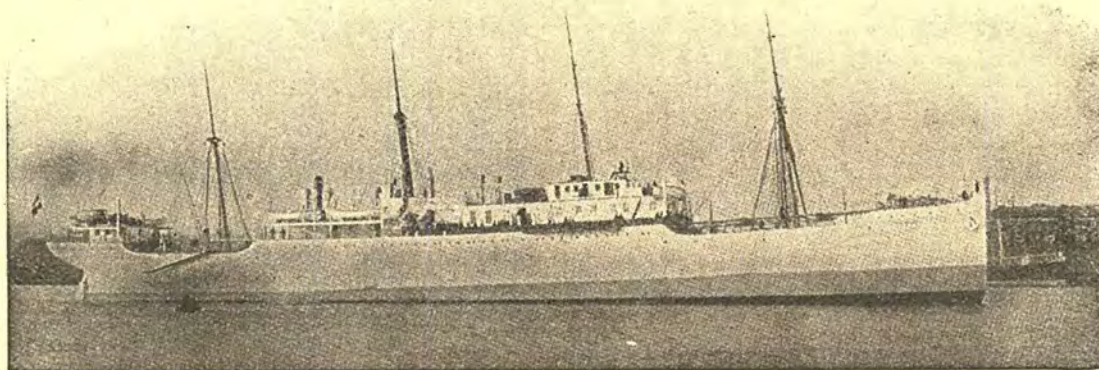
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Calcutta, Rangoon, Kuala Lumpur, Penang, Honkong, Shanghai, Hankow,
Tsingtao, Weihaiwei, Harbin, Dalny, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Durban,
Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg ti. Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Maj 1936



Medlemmer pr. Januar 1936.

De forenede Dampskibsselskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det danske Petroleumsselskab A/S
 D/S Orient
 D/S Møren
 Det dansk-franske D/S
 D/S Vendila
 C. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andrea Christensen
 D/S Pacific
 D/S De danske Kulkompani
 A/S Motortramp, Stensved
 Rheder M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 D/S Hefnia
 D/S Jutlandia
 A/S Erv. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Actie, Korsør
 D/S på Bornholm 1866, Rønne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Neutic
 D/S Als
 Det dansk-norske D/S
 A/S Rederiet Albion
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 D/S Jyden, Esbjerg
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 A/S Det store nordiske Telegraf-selskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phouix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 De forenede Bugsererselskaber, A/S
 A/S Draco

QUEEN MARY

I 1849 gik Cunard-Liniens første Damper „Britannia“ over Atlanterhavet. Den medførte ikke saa mange Passagere: som de 145, hver af „Queen Mary“s Redningsbaade kan

rumme. Alene denne Sammenligning er betegnende for den ivende Udvikling, der er sket i de forløbne 96 Aar.

Vi kan naturligvis ikke gaa i



En af Queen Marys Ankerkædtinger.

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN



Cunard-Liniens første Dampner »Britannia» (1840)

Detaller vedrørende de forskellige tekniske Indretninger, men maa nøjes med at omtale de mest bemærkelsesværdige i en tvangfri Rækkefølge.

Før Konstruktionen blev der udført meget indgaaende Undersøgelser og Prøver vedrørende Skrogformen i John Browns egen Forsøgstank i Clydebank, hvor det var muligt at eftergøre alle Atlantehavets Vejrforhold. Over 7000 Forsøg blev udført, inden man bestemte sig til Skrogens endelige Form. Under disse Forsøg havde Modellerne gennemløbet en Distance paa mere end 1000 miles frem og tilbage i Tanken.

Det massive Skrog med den hældende Stævn, Krydserhækken, de 3 store Skorstene, der har et Fald og en Højde, som er afpasset saaledes, at Dækkene holdes fri af Skorstengassen og af Sodpartikler,

alt dette giver Skibet et Udtryk af Kraft, Styrke og Hastighed.

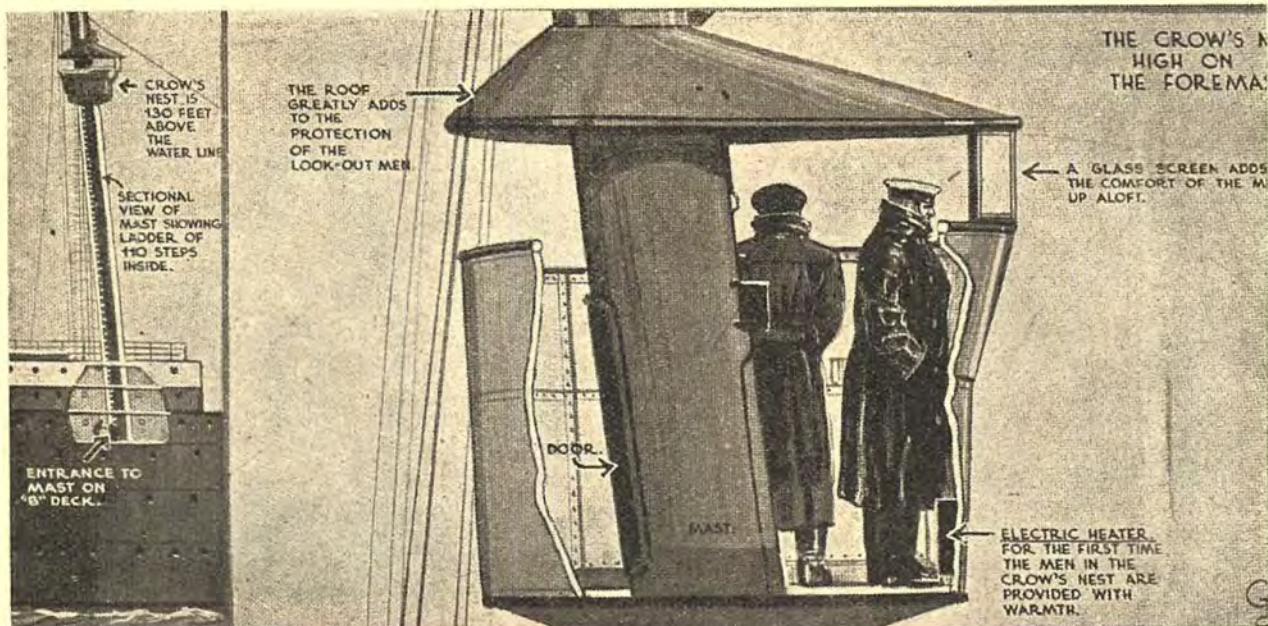
Skoget har ialt 12 Dæk, hvoraf de underste er afbrudt af Maskin og Kedelrum.

I Overbygningen er der anvendt Staal af ekstra Kvalitet paa Grund af de store Paavirkninger, der her optræder.

Den samlede Vægt af Metal i Skrog og Maskineri udgør over 50,000 Ts. Til Samlingen heraf er der anvendt 10,000,000 Nagler.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 4 Sæt Parson Turbiner, der gennem enkelt Reduktionsgear driver 4 Skruer. Dampen faaes fra 27 Vandrørskedler. Propellerne er af Bronze og vejer hver 35 Ts.

Naar man undtager Turbinerne er ellers alt andet



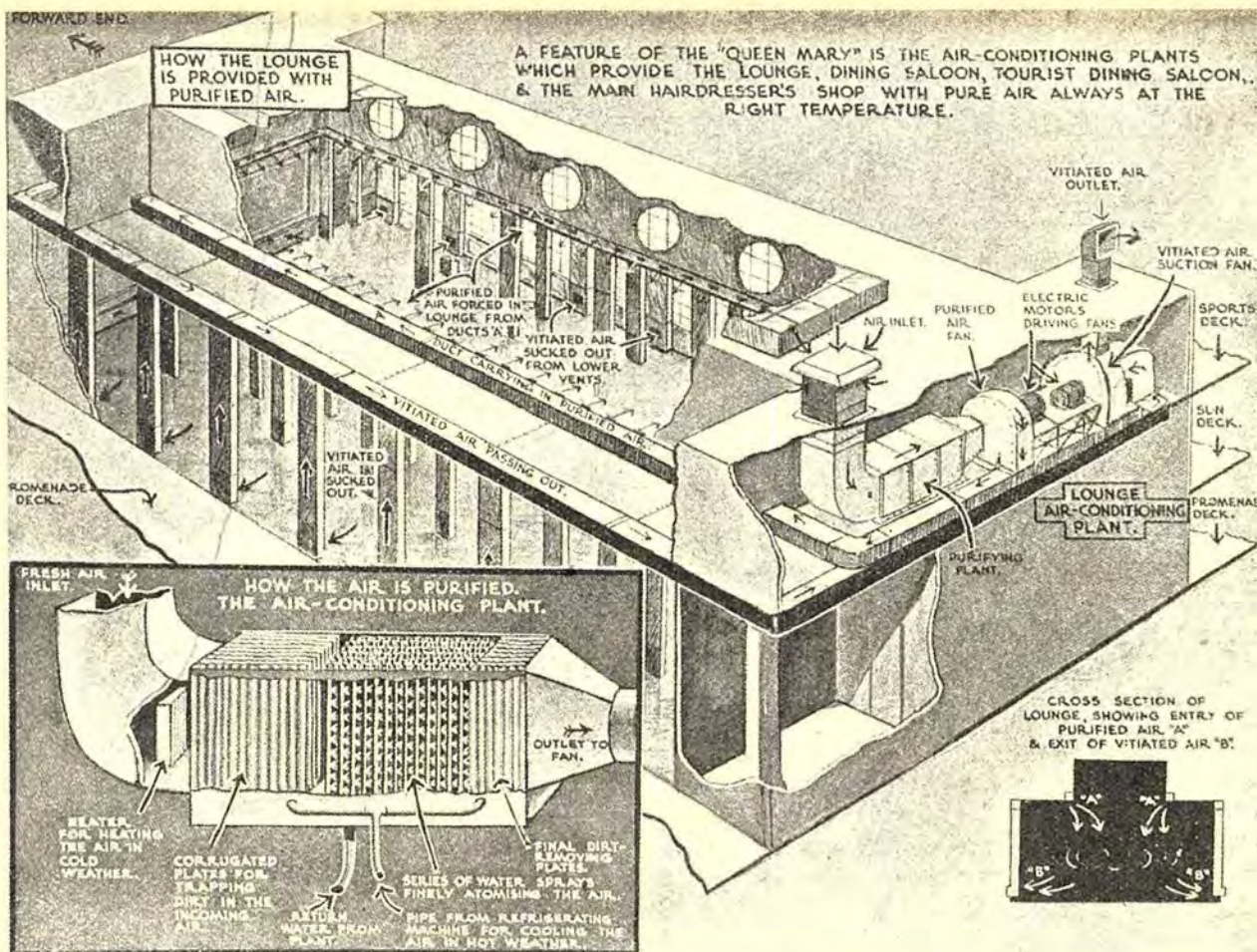
Indvendig i Fokkemasten fører 110 Trin op til »Mastekurven«, hvorfra Udkiggen har sin Plads. Den er forsynet med Tag og Vindskærm samt elektrisk Varme for at gøre Opholdet saa behageligt som muligt.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930





Skematisk Plan af Luftkonditioneringsanlægget i Queen Mary.

Maskineri om Bord elektrisk drevet. Installationen omfatter 50,000 elektriske Lamper.

Bygningen og Udrustningen af et Skib af denne Størrelse har naturligvis givet Arbejde til Tusinder af Arbejdere, ikke alene i Clydebank, men ogsaa rundt om i Storbritannien, hvor 200 Firmaer i 60 Byer har været Underleverandører.

I „Queen Mary“ er selvfølgelig alle den moderne Tekniks Hjælpemidler taget i Brug for at skabe et 100 pct's sikkert Skib. Mod Brandfare er der indbygget ildfaste Skodder, ligesom der ogsaa findes Røgdetektoranlæg og Sprinklersystem. Alle Redningsbaade er forsynet med Motor og hænger i Patentdækket, saa man kun behøver at fire af, hvilket sker ved Hjælp af elektrisk Spil.

Styrhuset er stort og rummeligt. Det 140 Ts. tun-

ge Rør bevæges ved elektrisk-hydraulisk Kraft. Der findes 2 Styresøjler, saaledes at 1 altid er i Reserve. Foruden Magnetkompas findes selvfølgelig ogsaa Gyrokompas og Gyro-Selvstyrer. Hvert Maskinsæt har sine særlige Telegrafer og kan saaledes manøvreres hver for sig. Paa hver Side i Huset findes en Rude med elektrisk drevet Vinduesvisker. Broen er paa hver Side ført 5,5 m udenfor Skibssiden, saaledes at Kaptajnen ved Manøvrering til Kaj har fuldt Overblik over hele Skibssiden. Førstiden af den aabne Bro har et buet Tværnsnit. Førsteden er der anbragt buede Plader, saa der dannes en Slidse langs hele Oversiden. Denne Slids er større førsteden end førsteden, og der dannes derved en kraftig opadstigende Luftstrøm, der virker som et Tæppe og giver den vagthavende stillestaaende Luft at opholde sig i. —

Københavns Vandforsynings Selskab

O.
Møller

Vi undertegnede anbefaler os med fersk Vand, baade til Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløber København.

H. C.
Richardt

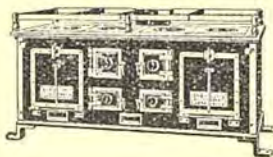
Dag:
Amager
5366

Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner

Nat:
Amager
5637

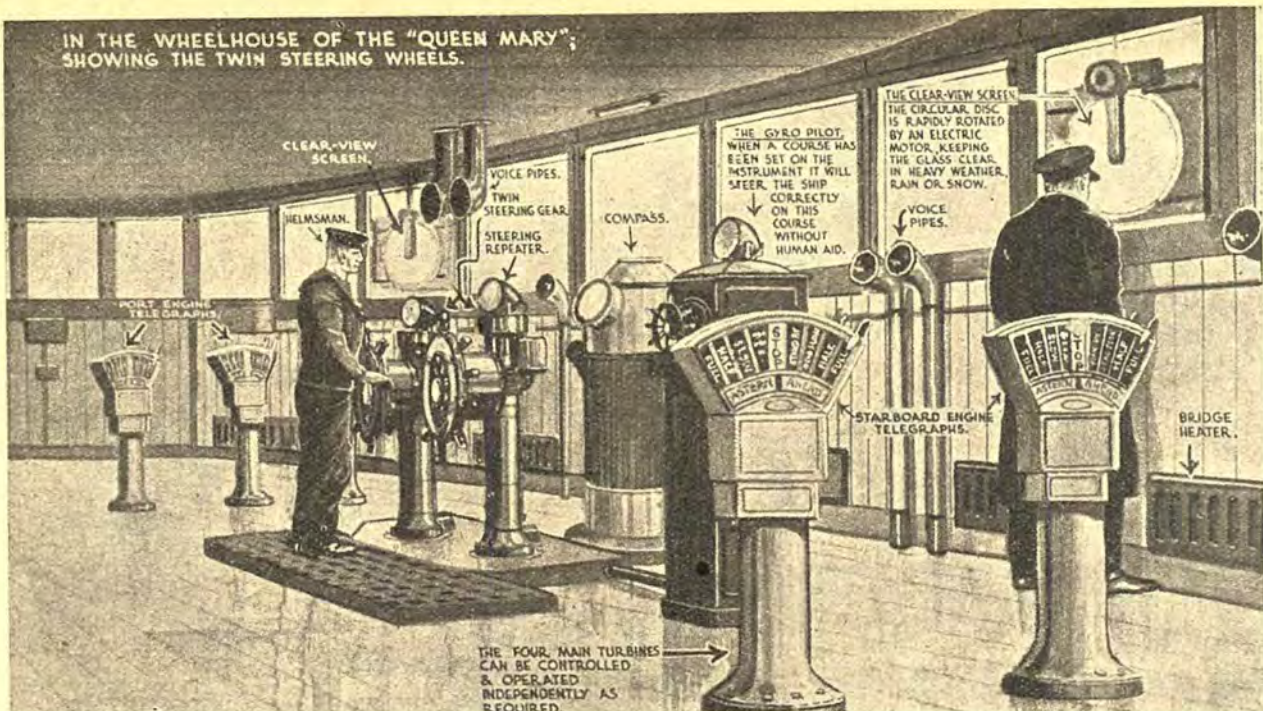
BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



Sjyrehuset i Queen Mary.

Dette System har i flere Aar bestaaet sin Prøve i forskellige Krigsmariner, bl. a. den danske.

Ventilation af alle beboede Rum spiller naturligvis en stor Rolle og sker efter Thermostat-Systemet. I hvert Kammer kan Passagererne selv regulere Varmen og Mængden af den tilførte Friskluft. De store Saloner tilføres der „konditioneret“ Luft, d. v. s. Luft, der har en passende Temperatur og Fugtighedsgrad, nemlig den, der giver den største Følelse af Velvære. Den friske Luft suges af en Ventilator ned gennem

et Lufterør, hvor den om Vinteren opvarmes. Derefter passerer den et Støvfiltre og derefter et Rum med fint forstøvet Vand. Efter endnu et Støvfiltre er passeret, gaar den gennem Ventilatoren ud i Ledningerne, som ender i Aabningen under Dømen i Salonen. Udsugningen sker gennem Aabninger ved Gulvet. — I Tværsektionen ses Indblæsningen ved „A“ og Udsugningen ved „B“. Om Sommeren passerer Luften Køleslanger fra Frysemaskinen, saa man ogsaa paa den Aarstid kan faa den ønskede Temperatur.

Danmarks Skibsliste 1936

er nu udkommet (XL + 192 Sider, Pris 7 Kr.).

Danmarks Skibsflåde bestaar nu af 507 Dampskibe med 602.997 B. R. T., 1412 Motorskibe paa ialt 556.885 B. R. T. og 33 Sejlskibe paa ialt 5471 T. eller ialt 1952 Skibe med en samlet Brutto-Register-Tonnage paa 1.145.555 Ts.

I 1935 er der tilkommet følgende Nybygninger: 1 Damper paa 1700 Ts., 14 Motorskibe af Staal paa 55.905 Ts. og 30 Motorskibe af Træ paa 1112 Ts.

I Aarets Løb er udgaaet af Registret 68 Skibe paa 46.152 Ts., medens Tilgangen var 75 Skibe med 5160 Ts.

Danske Skibe til spanske Grønlandsfiskere.

Det vil erindres, at Frederikshavns Værft for et Par Aar siden byggede Verdens største Trawler til det franske Trawlerirederi, Huet i Bordeaux.

Det franske Rederi gav Trawleren Navnet „Jut-

land“, og „Jutland“ har senere gjort en Række indbringende Fisketogter til Fiskebankerne om Spitzbergen og Novaja Zemlja, til Newfoundlandskaberne ved Amerikas Kyst og til Grønlands Fiskebanker.

De grønlandske Fiskebanker, der ligger i Davis-Strædet ud for de danske Kolonier paa Grønlands Vestkyst, søges i de senere Aar af et voksende Antal udenlandske Fiskefartøjer. — Englændere, Nordmænd og Franskmand fisker deroppe, og deres moderne udrustede Skibe bringer store Fangster hjem.

Portugiserne er ogsaa begyndt at fiske ved Grønland. Sidste Aar købte portugisiske Redere tre Motorskoner for at anvende dem til Grønlandsfiskeri. Spanien synes nu ogsaa at ville kaste sig over Grønlandsfiskeriet. Flere spanske Fiskere har i de sidste Aar gjort Forsøg ved Grønland. Den franske Trawler „Jutland“'s heldige Fisketogter har opmuntret Spanierne til Fiskeri ved Grønland. Og de har da henvendt sig til „Jutland“'s Bygmester for at faa en lignende Trawlertype bygget.

Forhandlingerne er resulteret i, at Frederikshavns Skibsværft skal bygge to Trawlere, endnu større end „Jutland“, til Spanien. Byggesummen kommer til at dreje sig om et Par Millioner Kroner. Trawlerne skal afleveres færdige ved Udgangen af dette Aar.

Nyt Dieselmotor-Passagerskib til D. F. D. S.s København-Aalborg Rute søsat fra Nakskov Skibsværft

✓ Torsdag den 16. April 1956 foretoges paa Nakskov Skibsværft Stabelafløbningen af Det Forenede Dampskibs-Selskabs Passagerskib til København—Aalborg Ruten.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikuler 82,50 m. Bredde moulded 12,88 m. Dybde til Hoveddæk 5,35 m. Brutto-Register-Tonnage ca. 1.850 Tons.

Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste Klasse.

Hovedmotoren bliver en Burmeister & Wain Type, enkeltvirkende, 9-cylindret, to-Takts Dieselmotor, som udvikler 5600 I. H. K.

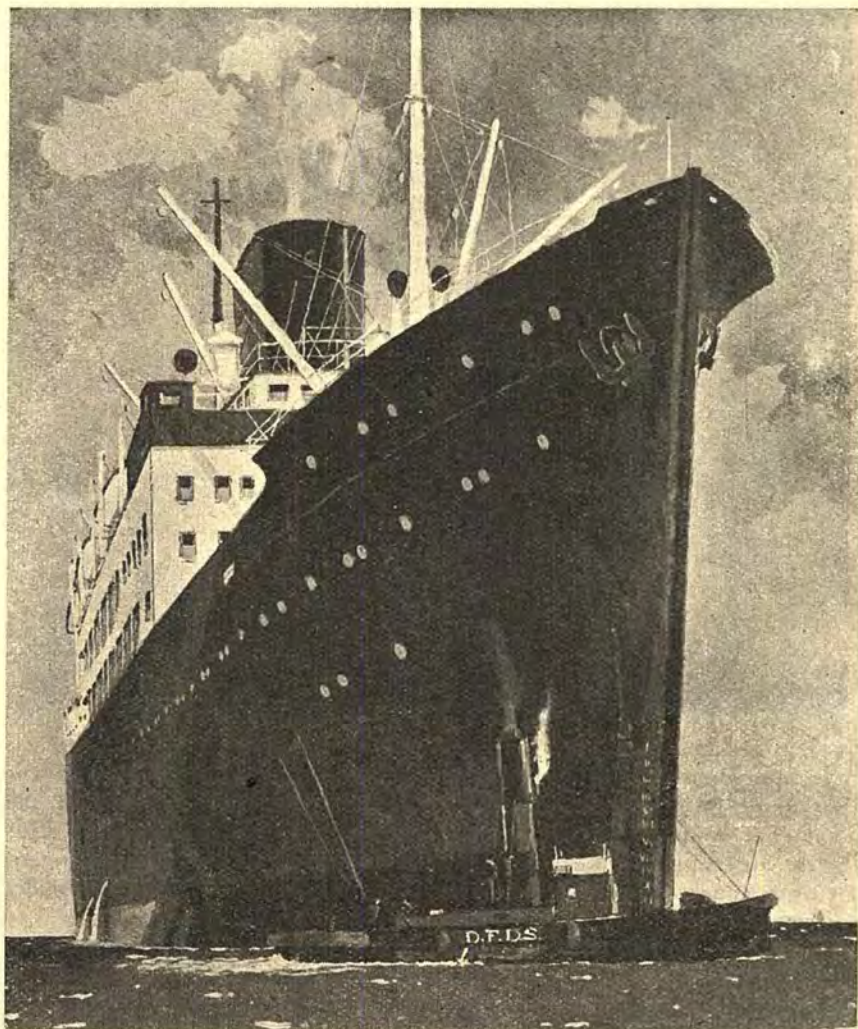
Skibet er bygget med særlig skarpe Linier og skal kunne gøre en Fart af 17½ Kvartmil pr. Time.

Det indrettes til ca. 800 Passagerer, hvoraf 282 i henholdsvis Enkeltrum, Dobbeltkamre og Kamre med 4 Køjer.

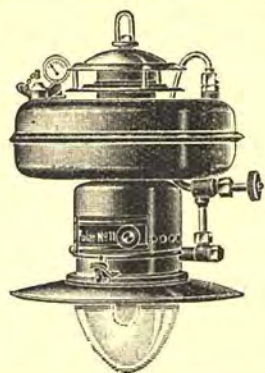
Paa Awningdækket findes 2 store Saloner for I. og II. Kl. og under Dækket agter 2 store Opholdssaloner for III. Kl., alle med Restauration.

I Hus paa Baadedæk er Dæks-officerernes Aptering indrettet, og Maskinofficerernes findes under Awningdækket.

I Bakken findes Mandskabets og Restaurationspersonalets Aptering. — Skibet indrettes til Automobil og Kreaturtransport.



Forinden Stabelafløbningen døbttes Skibet af Stiftamtmandinde Berner, Aalborg, med Navnet „Aalborghus“.



POLAR-LAMPEN

C. C. MØLLER
St. Jacobsgade 15
Telefon Øbro 3771 x

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

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

Husk at forny Deres Abonnement

Sandblæsning af Skibsbunde



For en god Konservering af Staal er en omhyggelig Rensning af Overfladen af den største Betydning for Resultatet. Alle Rester af Rust, Glødeskal eller gammelt, løs Maling maa fjernes, før den første Strygning, og Farven maa have Lejlighed til at tørre ganske haardt mellem hver Gang Strygning.

Navnlig for det første Punkts Vedkommende, Rensningen, skorter det i Almindelighed paa Resultatet. De almindelige anvendte Metoder, Pikhammer eller Rustbanker, Skraber og Staaltraadsbørste, lader meget tilbage at ønske. Bedre vilde en kemisk Rensning være, men da man aldrig kan være helt sikker paa at faa neutraliseret alle Syrerester, tør man ikke anvende den.

Den eneste mekaniske Metode, der ganske kan rense en Overflade, er Sandblæsning. Den har været kendt og anvendt i mange Aar, men aldrig til Skibe. Indenbords kan man ikke faa fjernet Sand, Rust og Glødeskaller, som derfor vil forstoppe alle Lænsledninger. Udenbords findes denne Ulempe ikke, hvis man blot faar renset ud i Dokken.

Firmaet V. Dufour, København, der har Rensning ved Sandblæsning og Sprøjtemaling af Jernkonstruktioner som Speciale og som har udført store Arbejder overalt i Landet, havde ved Paasketid faaet overdraget Rensning og Maling af Skibsbunden paa det øst-

bornholmske Damskibs-Selskabs Damper „Nordbornholm“.

Arbejdet blev foretaget i Tørdokken i Neksø. Skibet, som er 7 Aar gammelt, var, da det blev taget i Dok, en Del rustangrebet paa B. B. Side og Malingen var meget ujævn, som det var at vente paa en Skibsbund, hvor der gennem Aarene kun er fjernet den løse Farve, medens den fastsiddende stadig males over.

Efter Sandblæsningen stod Bunden fuldstændig metallisk ren og blev derefter Strøjet 3 Gange og fik derefter 1 Gang Patentfarve sprøjtet paa.

Efter Fjernelse af Maling og Rust, viste det sig, at Pladerne mange Steder var stærkt koparrede.

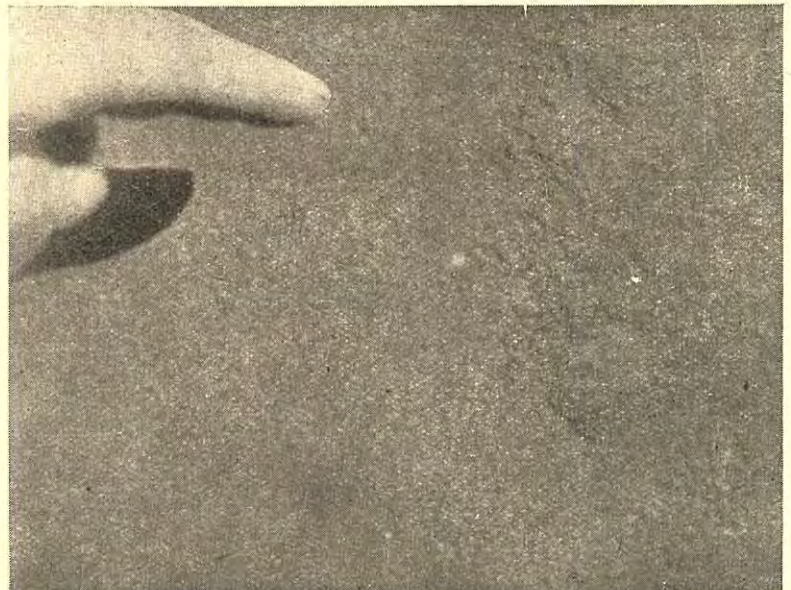
Da Farven imidlertid blev sprøjtet paa, trængte den ind

i alle Porer, saa den almindelige brugte Spartling ikke blev anvendt.

Man maa med Interesse afvente Skibets næste Dokning til Efteraaret, hvor man vil faa Resultatet af Behandlingen at se.

Vi skal til den Tid holde vore Læsere underrettet om det.

Man forventer ogsaa at opnaa større Fart paa Grund af den renere og glattere Overflade, som man har opnaaet.



Ældste Sejlskib 160 Aar.

Den danske Sejlskibsflaade svinder ind i vor mekaniserede Tid; det kan ikke være andet. Ifølge den sidste Opgørelse er der her i Landet nu kun 32 sejl-drevne Fartøjer tilbage.

De fleste af dem er efterhaanden blevet noget til Aars. Et af de ældste danske Sejlskibe, som endnu stadig er i Fart, er Jagten „Anna“, der ejes af Kaptajn J. Fanø, Vejle. „Anna“, der oprindeligt hed „De fire Brødre“, er bygget i Marstal 1794 og er saaledes nu over 140 Aar gammelt. Derefter kommer Briggen „Hvalfisken“, der er bygget 1801 i Kalmar. Den gamle Brig tilhører nu Sømandshøjskolen i Svendborg, der benytter den som Øvelsesskib for Skolens Elever. Ved Siden af disse alderstegne Skuder er de yngste i Sejlskibenes Flok, Marstalskonnerterne „Alfa“ og „Helga“, der begge er bygget 1820, endnu kun for rene Babyer at regne.

Men det allerældste danske Skib, som endnu stadig sejler, er dog Jagten „Trelholm“, der ejes af Kaptajn P. M. V. Jørgensen, Nakskov. Dette Skib løb af Stabelen i Troense 1776 og fik da Navnet „Marie“. Nu er det snart 160-aarige Skib forsynet med en 30 HK Motor.

Men ogsaa den yngre Generation indenfor Søfortens Familie, Dampskibene, kan opvise ikke saa faa forholdsvis bedagede Veteraner, som dog stadig er i fuld Vigør. Det ældste er Hjuldamperen „Højlen“ i Silkeborg. Dette Skib blev bygget 1861 hos Baumgarten & Burmeister i København. Det næstældste Dampskib er Dansk Cement Centrals „Veile“, der blev bygget 1865 hos Burmeister & Wain.

Paa Prøvetur.

√ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges d. 18. April en vellykket Prøvetur med Trælast-Dampskibet „Mossovjet“, Værftets Byggenummer 619, bygget for Regning Unionen af de socialistiske Sovjet-Republikke-.

Skibet er bygget til U. d. S. S. R.s Registers højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

98 m × 14,6 m × 7,15 m, og Bæreevnen er ca. 4000 Ts. d.W.

Skibet er forsynet med en Hoveddampmaskine (tregangs) og med cylindriske Kedler.

Maskineriet udvikler normalt ca. 1500 IHK. og giver Skibe: en Fart af 10½ Knob.

Skibet er udført til Sejlads i Isfarvande og er derfor særlig forstærket.

Endvidere er der ogsaa i Apteringen taget nøje Hensyn til Ophold i arktisk Klima.

Besætningen, der bestaar af 42 Mand, har rummelige Tomands-Kamre, ligesom Klubrum, Messer etc. er i moderne Udførelse med alle Indretninger for lange Rejser i de nævnte Farvande.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for saavel Sovjet-Republikkerne med Minister Tikhmeneff og Chefen for Handelsdelegationen Hr. Dukalsky i Spidsen, samt Repræsentanter for Maschinimport, det russiske Register samt for Værftet.

Gondolerne forsvinder.

Endnu for 50 Aar siden fandtes der i Venedig 3000 Gondoler, der gjorde Tjeneste som offentlige Befordringsmidler, og ca. 500 andre, som hovedsagelig tilhørte de rige og fornemme Familier i Dogernes By. Udviklingen har været haard mod disse Gondoler — ganske vist har den endnu ikke helt udryddet dem, men der er dog nu kun ca. 500 tilbage af de offentlige Gondoler og 6 — siger og skriver seks — af de private.

De øvrige Gondoler er blevet distanceret af Motorbaadene, de saakaldte „vaporetto“, som piler frem og tilbage ad Canale Grande, baade som offentligt og som privat Befordringsmiddel.

Lige i disse Dage har Gondolerne imidlertid uventet faaet en Renæssance, som dog maaske kun bliver af kortere Varighed. Sagen er, at Motorbaadene jo skal bruge Benzin og Olie, Varer, som Italien har Dyr tid paa — og derfor ser man for Tiden mange af de gode gamle Gondoler komme frem paa Arenaen igen.

Stabelafløbning.

√ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sesattes den 23. April det andet af de tre Trælast-Dampskibe, som bygges for Regning Unionen af de socialistiske Sovjet-Republikker.

Skibet er et Søsterskib til „Mossovjet“.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet „Uralmasch“.

Til Stede ved Afløbningen var fra Sovjet-Republikernes Side: Hr. Minister Tikhmeneff, Chefen for den russiske Handelsdelegation Hr. Dukalsky, Overtagelseskommissionen med Hr. Dir. Kaulin i Spidsen, samt Repræsentanter for Registret og Værftet.

BURMEISTER & WAIN

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI A/S

— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbeddinger

SKIBSVÆRFTET:
Telefon: Central 6282

DIESELMOTORER



Atlanterhavets Madonna.

Den. engelske Maler Kenneth Shoesmith har for nylig udstillet to Væg billeder, som han har malet til „Queen Mary“. Det ene, der har Titlen „Atlanterhavets Madonna“, er bestemt for den ene Endevæg i 1. Kl. Salon, som tillige skal bruges til Afholdelse af romersk-katolske Gudstjenester. Som Alterbillede vil det uden for Gudstjenestetiden blive dækket af Døre, som ogsaa dekoreres af den samme Kunstner. Atlanterhavets Madonna fremstiller Madonna med Barnet paa en ny Maade, idet Glorien er en Vindrose. Baggrunden er det pure Guld, og hele Billedet vil i indirekte Belysning sikkert blive af stor Virkning.

Er Lille Bælts-Broen ikke høj nok?

Lodsformand A. Andersen, Fredericia, klager over Lille Bælts-Broen. Han paa-
staar, at den i allerhøjeste Grad har skadet Skibsfarten i Lille Bælt, fordi Broen har for ringe Højde for et Gennemsejlingsfarvand som dette.

Dertil kommer, at Pillerne uruliggør Gennemsejlingen for store oversøiske Skibe. Ca. Halvdelen af de oversøiske Baade kan ikke gaa under Broen, bl. a. paa-
taas det at gælde Halvdelen af Det Forenedes oversøiske Flaade.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Efff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur
Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

E. S. M. Denckers Efff.

P. JENSEN

Rebsslagermester, Vestergade 16

*Eneleverandør af Plombe-
snore til Toldvæsenet hele
Landet over og alle offent-
lige Institutioner*

FÆRCHS SKRÅA

Den bedste, man kan faa



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



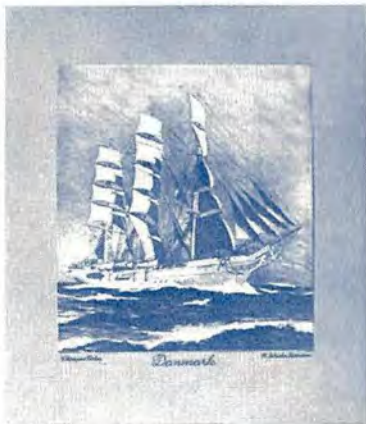
Depot for Skibsproviantering
 Heibergsgade 16 :: København K.
 Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer
 Depot i alle danske Provinshavne



HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE
 Til Inden- og Udenbords
 Faaes i alle Verdenshavne

Den Internationale
 Skibsfarve-Fabrik A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601

„Vikingen“s Forlag udgiver nu nedenstaaende Farvebilleder opklæbet paa Karton.



Nr. 1. Skoleskibet „Danmark“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×35 cm. Pris Kr. 3.00.



Nr. 2. Typisk dansk Skonnert.
 Maleri af Benjamin Olsen.
 Størrelse ca. 35×40 cm.
 Pris Kr. 3.50.



Nr. 3. „Suomen Jautsen“.
 Flerfarvet Akvarel. Størrelse ca. 30×30 cm.
 Pris Kr. 2.50.



Nr. 4. Skoleskibet „Georg Stage“
 (nu Joseph Conrad). Maleri af Lods Landt.
 Størrelse ca. 35×40 cm. Pris Kr. 3.50.

Ved Bestilling bedes Nr. opgivet paa det ønskede Billede og Beløbet indsendes til „Vikingen“s Forlag, Gl. Mønt 39, Tlf. Central 9822 eller indbetales paa Postgiro 1332.



Nr. 5. Skoleskibet „København“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×40 cm. Pris Kr. 3.50.

C.L.O.C. CACAO LIQUEUR.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Stettin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem Kjøbenhavn og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

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

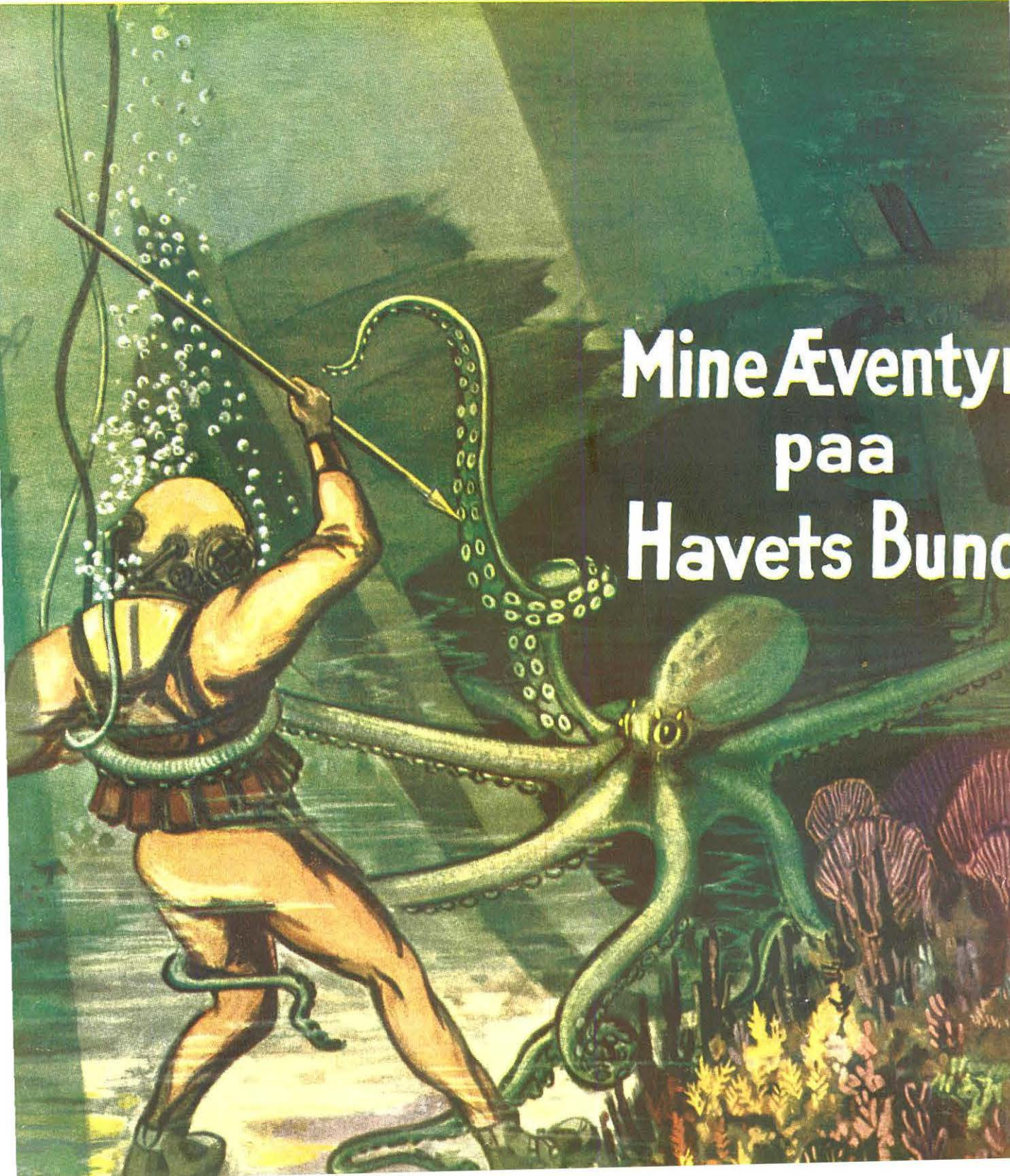


VIKINGEN

Øre

Havdybs-Nummer

1936 - Nr. 6
13. Aargang



Mine Æventyr
paa
Havets Bund



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Calcutta, Rangoon, Kuala Lumpur, Penang, Honkong, Shanghai, Hankow,
Tsingtao, Weihaiwei, Harbin, Dalny, Vladivostok, Seattle, San Francisco, 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

Dybets Gaader

DET er ejendommeligt at tænke sig — at Jordklodens største Bjergmasser findes under Vandet, nede paa Atlanterhavets Bund. Det er forøvrigt heller ikke saa mange Aar, man har vidst noget om det. Først i 1860 begyndte de oceanografiske Undersøgelser for Alvor, og indtil 1925 havde man f. Eks. ikke faaet foretaget mere end ca. 3000 Dybdelodninger paa over 100 Meters Dybde.

At udforske Havbunden langt, langt nede under Skibenes Køl er ikke saa lige en Sag. Først i 1872 fandt en Englænder, Sir William Thomson, paa en nogenlunde hensigtsmæssig Loddemaskine til store Dybder. Af denne har senere mere paalidelige og fintmærkende Dybdemaalere udviklet sig. Ved den simpleste Form for Dybhavslodning anvendes en Tromle med en mange Tusind Meter lang Metaltraad. Denne Traad er af samme Beskaffenhed som de tynde Strengene i et Klaver. Skønt den ikke er mere end en Millimeter i Tværsnit, saa tusind Meter af den kun vejer fem Kilogram, er den dog uhyre stærk, saa stærk, at der skal et Træk paa op imod 180 kg til at rykke den over. Hvis man nu uden videre sænkede denne Traad i Havet, vilde dens Vægt i Forbindelse med Faldet gennem de store Dybder hurtigt sætte en voldsom Fart paa Tromlen, maaske vilde den løbe varm, og i hvert Fald vilde man ikke opdage, naar Bunden var naaet. Derfor sætter man en Bremse paa Tromlen og holder Traaden strammet ved at anbringe en Loddevægt i dens Ende. Denne

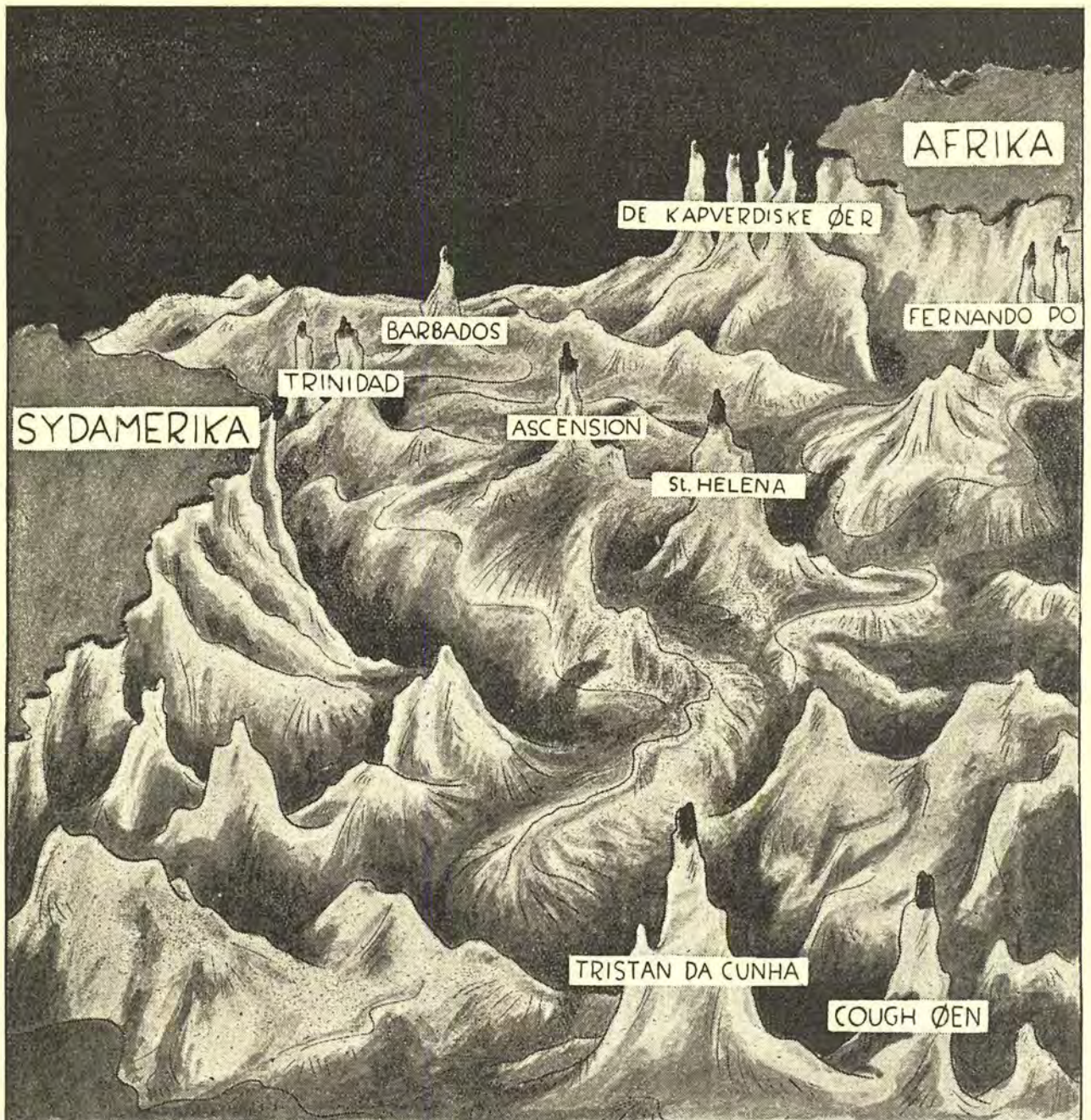
Vægt er formet som et Rør, og idet den borer sig lidt ned i Havbunden, faar man samtidig en Prøve med op af dennes Beskaffenhed.

Denne Metode til Dybdelodning forudsætter, at Skibet, hvorfra Lodningen foretages, ligger stille, og kræver temmelig lang Tid; det tager et Par Timer at naa ned til ca. 5000 Meters Dybde.

Det er derfor et betydeligt Fremskridt, at man i de allerseneste Aar har fundet en ny Metode: Ekko-Lodningen. Her behøver Videnskabsmændene om Bord paa Undersøgelsesskibet kun at fastslaa, hvor lang Tid det tager, før Ekkoet af en Lyd, som man udsender fra Vandets Overflade, naar tilbage fra Havbunden. Man ved, at Lydens Hastighed gennem Vand er ca.



Et af de klare Quarzglas-Vinduer i Dybhavskuglen. Gennem Vinduet stirrer Dr. Beebe inde fra Kuglen.



Atlantehavets Bund mellem Afrika og Syd-Amerika.

Hele det vældige Atlanterhavs Bund er dækket af Bjergkæder, der strækker sig paa Kryds og tværs, fra Island mod Syd, hvor Kæden sluttet af Azor-Banken, fra Amerika til Afrika. Øerne er Toppe paa høje, kegleformede Bjergformationer. For at lette Forståelsen af Tegningen har Kunstneren stærkt overdrevet Forholdene mellem Højde og Afstand.

1500 Meter i Sekundet, og kan altsaa med stor Nøjagtighed regne ud, hvor dybt der er paa de forskellige Steder, man sejler henover. Metoden kræver meget fine Instrumenter, men til Gengæld er den meget hurtig. Man kan maale en Dybde paa opimod 5000 Meter paa kun 6 Sekunder — og det kan ske, mens Skibet er i Fart.

De Apparater, der anvendes af moderne Oceanografer, er i det hele taget noget af det fineste og

sindrigste, den moderne Teknik har frembragt. Til at maale Strømningerne i Havdybet anvender man Strømmaalere, der minder om et Skibsrør med en foransiddende Propel. Apparatet sænkes ned i de Vandlag, man vil undersøge, og Rorskivens Stilling afmærkes nu inde i en Kompasdaase, saa den senere kan aflæses, mens Propellens Omdrejningstal angiver Strømmens Styrke.

Et af de vigtigste Punkter ved Havundersøgelserne



Højdeforholdene paa Havets Bund.

Der gaar en Højderyg fra Mellemamerika ud i Stillehavet til Galapagos-Øerne, der rager op af Havdybet som et Keglespil.

er Konstateringen af Vandets Temperatur og Saltindhold, som varierer stærkt i forskellige Dybder. Hertil anvendes ogsaa et uhyre sindrigt Apparat. Det bestaar af en Line, paa hvilken der i en Afstand af f. Eks. 500 Meter er anbragt smaa Metalcylindre, Hver af disse Cylindre bestaar af en Beholder med et Dybhavstermometer. Dette Termometer er indfattet i et meget tykt Glas, saa det kan modstaa et Tryk paa indtil 800 Atmosfærer. Naar man nu vil undersøge Vandets Temperatur og Saltindhold, sænker man Linen ned, indtil de forskellige Metalhylstre befinder sig i den Dybde man ønsker. Derefter løsner man en lille Faldvægt, der glider langs med Traaden. Naar denne rammer den øverste Metalcylinder, udlæses en lille Laas: Metalcylinderen kipper om som en Tipvogn, d. v. s. den falder ud til Siden. Derved lukkes Cylindrens ene Ende, saa det Saltvand, der findes derinde, ikke kan løbe ud. Og ved Bevægelsen overbrydes samtidig den haarfine Kviksølvssøjle, der ligesom paa et Lægetermometer danner Mellemeddet mellem Kviksølvbeholderen og Indregistreringsskalaen. Man kan altsaa aflæse Termometeret og undersøge Vandprøven kemisk, naar Linen atter hales op. Men ikke blot den

øverste Beholder bringes til at kippe om. Den udløser nemlig en ny lille Faldvægt, der glider videre langs Linen og bringer den næste Metalcylinder til at kippe om o. s. v. Derved faar Oceanografen alle sine Beholdere fyldt med forskellige Prøver af Havvandet i forskellige Dybder.

Sluttelig kan det nævnes, at Undersøgelsesskibene ogsaa stadig giver Agt paa Vind og Vejr og hele Tiden undersøger de atmosfæriske Forholds Indflydelse paa Havoverfladen. Foruden gennem forskellige Maainstrumenter sker det ogsaa ved Opsendelsen af smaa Brintballoner.

Efter de mange indgaaende Undersøgelser, der nu er foretaget paa de mystiske Dybder, kan man danne sig en nogenlunde klar Forestilling om, hvorledes der ser ud paa Atlanterhavets Bund. For en Kæmpe, der vandrede dernede, vilde det tage sig ud som et storlaaet og umaadeligt Bjerglandskab. Til den ene Side staar det sydamerikanske Fastlands Kyst som en stejl Mur. Langt, langt borte paa den anden Side rejser det afrikanske Kontinent sig paa lignende Maade, og midt ude strækker sig en umaadelig Bjergryg, hvis enkelte Højdepunkter strækker sig saa langt, at de



Den største Fare, der lurer paa Havdybsforskerne, er de undersøiske Klipper.

bryder Vandfladen og forsvinder over i det andet Element. Nedefra maa det se ud ligesom kæmpehøje Bjergtinder her paa Jorden, der synes at række deres Spidser helt ind i Himlene. Disse øverste Tinder paa Atlanterhavsbjergene, der naar op over det vaade Element og ind i en anden Verden, kender vi heroppe som de kanariske Øer, de kapverdiske eller Madeira-Øgruppen .

— — —

Hele det vældige Atlanterhavs Bund er dækket af Bjergkæder der strækker sig paa Kryds og tværs. En

undersøisk Bjergkæde, der strækker sig fra Islands sydvestlige Kyst og lige mod Syd, hedder Reykjanæs-Ryggen. — Længere nede kommer Minia-Bjergene — et forrevet, ujævnt Klippelandskab — hvis højeste Top dog kun naar op til 1157 Meter under Havoverfladen. Fra Minia-Bjergene breder Klipperne sig ud til en Højslette, der kaldes Telegraf-Plateaet, dernæst følger Faraday-Bjergene, og saa kommer Azor-Banken, som bærer de vulkanske azoriske Øer paa sin Ryg.

Men denne store Klippe-kæde fortættes endnu i en Dybde af under tre Kilometer helt til Guyanas Kyst. Mellem denne Længderyg og det nordamerikanske Fastland ligger Bunden her over fem Kilometer under Havoverfladen.

I den saakaldte Puertorico-Grav nær Nordkysten af Puertorico findes Atlanterhavets største kendte Dybde. Det er 8340 Meter.

Ved Grønlands Østkyst, hvor store Mængder af Smeltevand løber i Havet, er Saltmængden ringe, men ellers

er den 3,5 Procent i Nordhavet og noget mere paa den sydlige Halvkugle. Dybt nede imellem og henover de undersøiske Klipper gaar stærke Strømme som Vindene i vore Bjerglandskaber. Den kraftigste af disse Strømme kommer langt sydfra og gaar nordpaa.

Størstedelen af det vældige Havs Bjerge er øde og nøgne. I barsk Majestæt hæver de undersøiske Kæmpeklipper sig op mod de stride Strømme, — og som Fugle om Fjeldet glider kølige, glatte Fisk frem og tilbage mellem Tinderne.

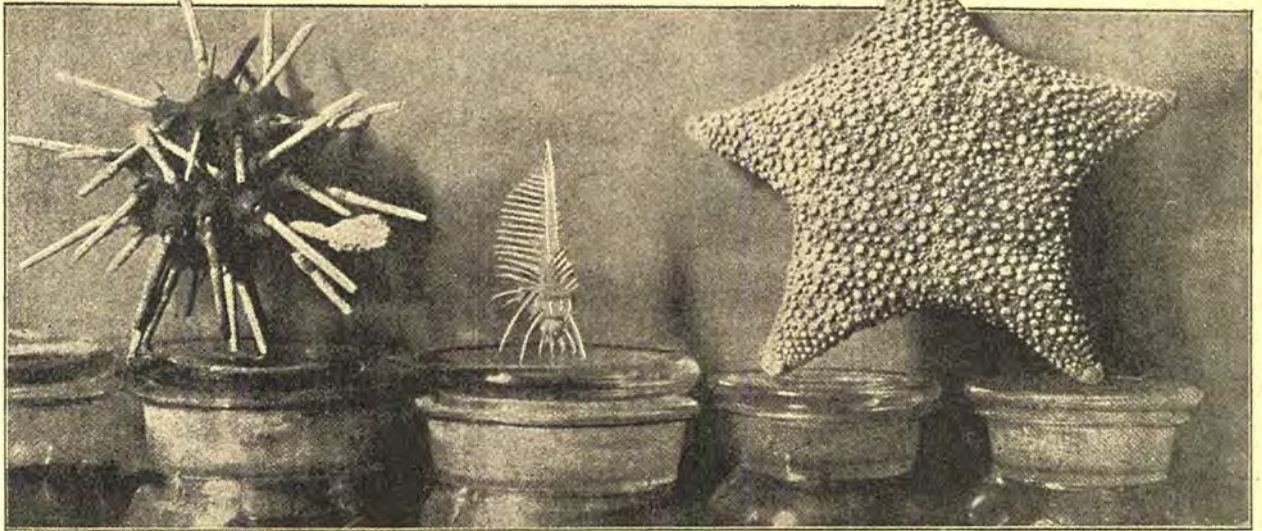
Et Kig ned i det store Ukendte —

Der er et saadant Mylder af mærkelige Fremtoninger, af Dyr i de særeste Former, Udslag af en som det synes vanvittig barok Naturs Feberfantasier, hvor ondt og godt, skønt og hæsligt er blandet sammen.

Det er et Kik ned i de store Have i Troperne. Alt det, der her — paa Zoologisk Museum — er udstillet, er Resultaterne af Dr. phil. Th. Mortensens store Stillehavs-Ekspedition, der varede fra Efteraaret 1913, da Dr. Mortensen drog herhjemme fra, og til Juni 1916, da han vendte hjem igen. Han havde da været ved Philippinerne, Japan, Australien, Ny Zeeland, Auckland-Øerne, Hawaii, Vancouver, Ca-

lifornien og Panama. Med Net, Trawl og Skrabere, ja med Dykkere havde han paa disse Egne afluret Havbunden dens Hemmeligheder, Ting, som i mange Tilfælde aldrig før havde været iagttaget af nogen Videnskabsmand. Og mange, mange af disse Ting, som Dr. Mortensen indsamlede og præparerede og som nu staar paa Zoologisk Museum i Glas og i tørret Tilstand, er her for første Gang kommen Naturforskere for Øje og findes nu alene paa vort Museum. De er Unica.

Se Goplex derovre, der er mere glødende rød end nogen Brandmand i vore Farvande — og den har beholdt Farven



Tre af de dybe Havets Beboere — et Søpindsvin paa Størrelse med et Barnehoved og med Figge som Penneskafter, en fin og elegant Havsnække og — Modsætningen — den grove og groteske Søstjerne, der kan blive inctil en Meter i Tværsnit.

trods Spiritustilsætningen, fordi den er behandlet med Formol, da den blev fanget — den er ogsaa værre end vore Brandmænd. Blot den svageste Berøring med et af dens sært fingrede Brandhaar er nok til at volde et Menneskes Død. Det sker ofte, at Badende dør, naar de forsøger en Leg med den i Vandet, det skete bl. a., mens Dr. Mortensen var der.

Her er nogle Søstjerner, besynderlige Dyr, som ligner langtflegede Lampeskærme, straalende i herlige Farver, helt op til en skarp grøn, og af en Størrelse som et almindeligt Vognhjul.

Og der er Skove af Koraller — pragtfuldt farvede Koraller, baade tørre og i Spiritus. Og Korallerne i Spiritus viser, hvad man ellers saa at sige aldrig faar at se: De smaa Koraldyr er ude. Man ser de stjerneformede Væsener vibrere med deres Flige, som de gør det i Vandet, naar de friske, varme Strømme skyller om dem. Naar Koraldyr sættes i Sprit, lukker de sig ellers sammen — men Dr. Mortensen

havde først beruset dem. Han har kommet Magniumsulfat i Vandet. Saa bliver de døsig og lige glade med hele Verden. De bliver ganske som Mennesker, der har drukket for meget — de lukker sig op overfor den Omverden, som de ellers lukker sig til for. Og selv i Sprit-Døden tænker de magniumsulfatdrukne Dyr ikke paa at dække sig for nyfigne Blikke.

Her er en lille Skaal, hvori er hældt Indholdet af et Glas: nogle Træsplinter uden noget særlig mærkværdigt. — Nej, se til. — Og saa viser det sig, at det kun er de halve af Splinterne, der er Træ. Resten er Fisk, ganske smaa bitte, mærkeligt fladtrykte Fisk, enkelte ogsaa større. De ligner fuldstændig Splinterne. Det er en ejendommelig Beskyttelseslighed. De lever ved Panama, skyller sammen med de Mængder Træstumper, som her altid ved Flod og Ebbe duves frem og tilbage paa den flade Strand, og kan vanskeligt skelnes fra Træet.

Hvad vil De give for en Aktie i Suez-Kanalen?

Bestyrelsen for Suezkanalselskabet har besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales en Dividende paa 540 Francs pr. Aktie for 1935 mod 525 Francs for 1934.

Hvad vilde De give for en Aktie i Suez-Kanalen? Dens paalydende Værdi er 250 Francs og nu faar Aktionærerne altsaa 540 Francs i Udbytte for et Aar. Det er 216 Procent!

Men Prisen er ogsaa derefter. Paa Børsen i Paris koster Aktierne 19,290 Francs pr. Stk. Det er godt og vel 77 Gange den oprindelig paalydende Værdi! Den effektive Forrentning bliver imidlertid paa Grund af denne høje Kurs ret beskeden: ikke engang fulde 5 Procent. Og for Resten kan man slet ikke som Dansker købe Suez-Kanal-Aktier for Tiden. Der skal jo nemlig Valuta til, og efter de gældende Bestemmelser vil Valuta ikke kunne bevilges til et saadant Køb.

Aktiemajoriteten beherskes af den engelske Stat. For halvandet Aars Tid siden kostede en Aktie godt 20,000 Francs, men saa faldt de til ca. 18,000 Francs. Der var jo Rygter fremme om Kanalens Lukning; men nu er der vist ingen, der tror paa det mere.

Der gik i 1935 Skibe igennem den med en samlet Tonnage paa mere end 52 Millioner. Det er Rekord for et enkelt Aar, og det Land, der bevirkede Stigningen, var Italien. I 1934 betales der Kanalafgift af italienske Skibe med en samlet Tonnage paa godt 2 Mill., Aaret efter var det italienske Tal imidlertid mere end tredoblet. Italien naaede derved op paa Andenpladsen i Listen over de Nationer, hvis Skibe benytter Kanalen næst. England var i 1935 Nr. 1 med godt 15 Mill. Tons, Tyskland Nr. 3 med 2,7 Mill.

Samtidig med at Udbyttets Forhøjelse blev bekendtgjort i Paris, meddeltes det, at Taksterne vilde blive nedsat fra 1. Juli.



Havdybets Forsker, Amerikaneren Dr. William Beebe, som er den Mand, der kender Havets Dybder bedst, og som „Vikingen“ har bragt flere Artikler om, bl. a. om hans Nedstigning til Havets Dyb i den store Dykkerklokke.

Dyrelivet paa Verdenshavenes Bund

Dybt nede i Havet ruger Mørket javel men det glimter med Lys og det straalere i vidunderligt lysende blaat, saa lyst, at man endog syntes, at man kunde læse ved det, siger Dr. Beebe, der er det Menneske, der har været dybest nede i Havet af alle levende Mennesker. Men det mærkelige var, at han alligevel ikke kunde læse ved Havets Lys nede i Dykkerklokken, for da han prøvede derpaa, blev Siderne hvide — fuldstændig hvide.

Det mærkeligste var Farvespillet. Stadig straalende det i lysende blaat, mens vi sank dybere og dybere, og jeg havde slukket vort elektriske Lys; men det var et underligt blaat, næsten saa det blændede vore Øjne — ligesom Solen — og jeg havde stadig Fornemmelsen af, at det snart vilde blive helt mørket. Den blaa Farve fyldte hele Rummet og slog alle andre Farver totalt ud, forvandlede rødt til sort og dominerede komplet.

Naturligvis blev den blaa Farve stadig mørkere, jo længere han kom ned. Han skal til Sommer søge at komme længere ned endnu.

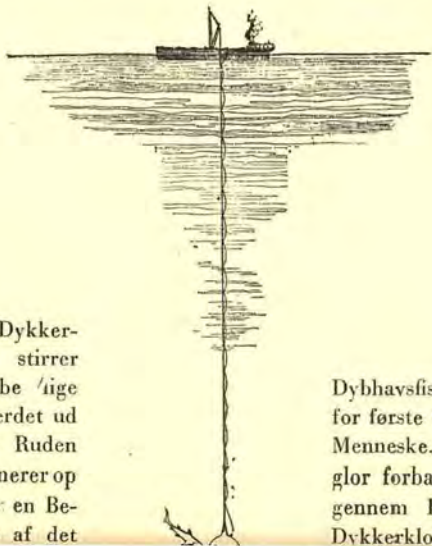
Sidste Aar var han længere nede, end nogen anden hidtil har været — næsten fire Gange dybere end nogen Undervandsbaad har sejlet, og næsten tre Gange dybere end nogen Dykker nogensinde har været.

Verdenshavene dækker tre Fjerdedele af hele Jordklodens Areal; deres Rumindhold er saa uhyre, at hvis man tænkte sig alle Bjerge og Højder, kort sagt alt det faste Land, der rager op over Havets Overflade, bortgravet og bortsprængt, vilde det kunne rummes over 13 Gange i Verdenshavenes Bassin; tænkte man sig Oceanerne tømt for Vand, og vilde man fylde dem igen med Vand fra en Flod, der førte en Vandmasse paa 1 Kubikkilometer i Minuttet, vilde det vare 25.000 Aar, inden alle Oceanerne igen var fyldt.

Medens Dybderne tiltager nogenlunde jævnt fra Kysterne ud til 2—300 Meters Dybde, et Omraade, man kan betragte som selve Fastlandenes Fodstykke og derfor kaldes „Kontinentalsokkelen“, sænker Havbunden sig udenfor dette Omraade ret pludselig til Dybder paa 2—3000 Meter; denne Skraaning kaldes „Kontinentalskraaning“. Udenfor dette Omraade møder vi Dybhavet, som vi kan tænke os som en svagt bølget Slette med en gennemsnitlig Dybde af 4000 m. Hist og her findes Sæn-

ninger („Grave“), især i Nærheden af vulkanske Egne; det er i en af disse Sænkninger, Filippinergraven i Nærheden af Filippinerne, man har fundet den hidtil største Dybde i Verdenshavene, godt 10,000 Meter.

Havbunden i Oceanerne bestaar nærmest Land — først og fremmest overalt fra Kontinentalsokkelen — af Aflejringer fra Land; Rester af Dyr og Planter, Ler og Kalk føres, dels af Bølgeslag og Strøm, dels af Floderne, ud til ret store Dybder, ca. 1000 Meter. Den Dyndmængde, der alene af Amazonfloden eksporteres ud i Havet, anslaaes til at udgøre ca. 80 Millioner kg pr. Time! — Paa de egentlige Oceandybder ser Havbunden imidlertid helt anderledes ud; her bestaar den af Milliarder af Skaller af mikroskopisk smaa, encellede Organismer, der som en evig Regn drysser ned fra Overfladelagene. Man maa nemlig erindre, at kun i de øvre, lysmættede Vandlag er der Livsmuligheder for de bitte smaa Planktonalger, der er Grundnæringen for Livet i Oceanerne; alle Planter be-

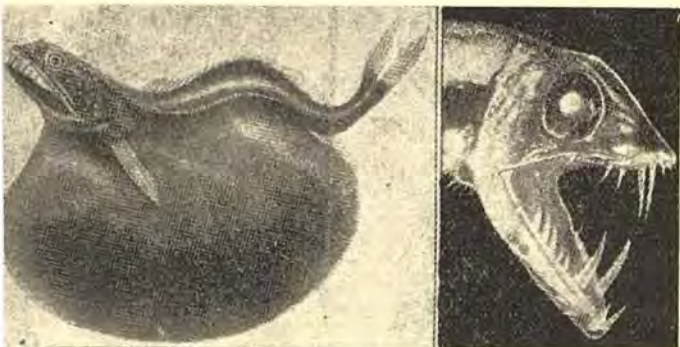


Indefra Dykkerklokken stirrer Dr. Beebe lige saa forfærdet ud gennem Ruden og telefonerer op til Skibe: en Beskrivelse af det

Dybhavsfisken ser for første Gang et Menneske. — Den glør forbavset ind gennem Ruden i Dykkerklokken til



høver Lys for at kunne omdanne de uorganiske Stoffer til organiske, og allerede ved 300 Meters Dybde er Lyset saa svagt, at Planktonalgerne praktisk talt ikke findes under denne Dybdegrænse. Dette forholdsvis tynde Vandlag er altsaa ene om at producere Grundnæringen for alt Dyrelivet i Oceanerne; naar man endvidere betænker, at de nævnte Smaaorganismer har en saa ringe Faldhastighed, at ikke alene Dyrene eller Planterne selv, men ogsaa alle Kalkskaller opløses inden de naar Bunden paa de dybere Steder i Oceanerne, hvorfor Bunden paa saadanne Steder overvejende bestaar af de staalhaarde Kisel-Skaller af Kiselalger (Diatoméer) eller Radiolarier, vil man forstaa, at Dyrelivet paa Bunden af Oceanerne ikke kan være rigt. Paa de allerdybeste Steder af Verdenshavene træffer vi det saakaldte røde Dybhavslær; herude opløses Dyrenes og Planternes Skaller længe inden de naar Bunden, som væsentligst bestaar af fint og let vulkansk Støv, eller af det saakaldte „kosmiske“ Støv, smaa metalliske og glasagtige Kugler, der maa antages at stamme fra Himmelfrummet — Rester af Kloder, der er eksploderet og derpaa som et fint Støv er dalet ned over Havene. Herude foregaar Aflejringen uhyre langsomt — saa langsomt, at man helt oppe i Overfladelaget kan træffe store Øreben af Hvaler og Tænder af mægtige Hajer, tilhørende længst uddøde Arter,



Havdybsfisk.

der levede i Tertiærtiden, Hundredtusinder af Aar tilbage.

Hvad vilde nu en Dykker faa at se, hvis man foretog det Tankeeksperiment, at han kunde spadserere tværs over f. Eks. Atlanterhavets Bund? (At det ikke lod sig gøre i Virkeligheden, fremgaar alene af det Faktum, at et Menneske paa 4000 Meters Dybde vilde være udsat for et alsidigt Tryk, svarende til en Snes Lokomotiver, hver forspændt et langt Godstog, belæsset med Jernbaneskinne!). — Han vilde paa hele Turen vandre i absolut uigennemtrængeligt Mørke; selv de mest lysfølsomme fotografiske Plader viser ikke det svageste Spor af Lys paa Dybder over 1500 Meter. Til Gengæld vilde mange af de Dyr, han mødte, være selvløsende. Han vilde kunne beundre de pragtfulde store, gyldegrønt lysende Sølliljer, Søstjerner og Slangestjerner; han vilde møde Blæksprutter og Fisk, der var besat med Længderækker af lysende røde, grønne og blaa Lanterner, der kan tændes og slukkes efter Behag. Mange af Fiskene er blinde; atter andre har mægtige Øjne, der ofte er anbragt paa lange, opadvendende, rørformede Forlængelser („Teleskopøjne“); ofte er Lysorganerne anbragt paa lange, bevægelige Traade, antagelig for paa denne Maade at hidlokke Byttet. Lysorganernes Virkemaade er endnu kun lidet kendt; i de fleste Tilfælde mener man, det drejer sig om en Kirtelsekretion af et fosforagtigt Stof.

Dybhavets Dyreliv er rigt paa mærkelige og fantastiske Former; ofte har Fiskene mægtige Gab og uhyggeligt lange

Tænder; nogle Former har tillige saa elastiske Maver, at de kan sluges et Bytte, der er større end de selv er. — Alt tyder paa, at Kampen for Tilværelsen i Verdenshavenes mørke og kolde Dyb (Temperaturen ved Bunden er, selv under Ækvators brændende Sol, kun 1—2 Gr. C. hele Aaret rundt) er usædvanlig haard.

Lysorganernes Betydning menes, foruden til Hjælp til Fangsten af Bytte, tillige at bestaa deri, at de to Køn ved deres Hjælp lettere er i Stand til at finde hinanden, idet hver Dyrart har sine Lysorganer ordnet paa en ganske

bestemt Maade. Dyrelivet paa de store Havdybder maa nemlig antages at være saa fattigt, at det uden særlige Tilpasningsforhold er vanskeligt for en kønsmoden Hun at træffe en Han af sin egen Art paa den Tid, dens Æg skal befrugtes. Hos nogle Dybhavsfisk er dette Problem imidlertid løst paa en særlig overraskende Maade; her er Hannerne dværgagtig smaa og sidder fastvoksede til Hunnens Sider, Bug eller endog Hovedernes Forparti. De har fælles Hud- og Blodomløb, og Hannen ernæres altsaa af Hunnens Blod. Antagelig sker Fasthæftningen paa et tidligt Stadium af Fiskenes Liv, maaske allerede umiddelbart efter Udklækningen, mens Individene endnu gaar tæt sammen i smaa Flokke.

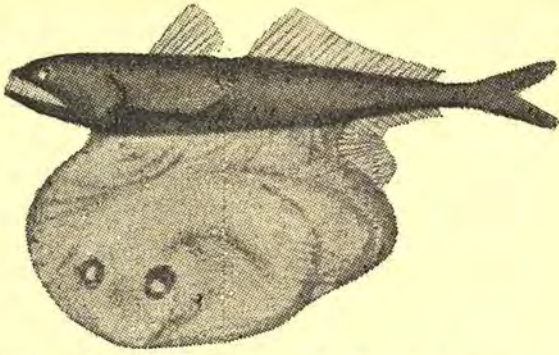
Det er omtalt ovenfor, at den Fødemængde, der kan naa ned til Verdenshavens Bund, maa være forholdsvis ringe, og at Dyrelivet derfor er overmaade fattigt paa Individet. Er altsaa end Dybhavets Dyreliv rigt paa overraskende og mærkelige Former, der paa en vidunderlig Maade er tilpassede til Livet i det iskolde, uigennemtrængelige Mørke og under det uhyre Tryk, saa forekommer disse Bunddyr dog kun spredt med store Afstande mellem de enkelte Individet. Selv om der er af de mange forskellige Dybnavs-Ekspeditioner er fanget en stor Mængde Bunddyr, viser det sig ved en nærmere Undersøgelse, at de fleste af disse Dyr stammer fra Kontinentalskraaningene og de Partier af Dybhavet, der ligger nærmest Land, hvorimod Incidantaliet af Bunddyr ude paa den egentlige Dybhavslette er meget ringe. Gennemser man f. Eks. Listerne over den berømte „Challenger-Ekspedition“'s Dybhavstrawlinger, viser det sig, at der højst er fanget 3—4 Bunddyr i hvert Træk og 1 Bundfisk i hvert andet — og dog har Challenger's Trawle overskrabet et anseeligt Stykke Havbund i hvert Træk! Dykkeren paa Verdenshavets Bund vil derfor gaa som i en uendelig, iskold, gråmørk og dødsensstille Ørken; kun sjældent vil et Lyn fra en omstrejfende Fisks Lysorganer live op i Ensom-

Kampen for Tilværelsen raser lige saa stærkt nede i Dybet som overalt i Verden. De store æder de smaa.



De store æder de smaa.



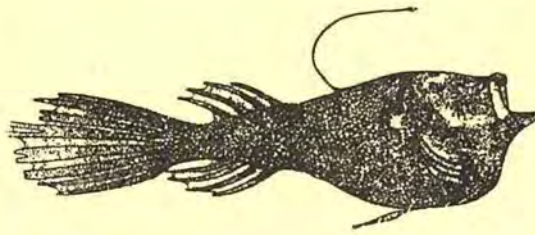


Dybhavsfisk, *Chiasmodus niger*, der har slugt et større Eksempel af samme Art.



Photocorynus spiniceus.
En Hun med Dværghan fæstet paa Panden. Nederst Hannen.

heden. Stiger Dykkeren derimod fra Bunden op mod Overfladen, hvor Lyset betinger Udviklingen af et rigt Planteliv, og dermed Næring til en hel Række Dyreformer, vil han træffe baade Fisk og forskellige Slags Krebsdyr, allesammen Former, der er tilpassede til at leve hele deres Liv her i Havets Mellemdybder („pelagiske“ Dyr). Medens de Dyr, der findes paa de store Havdybder, oftest er fløjlsorte eller dybrøde — og derfor usynlige, idet Lysets røde Straale fuldstændig mangler paa disse Dybder — er de Dyr, der hører hjemme i Vandlagene fra Overfladen ned til ca. 300 Meters under denne, som oftest enten helt glasklare eller har sølvglinsende Sider og Bug og mørk Kyg, saa at de er saa lidt iøjnefaldende som muligt.



En Dybhavsfisk med Dværghan fæstet til Bugen.

Spørger man nu, om der ikke ude i de virkelig store Havdybder er Muligheder for at træffe Væsener, hvis Eksistens man ikke aner, Kæmpedyr, som ikke kan fanges med de almindeligt anvendte, forholdsvis smaa, Fangstredskaber — ja, saa kan man kun svare, at der egentlig intet er til Hinder herfor. Tager man Verdenshavens uhyre Arealer i Betragtning, saa er det Areal, der af de forskellige Ekspe-

ditioner tilsammen er blevet overskrabet indtil Dato, ganske forsvindende lille. At der f. Eks. findes Kæmpeblæksprutter i Verdenshavens Dyb, derom bærer enkelte ilanddrevede døde Eksemplarer med Arme paa 5-6 Meters Længde tydeligt Vidnesbyrd. Ligesaa nogle mærkelige lange Striber, afbrudt af tallerkenstore, ringformede Mærker, man ofte finder paa de store Hvalers Hud. De har vist sig at stamme fra Armene og Sugkopperne af Kæmpeblæksprutter, der har udkæmpet en sidste fortvivlet Kamp for deres Liv, inden Hvalens mægtige Kæber har faaet Bugt med dem. Efter disse Mærker har man kunnet maale Armlængder op til 10 Meter hos disse Kæmpedyr.

— Og hvem ved, om ikke ogsaa den berømte „store Søslinge“ en skønne Dag fra at være et Fantasifoster træder ind i Virkelighedens Verden og viser sig at være et af Dybets Kæmpedyr, siger Dr. *Blegvad*, fra hvem vi har hentet disse Oplysninger. — Kun eet ved vi: der vil gaa lange Tider, inden alle Dybhavets Gaader er løst! — Men vi glæder os hver Gang, det lykkes Videnskaben at fravriste Havdybderne nye Hemmeligheder.

Med Jules Verne paa Havets Bund.

Jules Verne skabte med sin mægtige Fantasi alt det utrolige, som senere skulde blive til Virkelighed, men da han skabte sine Romaner, trak man paa Skuldrene og sagde, at det var tøjløse Fantasterier, som kun eksisterede i Eventyrets Verden.

Men Tiden gav Jules Verne Ret. I sin Roman „En Verdensomsejling under Havet“ tog han Undervandsbaaden i sin Fantasis Tjeneste. Denne Roman handler om et mystisk Væsen, der paa Havene ødelægger engelske Krigsskibe, og da man formener, at det er en Kæmpehval, der gør Farvandet usikre, bliver det udsendt et stærkt bemandedt Krigsskib, der skal forsøge at løse Havets Gaade.

Blandt Ekspeditionens Deltagere befinder sig en Professor Pierre Arronax og dens Tjener Consil. Professoren falder ved et Uheld over Bord, og da Tjeneren vil redde ham, bliver de begge optaget af en Undervandsbaad, der føres af en Inder, der i sit Had til Englands Overherre-

dømme i Indien har besluttet at lægge den engelske Flaade alle Hindringer i Vejen. Om Bord i Undervandsbaaden oplever Professorerne og hans Tjener de utroligste Ting og kommer til Egne, de aldrig havde drømt om. Det hele er spækket med Spænding og Mystik, hvilket vil sige noget for raske Drengene.

Hajer og Blæksprutter.

Det er kun paa Film, at Hajer angriber Dykkere i Virkeligheden afskyr Hajerne Lugten af Kobber og Gumi, og det falder dem derfor ikke ind at bide i Hjelm og Dykkerdragt. Det gælder for Dykkeren kun om at passe paa sine Hænder, thi de lugter jo af Menneskekød. Hajerne er meget nysgerrige, og de stimler gerne sammen for at se Dykkeren arbejde, men de holder sig i passende Afstand. Anderledes med Blæksprutterne! Det hænder, at en Dykker omklamres af en gigantisk Blæksprutte, og den slipper ikke sit Tag, fordi han stiger op over Vandet, nej, den maa ligefrem skæres af!

Paa Havets Bund

Havet og alt, hvad der har med det at gøre, har altid øvet en stærk Tiltrækning paa Menneskene, talløse Ekspeditioner med alle mulige Formaal har pløjet de store Oceaner, udrustede med kostbare og sindrige Instrumenter, og dog staar det alle indviede klart, at hvad vi paa dette Tidspunkt ved om de store Dybder er omtrent lig Nul i Sammenligning med det, vi ikke ved.

Paa Grund af det mægtige Tryk, der hersker paa de store Havdybder, har det hidtil ikke været muligt for Mennesker at komme derned. Man har konstrueret Dykkerdragter af tykke Staalplader, men selv med saadanne Pansere er det i høj Grad begrænset, hvor dybt man kan komme ned.

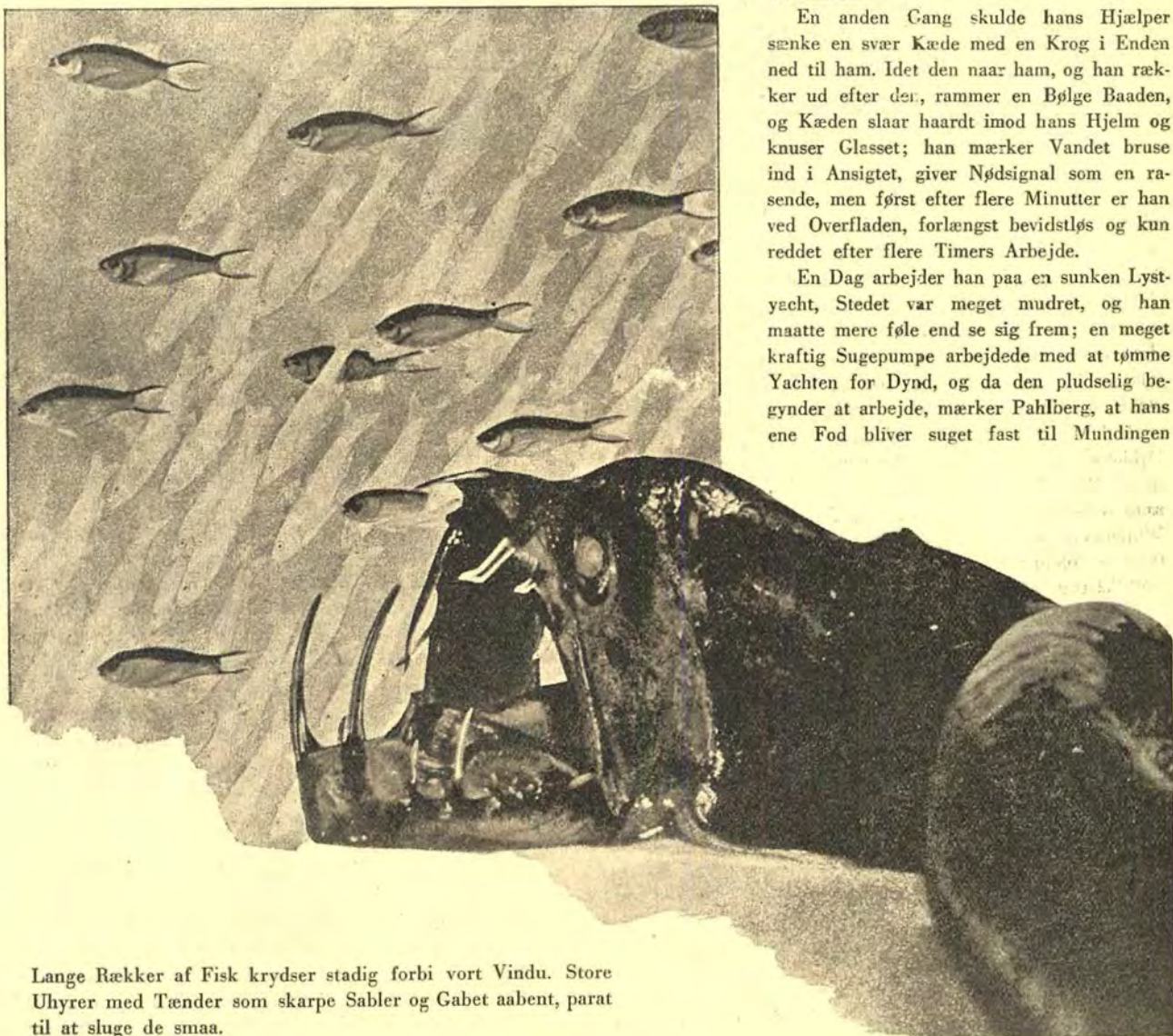
Det kan ofte være et livsfarligt Arbejde at være Dykker; det viser Beretningerne om Amerikaneren Alfred Pahlbergs Liv. Oprindelig blev han „opdaget“, da der skulde bygges et Fyrtaarn ud for den amerikanske Østkyst paa nogle Klippegrunde, hvor der gik en rasende Understrøm. Den første Dykker — en gammel Veteran i Faget — maatte hales op

igen efter at være blevet slaaet halvt ihjel paa Klipperne, og Pahlberg meldte sig som frivillig. Det lykkedes ham efter et umenneskeligt Arbejde at faa anbragt de mægtige 7-Tons Betonblokke og kædet dem sammen, saa Fyrtaarnet staar den Dag i Dag. Han har som en gammel Mand fortalt en Del af sine Oplevelser, her er et Uddrag af dem.

En Dag, da han arbejdede paa 20 m's Dybde ombord i en sunken Damper, saa han, at de „Jernkæber“, som var sænket ned for at fylde med Gods fra Baaden, havde klemt sig fast. Han gik hen for at frigøre dem; det lykkedes, men idet han havde givet Signal til Ophejsning, mærkede han, at hans Livline og Luftslange var blevet indfiltret i Maskineriet, han var afskaaret fra at faa ny Luft og kunde heller ikke give Signal. Der var tyve Meter til Overfladen, og Ophejsningen af Kæberne gik langsomt; Man var i den mest aabnbare Livsfare, endnu et Øjeblik, og Luftslangen vilde være revet over! Da fattede paa en eller anden mirakuløs Maade den Mand, der passede Spillet, Mistanke om, at der var noget galt, og stoppede Ophejsningen, Pahlberg var reddet.

En anden Gang skulde hans Hjelper sænke en svær Kæde med en Krog i Enden ned til ham. Idet den naar ham, og han rækker ud efter den, rammer en Bølge Baaden, og Kæden slaar haardt imod hans Hjelm og knuser Glasset; han mærker Vandet bruse ind i Ansigtet, giver Nødsignal som en rasende, men først efter flere Minutter er han ved Overfladen, forlængst bevidstløs og kun reddet efter flere Timers Arbejde.

En Dag arbejder han paa en sunken Lystyacht, Stedet var meget mudret, og han maatte mere føle end se sig frem; en meget kraftig Sugepumpe arbejdede med at tømme Yachten for Dynd, og da den pludselig begynder at arbejde, mærker Pahlberg, at hans ene Fod bliver suget fast til Mundingen



Lange Rækker af Fisk krydser stadig forbi vort Vindu. Store Uhyrer med Tænder som skarpe Sabler og Gabet aabent, parat til at sluge de smaa.



I Bugten ved Sydney blev fornylig fanget en kæmpemæssig Tigerhaj. Da man slagtede den, fandt man i den 22 unge Hajer og i Mave desuden Hoved og Hvirvler af en Delfin.

af Røret. Heldigvis var Støvlen for stor til at gaa ind, men han kunde ikke rokke den. Han giver Signal om at stoppe Pumpningen, men bliver misforstaaet, og i Stedet for begynder hans Hjelper at hejse ham selv op; dette bringer ham ud af Balance, og han falder haardt over den fangne Fod, der vrides om, saa Knogler og Sener brækker som Tændstikker. Fortvivlet signalerer han og bliver denne Gang forstaaet, men hele sit Liv havde han Men af den Omgang.

I de senere Aar er man kommet mere og mere ind paa Dykkerklokker af forskellig Konstruktion. En af disse bestaar af et Rør, der ved en stadig Indsætning af nye Led kan sænkes dybere og dybere ned mod Bunden. Opfinderen, J. E. Williamson, har ved Hjælp af denne sailde Indrætning optaget en Mængde Film og Fotografier, særlig paa Korallrevene i Stillehavet.

Ogsaa han har haft mange spændende Oplevelser; saaledes blev han en Dag angrebet af en Kæmpehaj, der aabenbart har syntes, at han saa meget fristenende ud; med fuld Fart rendte den lige mod Glasset, der splintredes, tiltrøds for at det var flere Tømmer tykt. Heldigvis var Situationen forudset, saa der fandtes et vendtæt Skod til at skyde for, ellers havde Williamson ikke været ret meget værd.

En anden Dag sad han i sit Kammer og filmede to Dykkere, der arbejdede paa et Skib. Da ser han den ene begynde at vakle og synke om. De var ikke forbundet med Skibet, men havde selv Iltbeholdning med; Williamson var klar over, at det var denne Iltbeholdning, der svigtede, men det var umuligt at komme ham til Hjælp; den anden Dykker havde endnu ikke opdaget den Fare, Kammeraten svævede i, og først efter nogen Tids Forløb kunde han komme ham til Hjælp og med stort Besvær faa ham hen til Linen og hejset

ham op. Alt dette er imidlertid kun fra de forholdsvis smaa Dybder, men baade Amerikanerne og Englænderne har konstrueret Dybhavs-Dykkerklokker af svært Staal med indbyggede Iltbeholdere. Ved Hjælp af smaa Ruder af Kvartsglas og Neonlamper udenfor er det muligt at komme ned paa 800 m Vand. En saadan Kløkke anvendes ved Eftersøgningen af den engelske Undervandsbaad M. 2.

For Tiden planlægges en Ekspedition fra Amerika; Op-gaven gaar ud paa at finde ud af, hvor meget der er om de gamle Sagn om Atlantis, det store Fastland, der skulde have forbundet Europa og Afrika med Amerika. Visse Fælles-træk i Arkitektur i Mellemamerika og Ægypten, en forbausende Lighed mellem Hovedskallerne af Tuaregerne i Sahara, Gauchierne paa Madeira og visse Folkeslag paa Yucatan i Mellemamerika gør det mere end sandsynligt, at der maa have været en Forbindelse paa et eller andet Tidspunkt. Ekspeditionen vil sænke Dybhavs-Dykkerklokker ned overalt i Atlanterhavet for om muligt at finde Spor af dette mystiske Land, der gennem mange Aarhundreder har spøget i de europæiske Folks Fantasi; usandsynligt er det slet ikke, at de skulde finde Rester af dette Land, der ved en enorm Naturkatastrofe saa fuldstændig skal være forsvundet fra Overfladen.

Dykkerklokkens Moderskib er en 60 m lang Yacht, som har en stor Iagttagelsesrude i Bunden. Med den følger en Undervandsbaad af nyeste Konstruktion, hvorfra Mandskabet kan gaa ud paa Bunden for at lede efter Ruiner eller Skatte. En med traadløs Telefon udrustet Flyvemaskine ledsager ogsaa Ekspeditionen under hele dens lange Færd. I Tilslutning til den arkæologiske Dybhavsekspedition skal der foretages en Efterforskningsrejse langt ind i Nordafrika i den Hensigt at

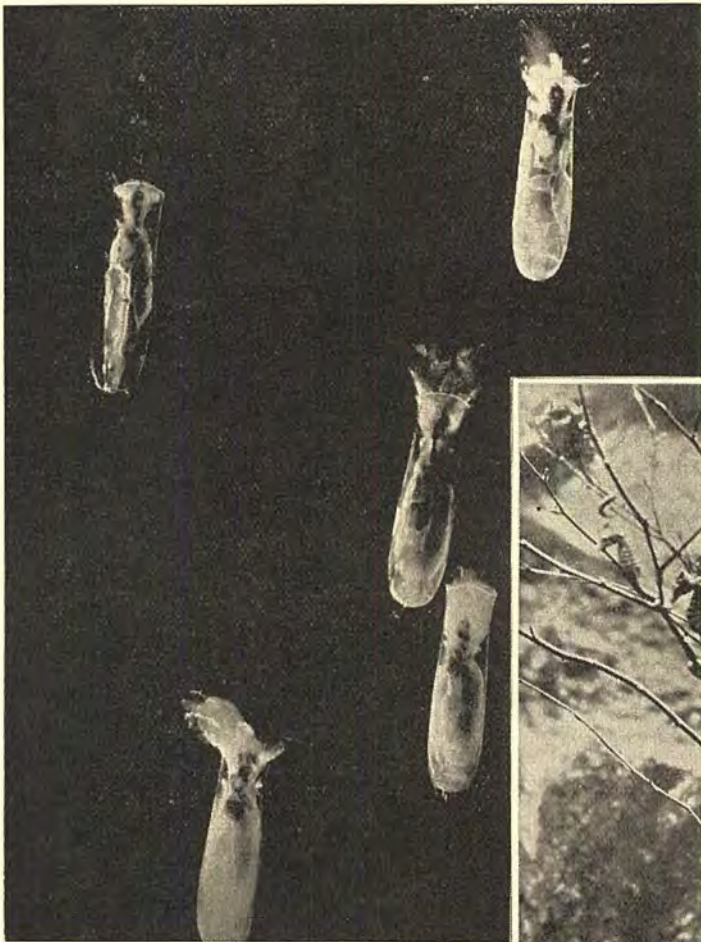
undersøge Folkestammernes Vandringer til Atlasbjergene, hvor Atlantis-Bebøernes Vugge skal have staaet.

Atlantissagnet har gennem Tiderne beskæftiget Sindene meget; denne Ekspedition er ikke den første, der giver sig af med det. Allerede i Oldtiden var man vis paa, at Fortællingen var Sandhed.

I det syttende Aarhundrede mente man, at Atlantis var

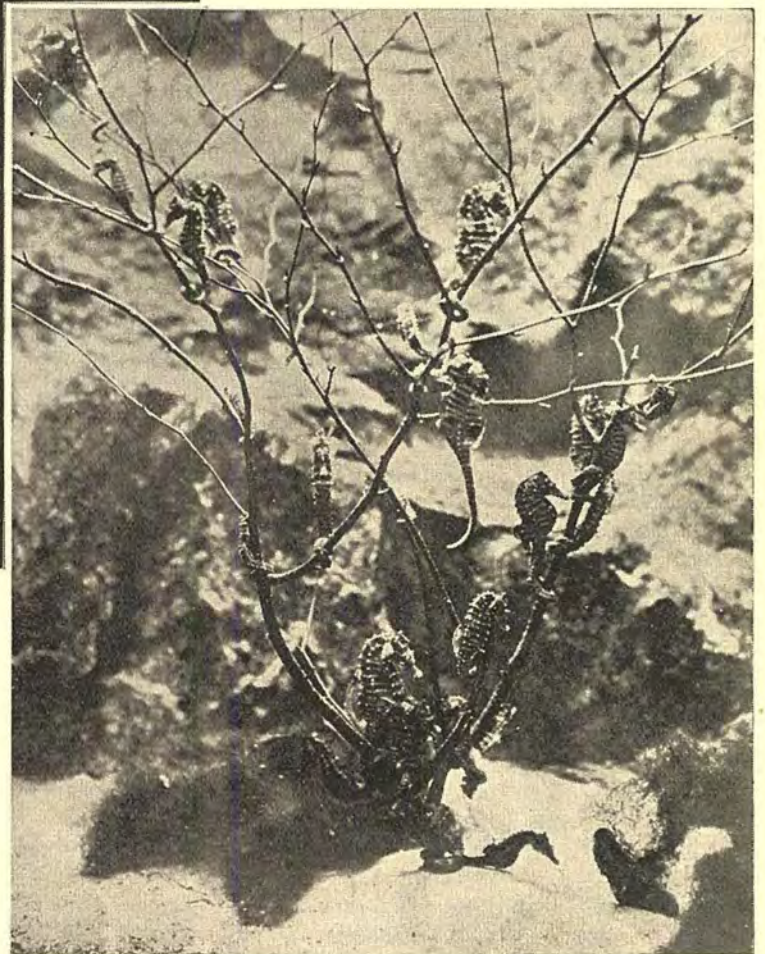
Amerika, som de fönikiske Sømænd var naaet til; en anden Forfatter mente, at det var Midgaard, men de allerseneste Videnskabsmænd forklarer dog disse Ligheder mellem Folkene som Fastlandets Forskydning, det vil sige, at de hylder en Teori om, at Amerika og Eurpa-Afrika flytter sig bort fra hinanden.

Det bliver spændende at se, hvad Ekspeditionen naar.



Havdybets „Zeppelinere“.

I Havets Dyb ud for Bermuda fotograferede Dr. William Beebe disse underlige Havdyr, der er en Slags Snegle, der ligner Zeppelinere. Hæn undersøgte dem, søgte at trænge ind i deres private Liv, studerede deres Aandedræts-Metode, deres Ernæring og deres Kamp for Tilværelsen.



En Gruppe af Søheste.

Disse mærkelige smaa Havdyr findes især i den biscayiske Havbugt og i Middelhavet. Navnet har de faaet, fordi Hovedet ligner en Hests – navnlig Hesten i Skakspillet. Vort Billede er fra Akvariet i London Zoo.

»Valencia«

VALENCIA er Navnet paa en ny Appelsin-Mineralvand, som Bryggeriet STJERNEN har bragt paa Markedet.

Ved Tilvirkningen af denne nye Læskedrik anvendes de allerfineste friske, fuldmodne, spanske

Appelsiner, og VALENCIA indeholder derfor de vigtige C-Vitaminer i rig Mængde.

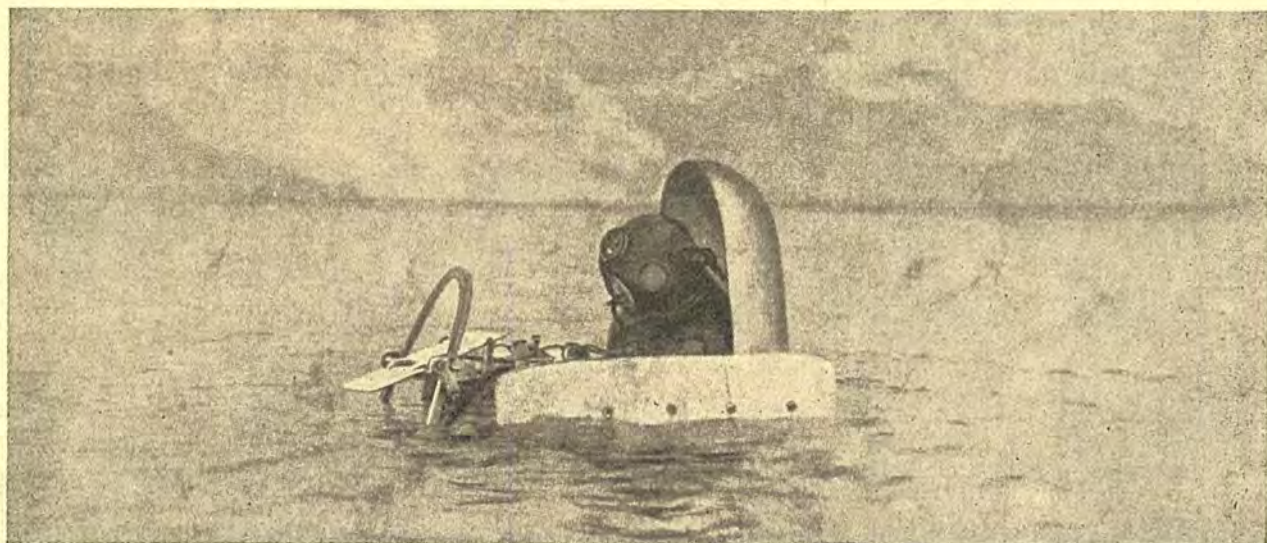
VALENCIA skal serveres afkølet, og vil blive Sommerens mest efterspurgte Læskedrik. Forfriskende i Smag og fristende i Udseende, skal den nok opnaa lige saa stor Yndest som STJERNEN's anden Appelsindrik, den rødgyldne ORANGE.

I Slæde over Havbunden

DET drejer sig om en Far: over Havbunden, foretaget i en dertil særlig konstrueret Slæde af en Mand iført en af det lybske Firma Drägerwerks Dykkerdragter, der er saaledes indrettede, at Bærerens kan færdes uafhængig af Luftslange etc., idet et Itindaandingsapparat inde i selve Dragten og Hjelmen forsyner ham med Ilt for ca. 2 Timers Indaanding og absorberer den udaandede Lufts Kulsyre. Det anvendte Luftforsyningsapparat er det samme, som i modificeret Form finder Anvendelse i Drägerwerks Røghjelme for Brandfolk

den sælsomme Stilhed dernede styrede henover Sandbanker og Stenrøser, kunde tydeligt skelne hver Koloni af *lamellaria saccharinea* og *digitata*, hver Dusk paa de haarede Vandmænd, hver Alge, hver Fisk, der smuttede forbi. Han steg i Højdekurver over Klippeblokke, der laa spredte omkring, og han fo'r med Haanden paa Dybderoret hen over Fordybninger i Havbunden, der pludselig viste sig.

En Time varede Farten, saa gav Signalgasten Signalet: „Op!“ I Kølvandet dannedes en tæt Kreds af opstigende Blæ-



Det løjerlige Fartøj, som er beskrevet i denne Artikel.

samt Redningsapparater for Grubearbejdere og Besætninger i Undervandsbaade.

„En Slædefar: over Havbunden“ lyder som Titlen paa en fantastisk Jules Vernesk Roman, men den har som sagt fundet Sted, og vi vil gengive Beretningen derom efter Drägerwerks eget Organ: „Periodische Mitteilungen aus dem Drägerwerk“:

„Den, der fra Strandbredden opmærksomt iagttog Havets Overflade, vilde en halv Sømil ude opdage et ukendt, skinnende Fartøj med en metallisk blinkende Kuppel i Midten. Det var paa Siæb af en Motorbaad, der løb med fuld Fart udefter. Bølger og Skum sprøjtede i store Buer over Bøjlen, hvori Slæberen var fastgjort. En vinkende Haand ræktes op over Metalkuplen, der lød et kort Kommandoraab, og i et Nu sank det skinnende Legeme. Længsamt deltes Hvirvlerne, mens Motorbaaden uden Ophør, med Agterstavnen trukket ned mod Overfladen, stævnedes ud paa Dybet og forsvandt for Iagttageren.

For Folkene i Motorbaaden betød de to paafølgende Timer en Oplevelse. Under Solsejlet sad Signalgasten med spændt lyttende Miner, med Munden beredt til Tale over Tragten paa Telefonen, der var spændt om hans Hoved, og med Haanden om Signallinen.

Fra Dybet kom den lakoniske Melding: „Alt vel“. Solstraalene spillede i Kølvandsskummet og bestraaede hvert hvidkammeret Bølgedrag, som Østenvinden drev foran sig. Vandet var gennemsigtigt indtil 10 Meters Dybde, og den, der i

rer, der snart forenede sig til en fremvældende, vildt kredsende Skummase. I næste Sekund brød et Vandbjerg brusende gennem Overfladen, aabnede sig krateragtigt, og som et Syn gled frem mellem de tilbagebrusende Bølger det straalende og ukendte Fartøj, som Vandrerens inde paa Stranden havde staaet og fulgt med Blikket, til det forsvandt i Dis og Skum.

Videre gik det med umindsket Fart. Bølgerne knustes mod Undervandsfartøjets Rorflader til krystallisk glinsende Støv, som bredte et forunderligt Slør over hele Aabenbaringen. I det stærke Lys ude over det aabne Hav straaede Dykkerhjelmens Kobber glødende rødt, og dens Ruder funkledes som et Fabelvæsens truende Øjne. Det var Øjeblikke, i hvilke den naturvidenskabeligt opfattende Digter kunde føle sammen med Teknikeren, Øjeblikke af vidunderlig Grebthed og dyb videnskabelig Tilfredsstillelse.

Saaledes saa Billedet ud over en kort Strækning. Da gav Signalgasten Kommandoen: „Styr i Dybet“, og efter nogle Sekunders Forløb havde Vandet lukket sig om dette Dybets Fartøj. Endnu en Time forløb; atter dykkede Fartøjet op, der haledes ind paa Trossen, og snart laa Slæden langs Baadens Side; Dykkeren steg ombord og tog sin Dykkerdragt af.

Nu laa Motorbaaden atter vandret, idet Agterstavnen havde rettet sig op, befriet for Undervandsfartøjets Træk.

Et Menneske havde i to Timer færdedes paa Østersøens Bund, glidende afsted som i et Automobil, beherskende Højde og Dybde som i en Flyvemaskine.“

GAARDMÆNDENE,

der erobrede Skib

Af Kay Larsen

En Episode fra 1812

I Krigsaarene 1807—14 skete der mange mærkelige Ting. Vi kender — mere eller mindre — Hovedbegivenhederne, Englændernes Bombardement paa København, Ranet af Flaaden, Kanonbaadskampe o. s. v., men der er Hundreder af mindre Begivenheder, som er gaaet i Glemmebogen. Vi skal fortælle en enkelt, som vel ikke er af synderlig Betydning, men som illustrerer Tiden og samtidig er pudsigt derved, at det var fuldblods Landfolk, som gjorde frivillig Søkrigstjeneste.

— — —
En smuk Forsommerdag, — for at være ganske nøjagtig: d. 31. Maj 1812 — stod en Smakke forbi Stevns Klint og udover Fakse Bugt. Den var paa Rejse fra København til Rendsborg i Holsten med

Tømmer, og den vilde knibe sig igennem Ulvsund og Storstrømmen for at undgaa at møde de slemme Engelskmænd.

Skipperen, Wiet Meres, var godt kendt med Farvandet, og da han havde passeret det brede Stykke af Fakse Bugt og for god Vind stod ind mod Bøge Strøm, mente han sig og sin Smakke velforvaret. — Men der gjorde han fejl Bestik!

Der kom roende to store Fartøjer ud fra Nyords Løb. Naa, saa meget desto bedre. Det var vel vore Kanonbaade, der var ude at patruljere, — og Skipper Meres holdt sin Kurs. Solea flimrede for Øjnene. Først paa ret nært Hold kunde Baadenes Omrids skelnes, og det viste sig at være to svære engelske Barkasser med Kanon i Forstavnen og en større og en mindre Mast. Der var nogen Lighed med Kanonbaade, men Forskellen var ællichevel ganske modbydelig.

Kort fortalt: Smakken blev taget og besat med 2



Vikingeflaaden nærmer sig Englands Kyst.

Efter Maleri af Englænderen Herbert A. Bone. Billedet viser den angelsaksiske Kystbefolkning paa Vagt mod Danskerne.

Prisemestre og 24 Orlogsgaster. Og saa sejlede den lille Flotille Nord paa. Smakken maatte over Fakse Bugt igen, og Fartøjerne lagde sig ind under Stevns ved den lille Flække Lunde — for der at vente, indtil Orlogsmanden, hvortil Barkasserne hørte, viste sig ude i Søen. Den var gaaet et lille Kryds Øster paa.

I Lunde, der ligger en Fjerdingvej fra Højstrup, saa man de engelske Gæster ved Stranden med deres Prise, og Mændene kom af Gaarde! Og der var Mænd iblandt af gæveste Slags, saaledes Christen Olsen, Lars Jeppesen og Peder Jensen, der sammen med nogle andre Gaardmænd i 1801 var gaaet ud i en haard Storm og havde reddet hele Besætningen paa en Stettiner-Skude, der var i Havsnød under Stevns. De tre nævnte Mænd gik endnu med de veltjente Medaljer, de havde erhvervet ved Daaden.

Den Smakke derude var ogsaa i Nød, og tyve Mænd af Lunde fik den desperate Idé at prøve paa at faa den Sag klaret. Rask hjem efter Bøsserne og saa ned til Stranden! Ombord i to Fiskerbaade og afsted, 10 Mand i hver! Flere vilde med, men der var kun de 20 Bøsser at opdrive.

Blandt disse søgaaende Landkrabber var der én, Peder Hansen, som havde været Rytter i Livregimentet, og Niels Madsen, som var Underbefalingsmand ved Kystmilitsten; alle de andre Hansen'er, Nielsen'er og Pedersen'er var Bønder eller Husmænd.

Da de to Fisker-Dreadnought'er nærmede sig Smakken og Barkasserne, hvis Orlogsmandskab holdt Sommerferie-Eftermiddag, skød Bønderne løs. Ingen af Englænderne blev bleserede (saarede), men alle blev konsternerede. Der maatte stikke noget under. Der kunde næppe være 20 tossedede Mennesker med Geværer samlet paa et enkelt Sted! Det var nok et Skinangreb. Om lidt rundede Kanonbaadene Stevns og afskar Barkasserne. Velan, afsted, inden det blev for sent!

Nogle Skud, baade fra Stævnkanonerne og Marinernes Geværer, affyredes i Retning af de tossedede Bønder, og saa roede Barkasserne udefter. Smakken var længe om at komme i Bevægelse, og inden Arbejdet med at hive Anker og sætte Sejl var endt, var

de Afsindige ganske nær, — stadig skydende desperat. Naa, Skuden kunde alligevel næppe bjerges, naar Kanonbaadene kom med den Vind og Strøm, der nu blæste og rændt. Prisegasterne snappede deres egen „Kluns“ og rogle Smaating, de i Hast kunde faa fat paa, jumpede i Baaden, satte af og søgte at indhente Barkasserne, der taktfast roede ud mod det aabne Hav.

I Hurlumhejen var Skipper Wiet Meres og Smakkens Mandskab blevet glemt. De sad i Forvaring under Dækket og surmulede over deres onde Skæbne. Nu gik det vel løs med Kanonbaadene, og Smakken blev nok smadret over Hovedet paa dem af deres Landsmænds Kugler! Stilheden, der paafulgte, var heller ikke gunstig, for saa var Danskerne vel jaget væk og al Rødning udelukket.

Lugen lukkedes op, og der lød et muntert „Godaw i Stuen“. Se, der fik Skipper Wiet Meres et kærkomment Besøg fra Landet. Der var dog ingen Tid til at spille Kort eller spise Flæsketeg. Barkasserne var endnu ikke ret langt væk, og naar de fik Kig rundt Stevns og saa Søen aldeles blank og bar, uden en eneste Kanonbaad, vilde de nok komme tilbage og være gnavne over den hafte Ulejlighed.

Alle Sejl til! Stævnen Syd paa — og atter over Fakse Bugt, men nu meget nærmere Kysten. Om Aftenen ankrede der ved Strandegaard, Nord for Fedet, og saa blev der Tid til en Dram og en Bid Mad, men ellers ikke til Hvilen paa Laurbærrerne. Snarest ned til Roneklint i Læ under Batteriet der. Saa først gik Skibets tapre Bondebesætning fra Borde. Egnens Bønder var stolte af de djærve Kolleger fra Lunde, beværtede dem festligt og agede dem hjem.

Da Kongen modtog Indberetning om Sagen, befalede han Amtmand Danneskjold-Samsø at tilkendegive sin allerhøjeste Tilfredshed med de Lunde Mænds Forhold og at indrykke en Beretning om det i Statstidende. Det skete, og derfra har vi Historien.

Hay Larsen.

„Pilsudski“s Søsterskib.

Gdynia—Amerika Liniens nye smukke Motorskib „Batory“ er opkaldt efter Polens Heltekonge Stefan Batory, der regerede Polen fra 1576 til 1586, og da Batory særlig interesserede sig for Udviklingen af Polens Handelsflaade, maa Navnet siges at være vel valgt. „Batory“ er et Søsterskib til „Pilsudski“, der allerede er velkendt i Københavns Havn. Det er ligesom „Pilsudski“ et Skib, paa godt 14,000 Tons og gør en Gennemsnitsfart paa 18 Knob, saaledes at det kan

tilbagelægge Rejsen fra København til New York paa smaa otte Dage.

Der er en dansk Meddirektør, dansk Inspektør og et anseligt Antal Danske i de forskellige Kontorer i Amerika, Foik, der er overgaaet til Selskabet fra den tidligere danske Linie.

Danske Skibe transporterede i Aarene 1920 til 1930 omtrent 100,000 Passagerer mellem Polen og Amerika, og dette polske Selskab vil føle sig taknemlig, om det nu, da der for Tiden eksisterer en passende dansk Linie, maa regne med Velvilje fra det danske Publikums Side.



Hovedoplæg for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Marine Erindringer



Paa min ene Side stod en høj, elegant Herre i Jaket og Cylinder, en meget ejendommelig Paaklædning at møde til Militærtjeneste i; paa min anden Side stod »Midelfart« i et Par flade Træsko, Bukser med lang Bag, Rem og Jakke med et Ærme. Fra Hullet i den anden Skulder stak en nøgen Arm ud.

EN sollys Septemberdag spadserede jeg gennem Porten ved Kristianshavnsiden til Orlogsværftet. Vi værnepligtige stillede os paa Geled og fik Lejlighed til at indprente os vore Kammeraters civile Udseende, inden Uniformen gjorde alle — næsten lige. Paa min ene Side stod en høj elegant Herre i Jaket og Cylinder, en meget ejendommelig Paaklædning at møde til Militærtjeneste i; paa min anden Side stod „Midelfart“ i et Par flade Træsko, Bukser med lang Bag, Rem og Jakke med et Ærme. Fra Hullet i den anden Skulder stak en nøgen Arm ud. „Midelfart“ var af normal Størrelse, kraftig bygget, lang lidt spids Næse og med plirrende Øjne og „frisk“ rødlig Ansigtifarve.

Det var et højst fornemt og nedladende Blik, Grossererensønnen i Jaket og Cylinder kastede ned paa Midelfart, men Midelfart var nu god nok, hvilket jeg siden fik Lejlighed til at konstatere.

Vi fik vort Kluns udleveret — mest kastet i Hovedet, og vi saa ikke saa lidt mærkværdige ud, da vi atter stod opstillet i nyvaskede blaa Uniformer nede i Gaarden med alle vore civile Klæder i en dejlig Pose. Jeg havde af ældre Kammerater hørt saa meget om Ceremoniellet, at jeg ikke mødte med

Af
Ærndth O. W. Schultz
Illustreret af
Holger Andreassen

stiv Hat eller Borsalino, men med Sixpence og andre Klæder, som kunde taaes at staves sammen i en Pose. Grossererensønnen græd næsten, da han saa de gamle Gutter efter en Opfordring om at lægge hans Pose øverst paa Fladvognen, tværtimod lagde Posen godt ned i Læset og dansede Reel ovenpaa for at faa alt

fint stuvet. Cylinderen blev sikkert til en Harmonika uden Musik. Midelfart lavede en lille dejlig Bylt af sine civile Klæder, og ved første Bro, vi passerede, kastede han Bylten med de flade Træsko m. m. ud i Kanalen, saa slap han for Ulejligheden med at skaffe Plads i Land for Klunset.

Vi installeredes paa Fregatten „Fyn“, og snart var vi fuldt optagne med at mærke vore Uniformsdele og placere hvide Lapper med vort Hovednummer paa i Huer o. s. v.

Jeg blev saa udkommanderet med „Peder Skram“, og det passede mig fint — saa den Skibssergent, der fulgte mig til Skuden — jeg var ekstra paamønstret — kunde godt have sparet sin ironiske Bemærkning om, at denne Gang lykkedes det ikke 2000 at lave et Nummer for at slippe fri. Man saa vel uskyldig ud til en saadan Beskyldning. Jeg blev Artillerist

med egen Kanon, d. v. s. en af de 15 cm Kassematkanoner, som jeg skulde pudse og holde i Orden; hveranden Uge var det er anden „Kammersjuk“, der havde min Kanon. Dejlig Tjans — jeg var god til at pudse og sæbevaske og havde ingen Vidner til, hvorledes Tiden gik i Kassematten, man pudsede lidt — slankede sig bagom Kanonen — pudsede lidt igen — lyttede til de glade Melodier, som Orkestret serverede og lavede Slutpudsning, saa alt var fint og blankt, naar vagthavende Underofficerer afsynede Arbejdet. Jeg havde allerede tidligt lært mig, at man ikke skal arbejde sig fordærvet i Militærtjenesten. Jeg fik en Dag en Bunke gamle Sabler, hvis Messingskæfte og Skedebeslag skulde pudses — naa, det varede ikke mange Minutter, inden den Bunke var færdig, men Underkorporalen kasserede hele Bunken og paastod, at det var skidt gjort, og saa kunde jeg ikke se en eneste, som havde saa fint pudsede Sabler som jeg. Næste Gang tog jeg den med Ro og halede Tiden ud, som skulde gaa, og fik selvfølgelig alt godkendt med ug. Naa, Vinterøvelseeskadren stak til Søs og gik Søndet op, det blæste friskt, og Torpedobaadene havde det ganske fugtigt. Resultatet blev ogsaa, at vi ankrede over Natten udenfor Humlebæk og først næste Dag fortsatte. Den blev skrap, da vi kom op til Gilleleje, og da vi var ude i Kattegat og Skydeøvelse med Gevær efter bugseret Skydeskive, fik vi set en Øvelse, der var god at faa Forstand af. Kommandør Garde kom op paa Dækket og gav en stille Ordre, og efter et Øjeblik saa jeg den Mand, som havde faaet Ordren, slentre hen over Dækket og ved Raabet: „Mand over Bord!“ springe hen til et Redningsbælte og udruste sig med Stang og rødt Flag. Redningsbæltet for i en vid Bue ud over Skibssiden, Baadsmanspiber trillede, Maskin-telegrafan signaliserede: Stop — Fuld Kraft Bak, en Underofficer og fire Mand kom springende til Redningsbaaden, som hastig, men samtidigt forsigtigt firedes ned i den høje Sø, og snart saa man i Skumringen Redningsbaaden med kraftige Aaretag forsøge at naa op til Bæltet, hvis Flag man kun saa et kort Øjeblik, naar Bæltet red paa en Bølgekam. Øvelsen beviste, at alt var i Orden, men desuagtet vilde jeg højst ugerne have været Manden over Bord, thi det skulde være en god Svømmer, som i det hele taget kunde naa frem til Bæltet, om man nu ikke præcis havde faaet det i Hovedet. „Peder Skram“s Monitor-dæk var ikke heldigt for de Stakler, som laa paa Maven og skød, da Skuden slog Bak, thi den agterlige Sø skyllede fint ind over Dækket og Mandskabet, som laa der. Landkrabberne om Bord fulgte med store Øjne dette lille Skuespil og følte sig mindst som helbefarne Søfolk. Samme Aften følte jeg mig utilpas, søvrig, lidt Hovedpine o. s. v. For hver Dag, der gik, blev jeg mere og mere træt, og sov saasnart jeg havde den mindste Lejlighed dertil. Vi skrællede Kartofler, rensede Torsk under Ledelse af en stor Vestkystfisker, og en Københavner underviste os i, at den Portion, der var tiltænkt Officererne, skulde vi ikke være saa nøje med at skrabe den sorte Hinde af, som findes inden i Torsken. Den store Vestkystfiskers Øjne saa barske ud, da han hørte den Oplysning, thi han havde netop Dagen før haft en lille Opgørelse med en anden Københavner, en lille fræk Splejs, som hele Tiden forsøgte at være kvik

paa den støtte, rolige Vestjydes Bekostning. Tilsidst blev Splejsen saa onskabsfuld, at vi med Spænding ventede paa hvornaar der skulde hænde noget, og saa kom det. Paa Frivagten var Splejsen igen ude med sine gamle Vittigheder og tirrede Vestjyden, men saa „rann sinnet“, som Nordmændene siger. Vestjyden satte en stor Tommelfinger ind i Nakken paa Busserullen, drog nedefter til han fik den vældige Labs andre Fingre ind i Bukseremmen og saa ud med Københavneren over Rælingen hængende i en Arm. Flere Gange lod Vestjyden, som om han vilde lade ham gaa i Baljen, og det hjalp ikke, at Københavneren baade sprællede og bad. Vestjyden sagde længe ikke noget, men saa kom det: „Om du din bette Lus i lar mæ vær' i Fre', saa droner a tæ som en Killing!“ — Splejsen maatte love aldrig at sige et ondt Ord til Vestjyden, og saa slap han op, lidt vaad af Søsprøjt og Angstsved. Efter den Omgang blev Vestjyden en hel Karl om Bord, men Splejsen saa man paa med Foragt. Vagterne om Bord blev mig en Pine, jeg kunde næsten ikke holde Øjnene aabne. En Nat, da Kommandør Garde havde Fødselsdag om Bord og hele Eskadrens Officerskorps var samlet paa „Peder Skram“ i Gala for at fejre Fødselsdagen, havde jeg Vagten udenfor Chefens Dør. Jeg besvimede — kravlede op igen og besvimede. Næste Nat var vi ude i Søen, og Historien gentog sig. — Storm var det, og da jeg syntes, jeg skulde kvæles inde i den smalle Gang, kravlede jeg til Døren og stødte den op, en Sø væltede ind over mig og forsvandt ned nogle Steder i Dybet; jeg fik Døren fast igen og stillede mig i den smalle Gang med Sabellæftet mod Maven og Spidsen mod modsatte Væg, og en Kammerat fandt mig der paa Dørken besvimet. Først kom Næstkommanderende, en god, humoristisk Mand med et fransk Navn, som jeg ikke rigtig husker, da jeg var stablet op paa Benene

»Om du, din bette Lus, it lar' mæ vær' i Fre', saa droner a tæ som en Killing.«





Vi havde en dejlig Underofficer som vi kaldte Droskekusken.

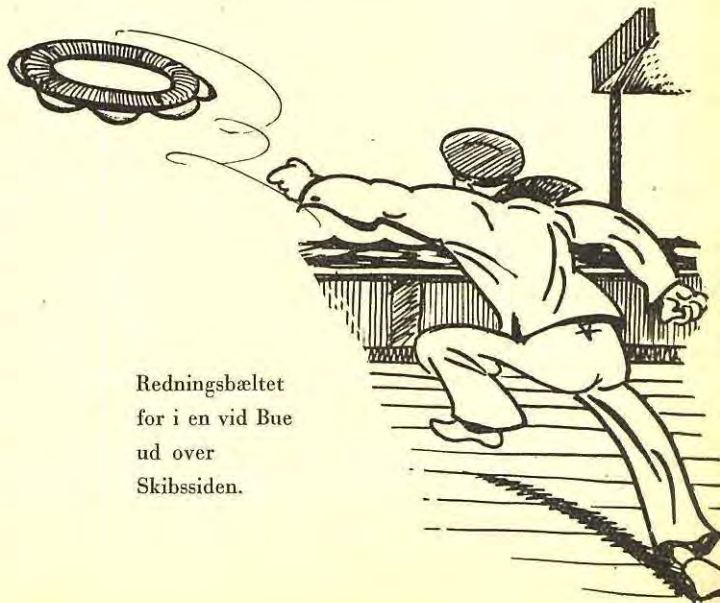
igen. Med nasal Tone, i Stemmen ogsaa lidt fransk, spurgte han mig, om det var ovenfor Remmen eller nedenfor Remmen, jeg var syg — ovenfor plejede man at anvende Brækpulver og nedenfor amerikansk Olie, det hjælper svært paa de fleste Sømand. Jeg var saa spag, at jeg tilbød dem at gøre med mig, hvad de vilde, bare jeg kunde slippe fri for Søvnigheden. Underlægen kom og beordrede mig ned i Sygelukafet med det samme. Skibssergenten kom og befalede mig at melde mig til vagthavende med Anmodning om Afløsning. — Vagthavende skældte mig Huden fuld, da jeg anmeldte mig oppe paa Dækket, og beordrede mig at søge efter min Afløsning, et Nummer langt ude paa Forkant, og jeg vaklede

videre og havde netop fundet Mander, som skulde afløse mig, da Underlægen atter fandt mig. Han havde længe ventet mig i Sygelukafet og blev arrig, fordi alle havde kusket rundt med mig, men han var jo værnepligtig Mediciner, saa han kunde ikke gøre noget ud af Historien. Jeg kom til Køjs og var straks klar i Knoppen. Lægen kunde ikke finde ud af, hvad jeg fejlede. Næste Dag maatte jeg op af Køjen, da jeg jo ikke var særlig syg, men da jeg stod udenfor Døren, medens Sygelukafet gjordes rent, faldt jeg sammen og besvimele. Alle troede, jeg simulerede, og da jeg kom til Køjs, var jeg frisk som en Makrel. Om Eftermiddagen kom de med en Koksmat, som havde skaaret en Finge af i Brødmaskinen. Der var et Par Stykker med Angina i Lukafet, og da først Sanitæren tog Temperaturen af dem, bad jeg om Thermometer, fik det, men da jeg laa og læste en Roman, saa jeg ikke selv efter Temperaturen, men det gav et Sæt i Sanitæren, da han aflæste Feberen; han tog min Tavle, skrev paa den og hængte den henne ved Døren med Bagsiden udad og forsvandt øjeblikkelig. „Skomagere“ gik forbi udenfor den aabne Dør, og jeg bad ham vende paa Tavlen — der stod mit Skibsnummer og 40,5° Feber. Meget lille Plads for Grin — det varede ikke mere end 0,5, saa var Underlægen der, og lige saalænge til, saa var Skibslægen der; nu var der sandelig ingen, som troede paa Simulering. Efter et indgaaende Krydsforhør gik begge Lægerne udenfor og konfererede hviskende. Underlægen nævnte noget om febris gastris, og jeg forstod, det var Tyfus. Før første Gang havde jeg faaet en rigtig Sygdom i mig, og det var sandelig ikke let at give mig den Diæt om Bord, som en Tyfuspatient burde have. Vi laa langt ude i Havet,

og „Peder Skram“ vendte om og gik hjemefter. Næste Dag fik man fra Centralkommandoen ingen Svar i Telefonen fra Udkiggen i Mastekurven. En Mand sendtes op og kom skrækslagen ned med den Besked, at Udkiggen laa sammenbøjet, blaa-sort i Ansigtet og med Fraade ud af Munden. Han blev hejst ned, og det konstateredes af Lægerne, at han havde Blindtarmsbetændelse. 7 Streger Morfin, ind i en Sygebaare, Dampbarkassen i Vandet, Patient, Underlæge og fast Sygeplejer med og afsted til Nyborg. Man „gnistede“ efter Plads paa Garnisonssygehuset, og „Peder Skram“ fortsatte ogsaa til Nyborg. Vi kom ind i Mørkningen, Sygevognen fra Epidemien mødte i Havnen og en hel Mængde Mennesker, thi der gik vilde Rygter om, at nu havde der igen været en Ulykke ved Kanonskydningen, og flere Marinere var saarede. Jeg kom paa Sygehuset og laa der i 6 Ugers Tid for Døden, men klarede Skiven, blev rask og mødte atter til Tjeneste paa Orlogsværftet. Fejlen var min egen, at jeg uden at anmelde det havde gaaet næsten en Snes Dage med Smitten i mig.

Vi var et Par Stykker, som bl. a. havde „Tjansen“ at være skaanede. Det var ganske behageligt, f. Eks. saa fik vi to Timer paa os til at pudse Spejlene i Samlingssalen; det blev mest at sidde paa en Bænk paa hver Side om Spejlet og fortælle Anekdoter og med det ene Øre lytte efter Underofficeren paa Gummisko, at vi ikke blev opdagede, naar han kom for at se paa vort store „Arbejde“ Paa Kasernen havde vi en dejlig Underofficer, som vi kaldte „Droskekusken“. Han lignede grangivelig en af de gamle gemytlige Taxameterdroskekuske. Den Mand kunde faa hvem som helst til at gaa gennem Ild og Vand; selvfølgelig vidste han, at han gik under Navnet „Droskekusken“, men det hændte kun een Gang, at en Mariner sagde Ordet, saa han hørte det, men da fik han sig en ordentlig Overhaling, og det var ikke langt fra, at Kammeraterne bagefter havde givet ham en endnu mere følelig, thi vi holdt for meget af „Droskekusken“ til, at vi vilde have det gode Forhold ødelagt. I det store og hele tror jeg, at de fleste af de værnepligtige holdt af Officerer og Underofficerer, og det var jo ikke let for Befalingsmændene at have med et saa blandet Materiale at gøre.

(Sluttes i næste Nummer).



Redningsbæltet for i en vid Bue ud over Skibssiden.

FREGATTEN

»JYLLAND«

Den 9. Maj blev Fregatten „Jylland“ ved en Festlighed ombord indviet til sin nye Tilværelse som Logiskib for Provinskolebørn og Vandrefugle.

Komiteen til Fregatten Jyllands Bevarelse med dens Formand, Kommandør Godfred Hansen i Spidsen, modtog ved Falckebet en Række Gæster: Forsvarsminister Alsing Andersen, Viceadmiral Rechnittzer, Kontreadmiral Bastrup og andre af Flaadens Officerer, Borgmester Kaper og Skoledirektør Thorkild Jensen for Københavns Kommune. Marineforeningerne var selvfølgelig rigt repræsenteret. Vi nævner: Overingeniør Holtermann, Direktør Philip Sørensen, Arkitekt Marston og Admiral C. Carstensen, der som Lærling sejlede med Fregatten.

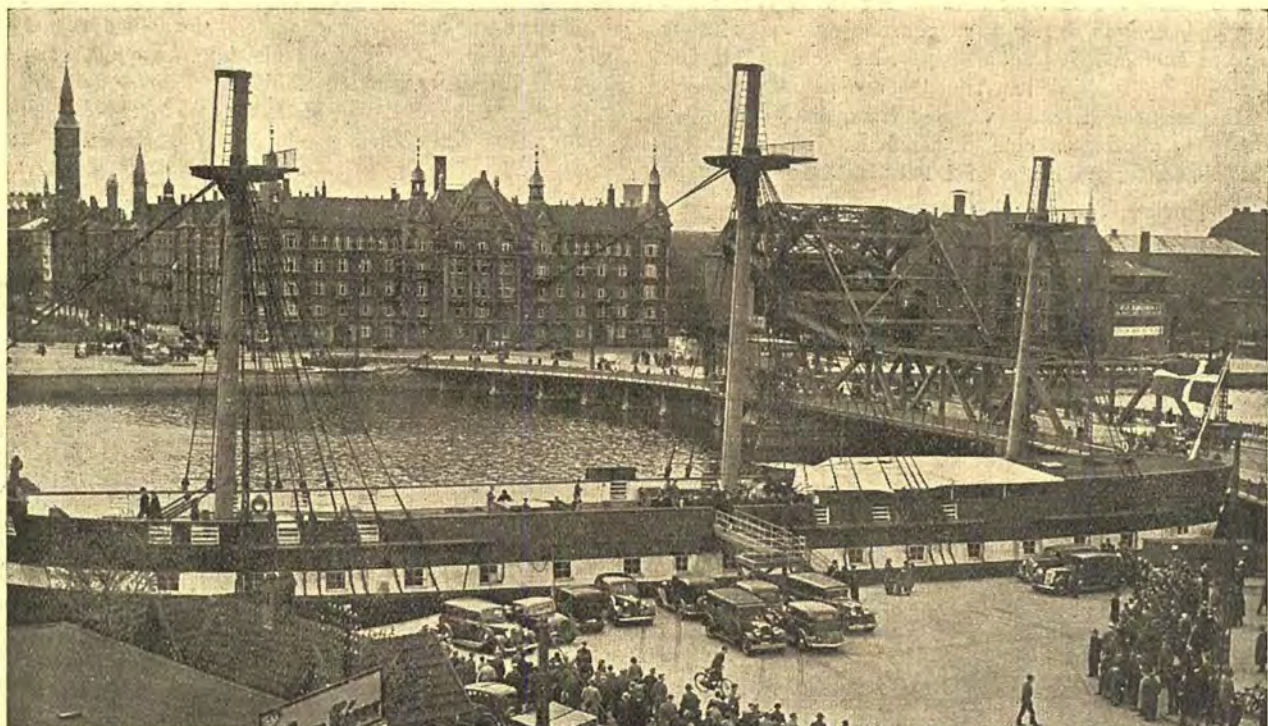
Kl. 5 kommanderede Komiteens Formand: „Klar overalt! Hejs Flaget!“, medens alle rejste sig som sig hør og bød i en gammel Orlogsmand.

I sin Tale mindedes Kommandøren Dagen for 72 Aar siden, hvor Kampen netop paa dette Tidspunkt var paa sit højeste. Ved Tretiden blev en Kanonbesætning dræbt af en fjendtlig Salve, men en halv Time senere lød Raabet: „Schwarzenberg brænder“. Da man i 1909 havde solgt „Jylland“ til Ophugning i Tyskland, dannede Overingeniør Holtermann og Fiskeriinspektør Løfting den første Komité til Fregattens Bevarelse. Senere traadte Godsejer Schou, Palsgaard, til og endelig for 10 Aar siden den nuværende Komité. Efter megen haard Sejlsads ofte i strid

Modvind, ser det nu ud, som om man endelig har naaet smalt Vande. Skroget er hovedrepareret og Master og Spryd er rejst. Fregatten har nu faaet den bedst tænkelige Plads til sit foreløbige Formaal: Midt i Byen og lige op ad en stærkt trafikeret Færdselsaare. Ved den trufne Ordning er der Mulighed for ikke alene Opsparing af et Beløb, der sammen med de Gaver, man endnu haaber paa fra Venner af Sagen, skal gengive Jylland hele dens stolte Rejsning, saa den til kommende Slægter kan bringe Bud om en Tid, der forlængst er gaaet i Graven.

Direktør Philip Sørensen takkede som Formand for Foreningen til Provinsbørns Ferieophold i København de Velyndere, der havde ydet Bidrag til Sagen. Lærer Stig Hansen takkede paa Dansk Vandrelaug's Vegne. Borgmester Kaper talte paa Københavns Kommunes Vegne og fremhævede, at ogsaa udenlandske Vandrere kunde finde Husly ombord. Den sidste Taler var Forsvarsminister Alsing Andersen, der lykønskede til det opnaaede Resultat og ligeledes fremhævede de ideale Formaal, som Orlogsmanden nu skal tjene.

Derefter havde Gæsterne Lejlighed til at beundre den nye Indretning. Paa Batteriet er opstillet Emigrantkøjer, der i lange Dobbelttrækker giver Soveplads til 350 Provinsbørn. Paa Banjerne er der i 2 adskilte Rum opstillet 150 Senge til Vandrere. For og agter er der her Vaskeindretninger. Paa Batteriet



Fregatten »Jylland« midt i København ved Langebro. Til venstre for Fokkemasten ses Raadhustårnet.



Kommandør Godfred Hansen paa Talerstolen. Øverst paa første Række fra venstre: Arkitekt Marston, Dir. Philip Sørensen, Admiral Garstensen, Borgmester Kaper, Borgerrepræsentationens Formand, Dir. Svendsen og Kommunelærer Stig Hansen. Nederst i første Række bl. andre Forsvarsminister Alsing Andersen og Viceadmiral Rechnitzer.

findes agter Anretter- og Opvaskerum og foran disse en Spisestue for Servering af Mørgenmaaltid. I Hytten er Kontor og Vagtstue samt Rum for den 5 Mand store „Besætning“. Installeringen af W. C. og elektrisk Lys bryder ganske vist Stilen noget, men er til Gengæld for Lysets Vedkommende en Betryggelse mod Brandfare.

Ved Kaffen i Spisestuen talte en Repræsentant for

de svenske Vandrere og overrakte Komitéen to Lysestager af kunstnerisk udførte Hestesko.

Der er Grund til at lykønske Komitéen til det opnaaede Resultat og samtidig udtrykke Haabet om, at Arbejdet maa kunne naa det ønskede Maal: Fregatten „Jylland“ som et Vartegn i Københavns Havn og et historisk Minde om en større Tid, som aldrig kommer tilbage.

IVER C. WEILBACH & CO.
SØLVER & SVARRER
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · COPENHAGEN



G. W. Frydenlund & Søns Eft.

C. W. HARNISCH
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Alfred Jensen · Nyhavn 24

under
Sømands-
hjemmet
BETHEL

Ny Indehaver

Fuldstændig Sømandskvipering
STORT UDVALG!
Olietøj, Gummistøvler
Køjemadrasser

Tlf. Byen 438 x

Giv din bedste Ven Bogen „**BARKEN MARGRETHE**“

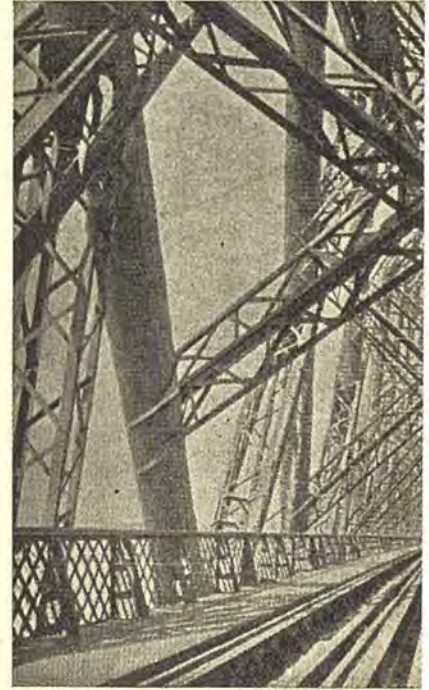
BRO-VIDUNDI

Der er to Bro-Vidundere under Bygning. Den ene er Golden Gate-Broen ved San Francisco. Den er bemærkelsesværdig ved sit enorme frie Spænd. Den er en Hængebro paa 2,8 Kilometer Længde med et frit Spænd paa 1,2 Kilometer, ophængt i to Taarne paa 214 Meter eller det dobbelte af Raadhustaaarnets Højde. Broen er funderet paa 30 Meters Dybde, og den frie Gennemsejlingshøjde er 67 Meter.

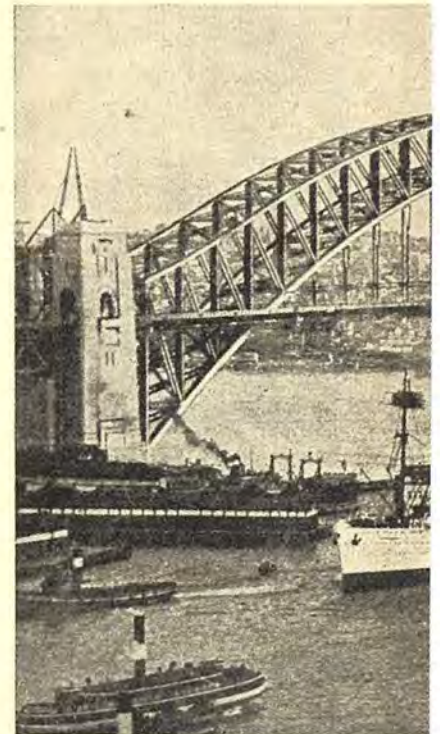
Den anden er San Francisco Oakland-Broen, der fra San Francisco fører over Oakland Bay til Byen Oakland. Den er 13,5 Kilometer lang og vistnok i Øjeblikket den længste Bro i Verden. Dens Konstruktion er ikke mindre bemærkelsesværdig end Golden Gate-Broen, men i dette Tilfælde er det dog navnlig Funderingen paa 71 Meters Dybde, der har faaet Teknikere Verden over til at undres. Man vil i denne Forbindelse mindes det berømte Møde i Ingeniørforeningen, hvor Ingeniør Hiort-Lorenzen fremsatte sin Plan til en Storebæltsbro — og hvor Banechef Flensborg paa Statsbanernes Vegne afviste Planen under Henvisning til, at Fundering paa saa store Dybder var umulig.

Men kommer der en Storebæltsbro, bliver den Verdens længste Bro.

Billedet th.: Forth-Broen, set fra North Que



Udsigt paa la



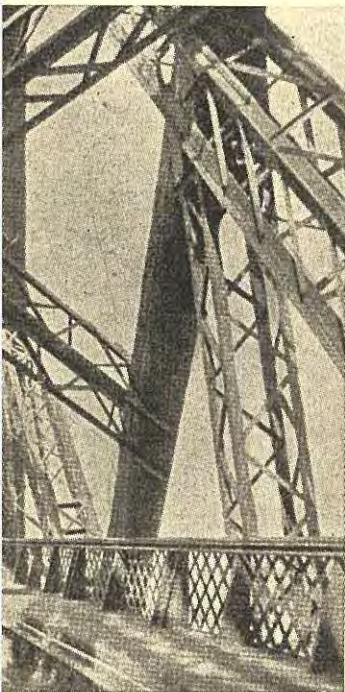
Broen over Sydney Havn. Med et frit Sp

Billedet tv.: Den elegante »Bayonne Bro« over F
New Jersey. Broen er den længste Buebro i Ve

Billedet th.: George Washington Memorial-Broen
en Kilometer. Dette Underværk af en Bro ska

ERE

noverflade, der skal males, er 500,000 m².



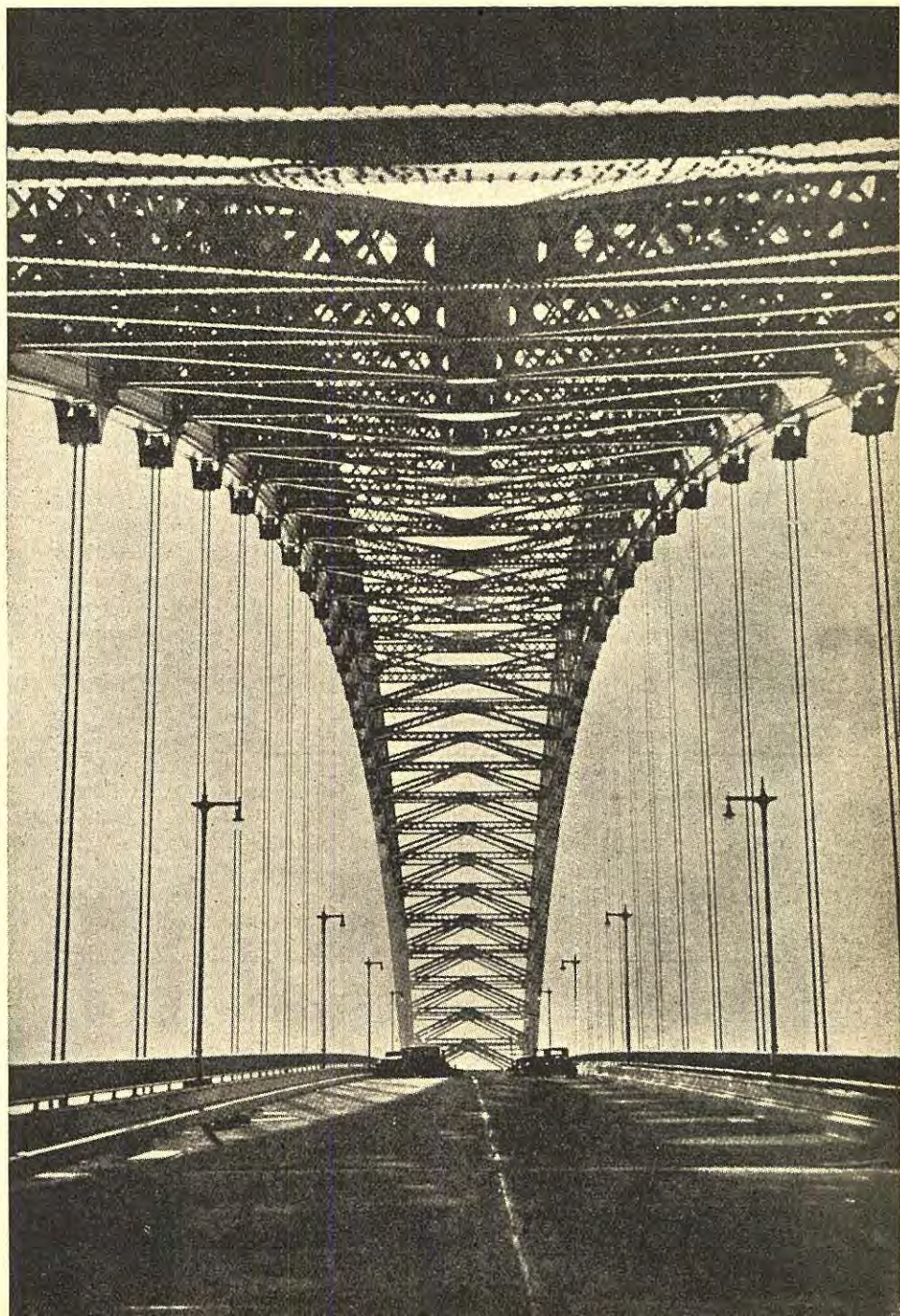
th-Broen.



er den Verdens næststørste Buebro.

dem Port Richmond, New York, og Bayonne,
spænd er 511 Meter.

et største fri Spænd i Verden, noget over
noget i Retning af en kvart Milliard Kroner.



Skibsfartsberetning

for Aaret 1935

Dansk Dampskibsrederiforening har udgivet sin 10. Aargang af Skibsfartsberetningen med en kortfattet Redegørelse for de vigtigere Begivenheder i det forløbne Aar.

Det er glædeligt at konstatere, at Aaret har vist nogen Fremgang. Den indsejlede Fragt har været 201 Mill. Kroner mod ca. 191 Mill. Kroner i 1934, og Flaadens Beskæftigelsesgrad har været ret god. Fortjenesten har imidlertid ikke staaet i noget rimeligt Forhold til Beskæftigelsen. Nogen alfor stor Optimisme er det derfor for tidligt at hengive sig til, selv om der er visse Tegn, der kunde tyde paa, at Skibsfarten tør forvente noget bedre Tider, end Tilfældet har været i flere Aar. Nye Byrder og nye Krav bør være bandlyst, saafremt man ikke skal se Fremgangen afløst af Stagnation eller Tilbagegang.

Det fremhæves, at Dansk Skibsfart ikke modtager Statsstøtte af nogen Art eller nyder Præference ved Udførelsen af Transporter. Ikke desto mindre byder den sit Personal Lønninger og Vilkaar, der staaer fuldt paa Højde med — ja, i mange Tilfælde langt over — hvad der bydes i andre Lande, og har endda været i Stand til ved Forøgelse og Vedligeholdelse at holde sit Materiel i fuld forsvarlig og konkurrence-dygtig Stand.

Æren herfor tilkommer vel nok først den danske Rederstand, som trods al Modgang har udvist stor Dygtighed, Administrationsevne og Initiativ, men ogsaa den dygtige danske Sømand — Skibsfører, Officer og Menig — tilkommer der en væsentlig Del af Æren for det gode Resultat.

Derefter omtales Handelsflaadens Størrelse og Forandringerne heri i Aarets Løb samt Udviklingen paa de forskellige Fragtmarkeder. En Sammenligning mellem de oplagte Skibe fra 1931 til 1936 viser en bemærkelsesværdig Nedgang fra 21,1 pCt. til 4,4 pCt. af den samlede Tonnage under Rederiforeningen. I December 1935 var 8 pCt. af Verdenstonnagen oplagt, saa Tallene taler højt om danske Rederes Dygtighed og Initiativ. Det samme gælder, naar man ser Tabellen over Skibenes Alder. Af den danske Flaades Skibe er 57,4 pCt. under 15 Aar gammel, medens kun 46,9 pCt. af Verdenstonnagen er under den samme Alder.

Om Sejlskibsfarten meddeler Dansk Sejlskibsrederi-Forening, at Forholdene i 1935 nærmest har været som i det foregaaende Aar.

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe

siger om 1935, at Flaaden af mindre Sejlskibe har holdt sig nogenlunde konstant. Afgangen er opvejet ved Køb i Udlandet og enkelte Nybygninger. Den overhaandtagende udenlandske Dumping-Konkurrence gør stadig Forholdene i Indenrigsfarten utrygge, idet udenlandske Skibe uhindret kan sejle mellem danske Pladser, medens danske Skibe fortsat er reelt udelukket fra tilsvarende Fart i de paagældendes Hjemland. En betydelig Statssubvention, som bl. a. tyske Skibe nyder godt af, sætter dem i Stand til at acceptere meget lave Fragter.

Rederiforeningens Minimalrater er praktisk talt fuldt gennemførte og har i det store og hele Karakteren af faste Takster, anerkendt fra alle Sider. Enkelte Firmaer og Befragtningsforretninger arbejder dog fremdeles med en vis Forkærlighed med udenlandske Skibe.

Om Aarsresultaterne oplyses det, at den er steget fra 3,0 til 5,6 pCt. af Aktiekapitalen, hvilket vil sige, at Udbyttet har været 7,85 Kr. pr. B. R. T. I det sidste af Skibsfartens gode Aar 1929 var Tallene henholdsvis 8 pCt. og 12,40 Kr. pr. B. R. T.

Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse bestaar for Tiden af: Skibsreder H. A. Hansen, Formand, Direktør J. A. Kørbing, Næstformand, samt af Skibsrederne T. C. Christensen, L. R. Schmith og Direktørerne Th. Adler Svanholm og H. Gether. Foreningens administrerende Direktør er cand. jur. E. Maegaard.

Beretningen giver yderligere Oplysninger om en lang Række Sager, som Foreningen har behandlet i det forløbne Aar dels alene og dels i Samarbejde med andre. Vi nævner i Flæng Pensionsordning, Søfartsraadet, Dansk Radio Aktieselskab, Amerikansk Sølovgivning, Bemanding, Arbejdstidsspørgsmaalet, Besejnings- og Broforhold i danske Farvande, Forplejningsreglement, Hjemsendelse af Hyremidler, Respona og den teknisk, maritime Konference i Geneve 1935.

Paa sine 147 Sider giver Skibsfartsberetningen et Væld af Oplysninger om alt af Interesse for Skibsfarten i 1935 og bærer Præget af det store og energiske Arbejde, der af Dansk Dampskibsrederiforening udføres til Gavn for den danske Skibsfart.

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (fhv. Skibsfører)

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat-Tjeneste) til Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Kontor: Nordre Toldbod — Telefon Central 13 717
Privat-Telefon: Byen 3086 — Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

Skibsproviantering
Cigarer - Tobak - Vine
Detail:
Sølvgade 85, Tlf. 14172

Prøvetur fra Skibsværft

Med den ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Dampskibsselskabet Vesterhavet, København, byggede Lastdamper „Marna“ afholdtes Mandag den 18. Maj Prøvetur i Sundet.

Skibets Hoveddimensioner er:

Længde mellem PP 88,59 m. Længde overalt 93,42 m. Største Bredde 12,65 m. Sidehøjde 5,71 m. Højde af Mellemdæk 2,44 m. Total Rumfang af Laster og Mellemdæk ca. 5380 m³. Kapacitet af Kulbunker 165 Tons. Kapacitet af Vandballasttanke, ialt 580 Tons. Dødvægt 2900 Tons. Dybgang, lastet 5,64 m.

Skibet er bygget med 2 Dæk og Tonnageluge agter. Skibets Lastrum er meget effektivt ventileret ved Hjælp af et stort Antal Ventilatorer, hvoraf 6 er elektrisk drevne.

Skibet er bygget til Germanischer Lloyd's Klasse. A-4* (E+).

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. Helsingør Turbo-Compound-Maskine, Type H-9½, bestaaende af en Stempeldampmaskine med 2 HT og 2 LT Cylindre, kombineret med en Spildedampturbine af Helsingørs patenterede System, i Stand til at udvikle ialt 1750 IHK. Kedelanlægget bestaar af 2 Stk.

Hovedkedler forsynet med Overheder og Howdens kunstige Træk. Ved Konstruktionen af Anlægget er der taget Hensyn til Opnaelse af den størst mulige Økonomi.

Dæksmaskineriet er dampdrevet.

Skibets Lasteevne er ca. 2900 Tons dw. Det har strømlinieformede Dækshuse og er iøvrigt konstrueret efter de nyeste Principper for at opnaa den højest mulige Hastighed med størst mulige Økonomi for den Fart, hvori Skibet skal beskæftiges.

Der findes et smukt indrettet Apterium for Dæks- og Maskinofficerer midtskibs og for Besætningen agter.

„Parma“.

Et af de mest berømte af Australien-Sejlerne er „Parma“. Oprindeligt blev Skibet bygget til Anglo-American Oil Company og hed „Arrow“. Før Krigen blev „Parma“ købt af Laeisz i Hamborg og sejlede i Salpeterfarten fra Chile. Den Laa, da Krigen brød ud, i Chile, hvor den blev interneret og beslaglagt, men efter Krigen blev den købt tilbage af Laeisz, der igen brugte den i Nitratfarten indtil 1929, da den blev lagt op. I 1931 købtes den af Kaptajn Ruben de Cloux, der anvendte den i Kornfarten paa Australien, og gjorde her den hurtigste Rejse af alle Sejlskibene (83 Dage).

BROGADE 25

Stuen & Kælderen

Tlf. Amg. 4502

KØBENHAVN K

Brug

BACHERS BUKSER

Kirseys og Holmens Bukser

TIL ALLE PRISER

Alt i Herre og

Søkvipering

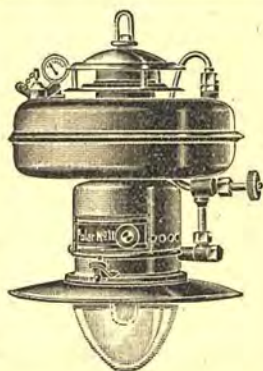
og

Gummistøvler

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



POLAR-LAMPEN

C. C. MØLLER

St. Jacobsgade 15

Telefon Øbro 3771 x

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT

NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.

Telegram-Adresse: K U L

Husk at forny Deres Abonnement

OBSERVATIONER I JUNI MAANED

Stadig sødygtig.

Danmarks ældste Sejler, den 142-aarige Yacht „Anna“ af Vejle, ligger i disse Dage i Marstal Havn. Skibet er bygget i Marstal i 1794, og var indtil 1904 hjemmehørende i den gamle Sømandsby. Nu er Søfartsmuseet paa Kronborg interesseret i at købe Skibet og har givet Ejeren, Kaptajn Fahnø, et Bud paa 6000 Kr., men der har ogsaa meldt sig Libhavere fra Marstal, og der er derfor Udsigt til en Museumskamp om Danmarks ældste Skib.

Kaptajn Fahnø udtaler iøvrigt, at „Anna“ endnu er saa sødygtig, at han godt tør sejle til England med det. Men hvis han i Længden skal beholde det, maa der installeres Motor, og saa gaar det antike jo af Skibet.

En Havfrue.

Nu berettes det, at en Havfrue skal have vist sig ved Lillebæltsbroen.

Det er ganske bestemt. Det var nu forleden Nat. Lige ved en af Bropillerne dukkede en Havfrue op, og hun blev set af to Fiskere, to hæderlige og paalidelige Mænd.

De var lige saa ædru som du og jeg. Og hun bar et lille Barn paa Armen.

Et Barn?

Ja, et lille nyfødt Barn! Og hun talte til dem!

Hun slog et lille genert Slag med Halsen og saa sagde hun ganske tydeligt: „Undskyld, men de Herre kunde vel ikke tilfældigvis sige mig Dykker Mortensens Adresse?“

Statsministeren faar bygget Skib.

Statsministeren har i disse Dage aflagt Visit paa Nordbjergs Yachtværft i Sundkrogsvej, hvor han med Interesse besaa den store Virksomhed med de mange Lystfartøjer og Kaproningsbaade under Bygning. Samtidig inspicerede han et Fartøj, han selv har paa Stablen derude. Ved den paabegyndte Nybygning er det dog ikke den store Sejlsport, Statsministeren agter at gaa ind for. Det drejer sig kun om en 12 Fods Rojolle, som — forsynet med en Paa-hængsmotor — skal afløse den gamle Jolle, der hører med til Sommerhuset ved Køge.

En gammel Sømand og hans Værk.

Endnu findes der gamle Søfolk, som faar Tiden til at gaa ved at omsætte deres Minder fra de store Have i kunstfærdige Modeller af Fortidens Sejlere. I Prinsesse Mariæ Hjem i Baadsmadsstræde Nr. 11 (Opgang I, 5. Sal) bor Tømmermand M. E. Hansen, som har lavet en stolt Fuldrigger, han lige har faaet færdig efter et halvt Aars taalmødt og fingernemt Arbejde. Hans sidste Arbejde af denne Art er havnet i Amerika. Tømmermand Hansen fo'r selv i sine unge Dage med de store Sejlskibe; siden har han i mange Aar haft Arbejde paa amerikanske Yachtværfter, og de sidste 10—12 Aar, inden han gik i Land, sejlede han igen med danske Skibe, men nu maskindrevne; sidst var han Tømmermand paa Det Forenedes „Alabama“ i Sydamerika-Farten. Han er en tiltalende

Type paa den gamle, arbejdssomme Sømand, for hvem det kniber i sin Hvilestand at holde Hænderne ledige. Fra de store Tømmerstykker paa Værftet er han gaaet over til de smaa, som han kan haandtere i sin Stue.

Med Verdens-Skæbner om Bord.

Har De bemærket der Rolle, britiske Krigsskibe spiller, naar det drejer sig om styrtede Statsoverhoveders Skæbne? Napoleon sluttede sin Bane om Bord paa „Bellerophon“, der transporterede ham til St. Helena. Napoleon den Tredies Søn, Kejserprinsen, blev om Bord paa et britisk Krigsskib sendt til Zulu-land, hvor han fandt sin Død i Kampen mod de Vilde. Et britisk Krigsskib transporterede for nogle Aar siden Kejser Karl af Østrig-Ungarn til Madeira — Kejseren af Abessinien kom til Haifa om Bord paa den britiske Krydser „Entreprise“ og er senere afsejlet til Gibraltar paa den britiske Krydser „Capetown“.

15 Kaproningsbaade døbt.

Den største Daab af Kaproningsbaade, som nogen Sinde har fundet Sted herhjemme, afholdt Danske Studenters Roklub nylig i Kalkbrænderihavnen. Ikke færre end 15 pragtfulde Baade blev døbt af forskellige høje Herrer, og Klubbens Protektor, Kronprins Frederik, foretog Daaben af en 8 Aarers Outrigger. En stor Tilskuerskare overværede den højtidelige Handling, og der var Klang i Hurraraabene. Bagefter stod den paa Vin med Kansekage. Der kan næppe være Tvivl om, at Studenterroerne gaar ind i en god Sæson med det glimrende Baademateriel, de nu er i Besiddelse af.

Flaadebesøg.

Med Varmen følger Besøg af en Række udenlandske Baade, der benytter Sommeren til at vise Flaget i fremmede Havne. Et af de interessanteste bliver sikkert det brasilianske Skoleskib „Almirante Saldanha“, der kommer til København den 9. Juli og bliver her i fem Dage.

Kong Georges Yacht.

En af Verdens mest kendte Lystyachter, „Britannia“, der har sejlet næsten 500 Førstepremier ind til Kong George, har faaet sin Dødsdom. Kong George kunde aldrig bringe det over sit Hjerte at sende Yachten til Ophugning paa et Skibsværft.

Nu har Kong Edward løst den gordiske Knude: Mast og Rigning vil blive solgt, og i nær Fremtid vil „Britannia“ blive sænket paa Havet.

Hval vædret af Liner.

Paa Rejse fra Bombay til Suez stødte Lineren „President Wilson“ paa en Genstand i Vandet, der viste sig at være en 50 Fod lang Blaa-hval, der hang over Stævnen, næsten skaaret igennem af Skibets skarpe Stævn. I en halv Snes Minutter blev Hvalen hængende, men da Farten blev taget af Skibet, gled Hvalen af og sank.

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikinger“s Abonnenter og Læsere

De bedes venligst oplyse mig om følgende: Hvor mange Register-Tons er Motorparketten „Mathilde“ paa? Skibet sejler mellem Limfjordsbyerne og København. — Hvor mange effektive Hestekræfter har Motoren?

K. B. M.

„Mathilde“ af Lemvig er 90 ts. Brutto, 31 ts. Netto. Motoren er paa 325 IHK.

Vil „Vikingen“ være venlig at oplyse mig om, hvordan man uddanner sig som Skibskonstruktør; er det muligt med smaa Midler?

E. D.

De fleste større Skibsværfter antager Skibskonstruktørlærlinge og giver dem i Læretiden Uddannelse paa Tegnestue og i Værksted. Den nødvendige teoretiske Viden maa Lærlingen skaffe sig ved Privatundervisning eller ved et Kursus paa Helsingørs tekniske Skole. Der findes heller ingen anden Udvej, hvis De er udlært i Faget som Jernskibsbygger eller Skibstømrer. Prøv da, idet vi gaar ud fra, at De har Tegnefærdighed fra Aftenskolen, at søge Plads som Skibstegner paa et Værft, hvor der findes en Skibskonstruktør, der kan undervise Dem i Skibsbygnings Teori.

1) Jeg vil gerne spørge, om man kan sende en Artikel ind til Bladet, da jeg gerne vil skrive om en Rejse med et af Ø. K.s Skibe? 2) Koster det noget? 3) Kan man sende Billeder med og faa dem returneret? 4) Kunde De ikke til næste Jul bringe et farvelagt Billede af Skoleskibet „Viking“? Hvorledes var det rigget? Hvormange Elever kunde det tage? 5) Kunde De ikke bringe et Billede paa „Vikingen“s Forside af Skoleskibet Fanø? 6) Har der været andre Skoleskibe i Danmark? 7) Kunde De ikke bringe et Billede af det nye og gamle „Georg Stage“? 8) Hvor mange Sejlskibe har Ø. K. haft? C. G. C.

1) Vi modtager gerne gode Artikler, men vi kan jo ikke paa Forhaand love at optage dem. 2) Nej. 3) Ja. 4) Billedstoffet for „Jul paa Havet“ er allerede delvis færdigt og kan næppe ændres i den ønskede Retning. „Viking“ var en 4-m. Bark, der kunde tage Elever. 5) Foreløbig maa de nøjes med Billedet i Nr. 5, men maaske senere. 6) Nej. 7) Vi har bragt saa mange Billeder af „Georg Stage“, at vi ikke tror, at Læserne kan ønske flere i en nær Fremtid. 8) København, Maracaibo, Martinique og Dana.

Svar til Jungmand.

1) Man kan kun blive Styrmand, naar man har Eksamen. 2) Kaptajn, Overstyrmand, Regnskabsfører, 2 Styr mænd (hvoraf den ene er Lærer), 4 Understyr mænd og 1 Kok. 3) Dungeness ligger ved Kanalen S. V. for Dover. Ushant Fyrskib ligger ved Englands Sydspids ved Indsejlingen til Kanalen. 4) Hyren er for en Jungmand 38 Kr., for en Letmatros 84 Kr. og for en Matros 168 Kr. plus 10 Kr. i Madraspenge for alle.

1) Hvor stor var den svenske Handelsflaade 1933 — og nu? 2) Hvor stor en Del af den danske, sven-

ske og norske Handelsflaade er under 15 Aar gl.? 3) Hvornaar udkommer „Sveriges Skibsliste“ for 1935?

A. T.

1) I 1933 1,765,000 ts — I 1935 1,668,529 ts. 2) Ca. 57,5 pCt., 62 pCt. og 36,5 pCt. 3) Den udkom i Fjor ca. 15. April.

Hermed vil jeg høfligst spørge, om det ikke skulde være muligt at nedsætte Antallet af Annoncer og lade os faa lidt mere af det interessante Læsestof? Annoncernes Antal er steget betydeligt siden dette Aars Begyndelse. I sidste Nummer var der ikke mindre end 29 — niogtyve — Annoncer foruden Omslaget.

For en enkelt Gangs Skyld skal vi svare paa et anonymt Spørgsmaal, da det har stor Interesse baade for „Vikingen“s Redaktion og for Læserne. Det var ellers forud dømt til Papirkurven, hvor alle unavngivne Spørgsmaal havner.

Et Blad kan kun bestaa, naar der er den rette Vekselvirkning mellem de tre Faktorer: Redaktion og Ud giver, Læsere og Annonceører. Svigter Annoncerne, er Bladet i Tilbagegang, stiger de, er det i Fremgang. Prisen for „Vikingen“ er saa lav, at vi ikke kunde bringe al det Stof som De er saa glad for, uden vi havde Annoncer. Det er heller ikke rigtigt, naar De betragter Annoncestoffet som uinteressant. Hvis De læser det, faar De mange nyttige Oplysninger, som De bør bruge ved Deres Indkøb. Hvis De sammenligner rigtigt, saa vil De se, at Bladet er blevet større end i Fjor. De faar altsaa mere for Pengene, trods de flere Annoncer.

1) Er der en Lov, der tillæder Udskrivningskontorer, Mønstringskontorer, Skisførere og andre at skrive forskelligt paa første Blads første Side, altsaa Titelbladet, i Søfartsbøger, som flere forskellige Data, Aarstal, Numre og Bogstaver og Bemærkning om, at ældre Søfartsbøger er udstedt. Nævnte er paa Bladets øverste Halvdel. Jeg mener, Bogens efterfølgende Sider, Side 2 til og med Side 7, er beregnet for saadant som ovenfor nævnte. 2) Kan enhver faa en Samtale med Hr. Justitsministeren, dels paa Christiansborg, udenfor dennes fastsatte Dag at tage imod og i dennes Privathjem; begge Tilfælde menes jo, naar Ens Tid er daarlig. N. R. N.

1) Offentlige Myndigheder har Ret til at gøre særlige Notater paa Side 1. Side 2 til 7 er til specielle Oplysninger. 2) Skriv til Justitsministeren med Angivelse af, hvorfor De ønsker Samtalen.

De bedes venligst besvare følgende Spørgsmaal for mig: 1) Hvilken Spidsgatter er den mest sødygtige i Størrelsen 15—20 m² Sejl? (Det behøver ikke at være en Klassebaad). 2) Hvilken Størrelse har Dragerne? Er de sødygtige? 3) Er der Søkort i „Den danske Lods“? Hvor meget koster det? 4) Hvilken Forskel er der paa en Kutter og en Kragejolle?

1) Den største. 2) 20 m² Ertypebaade. Ja. 3) Nej. 10 Kr. 4) Kragejollen er en bredere sædvanligvis klinkbygget, Baad uden Hæk.

Rosportens Tragedie

Ved Dommerfuldmægtig Lembo, Lemvig

En klog Mand, der i sin Tid fø'r til Søs med Fanøbarken „Prinsesse Marie“ og som i høj Grad erkendte et sødygtigt Sejlskibs Førtræffeligheid, erkendte tillige, at det jo kunde ske i de højtriggede Sejlskibe, at nogen faldt ned og slog sig ihjel eller druknede. Men, som han sagde, hvor der handles, der spildes; det kan ingen Steder undgaas og kan ikke fremføres til Forkløjnelse af den fortrinlige Sejlskibsuddannelse.

Dette er sikkert rigtigt, og gælder derfor ogsaa Rosporten. Naar ved Sommerens Begyndelse Hundreder af kvikke, men ifølge Sagens Natur ikke særligt sødygtige, Kaproningsbaade farer ud langs Danmarks Kyster, maa vi alle finde os i et vist Spild, selv om det gaar ud over vore egne eller vor egen lokale Klub. En ny rask Mand griber den forladte Aare, og Rosporten gaar sin fortjente Sejersgang.

Et uforskyldt Uheld, selv med Døden til Følge, er ingen Tragedie; det giver en stor Sorg, som i sig bærer en efterhaanden voksende Glæde over raske Gutter, der forstod deres Ting og gjorde nøjagtig, hvad der skulde gøres.

En Tragedie er ogsaa noget særgeligt, men det er noget meget mere, nemlig noget sørgeligt, som kunde være undgaet. —

Det, Søens og Ungdommens Venner ryster for at høre hver Sommersøndag Aften i Radioen eller paa anden Maade, er netop nogle hjerteskerende Nyheder fra en eller anden hjemlig Kyst om en Drukneulykke, som kunde være undgaet ved normal Paapasselighed. —

Roerne baade i og udenfor de regulære Foreninger har saavist deres Kram i den pynneligste Orden, ligesom de er al-right med Røglemter og Advarsler og den Slags, naar de Unge lægger ud.

Men al Respekt for Advarsler paa Land! Det er ikke den egenlige Kerne i denne Sag eller ret mange andre Sø-Sager.

Fejlen er, at Roerne mange Steder — ikke alle selvfølgelig — ganske simpelt lader haant om Sømandsskab; lader haant om de elementære lovfæstede, traditionsbundne Erfaringer i Tusinde Aar.

Det lyder utroligt, men der er solide Beviser for, at Kaproningsbaade Gang paa Gang er gaaet paa Langtur i Strid med det mest elementære Sømandsskab.

Sømandslovens § 44 bestemmer: „Skibsføreren har i alle Forhold den højeste Myndighed om Bord“ og i samme Lovs § 60 findes følgende Bestemmelse: „Er Skibet i Fare, eller viser der sig Mytteri iblandt Mandskabet, eller foreligger anden Nødtilstand, er det tilladt at bruge ethvert Middel for at tilvejebringe Orden og Lydighed.“

I mange Tilfælde er fire unge Kæmper gaaet ud i Kaproningsbaad med en saakaldt „Styrmand“, der selvfølgelig — bevar mig vel — havde været Roer i

saa og saa mange Aar, lært at kommandere paa Ollerup o. s. v., og saaledes var „reglementet“, men som iøvrigt faktisk og i Besætningens Øjne var en, i sømæssig Forstand, legemlig og aandelig Undermaaler, der til Tak for Æren ved at være „Admiral“ for Tilskuernes Øjne, søgte at gøre alting godt paa Resten af Turen ved at lefle for de fire Garderkarle, der — godt klar af Tilskuernes Øjne og Øren — roede ganske som det passede dem.

En saadan Styrmand vil i en given livsfarlig Situation ofte spille Tiden med at spørge Kæmperne til Raads i Stedet for at give dem en Ordre. Han føler instinktmæssigt, at hans Ordre ikke vil blive efterkommet, hvis den ikke er efter Besætningens Smag.

I eet forefaldet Tilfælde, hvor en nøjagtig Kurs imod Søen var livsvigtig, slap Hr. Styrmanden Juklinerne ved første Søkvaet og raabte: „Herregud, hvad skal vi gøre?“ Resultat: Forvirret Raaben og Kommanderen fra hver af de fire Roere. Naa, det gik den Gang, men en enkelt af Roerne fik en vammel Smag i Munden og begyndte at indse, at der var vist en Fejl ved ikke at følge Sømandsloven. Kort og godt: Søfolk har en Skipper. Kaproerne har kun en Styrmand. Det er Hovedfejlen hos Roerne, særligt naturligvis hos Langtursroerne.

Man kan ikke her indvende, at der er Forskel mellem et Skib og en Kaproningsbaad. I denne Henseende er der ingen Forskel. Et Fartøj er et Fartøj, og selv smaa Drengene i en ussel Sejlbaad er næsten altid klar over Skipperinstitutionens afgørende Betydning og har det Spørgsmaal klart og afgjort, forinden der kastes Løs. Føreren af et Fartøj, lille eller stort, maa være ene om Æren og Ansvar for Navigeringen, saalænge Rejsen varer, enten den er lang eller kort.

Nogle Roere vil maaske tro, at de er en Stat for sig indenfor Sømandsstanden, som de maaske oven i Købet føler sig hævet over.

Men Resultaterne har bestandig vist, og vil stadig vise, at den Situation, som „simple“ Fiskere eller „simple“ Søfolk klarer med Lethed, der kan koste Livet blandt Roere, hvis de ikke kender Sømandsskabet og heller ikke gider lære det.

Det er meget godt at kigge paa Vind og Vejr, forinden Baadene gaar ud, men for det første har mange af „Styrmændene“ forbavsende lidt Forstand paa at bedømme Vind og Sø fra Land, for det andet kan Vejret udmærket forandre sig fra godt til daarligt under selve Turen, og endeligt, for det tredje, maa Roerne til en vis Grad benytte deres Frihed, mens de har den, uden al for meget Hensyn til muligt daarligt Vejr.

En farlig Situation kan hurtigt opstaa, og saa er det vigtigste, at „Styrmanden“ er Skipper og forstaaer at byde uden Hensyn til misforstaaet Kammeratskab.

MOTORBAADSSPORT

DER kan trækkes en vis Parallel mellem Sejl-sporten til Søs og den ædle Hestesport til Lands. Det er begge Gentleman-Sport, hvor de opnaaede Resultater i første Række skyldes Styrmandens, henholdsvis Rytterens Øvelse og Snarraadighed. Og disse to ældgamle Sportsgrene har i vort Aarhundrede faaet den samme Konkurrence: Motoren, det geniale Udslag af menneskelig Snille og moderne Teknik — denne kunstige Kraftkilde, der langt overgaar de naturlige Kraftkilder som Vinden og Hesten i at skyde Fart.

Mens Sejlsport jo gaar ud paa et nøje Kendskab til Vind og Strøm for med fuldt Udbytte at udnytte disse to Faktorer i Sejladsens Tjeneste, saa har Motorbaadssport det ene Formaal paa Trods netop af Vind og Strøm at opnaa den største Sejlhastighed. Det er først og sidst Motoren, det kommer an paa, og Motorbaadsejeren kender Glæden og Stolthedsfølelsen ved den fint arbejdende Motor, hvad enten det drejer sig om en tip-top moderne Dieselmotor i en ocean-gaaende Luksusbaad eller en gammel Førd-Motor i en Kragejolle i de hjemlige Farvande.

er Gentlemansport

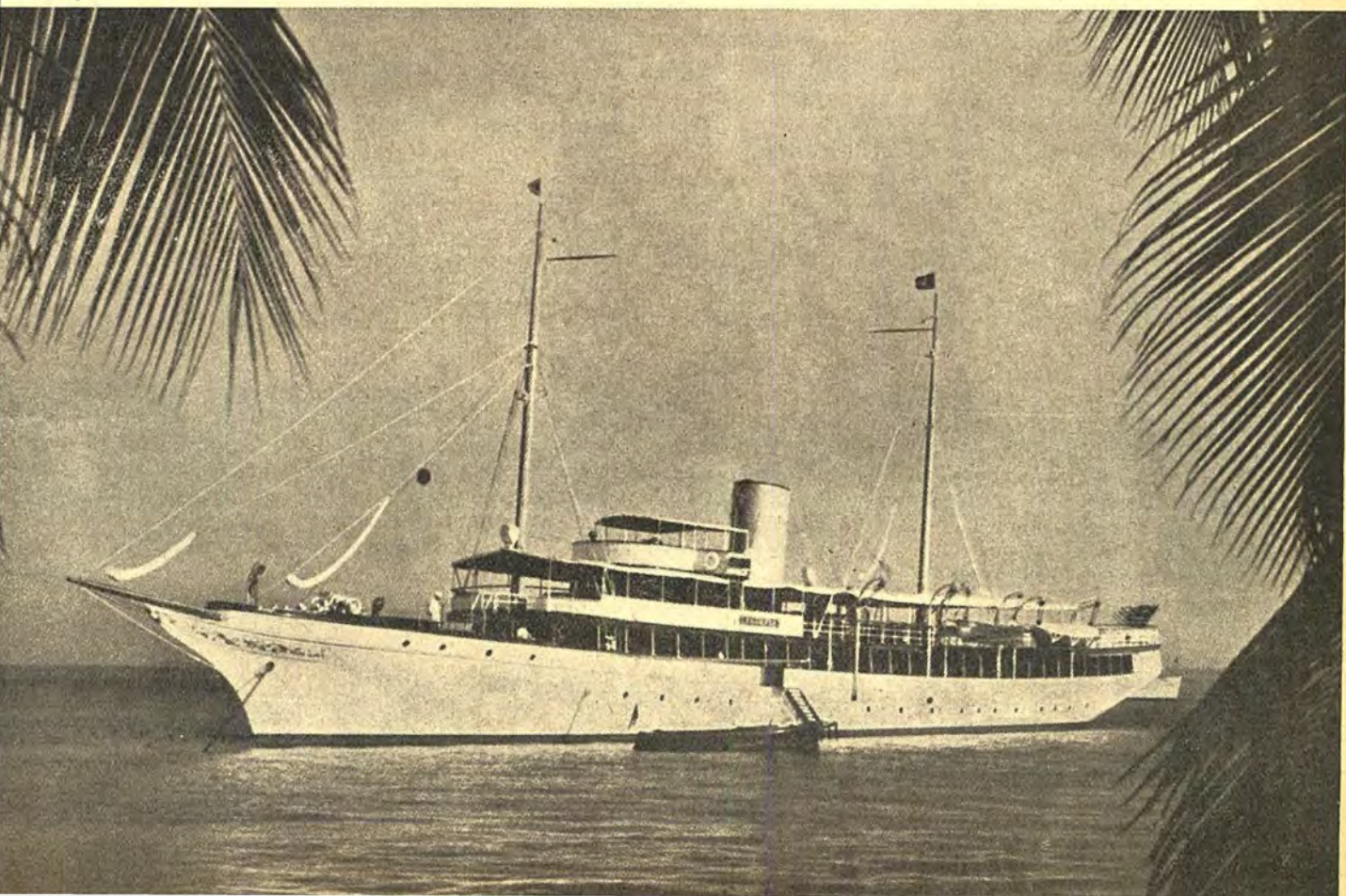
En Sportsbedrift er en Bedrift, hvad-enten den udføres med de fineste eller det simpleste Materiale.

Ved TAGE NISSEN

Vi skal her referere to sportslige Præstationer, udført med to Motorbaade af vidt forskellig Kvalitet men med det samme tilfredsstillende Resultat: en udført Bedrift!

Den 4. September forrige Aar skete der en alvorlig Skibskollision udfør den spanske Kyst. Blandt de Dampere, der kom til Assistance, var den store Orient Liner Orion. Det engelske Blad Daily Mail fik

Drømmen om den store, moderne Dieselmotor-Yacht til eventyrlige Jordomsejlinger har ikke været virkeliggjort i Danmark siden Etatsraad Glückstads Dage.





Den amerikanske
Flåde benytter
sig i vid
Udstrækning af
Motorbaade.

Underretning om, at der om Bord paa Orion var optaget nogle fine Fotografier af Skibssulykken, og det ønskede som det første europæiske Blad at bringe sine Læsere disse Billeder. Men efter at have samlet Passagerer op fra det forulykkede Skib havde Orion fortsat sin Sejlads. Da den imidlertid ikke skulde anløbe nogen engelsk Havn men blot skulde gennem den engelske Kanal videre ud i Nordsøen, gjaldt det altsaa om at finde den i Kanalen og faa de vigtige Fotografier i Lanc. Til at udføre dette vanskelige Arbejde, hvis Resultat man ikke paa Forhaand kunde afgøre, valgte Daily Mail at ringe til Mr. H. Scott-Paine, Ejer af den hypermoderne, hurtiggaaende Motorbaad „Glitter-Wake“, der straks var rede til at paatage sig Opgaven.

Daily Mail havde ringet Mr. Scott-Paine op ved Middagstid. Saa næjagtigt, man kunde faa Orions Position opgivet, vilde den samme Aften ved 7—8 Tiden befinde sig et eller andet Sted i Nærheden af Øen Wight, hvor den altsaa skulde indhentes.

Først søgte Mr. Scott-Paine Oplysninger om Dampere, der viste sig at have brunt Skrog og gul Skorsten. Dens Prøvefart var 22 Knob, men da den var forsinket af Kollisionen ved den spanske Kyst, kunde man regne med, at den løb mellem 22 og 24 Knob. Med disse Oplysninger udlagde Mr. Scott-Paine nu paa

Søkortet tre forskellige Ruter, som Orion muligvis vilde følge, og paa disse tre Kurser markerede han de tre mulige Positioner, der svarede til en Hastighed af 22, 23 eller 24 Knob sammenholdt med de Positioner, Orion vilde have mellem seks og syv paa Højde med Øen Wight efter de Oplysninger, man havde modtaget. Derefter udlagde han sin egen Baads Fart og valgte en diagonal Kurs, der, saafremt Oplysningerne var nogenlunde korrekte, vilde bringe ham paa Højde med Orion mellem syv og otte. Skulde han efter denne Udregning alligevel ikke finde Orion, vilde han løbe i en 28-miles Cirkel, der praktisk taget vilde dække hele det Omraade, hvor Dampere kunde befinde sig. Men da vilde Natten være faldet paa og Sigtbarheden derfor ganske lille.

„Glitter-Wake“, der er 50 Fod lang og forsynet med tre 100 hp. „Power“-Motorer, var imidlertid trukket paa Land og skulde altsaa først søsættes og forsynes med Brændsel og Proviant samme Eftermiddag, og den fire Mand store Besætning tilkaldes. Endvidere skulde et Kompas-Udstyr rekvireres fra London til Southampton, anbringes i Baaden og korrigeres. Alt dette naaedes, og Mr. Scott-Paine havde beregnet at forlade Southampton mellem Kl. 16,30 og 17. Men i sidste Øjeblik opstod der Vanskelighed med Toldadministrationen, og først tyve Minutter i seks kom



Paa Søerne i Nærheden af Storbyerne er Motorbaadssport i høj Kurs.



Ejerens Kahyt i „Glitter-Wake“.

Tilladelsen fra Toldvæsenet og samtidig et Telegram fra Orions Kaptajn, der ventede at være i rum Sø ud for Øen Wight mellem et Kvarter over seks og et Kvarter i syv. For at gøre Baaden saa let som muligt, blev alt overflødigt løst Gods landsat, og med treogtredive Knobs Fart stod „Glitter-Wake“ ud gennem Southampton-Bugten, og en Time efter befandt Baaden sig i rum Sø i Kanalen.

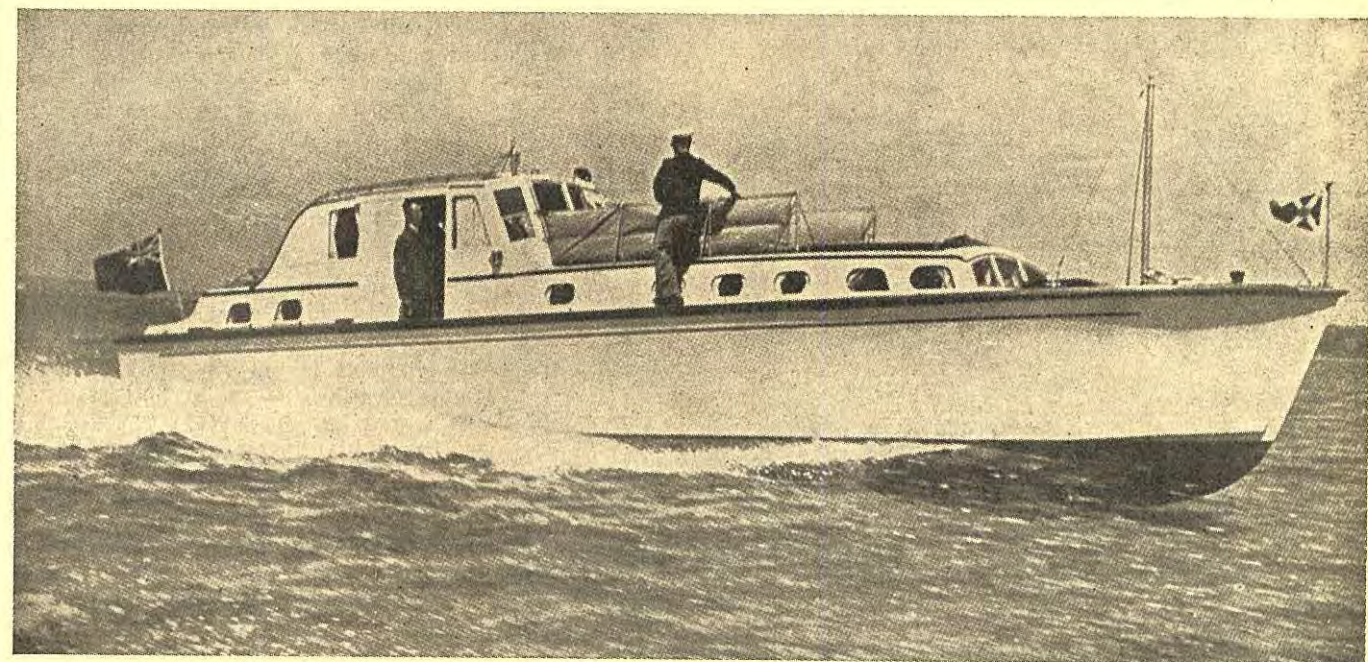
At finde en Damper i rum Sø, navnlig en saa hurtiggaaende, er næsten som at søge en Knappenaal i en Høstak. Det eneste man havde at gaa efter, var de Røgstriber, Damperne tegner mod Horisonten. — Cg efterhaanden som Tusmørket faldt paa, blev Sigbarheden mindre.

I den første Time opdagedes kun Røg fra to Dampere, og begge Gange løb „Glitter-Wake“ forgæves de mange Sømil frem for at indhente Damperen, der viste sig ikke at være Orion. Mørket tog nu til, og da man opdagede den tredje Røgstribe og ivrigt vilde undersøge denne Damper gennem Kikkert, tabtes den overbord paa Grund af de korte Krapsoer, og man havde kun sine Øjne tilbage at stole paa. I Løbet af nogle Minutter viste det sig imidlertid, at dette var den rigtige Damper. Mr. Scott-Paine's Tidsberegninger havde været rigtige, „Glitter-Wake“s Kurs havde været rigtig, og Orions problematiske Kurs havde været rigtigt forudset. Ingen Motorbaads-Sportsmand kan være i Tvivl om Mr. Scott-Paines Følelser, da han Kl. 11 samme Aften løb ind i Scuthamptons Havn og kunde levere Pakken med Fotografierne til Daily Mail's Medarbejder, saa Bladet kunde bringe sine Læsere dem næste Morgen.

Denne sportslige Bedrift beroede altsaa paa en helt igennem moderne og sindrig Motor, der kunde give Baaden den store Fart af treogtredive Sømil i Timen i Forbindelse med et luksuøst Udstyr af alt til Sejlads hørende samt tekniske Fordele som Radiotelegram og Flyvemaskine (til Afhentning af Kompassudstyr i London) o. s. v.

Men den rigtige Sportsmand kan ogsaa med langt færre og simple tekniske Midler udføre store sportslige Bedrifter.

Jeg tænker her paa den lille danske Motorbaad „Malaya“s Tur til Nordkap i Sommeren 1931. „Malaya“ er en Motorbaad paa 36 Fods Længde, hvoraf de 22,5 Fod er overdækket. Bredden er 7,7 Fod og Dybtgaaende ca. 2,5 Fod. Maskinen er en Fordson-Tractor paa 22 H.K., der under Prøvefart havde givet en Fart paa 7,6 Knob. Baadens Indretning er: forude en Sovekahyt med to Køjer. Midtskibs en Salon med to Køjepladser. Derefter Maskinrummet med Aflukke til Pantry og Klædeskab. Agterude et stort rummeligt Kockpit, hvorfra Styringen foretages. Helt ude i Stævnen ligger to Tanke til ialt 400 Liter Brændsel. Lanterneerne er elektriske og i Forbindelse med Akkumulatoren, der igen oplades fra Maskinen. To Ankre, et større og et mindre, 30 Favne Græstrosse og en 30 Favne lang meget svær Varpeende, der i Nødtilfælde kan stikkes paa Ankertrossen og bruges i Forbindelse med denne. Endelig en Log og et Radioapparat.



„Glitter-Wake“ for fuldt Drøn.



„Malaya“ i Tromsø. Til højre Redningskøjterne, der om Vinteren ligger ude paa Fiskepladserne til Hjælp for Fiskerne.

Til Sejladsen i de hjemlige Farvande er „Malaya“ altsaa en overordentlig veludstyret Baad. Men til en Tur til Nordkap, hvor Farten flere Gange gaar over aabent Hav og gennem fremmede og farlige Farvande, kan det samme ikke siges at være Tilfældet. Der hører sportslig Dristighed og Sømandsskab til at gennemføre en saadan Tur med saa enkelt Materiale.

Da „Malaya“s Ejer, Hr. Hougaard-Petersen, havde besluttet sig til sammen med den gamle Sejsports-Veteran, Hr. Valdemar Nielsen, at vove sig ud paa den lange Tur, forsynede han „Malaya“ med en kort Mast, beregnet til at bære et Støttesejl (Fok og Storsejl, ca. 10 Kvadratmeter). Det er nemlig ikke altid nogen behagelig Tanke fuldstændigt at være prisgivet en Motor, naar man har læ Lænd i Nærheden, og specielt ikke, naar det er den norske Kyst med Skær og Undervandsbraad. Svinger Motoren her, er det Liv og Død, om man faar den i Gang igen, inden man kastes ind paa Skærene.

Til Navigering medførtes tre Kompasser, hvoraf det ene var et stort 6" Spritkompass, anbragt i Nathus med elektrisk Belysning, samt en Pejlskive til at sætte paa Kompasset, naar Nathuset blev fjernet. Af Søkort medførtes 109 Kort ialt — heri iberegnet baade Oversigtskort og Kort i Maalestok

1:50,000 og 1:100,000. De sidste er dog efter Hr. Hougaard Petersens Erfaringer for smaa, naar man vil smutte ud og ind mellem den nordnorske Skærgaards Holme og Skær.

Foruden Passer, Parallellinial, Forstørrelsesglas, Viskelæder og Blyant, bestod Navigationsmaterialet af et Instrument, der var beregnet til Radiopejling. Det bestod af en rund Celuloidskive, inddelt i 360 Grader, i hvis Centrum der var anbragt en drejelig Celuloidlineal. — Hvis man fra et givet Sted hurtigt vil finde Retning hen til et andet, lægger man Skiven med Centrum over det Sted, hvorfra man vil pejle, og Linien 360° - 180° paa den runde Skive over Kompaskursen paa Kortet og drejer saa Linialen, mens man holder fast paa Skiven, hen til det Sted paa Kortet, hvortil man vil finde Retning, og man har da nøjagtigt, hvor mange Graader Stedet befinder sig fra Kompaskursen.



Gross, Hougaard-Petersen og Hr. Valdemar Nielsen.

Endelig medførtes tre Prismekikkerter. — Af Redningsmateriale medførtes Redningskranse, Redningsveste, Nødraketter, Kanonslag samt en Medicinkasse. Heldigvis blev der ikke Brug for nogen af Delene.

Saaledes rustet startede „Malaya“ den 5. Juli Kl. 6 Morgen fra Københavns Lystbaadehavn. Humøret og Solen skinnede om Kap — — der var jo fem Ugers Ferie at se frem til, fem Uger, der skulde blive mættede med Oplevelser, naar blot Vejr og Motor holdt. Det var Ferie i Ordets videste Betydning, fri for alle Dagliglivets Bekymringer og Forretningsærgrelser — — Ferie i frisk Havluft i alle Døgnet 24 Timer — — Ferie for at løse den Opgave at besejle Farvande, hvor endnu intet dansk Lystfartøj havde vist Flaget. Hr. Hougaard Petersen nægter ikke, at Turen ene og alene var lagt an paa at naa dette Maal med alle til



„Malaya“ udfør Nordkap.

Raadighed staaende Midler. Det var med andre Ord en rigtig Sportstur.

Og den lykkedes. Der skal ikke her refereres de nærmere og interessante Enkeltheder fra Turen. — Det er nok et konstatere, at „Malaya“ naaede Nordkap den 17. Juli og var tilbage i Danmark den 4. August. Den havde da tilbagelagt en samlet Distance paa 5105 Sømil i en sammenlagt Sejltid paa 412 Timer og 2 Minutter og med en gennemsnitlig Fart af ca. 6,69 Knob. Fetroleumsforbruget var ca. 22 Tønder, Benzinförbruget ca. 5 Tønder og Olieförbruget ca. 1 Tønde. Vejr og Vind begunstigede det drøstige Foretagende, og et klogt Førerskab og et godt Kammeratskab gjorde Turen til en Bedrift.

Rosportens Tragedie.

(Fortsat fra Side 28.)

Sommeren kan blive god eller daarlig, det er vi ikke Herrer over, men Roerne skulde i egen, deres ængstelige Paarendes og selve den ideelle, aldeles enestaaende Rosports Interesse indføre mest muligt Sømandsskab paa deres Langture, saa at de tragiske Ulykker indskrænkes eller helt undgaas.

De Ulykker, der overstiger menneskelige Kræfter, maa vi finde os i.

Roere maa — trods deres Kaproningsinteresser — saa vel som andre søfarende Folk vælge enten:

Sømands-Fordømmelse eller Sømands-Berømmelse.

Lemvig i Maj 1956.

Otto Boe Lembo.

Dansk Forening for Rosport ved Formanden, Hr. Grosserer Andre Filtenborg, svarer:

Idet jeg takker for at have faaet Lejlighed til at stifte Bekendtskab med ovenstaaende Artikel, tillader jeg mig at anmode om Plads for følgende Bemærkninger i Anledning af den.

Det er en Misforstaaelse, at der paa Ollerup paa D. F. f. R.'s aarlige Kursus skulde kunne uddannes

„Styrmænd“. Disse Kursus har alene til Formaal at uddanne Instruktører, Lærere, der kan undervise i Roningens Teknik. Selvfølgelig benyttes samtidig Lejligheden til gennem Foredrag og Diskussioner at søge Kursusdeltagerne bibragt Kendskab til en Række andre Forhold — deriblandt netop Langtursroning — men det siger sig selv, at den praktiske Uddannelse af „Langtursstyrmænd“ kun kan foregaa i selve Klubberne.

Det er derfor ogsaa i Foreningens Langtursreglement udtrykkelig fastslaaet, at Klubberne overfor Foreningen bærer Ansvaret for, at kun fuldt kvalificerede Styrmænd faar Lov til at lede Langture. Hvert Langturshold skal iflg. Reglementet have en saadan kvalificeret Styrmænd, der er Holdets Leder, „Skipper“ om man vil, og som har saavel den hele Ledelse af som det fulde Ansvar for Turen.

Der er desuden i Reglementet givet strenge Forbud mod at ro under ugunstige meteorologiske Forhold.

De forskellige Klubber afholder Prøver for Styrmændene, og disse Prøver omfatter ikke blot Praksis, men ogsaa Teori, idet der bl. a. forlanges, at de paa-gældende skal kende Søfartsreglerne.

Man kan imidlertid fra en Klubs eller en Organisations Side give saa mange Regler og udstede saa mange Forbud, man vil; i det Øjeblik en Baad er i Søen under en ansvarlig og — efter et saa kyndigt Skøn som muligt — fuldt kvalificeret Styrmands Ledelse, kan ingen menneskelig Magt forhindre Fejl eller Ulykker, hvis det viser sig, at Holdet og dets Leder svigter paa den ene eller den anden Maade.

Dette er imidlertid ikke noget særligt for Rosporten; det gælder i lige saa høj Grad, naar Talen er om Kajaksport, Sejlsport eller hvad andet man kan nævne.



Carvelin

BOAT VARNISH
til Deres Baad

Ingen

ru, afskallet Flade med Carvelin Baadelak. Den giver Baaden Glans fra Sæson til Sæson.

HØVEDDEPOTET ER HOS

Kultorvets Farvehandel

Kultorvet 12 - København K. - Tlf. C. 521 & 541

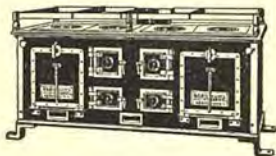
Københavns Vandforsynings Selskab

O. Møller Vi undertegnede anbefaler os med **fersk Vand**, baade til Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløber København.

Dag: Amager 5366 Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner Nat: Amager 5637

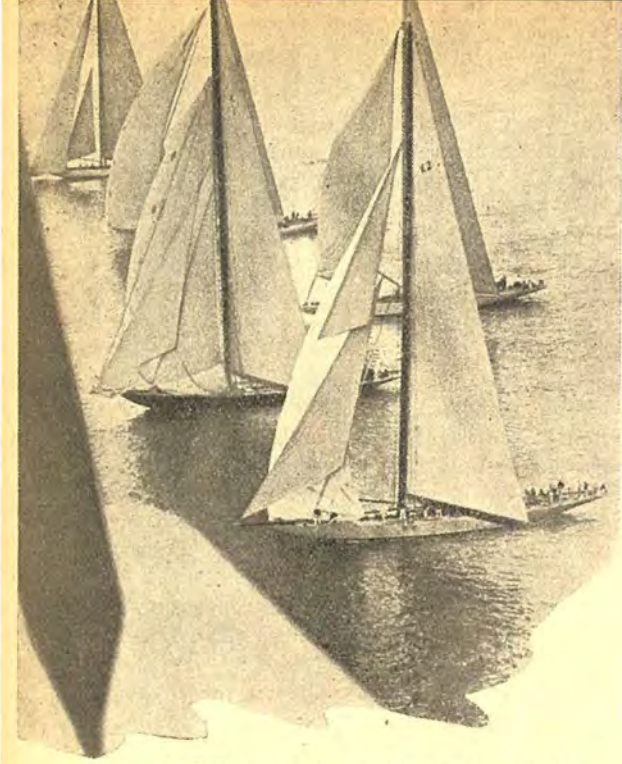
BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



Luft-Fotografi fra en Start i den engelske Handicap-Klasse. Gengivet efter „Segel“.

DEN gamle Sandhed, at et Billede fortæller mere end tusind Ord, bekræftes vel ingen Steder saa overbevisende som indenfor Sejlsporten. En erfaren Sejlsportsmand kan bruge en Time eller to til at forklare de faglige Finesser ved en Rigning eller en Manøvre, og saa er det dog tvivlsomt, om den

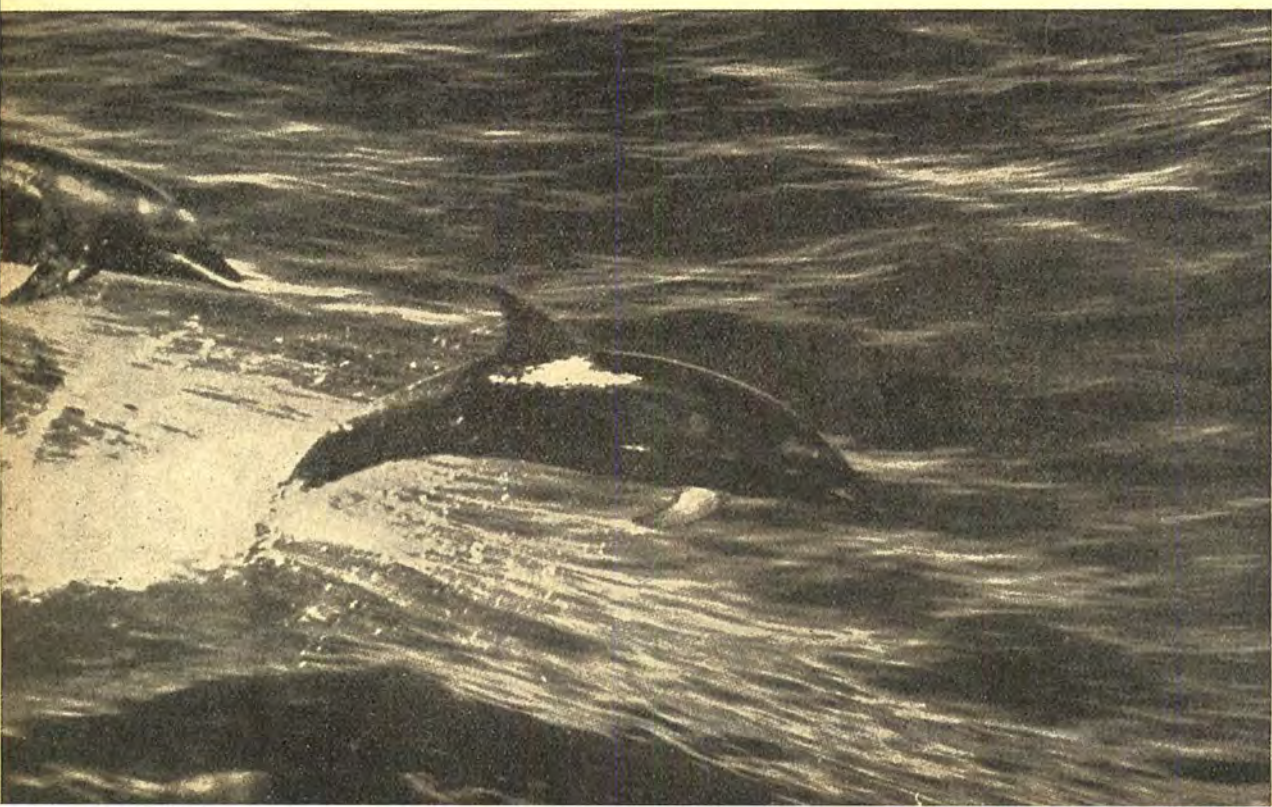
Et Mesterværk af Sejlsports-Fotografering

ikke erfarne Tilhører bagefter har forstaaet et Ord af det hele. Har man derimod et rigtigt godt Billede af paagældende Rigning eller Manøvre eller hvad det nu drejer sig om, saa vil man lettere kunde forklare, hvad det er, man mener. Et vellykket Sejlsportsfotografi vil give mere af Skønhedsværdien end mange lyriske Udgydelser og mere af Sandheden end de to konkurrerende Besætningers Paastande i Tilfælde af et Tvivlsspørgsmaal under en Kapsejlad.

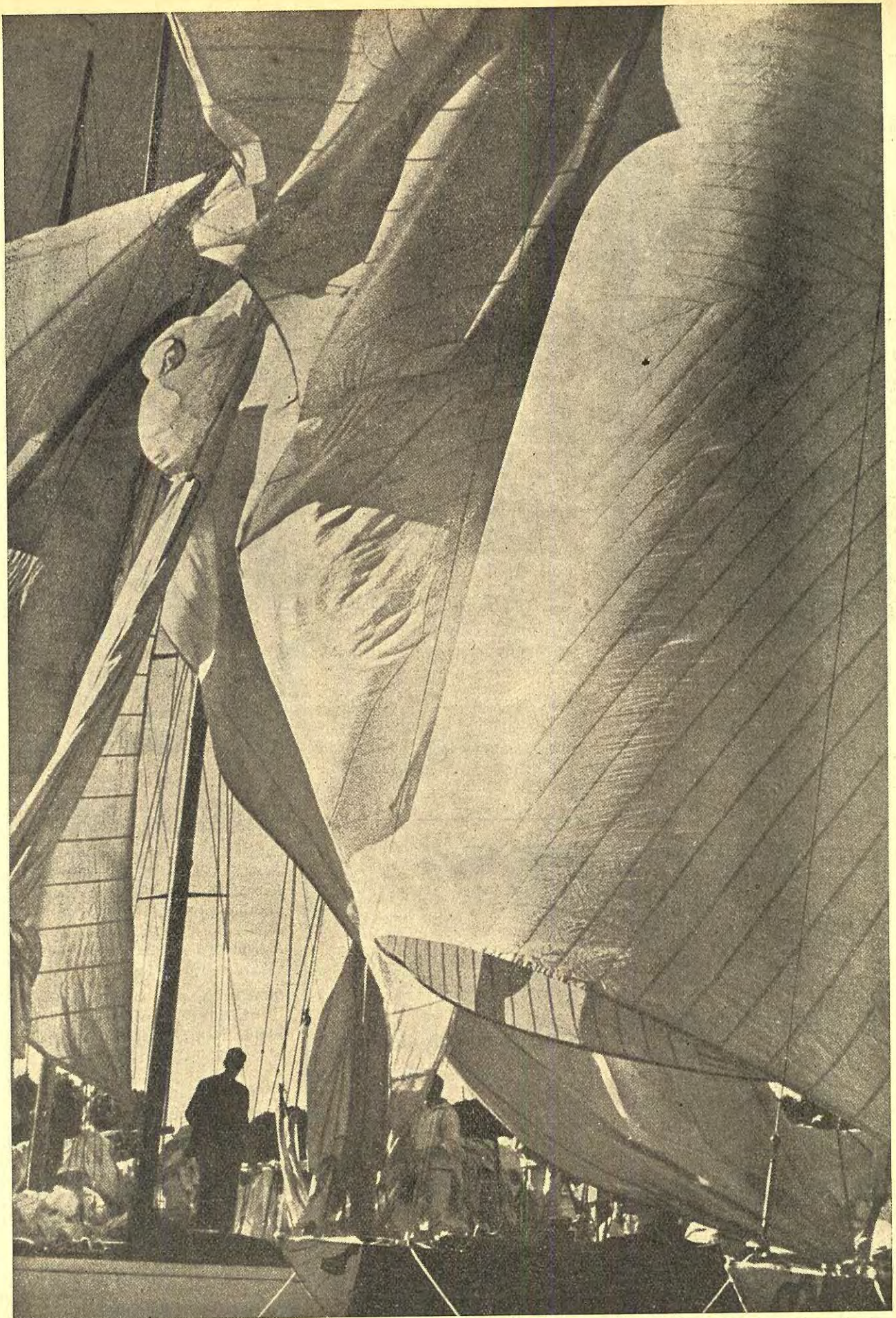
Men at optage gode Sejlsportsbilleder er ikke uogen let Sag, navnlig fordi det er vanskeligt at komme nær nok til den Baad eller til den Situation under en Kapsejlad, som man ønsker at optage. Og lykkes det at komme nær nok, saa skal det nok passe, at Apparatet ikke er ved Haanden.

Det er kun naturligt, at Svenskerne, der gør saa uendelig meget ud af Sejlsporten, ogsaa ligger forud hvad Sejlsportsfotografering angaar.

Paa Aktiebolaget Svensk Litteratur har Harry Nyström udgivet et pragtfuldt Værk „Segel“. Det er et omhyggeligt Udvalg af blot et Par hundrede Billeder fra flere tusinde inden- og udenlandske Sejlsportsbilleder. Man kan blade denne Bog igennem og aldrig blive træt af denne Rigdom paa Skønhed og faglig Viden, som disse pragtfulde Optagelse byder paa. Vi bringer her nogle enkelte Gengivelser og skal senere bringe flere.



Langfartssejle har berettet om morsomme T og Delfiners elegante og høje Spring og kraftfulde Boltren i Var foran Skibets Gengivet efter „Segel“.



„Levende Sejl“.

Gengivet efter „Segel“.

Lystsejlad

Paa Andr. Fred. Høst og Søns Forlag er udgivet „Lystsejlad“ af Jens Kusk Jensen, 2. Udgave ved Otto Benzon (224 Sider med 147 Illustrationer og 7 farvelagte Tavler. — Pris 4 Kr. heftet, 7 Kr. indbundet).

Undertitlen „Haandbog i Sømandsskab for Lystfartøjer og Motorbaade“ er lidt for kort. Der burde have været tilføjet „for de første Begyndere“. For det, der blot en Tid har givet sig af med Lystsejlad, bringer den ikke noget særligt. Man er nærmest tilbøjelig til at sige med en Opponent ved en Doktordisputats: „Det gode i Bogen er ikke nyt, og det nye er ikke godt.“ Man kan selvfølgelig diskutere længe om, hvad der bør findes i en saadan Bog, men trods alt for stor Bredde i Behandlingen af nogle af de 12 Kapitler, er der dog mange Ting, som man søger forgæves efter f. Eks. Maaereglerne. Af det, der ikke er godt, skal kun lige nævnes den teoretiske Del, hvor man f. Eks. undres over, at en Yachtkonstruktør maaler Momenter i Kilogram. Man skal ikke for at skrive i en populær Form være unøjagtig.

Farvetavlerne til Indøvelse af de internationale Søvejsregler er sikkert udmærkede, men burde have haft en Tilføjelse med Havnereglerne, som man saa ofte, navnlig i Københavns Havn, ser Lystsejlerne forsynde sig imod.



Sandhamn — en af de svenske Sejlsportsfolks mest yndede Samlingspladser. Gengivet efter „Segel“.

K·Y·OG·M·V·

KØBENHAVNS-YACHT
OG MOTORBAADS-VÆRFT

Ophalerbedding
paa over 60 Tons

AKTIESELSKAB
KALKBRØNDERHAVNEN

Telefon Ryvang 906
Tlgr.-Adr.: Yachtmovær.

J. JOHANSEN

Skibsrigger
Sundkrogsgade. Ø.
Telf. Ryvang 2073

Alt Riggerarbejde udføres
Yachtarbejde af enhver Art
Søg Tilbud

Brøndberg & Tandrup

Lanterner, Lamper og Lygter
Skibsinventar og Reparationer
Udtagelse af Certifikater

St. Kongensgade 27 B
Telefon: Palæ 827

I hver en Havn-

I hver en Havn Verden over beundres de danske Skibe. Trods hvasse Angreb af Storm og Bølger, af Sol og Saltvand, er de altid smukke og velholdte. De er malet med Sadolin & Holmblads verdenskendte Farver og Lakker, de bedste til ethvert Formaal.

BLAKOLIN, sort Udenbordsfarve.

KINALIN, Emaillemaling.

SADOLINs strygefærdige MØNNIE
LASTRUMSFARVE

Anker Skibsbundfarve:
ANTI-CORROSIVE
ANTI-FOULING
BOOT-TOPPING

A/S SADOLIN & HOLMBLAD

Nordens største og ældste Farve- og
Lakfabrik. Over 100 Aars Erfaring.

Sk 4-36

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juni 1936



Medlemmer pr. Januar 1936.

Det forenede Dampskibsselskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det danske Petroleumsselskab A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det dansk-franske D/S
 D/S Vendilla
 D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 D/S Det danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Actie, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Rønne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Als
 Det dansk-norske D/S
 A/S Rederiet Albion
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 D/S Jyden, Esbjerg
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 A/S Det store nordiske Telegrafelskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phoenix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 De forenede Bugserelskaber, A/S
 A/S Draco

En moderne Frugtbaad



M/S Chilean Reefer.

✓ Efter en vellykket Prøvetur den 20. April afsejlede Rederiet J. Lauritzen's Motorskib „Chilean Reefer“ til Vestindien og Amerika paa sin Jomfrurejse.

Skibet, der er et Søsterskib til M/S „Canadian Reefer“ og M/S „Brazilian Reefer“, som vi omtalte i Aprilnummeret af „Vikingen“ ved dets Aflevering fra Nakskov Skibsværft, er bygget som flushdækket Lastmotorskib med Krydserhæk og er konstrueret til Germanischer Lloyd's højeste Klasse. Det er bygget specielt til Frugt fart, og Farten

er derfor af særlig Betydning, hvorfor der er taget Hensyn hertil ved Konstruktionen af Skibets Form.

Rederiet J. Lauritzen har med dette Skib nu ialt 12 Frugtbaade: 1 paa 2600 ts. D.W., 4 som den ovennævnte paa 2200 ts. D.W. og 7 paa 2300 ts. D.W. Naar vi fortæller, at disse Baade har vakt Opsigt og smigrende Omtale selv i engelske Rederikredse, hvis Skibe de konkurrerer ud, saa vidner det i højeste Grad om en vidtskuende Forudseenhed og en Evne til at skabe det helt rigtige Skib til Formaålet.

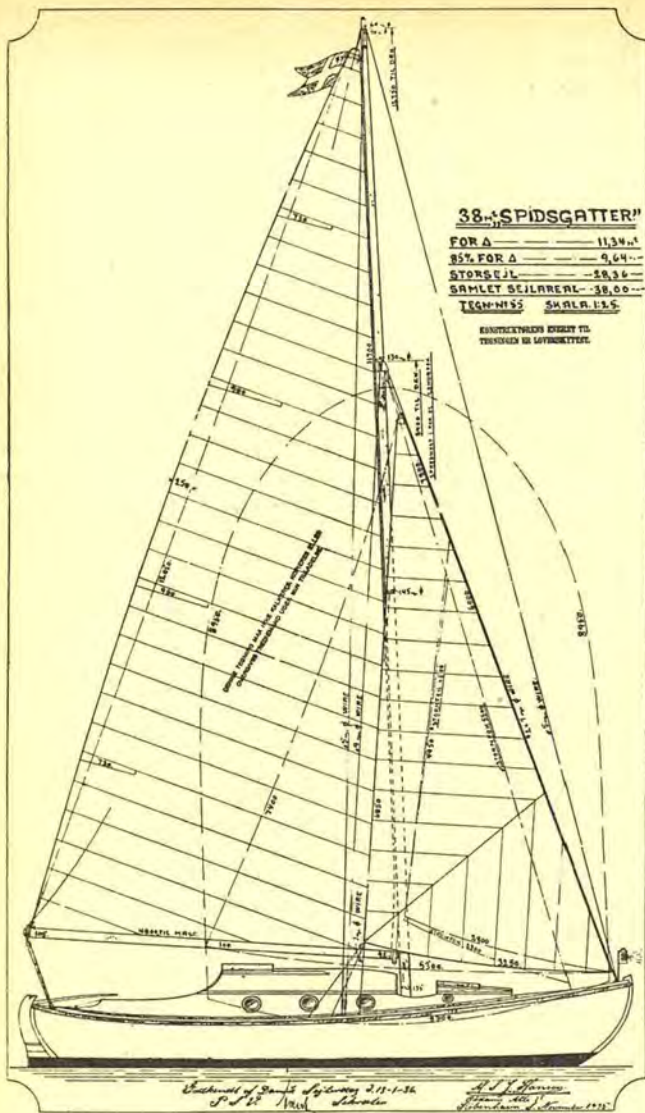
VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN

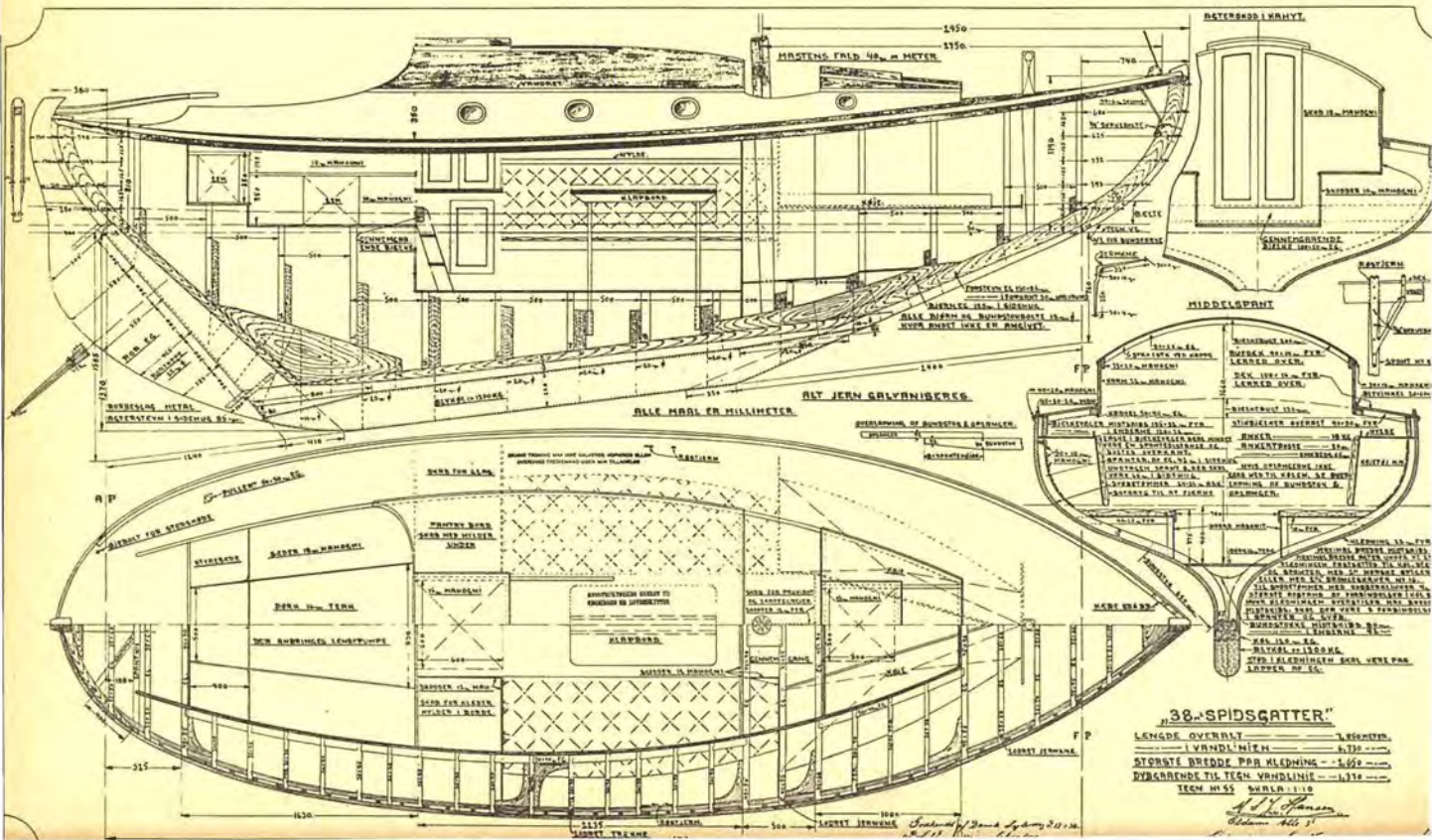


38 m²

Spidsgatter

Denne Klassebaad er en udmærket Langtursbaad og giver med sine 4 Køjepladser gode Beboelsesmuligheder.

Den Tegning, vi her bringer, tilhører Hr. Skibs-konstruktør M. S. J. Hansen. Baaden er tænkt bygget af Fyr paa Eg. — I Kahytten er der 2 Køjer med Henstuvningsrum bag Ryghynderne. Desuden findes Klædeskab og Service og Glasskab. Forrummet har ligeledes 2 Køjepladser. Højden i Kahyttener 1,66 m. Blykøleens Vægt er ca. 1500 kg. Tegningen er godkendt af Dansk Sejlerdag.



Nye Synspunkter for Udstyrelsen af store Passagerskibe

I nyere Passagerskibe er man gaaet helt bort fra de for 10—15 Aar siden meget yndede „Stiludstyr“ og anvender nu en friere moderne — men ikke „Funkis“-Form for Dekorationer og Møbler.

Dette bemærkelsesværdige Omslag skyldes særlig den store Udvikling af den elektriske Belysning. Man er ogsaa gaaet ind for et nøjere Studium og en Planlægning af de forskellige Rum, da selv den bedste Dekoration ikke kan frelse det daarlige Indtryk, som man faar, saafremt Proportionerne er daarlige. Man er ogsaa klar over, at Passagererne ikke ønsker, at deres Omgivelser skal være et vedholdende Skrig, som frembringes af Hektarer af rustfrit Staal, støbt Glas, kluntede Skulpturer og Finér — den daglige Dosis kaukasisk Nøddetræ!

Skibe er nu ikke blot Transportmidler, men Opholdssteder for Mennesker i kortere eller længere Tid. Passagererne kræver den samme Komfort ombord, som de har hjemme eller paa et Hotel i Land. Den, der rejser en lang Strækning, kan ikke til Stadighed finde Interesse i at se ud over Havet, men maa dog have Lejlighed dertil gennem store Vinduer, der ikke sidder i alt for stor Højde. Det er rart med aabne Promenade-dæk, men da Vejret ikke altid byder paa Solskin, gaar man

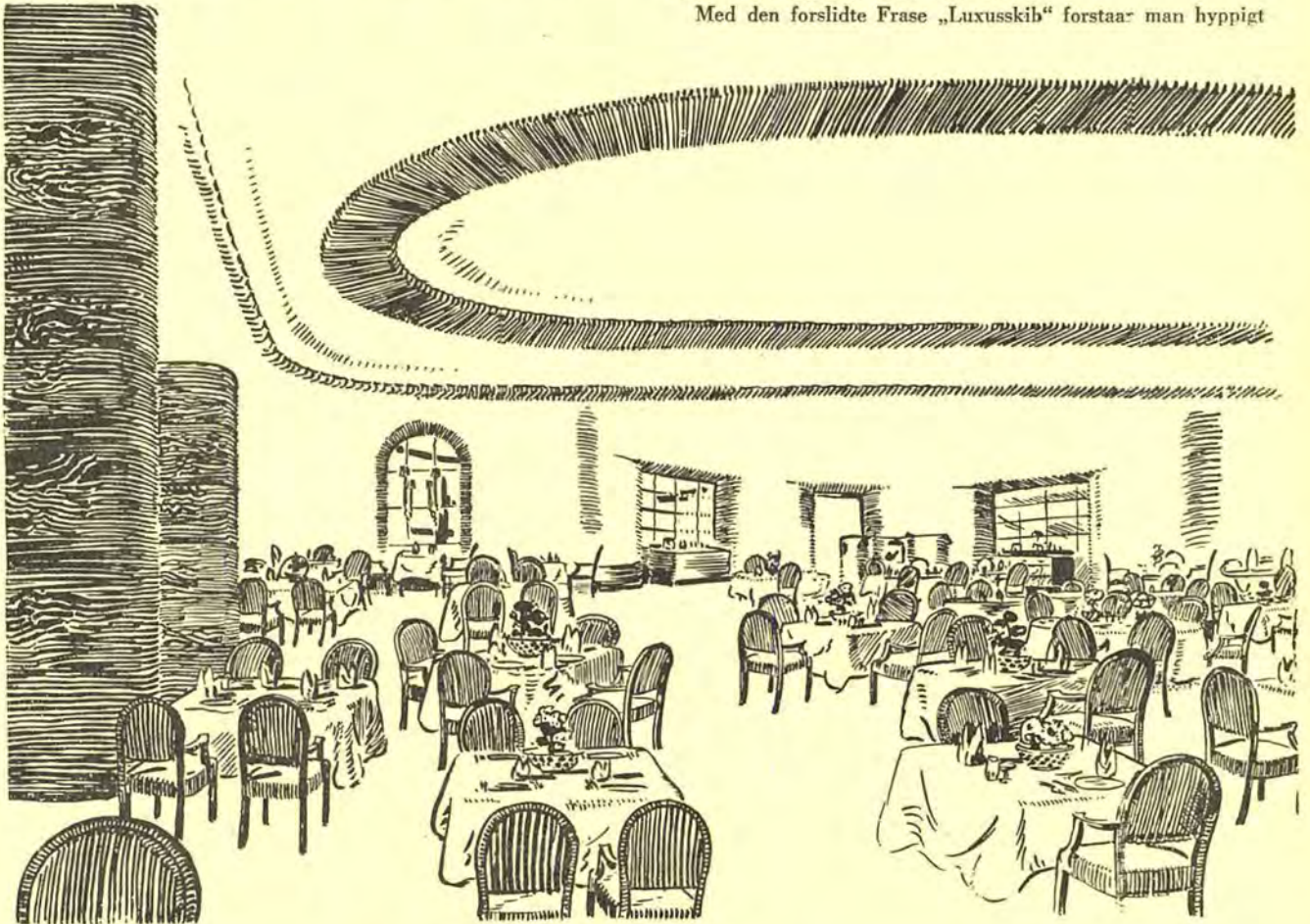
mere over til lukkede Promenader belagt med Gummi. — Fællesrummenes Udstyr skal være saaledes, at de virker behageligt paa alle Tider af Døgnet. De skal give den morgenduelige en varm Velkomst paa Vejen til Dukkerien i Svømmehallen, de skal være hyggelige hele Dagen, og om Aftenen skal de med deres spredte Belysning ikke virke galaagtige.

Et Rum, der udelukkende oplyses indirekte, virker altid dunkelt. Det er nødvendigt, at Monotonien brydes af nogle skærmede Lamper. Det var naturligt i tidligere Skibe at male Skodder hvide, fordi den kunstige Belysning ikke var saa udviklet, men nu kan man beklæde dem med Finér og derved uden Ornamenten opnaa en udmærket Virkning af Naturtræets Struktur.

Folks Vaner har forandret sig meget. Det er ikke mere nødvendigt at have mange adskilte Rum, men man skal placere nogle større Saloner, saa det selskabelige Samvær ikke splittes og gaar tabt.

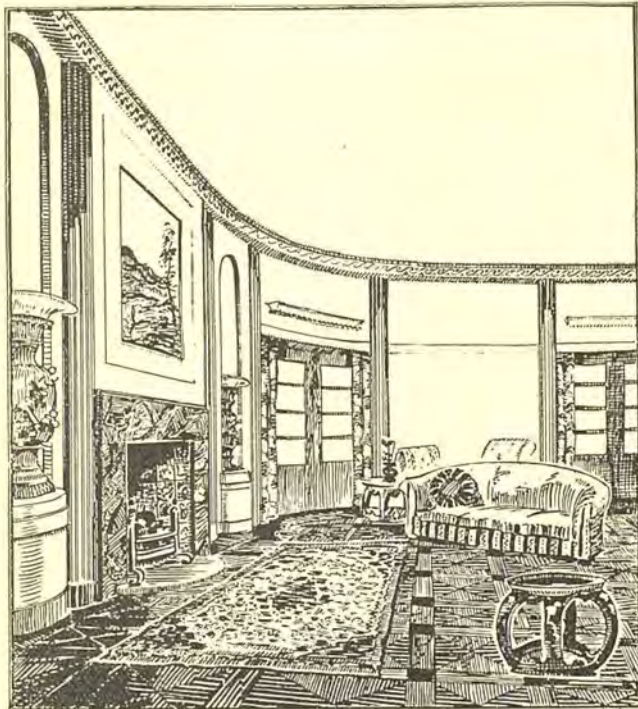
Paa længere Rejser er det næsten nødvendigt at have et Tonefilmsapparat. Det fordrer imidlertid en stor Salon, hvor man før i Tiden maaske havde 2 eller 3. Dog maa man altid have et Bibliotek, hvor de Passagerer, der ønsker Ro og Fred uden Tobaksrøg, kan læse eller skrive

Med den forslidte Frase „Luxusskib“ forstaaer man hyppigt



Skitse til en 1. Kl. Spisesalon.

Skibe med overdekorede Saloner. Man burde hellere ofre noget mere paa Sovekammerne, gøre dem større, forsyne dem med særskilte Toilettrum med Bad eller i det mindste med en



Skitse til en Musiksalon.

Bruse med rindende varmt og koldt Vand og med en effektiv Ventilation. Først og fremmest bør der ofres mere paa Sengene. Man træffer ofte „Luxus“-Skibe, hvor Sengene næppe vilde anses for gode nok for et 2. Klasses Hotel i Land. Mange forundres ogsaa over, at Folk, der i Land ikke kunde tænke

sig at dele Hotelværelse med en fremmed Person, ofte til Søs forventes at ville dele Rum med en, to eller endog tre Fremmede.

Man bør kun indrette et Skib til det gennemsnitlige Antal Passagerer, man kan forvente at faa. Gode Skibe er ofte blevet ødelagt under Forsøget paa at mase saa mange Kahytter og Spisepladser ind i det som muligt, kun for at kunne medtage en Spidsbelastning, der varer en kort Tid hvert Aar.

Fællesrummene har samme Formaal som i et Hotel. Derfor ønsker Flertallet af Passagererne ikke, at de har et særligt skibsmæssigt Præg. Man maa erindre, at de maaske er trætte af at se paa de kolde, graa Bølger og vil nyde en Smule Komfort i Omgivelser som dem, de er vant til.

Kahyts- og Turistklasserne faar større og større Betydning, men da smukt Udstyr og behagelige Omgivelser ikke længere er noget Klasseprivilegium, maa man alligevel være meget forsigtig med dem, for at man kan yde dem, der betaler større Billetpriis, noget mere i Forhold til Betalingen.

Det vigtigste Rum er Spisesalen. Det er et Sted, hvor Folk vil se og ses, og Arrangementet maa derfor være saaledes, at enhver ny Gæst kan ses af alle, der sidder paa deres Pladser. Alt for ofte placeres den paa et lavt Dæk, men det er urigtigt, og man ser da ogsaa, at i nyere anbringes den højt oppe og forsynes med store Vinduer i Stedet for de gammeldags Køjner, der kun giver et daarligt Lys og slet ingen Udsigt.

Selv om disse Betragtninger særlig tager Sigte paa store Skibe, der gør længere Rejser, saa indeholder de dog meget og meget, som ogsaa har Gyldighed for mindre Baade paa kortere Ruter. Det er da ogsaa interessant at se, at Udviklingen paa saadanne gaar i den samme Retning med de Modifikationer, som Forholdene giver.

Hvorom alting er: Udstyret af Skibe vil altid rette sig efter Kravene fra Passagererne. Formen kan forandres ved nye Konstruktioner, og nye Materialer kan maaske komme frem, men det grundlæggende Princip, en kultiveret Smag, vil altid bestaa.

Søfartens Radio-Avis begyndt at udkomme

„Danmarks Søfartsradio“ bliver udsendt to Gange i Døgnet. Begge Udsendelser vil ske over Skamlebæk Radio, den første Kl. 2 Nat (Kl. 1 Greenwich Middeltid), den anden Kl. 12,50 Middag (Kl. 11,50 Greenwich Middeltid). Nat-Udsendelsen sker paa Frekvensen 5725 kc/s (Bølgelængde 52,4 Meter) og Dag-Udsendelsen paa Frekvensen 12295 kc/s (24,4 Meter).

Udsendelsen Kl. 2 Nat bliver Hovedudgaven, mens Udsendelsen om Dagen i Hovedsagen vil være

en Gentagelse, dog af vigtige Nyheder, der er sket i Mellemtiden, tilføjes. Hver af Udsendelserne bliver paa ca. 500 Ord.

Avisen vil blive udgivet af Den danske Presses Telegramudvalg, og Hr. Niels Grønnet er dens ansvarshavende Redaktør. Det er en Forudsætning for Ordningen, at Meddelelser, som Handelsministeriet kræver udsendt til de Søfarendes Underretning, skal have Fortrinsret.

BURMEISTER & WAIN

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI A/S

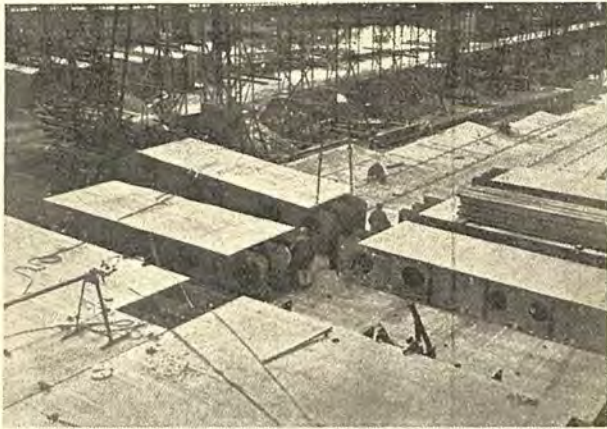
— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbeddinger

SKIBSVÆRFTET:
Telefon: Central 6282

DIESELMOTORER

Elektrisk Svejsning af Skibe

Den elektriske Svejsning af Skibe vinder stadig mere og mere Terrain i Skibsbygningen. De største Skibe er ganske vist endnu ikke heltsvejsede, men i England har man dog i den sidste Tid fremstillet et Skib paa 3200 ts. uden en eneste Nagle. Naar det, trods al Interesse, ikke gaar hurtigere med Indførelse af denne Arbejdsmetode, saa er Grunden den, at der er saa mange Vanskeligheder at overvinde. Der skal f. Eks. uddannes en Mængde Svejsere, hvilket tager en ikke ringe Tid. Mange Mennesker kan overhove-



Inderbunden med Bundstokke og Sidedragere opstilles paa Beddingen i samlede Stykker.

det ikke lære den Kunst, som foruden et godt Haandelag ogsaa kræver en aldrig svigtende Omhu. Det første Aar, en Mand svejser, tør man kun betro ham mindre vigtigt Arbejde. Styrkegivende Dele maa han først svejse efter at have udført tilfredsstillende Prøver for Klassifikationselskabets Inspektør. Er Svejseren derefter godkendt, skal han to Gange om Aaret gentage denne Prøve, for at man kan sikre sig, at han stadig har den nødvendige Dygtighed.

Naar der stilles saa store Fordringer til den enkelte Mand, skyldes det, at Kontrollen med det udførte Arbejde er saa vanskelig. Man kan ikke udtag-

Prøver som i saa mange andre Tilfælde, men maa nøjes med den Kontrol, som en Undersøgelse af Overfladen af Svejsningen kan give. Den er heller ikke helt daarlig, da Kontrollanten, der selv maa være en dygtig Svejser, af Udseendet i de fleste Tilfælde kan skønne om Godheden. Hvis der er nogen Tvivl, foretages en Udfærsning eller Udmejsling. Der findes ganske vist ogsaa andre Metoder, men de er alle behæftede med forskellige Mangle. Den eneste, der er helt paalidelig, er Røntgenundersøgelse, men den er til Gengæld baade kostbar og ret besværlig at udføre om Bord i en Nybygning.

Det er imidlertid ikke nok med, at man har det nødvendige Antal dygtige Svejsere. Ogsaa paa Tegnestuen og i Værkstedsledelsen skal alle gamle Arbejdsmetoder kastes bort og nye indføres, og hvad det vil sige ved kun den, der selv har prøvet det. Der skal en vis — ikke alt for kort — Tid, før saadant kan helt gennemføres.

Et af de Skibsbygningsfirmaer, der er længst fremme i Anvendelse af elektrisk Svejsning, er Blohm & Voss i Hamburg, der har svejset væsentlige Dele af Hurtigdamperen „Potsdam“. Skibet har en Længde paa 195 m, er 22,5 m bredt og har et Displacement paa 25,600 ts. Efter at have bygget to Dampere af lignende Størrelse og derved have faaet den nødvendige Erfaring i elektrisk Svejsning, gjorde man ved Bygningen af „Potsdam“ et stort Spring fremad.

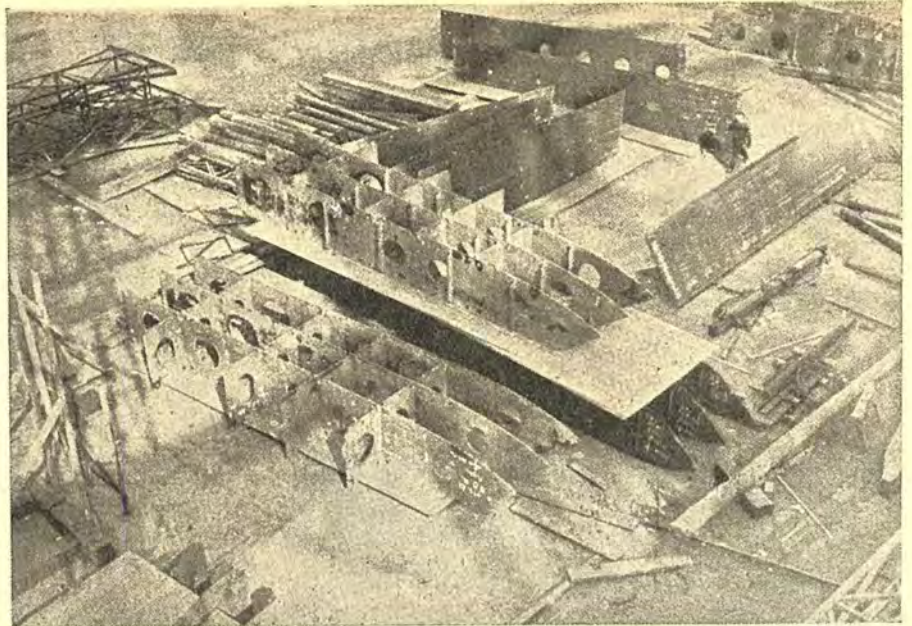
I Udenbords Klædning blev alle Støde svejset Kant i Kant, og Germanischer Lloyd tillod af den Grund en Forringelse af Pladernes Tykkelse. Ved at undgaa alle Laske eller Overlæg, har Klædningen faaet en bedre og mere glat Overflade. Inderbunden er helsvejset, hvilket saavidt vides er første Gang i en Handelsdamper. Ved Bygningen af Inderbunden blev der ikke anvendt en eneste Nagle. Spante-Kontra- og Befæstelsesvinkler faldt helt bort, og man sparede derved 25 pCt. i Vægt. Bundstøkspladerne blev direkte svejset til Midterkøl, Sidedragere og Tanksider. Inderbunds konstruktioner blev svejset sammen i store Dele i Værkstedet, hvor Bundstok-



Damperen »Postdam«, hvoraf store Dele er elektrisk svejst.

kene blev svejset til Inderbunden, saa man paa den Maade undgik at svejse „under-op“. De store, svejsede Dele blev saa bragt til Beddingen og anbragt paa Bundklædninger, der i Forvejen var lagt op. Ogsaa store Dele af Spantesystemet blev svejset. I Overbygningen blev der saaledes i Stedet for Spantevinkler brugt Fladjern, der svejsedes direkte til Klædningen. Det vilde gaa ud over „Vikings“ Rammer i Detailler at gennemgaa alle de svejsede Dele i dette store Skib. Vi kan nævne: Alle Oliebunker, hvorved man sparede Koefferdamme, Ferskvandstanke Tværskibs Skodder, Maskin- og Kedelrums-skakte, Dæksluse, Maskinfundamenter, Master, Nedgangskapper, Skylighter, Pullerter, Gelændere og mange Beslag.

Som man vil se, er det ikke saa lidt man har naaet.



Inderbundsstrukturen svejses sammen i Værkstedet.

Der er ingen Tvivl om, at man vil komme længere frem. Den Tid er næppe lang borte, hvor alle Nagler er bændlyst i Nybygninger.

NYHAVNS SKIBSHANDEL

Nyhavn 13

A. Aldenborg

Telef. Byen 3214

Foruden nyt og brugt Skibsinventar føres nu ogsaa alt i Skibsproviant, fortoldet og paa Udførsel

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

FÆRCHS SKRAA

Den bedste, man kan faa

HOTEL NORDLAND

22, VESTERBROGADE
KØBENHAVN

CENTRALT - ROLIGT
MODERNE

VÆRELSE med Morgenmaaltid
fra Kr. 5,00
GRATIS BAD - Enestaaende Køkken

E. S. M. Denckers Eftf.

P. JENSEN

Rebslagermester, Vestergade 16

Eneleverandør af Plombsnøre til Toldvæsenet hele Landet over og alle offentlige Institutioner

Rosenborg
Apollinaris

Rosenborg Brøndanstalt

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



Depot for Skibsproviantering
 Heibergsgade 16 :: København K.
 Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer
 Depot i alle danske Provinshavne



HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE
 Til Inden- og Udenbords
 Faaes i alle Verdenhavne

Den Internationale
 Skibsfarve-Fabrik A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601

„Vikings“ Forlag udgiver nu nedenstaaende Farvebilleder opklæbet paa Karton.



Nr. 1. Skoleskibet „Danmark“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×35 cm. Pris Kr. 3.00.



Nr. 2. Typisk dansk Skonnert.
 Maleri af Benjamin Olsen.
 Størrelse ca. 35×40 cm.
 Pris Kr. 3.50.



Nr. 3. „Suomen Joutsen“.
 Flerfarvet Akvarel. Størrelse ca. 30×30 cm.
 Pris Kr. 2.50.



Nr. 4. Skoleskibet „Georg Stage“
 (nu Joseph Conrad). Maleri af Lods Landt.
 Størrelse ca. 35×40 cm. Pris Kr. 3.50.



Nr. 5. Skoleskibet „København“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×40 cm. Pris Kr. 3.50.

Ved Bestilling bedes Nr. opgivet paa det ønskede Billede og Beløbet indsendes til »Vikings« Forlag, Gl. Mønt 39, Tlf. Central 9822 eller indbetales paa Postgiro 1382.

C.L.O.C. CACAO LIQUEUR.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Steffin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem Kjøbenhavn og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

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



VIKINGEN

Øre

1936 - Nr. 7
13. Aargang



OSLER PEDERSEN

— — — — —



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

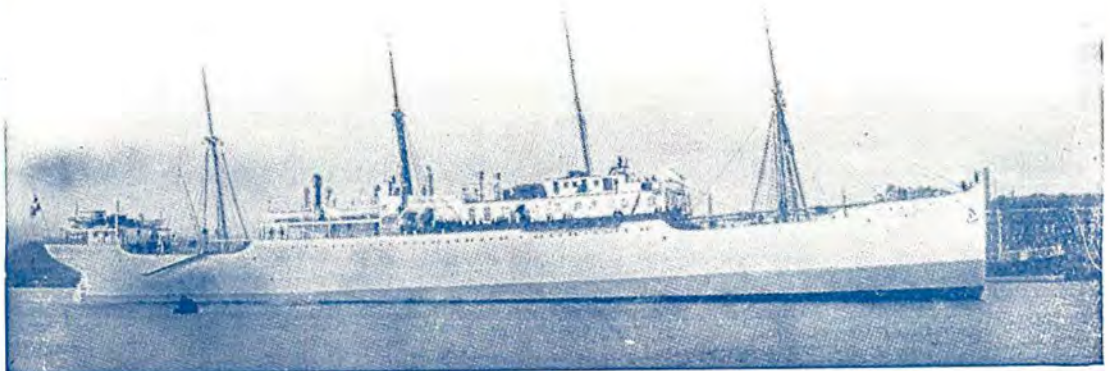
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Macras, Calcutta, Rangoon, Kuala Lumpur, Penang, Honkong, Shanghai, Hankow,
Tsingtao, Weihaiwei, Harbin, Dalny, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Durban,
Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Med „Queen Mary“

OVER ATLANTEN FOR FULDT DRØN

EN moderne Oceanfarer er som en Eventyrverden — forsynet med de mærkeligste og mest fantastiske Opfindelser. Rundt omkring i skjulte Kroge — i Styrehuset, paa Dækket og i Lastrummene — gemmer der sig tekniske Vidundere, som de Rejsende aldrig ser, men af hvis Præcision og Ydeevne deres Velfærd dog i højeste Grad er afhængig. En saadan Eventyrverden skjuler der sig ogsaa i „Queen Mary“, og det er vel værd at studere den lidt nærmere man faar herigennem et ganske godt Indtryk af, hvad menneskelig Aand og Snilde i Teknikens Aarhundrede har formaaet at udrette

Jeg „gjorde“ forleden „Queen Mary“ fra Kælder til Kvist — under kyndig Ledelse af en af Skibets Officerer, en ung, sympatisk Styrmand, som med klædelig Stolthed førte mig rundt og forklarede — og denne Tur formede sig som en af de interessanteste Oplevelser, jeg længe har været ude for.

Paa denne Kæmpedamper er der i enestaaende Grad sørget for Passagerernes Bekvemmelighed, hvilket ikke mindst fremgaar af Børnenes Værelse om Bord. „Queen Mary“s Nursery er et sandt Børnenes Paradis, som vil faa enhver lille Dreng og Piges Øjne til at straale af Fryd. Her findes et fuldkom-

ment Jernbaneanlæg med Skinner og elektrisk Tog, en smuk Model af „Queen Mary“, en stor Vægttavle til at skrive og tegne paa, Teddybjørre at lege med, en lille selvspillende Lirekasse, det saakaldte Street Organ, som alle Londonfarere kender fra Londons Gader, og her paa „Queen Mary“ betjenes Lirekassen ligesom paa Gaden i London af et Par Zigøjnere, om end i lille Format. I dette Barnekammer med dets Legetøj, Tegninger og anden Udsmykning for smaa Børn ses endog en Legetøjsabe i Bur, saaledes at ogsaa en Stump af Londons Zoo sejler med over Atlanterhavet til Amerika.

Det kan ikke skjules, at Storbritannien havde haabet og ventet allerede paa den første Rejse at erobre Atlanterhavets blaa Baand fra Frankrig. Naar det ikke lykkedes, var Grunden ene og alene Taagen, hvorunder „Queen Mary“ maatte gaa med halv Kraft, og det tjener kun britisk Sømandsskab til Ære, at man satte Farten ned og dermed saa det blaa Baand svinde bort i Horisonten. Den Plet, som satte paa Englands Sømandsære med „Titanic“ i 1912, da Situationen var ganske som nu, skulde ikke nu igen faa Lov at kaste Skygge over Englands Skibsfart.

Men iøvrigt har det jo allerede vist sig, at „Queen Mary“

„Queen Mary“ maaler 80,773 Registertons, er 508 m lang og saa bred som Rundetaarn er høj.

Hestekræfter: 200,000.

Vægt: 21,000 Tons mere end hele den spanske Armada.

Verdens største Traadløse. Vægt: 16 Tons.

Særskilt Promenadedæk for Hunde.

Passagererne kan telefonere baade til Amerika og til Europa.

Tre faste Orkestre om Bord — tre Biografteatre, to Kirker og een Synagoge.

Trykkemaskinen om Bord trykker 12,000 Menuer daglig og en Avis.

50,000 Glødelamper.

„Queen Mary“ kan fylde hele Østergade fra Storkespringvandet til Kongens Nytorv.

Kostet: 120 Millioner danske Kr.

sejler hurtigere end Normandie. Gennemsnitsfarten var af og til 52 Knob, og det vil sige, at „Queen Mary“ sejlede med en Fart af 60 Kilometer i Timen — det er den højst tilladte Hastighed for Biler paa fri Landevej.

Det er en kolossal Fart at drive saadan en Kolos frem i, en Fart som et af de hurtigste Krigsskibe, Torpedojageren. Til Sammenligning kan anføres, at Aarhusrutens nyeste Skib, „C. F. Tietgen“, gaar 15—16 Knob, og de 18—20 Knob, den nye norske Amerikabaad skal kunne præstere, er rent fabuløst for et nordisk Passagerskib. Men alle Dimensioner paa „Queen Mary“ er ogsaa større, end man er vant til andre Steder. F. Eks. er der til Smøring af de mægtige Turbiner leveret 150,000 Liter Gargoyle Marine Olie.

Efter at Kæmpelineren var sluppet ud af Taagebæltet, satte den Farten op og gik frem i rasende Spurt for at indhente mest mulig af den tabte Tid. Herunder var Farten helt oppe paa 55 Knob, og Verdens største Skib spurtede da over Atlanterhavet med mere end 65 Kilometers Fart, næsten 66. Farten maales derved, at „Queen Mary“ sejlede med samme Fart som de hurtigste Chris Craft-Baade, vi om Sommeren ser skyde frem over Øresunds Smaabøjer med et Køl-vand af Skumsprøjt efter sig.

Fra »Mayflower« til »Queen Mary«.

Søfartens mægtige Fremskridt gennem de sidste tre Aarhundreder falder slaende i Øjnene paa enhver, der betragter det

„Queen Mary“s Data

1930, 27. Dec. — Kølen lægges til Byggenummer 554 paa John Brown & Co.s Værft, Clydebank.

1931, 12. Dec. — Arbejdet standses paa Grund af Krisen.

1933, 12. Dec. — Regeringen vedtager at støtte Fuldførelsen af Lineren økonomisk.

1934, 3. April. — Arbejdet genoptages.

1934, 26. April. — Lineren løber af Stabelen under Kong Georges og Dronning Marys Nærværelse. Dronningen giver den Navnet „Queen Mary“.

1936, 24. Marts. — „Queen Mary“ forlader Clydebank.

1936, 26. Marts. — Ankomst til Southampton.

1936, April. — Prøvefarter.

1936, 27. Maj. — Jomfrurejsen fra Southampton til New York.

1936, 5. Juni. — Tilbagerejse fra New York.

1936, 17. Juni. — Anden Rejse fra Southampton.

Det blåa Baand

Den hurtigste Gennemsnitsfart for de store Linere, der har erobret Atlanterhavets blåa Baand:

Mauretania (britisk): 27,22 Knob.

Europa (tysk): 27,91 Knob.

Bremen (tysk): 28,51 Knob.

Normandie (fransk): 29,98 Knob.

Queen Mary (britisk): ?

store Sammenlignings-Billede, vi bringer paa næste Side.

Her bringer vi en nærmere Forklaring til det interessante Billede: Øverst paa Siden ses „Queen Mary“ sammenlignet i Størrelse med den første Cunarder „Britannia“ fra 1840 og de engelske Pilgrimsfædres Skib „Mayflower“ fra 1620. De to sidstnævnte sejler ved Siden af „Queen Mary“ og ser forbausende smaa ud i Sammenligning paa det allerøverste Billede. Paa den store Billedflade følger de tre Skibe igen Side om Side.

Nutildags foretager Mennesker Oceanrejser blot for Fornøjelsens eller for Sundhedens Skyld. Det kunde man slet ikke tænke sig i „Britannia“s Dage. Tanken vilde være latterlig. Se blot paa den gammeldags Kahyt for 1. Klasse paa „Britannia“, afbildet til højre. Endnu værre var de primitive Rum om Bord paa „Mayflower“, der førte de første Udvandrere til Amerika, og maa siges at være den moderne Atlanterhavstrafiks Pionérbaad. Nederst til højre paa Billedet er aftegnet de smalle Træskure, der gjorde det ud for Kahytter i „Mayflower“.

Den øverste af de tre smaa Tegninger forestiller „Britannia“ og „Mayflower“ — anbragt i „Queen Mary“s ene Spisesalon.

Sejlskibet „Mayflower“ var paa 180 Tons. Hjuldamperen „Britannia“ var paa 1154 Tons. I de følgende 96 Aar sprang Udviklingen op til „Queen Mary“s 80,000 Tons, fra 115 Passagerer til 2140, og fra 8 til over 30 Knob i Fart, reducerende Farten over Atlanter fra 15 Dage til 4 Dage.

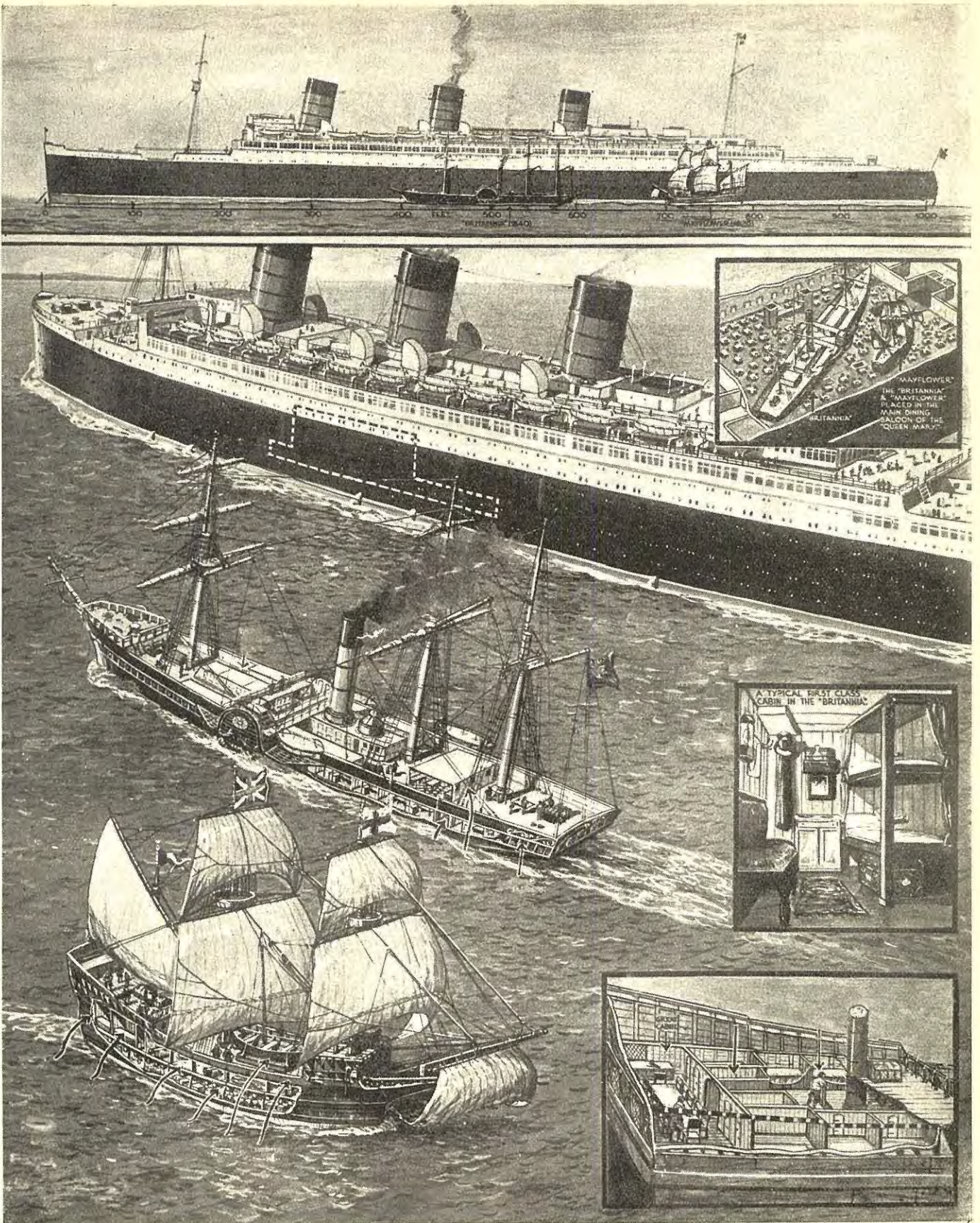
En ny „Queen Mary“

Cunard White Star Linien skal have tre vidt forskellige Planer under Overvejelse for det nye Skib, som skal sejle sammen med „Queen Mary“ paa Atlanterhavsruten.

Det var oprindelig Tanken, at det nye Kæmpeskib skulde være en Del større end „Queen Mary“ for at kunne tage flere Passagerer og løbe mere Fart. Planen er vel ikke opgivet, men Undersøgelser har vist, at den sidste Tids Fremskridt baade hvad angaar Skrog-Konstruktion og Maskinbyggeri nu vil gøre det muligt at bygge et Skib, som baade kan rumme lige

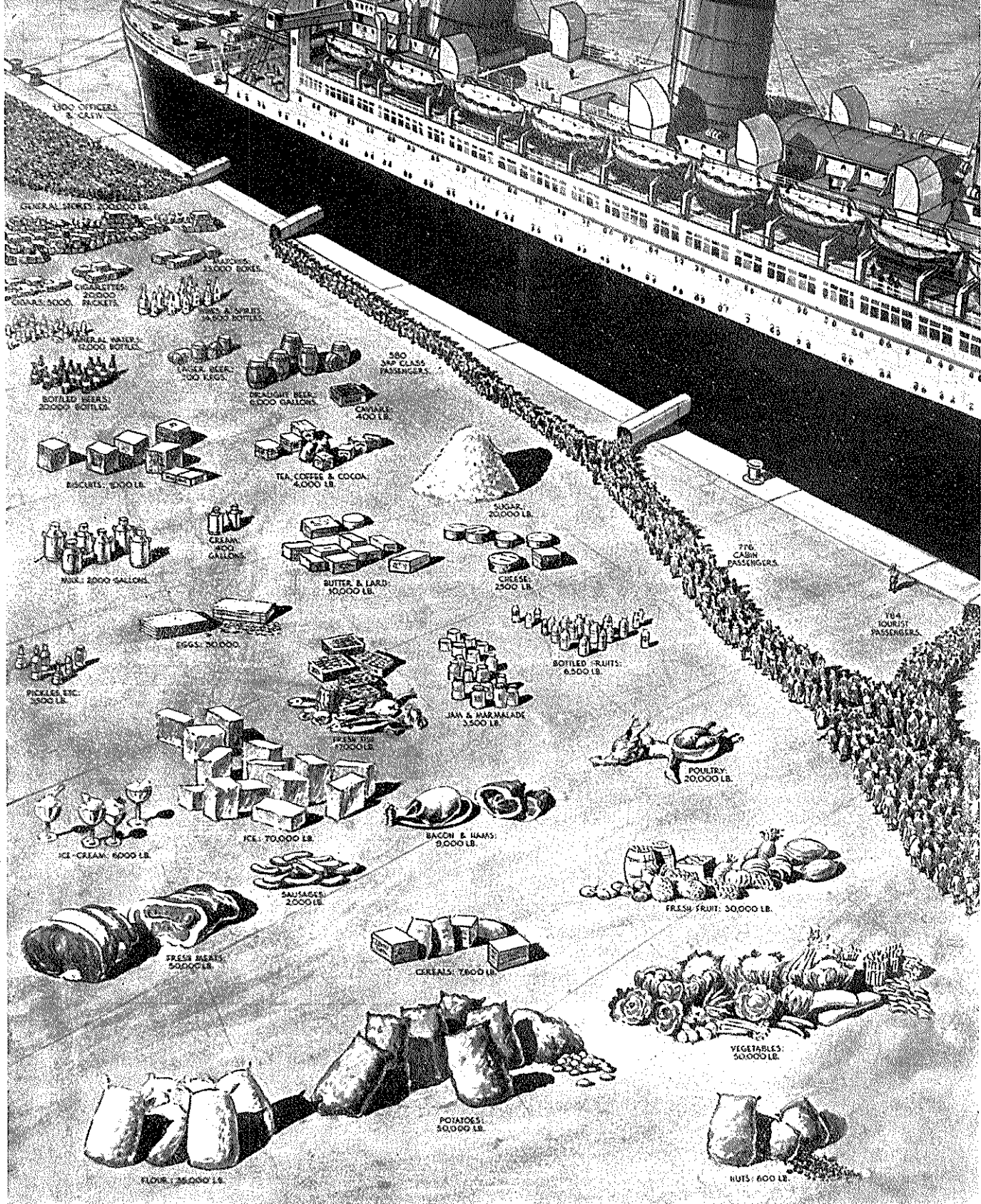
saa mange Passagerer som „Queen Mary“ og holde samme Hastighed, selv om det bliver betydeligt mindre. Da Rederiets Hensigt med de nye Skibe er at drive en Ekspressrute med ugentlige Afgange til og fra Nordamerika og ikke at sætte nye Rekorder i Størrelse og Hastighed, vil dette Forslag om et noget mindre, men ligesaa hurtigt Skib, blive taget under meget omhyggelig Overvejelse.

Man overvejer tillige et tredje Forslag, nemlig at bygge et virkelig Søsterskib, som i alle Dimensioner bliver en Gjentagelse af „Queen Mary“. Et saadant Skib vil imidlertid nu kunne opnaa saadanne Forbedringer i Maskineriet, at Driftsudgifterne vil blive lavere end Udgifterne til „Queen Mary“.



Fra „Mayflower“ til „Queen Mary“

En sammenlignende Fremstilling i Billeder, der viser den uhyre Udvikling i Søfarten gennem de sidste tre Aarhundreder. „Queen Mary“ sammenlignet med den første Cunarder „Britannia“ fra 1840 og „Mayflower“ fra 1620.



„Queen Mary“ er en svømmende By

225,000 kg Kartofler, 150,000 kg Mel, 250,000 kg Grøntsager, 220,000 kg Kød, 10,000 kg Pølser, 50,000 kg dansk Bacon, 90,000 kg engelsk Fjerkræ, 50,000 kg dansk Smør, 200,000 danske Æg, 90,000 kg Sukker, 12,000 kg Fisk, 20,000 Flasker Øl, 14,000 Flasker Vin, 20,000 Pakker Cigaretter, 12,000 Flasker Sodavand, 25,000 Æsker Tændstikker, 500,000 kg Is, 150,000 kg Frugt, — og meget mere. Desuden her aftegnet: 1100 Mands Besætning og 2140 Passagerer.

Spaniens uovervindelige Armada

Togtet mod England, hvor 10 000 Mennesker omkom og op mod 100 Skibe gik tabt.

Af Kaj Larsen.

DA Philip II, Herskeren over Spanien og Portugal, udrustede sin kæmpemæssige Armada for at kue England og svinge sin blodige Svøbe over de protestantiske Kættere, skete det med en saadan Kraft- og Magtudfoldelse, at hele det vestlige Europas Skæbne kom til at staa for en Afgørelse.

Der var Midler nok for Haanden. Fra Kolonierne hjemførte de spanske og portugisiske Skibe *Ladninger* af Sølv og store Beholdninger af det pureste Guld. Vel gik mange af disse Skibe tabt, men det kom ikke an paa en Pøise i Slagte-tiden. Nu søges der efter dem — og efter Armadaens Pragtskibe — og med vor Tids tekniske Hjælpemidler vil det maa-ske lykkes at hæve rige Skatte af Havets Dyb.

Var nu denne „Armada“ saa mægtig, eller er det blot en Fabel? Nej! Spaniens Flaade var efter Tidens Forhold uhyre, tre—fire Gange større end Englands! Den samledes i Foraaret 1588 ved Lissabon og bestod af 10 Eskadrer, deriblandt den portugisiske under Generalkaptajn Medina Sidonia, den castilianske, den andalusiske, Biskaja-Eskadren under Overadmiralen: General Juan de Recalde og en italiensk Flødeafdeling under General de Bertendona, ialt 136 Skibe.

Den Tids Skibe var smaa i Forhold til Nutidens „Linere“. En Vestindiefarer var paa ca. 160 Tons med ca. 65 Mands Besætning. Drægtigheden af Armadaens Skibe varierede fra 300 til 1200 Tons, altsaa forholdsvis hele „Uhyrer“; de var klodsede, meget rundbyggede, havde meter-tykke Sider og svære Kasteller for og agter, særligt agter. Midtskibs var der lavt, for der sad Galejsslaverne og roede, lænket til Bænkene, med Fødderne i deres eget Skarn.

For Officererne fandtes glimrende „Pragtværørelser“, Messer som Sale, Kapeller med Prædikestole og Helgenbilleder. — Overalt, baade nede mellem Slavebænkene og særlig oppe i Kastellerne, stod der Kanoner. Fløadens samlede Tonnage var paa 59.120 Tons, — men Kanonerne Antal: 3165! Besætningen talte 8252 Matroser, 2088 Galejsslaver og 19.295 Landsoldater. Dertil kom en Afdeling adelige Frivillige, der med deres Følge forøgede Styrken med næsten 2000 Mand. Endda rummede Armadaen Inkquisitionens Generalvikar Alaccon og 290 Præster og Munke! Den daglige Udgift til Flaaden ansløges til 12.000 Dukater — og derfor medførtes meget betydelige Summer, (men dog ikke saa fantastiske Værdier som de hjemgaaende „Sølvskibe“).

Om alle de større Krigsskibe i Armadaen gjaldt det, hvad enten det var Galeaser (de største Kastelskibe), Galejer eller Galeoner, at det var daarlige Sejlere. I Storm eller svær Sø-gang var de ikke meget værd, men i Magsvejr kunde Armadaen erobre „Verden“! Intet andet Land havde — paa langt nær — en Sømagt som denne.

I Dagene fra d. 28. til d. 30. Maj afgik Armadaen fra Lissabon, foreløbig bestemt til Rheden ved Calais. Der skulde Hertugen af Parma støde til med 17.000 veltrænede Soldater

paa Skibe fra det spanske Omraade i Flandern og gaa med Armadaen til Dover. Med den samlede Hærstyrke paa 23000 Mand skulde han marschere mod London, detronisere Dronning Elisabeth, plyndre og afsvide Hovedstaden og andre engelske Byer og hænge og brænde saa mange Kættere som muligt. Øen Wight var udset til at blive Spaniers Fløadecentræ i Kanalen.

Planen var ikke helt godt forberedt. Heruger af Parmas Søstyrke var ikke stærk og holdtes i Skak af Hollænderne, men Kong Philip mente, at Armadaens Tilsynekomst i Kanalen var nok til at skræmme Hollænderne og Englænderne bort fra Havet.

— Armadaen var 3 Uger om at sejle til Kap Finisterre, og der blev den splittet af Storm. Værst gik det ud over de fire største Galejer, og én af dem, „Diana“, gik under med Mand og Mus; de andre tumlede hjælpeløse om, og Søcaterne krøb sammen under Dækkene for og agter. Paa „Vasana“ rottede de desperate Galejsslaver sig sammen under Valønen Gwynn og myrdede de faa Befalingsmænd og Soldater, der endnu var ovendæks, slog hinanden løs af Lænkerne og rustede sig til Kamp med Resten af Besætningen. Efter et vort Blodorgie blev Slaverne Herre over Galejen, — og hver eneste Soldat dræbt. Straks efter blev „Vasana“ beskadiget fra den tredie af de store Galejer „Royal“, men Gwynn og hans Fæller løb den paa Siden, entrede den og tog der, iltert bistaaet af Galejsslaverne paa „Royal“, der med Jubel nedslæbte Soldaterne. De to store Skibe satte saa Kursen mod Land, naaede Bajonne den 31. Maj og delte Byttet. Mange var faldet i Kampen, men der var endnu 466 Mand, Englændere, Franskmand, Flamlændere, Tyrkere og Maurere, — og de fejredes som Helte. Gwynn kom senere til England og fik god Modtagelse hos Dronningen. Den fjerde af de store Galejer, „Princesa“, led Havari, men reddedes.

Armadaen samledes efter Stormen i Coruna og laa der en Maaned for at reparere og samle Forsyninger. Den 22. Juli kom den under Sejl igen, passerede Scilly-Øerne seks Dage efter og fik d. 29. Landkending af Kap Lizard, den yderste Pynt af det Land, der skulde erobres!

— Straks tændtes Baunerne inde paa Englands Kyst. Forbavsende hurtigt spredtes Efterretningen om Armadaens Komme, og næste Morgen varpedes 60 af de bedste engelske Skibe ud af Plymouths Havn. Vel var der en Del store Skibe iblandt, men ingen, der i Størrelse og Armering kunde mæle sig med de spanske; en Del var blot armerede Køfardimænd, men alle kunde de sejle — og sejle godt.

Den engelske Overadmiral Lord Howard befædede, at de engelske Skibe skulde kredse om Armadaen, overfalde Efterløbere og skade, hvor de kunde, men — naturligvis — afholde sig fra *Slag* foreløbig. Der maatte samles Forstærkninger.

Flaaderne kom hinanden nær d. 31. Juli udførte Cornish. Armadaen frembød et straalende Skue. Af de 136 Skibe var 90 „Slagskibe“ af 1. Rang. Paa „St. Martius“ pragtfulde Kastel stod Hertugen af Medina, Sidonia, omgivet af en glim-

rende Stab. Faner og Standarter vajede, og der blev musiceret festligt. Uendeligt tærveligere var de engelske Skibe at se paa — og de sejlede spredt som Kapere om en Korvoj. Men ombord i de letsejlende britiske „Krydsere“ var der Anførere som Francis Drake, Frobisher og Hawkins! De vandt straks Luven og skød løs, drøjede af og kom igen, pinte og plagede, hvor de kunde, og lod det særligt gaa ud over den tunge Arièregarde.

Udfør Plymouth, hvis Beboere glanede efter den fjendtlige Kæmpellaade, kom talrige Fartøjer og Baade ud med Forsyninger og Forstærkninger til de engelske Skibe. Der mødte mange Frivillige, særlig unge Adelige. Britannia lod sig ikke imponere af Verdens største Sønagt.

Paa det Tidspunkt mistede Armadaen et Admiralskib. Overkanonereren, en Flamænder, blev „ond“ paa Admiral Oquendo, der havde irttesat ham, satte Ild paa Krudtkammeret og sprang overbord. To Dæk brast, og det store Kastel agter fløj i Luften med Flaadens Generalkvartermester, næsten 200 Mand — og Eskadrens Pengekasse, der rummede ca. 100.000 Dukater. De Penges blev spredt paa Havets Bund — og vil næppe nogensinde blive sarket sammen. Flere Skibe iede til Hjælp, men ragede uklar af hinanden og led Havari. Admiralen og de tiloversblevne Folk blev dog reddet, inden det smukke Skib sank.

Kommandoskibet for den andalusiske Eskadre havde under Ravagen faaet sin Fokkemast knækket og sakkede agter ud, mens Armadaen sejlede videre. I Løbet af et Kvarter var Frobisher paa „Triumph“ og Hawkins paa „Victory“ over det, men det hed godt fra sig og fulgte kæmpende efter Hovedflaaden, og Natten afbrød Kampen. Næste Morgen brasede Francis Drake ned mod det med „Revenge“ og erobrede det til Frobishers og Hawkins store Ærgrelse. Fangerne blev sendt i Land til Udløsning i klingende Mønt.

Næste Dag sendte Sidonia 40 Skibe imod Fjenden; de var stærke nok til at hamle op med Englands Flaade, men den tog ikke Kampen op, „sværmede“ blot som før, og snart sejlede samtlige to Hundrede Krigsskibe for Vinden videre op i Kanalen, stadig ad Calais til.

Den 2. August sprang Vinden om og gav Spanierne Luven. Armadaen holdt straks ned paa Englændernes større Skibe og naaede dem ind paa nært Hold. „St. Martin“, „St. Lucas“, „St. Johannes den Døber“, „St. Philips“ og mange andre drøjede deres vældige Bredsider af mod „Lion“, „Tiger“, „Bull“, „Bear“, „Dreadnought“ og deres Fæller. Mærkeligt nok skete der ikke synderlig Skade, skønt et Par Tusind Kanoner gav Ild. Værst gik det ud over de spanske Skibe, som frembød de største Maal og sejlede tungest, men faktisk sejrede Armadaen, og Englænderne veg særlig fordi de snart havde opbrugt deres Ammunition. Men hver Time kom der nu Hjælpskibe til med Folk og Krudt og Kugler til den engelske Flaade — og længere mod Øst krydsede Lord Henry Seymours Division ved Dover til Støtte for Hollænderne, hvis Skibe klemte Hertugen af Parmas Fjælseskibe inde i deres Havne ved Flanderns Kyst.

Efter „Sejren“ gik Armadaen sin Kurs igen, — fulgt af de Overvundne, og den 4. August var hele „Bundtet“ af Skibe med de tilsammen 50.000 Mennesker ombord udfør Wight. Her faldt Frobisher med „Triumph“ over nogle Efterfølgere, men disse fik Hjælp af Arièregarden, og „Triumph“ kom i overhængende Fare. Saa brasede Englænderne paa. Lord-Admiral Howard sendte et Par Skibe til Hjælp for Frobisher, og indtil denne havde faaet sig snoet ud af det spanske Favntag, engagerede han med sit Admiralskib „Ark Royal“, „Golden Lion“ og Resten af sine større Skibe selveste Armadaens Centrum. Det spændte godt af, men ligesaasart „Triumph“

var reddet, ligesaasart lod Howard blæse Retræte. En Time efter luntede Armadaen dorsk og tung videre Øster paa — og naaede omsider om Eftermiddagen den 6. August Calais Red, stadig omsværmet af den engelske Flaade, der nu blev forstærket med Lord Seymours Eskadre. Han vidste saa godt som intet om Flaadernes Komme, før han saa dem. Der var saasandt ingen Radio dengang!

Englænderne havde nu 150 Skibe imod Armadaens 130, men i Kampkraft m. H. t. Skyts og Mandskab og Tonnage var Spanierne stadig mere end dobbelt saa stærke som Modstanderne. Hertugen af Parma kom ikke. Hollænderne holdt ham stadig indespærret. Til Gengæld manglede Britterne Proviant; der maatte handles hurtigt! I Hast omdannedes et Par gamle Skibe til Brandere, velforsynede med Sprængstoffer. Ved Stormen paa Antwerpen 3 Aar forinden var nogle Mineskibe, opfundne af en Italiener Gianibelli, blevet anvendt med vældigt Resultat. Hertugen af Parmas Bro var blevet sprængt, og Eksplosionen havde skabt Panik blandt Spanierne. Gianibelli var nu i England.

Natten efter den 7. August blæste Vinden ind mod Armadaen. Seks Brandere var da klar. Lunterne blev tændt, og Branderne bugseredes af Rofartøjer ind mod Armadaen ved 1-Tiden. I kort Afstand fra Armadaen blev de sluppet løs. Straks efter stod de i lys Lue og gled for Vinden og Strømmen ned mod de forfærdede Spaniere, der mindedes Rædsels-eksplosionerne fra Antwerpen, „Hovedesskibene“, Gianibelli's djævelske Maskiner! Ankertove kappedes, Slaverne piskedes til Roning for Livet. To spanske Skibe antændtes og brændte op, mange andre løb paa hinanden og ramponeredes.

Hele Armadaen drev Øster paa, dog med Undtagelse af det største og prægtigste af alle Skibene, Galeasen „Capitana“, hvis Rigning var blevet ødelagt. Om Morgenens løb det paa Grund ved Calais, nogle faa Hundrede Meter fra Indløbet til Havnen, hvor Tusinder af Mennesker var Tilskuere.

Lord-Admiralen sendte to Baade med et lille Hundrede Frivillige ind for at tage det „Capitana“ førte 40 Kanoner, havde 250 Soldater, 80 Matroser og 450 Slaver ombord, men Besætningen havde tabt Humøret, og da Chefen — nærmest ved et Tilfælde — blev ramt af et Musketskud, sprang Besætningen overbord og søgte at redde sig ind til Land.

For Øjnene af Folk i Land plyndrede Englænderne saa det herlige Skib, men gav sig dog Tid til at slaa Galejslaverne løs af Lænkerne.

Der kom Baad ud fra Guvernøren i Calais og Besked om, at „Capitana“ laa paa fransk Grund og derfor ikke maatte bortføres. England havde Fred med den franske Konge, men da Plyndringen var i god Gang, plyndrede Englænderne ogsaa de franske Gæster for Ringe, Penge o. l. Kort efter aabnede Fæstningen Ild paa Skibet, og Englænderne fortrak i Hast med Baacene fulde af Rovet. Saasart de var ombord i „Ark Royal“ igen, littede Howard med hele Flaaden og gav sig til at forfølge Armadaen.

Op paa Formiddagen kom det til Slag. Medina Sidonia vilde tilbage til Calais, men Englænderne søgte nu at drive ham op i Nordsøen. Vinden var igen vestlig, til Fordel for Lordadmiralen. Tre spanske Skibe sank under Kampen, og en halv Snes drev mer eller mindre ødelagte ind paa den fjendtlige hollandske Kyst, saaledes „St. Philip“, der strandede paa Zeeland, og „St. Mathæus“. Dette fik en hollandsk Lods ombord, og han førte det nok saa frækt hen til den hollandske Flaade, som tog det til Prise. Inden „St. Philip“ sank, var det blevet bordet af 300 hollandske Matroser, der bælgedes sig saa grundigt med Vinforsyningen, at de ikke kom bort i Tide, men gik ned med Skibet!

(Fortsættes nederst næste Side.)

Formanden for Den alm. danske Skibsførerforening — Kaptajn H. P. Hagelberg — fylder den 10. Juli 60 Aar. Kaptajn Hagelberg, der er født i København, begyndte sin maritime Løbebane om Bord paa Georg Stage, fortsatte i Marinen som frivillig Lærling, kom senere i Ø. K. og gik derefter over som 3. Styrmand i D/S. Norden, aftjente sin Værnepligt i Marinen; avancerede senere til Reserveløjtnant, hvorefter har i 1907 blev Fører for „M. C. Holm“ og forlod Søen i 1915 for at hellige sig en Masse Tillidshverv og sin maritime Konsulentvirksomhed for forskellige danske og udenlandske Firmaer.

Den 1. Marts 1921 overtog Kaptajn Hagelberg Stillingen som Formand i Skibsførerforeningen og her kom hans store Dygtighed og Kærligheden til sin Stanc rigtig til Udfoldelse.

60 Aar



Kaptajn H. P. Hagelberg.

Der fandtes ikke en Kommission vedrørende Søen, hvor man ikke skulde have Kaptajn Hagelberg med, og utallige var de Møder og Bestyrelser, som høstede Gavn af Skibsførerforeningens Formands energiske Evner.

I Aarenes Løb har Kaptajn Hagelberg været ude i mange Storme, men selv Kaptajnens ivrigste Modstandere maa indrømme, at han altid har sat Sagen over Personen og kæmpet for sin Forening, saaledes at den nu staar med al den Respekt og Agtelse, der er nødvendig for en Forening, hvis Medlemmer bestaar af lutter Førere.

Kaptajn Hagelberg har i de forløbne Aar staact paa sin Formandspost som en Admiral, og vi tror, han vil blive ved til han selv nedlægger sit Scepter, og dette vil sikkert vare længe endnu. Axel Bærentzen.

Til Ferien: Bogen »Barken Margrethe«

Spaniens uovervindelige Armada.

Armadaen sejlede langs Flanderns Kyst for at træffe Hertugen af Parmas Førselskibe, eventuelt lokke dem ud fra de blokerede Havne. Stadig kom han ikke — af gode Grunde. Flaaden, som endnu talte over 50 Skibe paa mere end 600 Tons og 58 noget mindre Enheder, ankrede ved Zeeland, men fik ikke Fred: Det trak op til Storm, fra Havet mod Land, og frem for at faa sin Armada knust paa Revlerne, foretrak Sidonia at staa til Søs — ud i Nordsøen.

Lordadmiral Howard sendte en Eskadre til Themsmundingen paa Bevogtning og fulgte med sin Hovedflaade efter Armadaen, men kun nogle Dage, for Provianten var ved at slippe helt op. D. 12. August vendte han om, søgte hjem — og lod Armadaen gøre, hvad den vilde! Kun to Fartøjer skulde følge Fjenden, indtil han havde passeret Orkneyøerne. Udfør Hull, men langt ude i rum Søs, ophørte Forfølgelsen, og Howard slap — trods haard Storm — velbeholden ind paa Margate Red.

Stormen ramte ogsaa Armadaen og splittede den. Vi Danske havde paa den Tid en Eskadre under Admiral Børge Trolle i Nordsøen, men den søgte under Stormen norsk Havn og traf saaledes ikke paa Armadaen, der saa vidt muligt stræbte at komme mod Nordvest. Adskillige af de tunge spanske Skibe gik tabt. Netop det Aar var August og September meget stormfulde. Ikke desto mindre slap Hovedparten af den tilbageblevne Armada Nord om Skotland og derfra Sønder paa. Saa indtraf imidlertid en ny Ulykke. D. 2 September

opstod en Storm fra Vest, netop som Flaaden sejlede langs Irlands Kyst. Den Galeon, hvorpaa Adm. ral Oquerdo nu kommanderede, en af de store Galeaser og to af de anseeligste venetianske Skibe „Ratta“ og „Balauzra“ samt 36 mindre Skibe sloges ind paa Land og ødelagdes. De faa, der undgik Druknedøden, blev myrdet af Irlænderne.

Senere strandede et Par Skibe ved La Rochelle. Resten af Armadaen kom ind til Santander i Slutningen af September og Begyndelsen af Oktober: 1 Galease, 1 Galej, 33 Galeoner og 18 mindre Skibe, tilsammen 53 af de 136 Skibe, som sejlede fra Corunna i Juli. Og de 53 tilbageblevne Skibe var ikke længer noget værd, kun en Samling forskudte, havarerede, ramponerede Skuder. Af de 30.000 Mand naaede kun ca. 10.000 hjem. Den uovervindelige Armada eksisterede ikke længer, og samtidig ophørte Spanien med at være Sømagt af 1. Rang.

Sorgen og Bitterheden i Spanien var saa stor — at det blev forbudt at bære Sørgedragt! Det var uholdeligt at se paa al den Jammer.

— Det var ikke Englænderne, som overvandt den uovervindelige Armada. Den gik til Grunde ved Elementernes Magt, ved daarlig Forberedelse af Samvirket mellem Flaaden og Hæren (Hertugen af Parmas Mangel paa godt armerede Skibe) og ved Uheld. Men Englænderne har Æren af, at de ikke lod sig gaa paa, at de anvendte deres ringere Kampmidler paa en glimrende Maade, og at de stod tappert sammen med det ene Maal for Øje: Fædrelandets Frihed og Opkomst.

Held i Uheld.

Forleden døde i Liverpool en Sømand James Black, som havde opnaaet en vis Berømmelse derved, at han saa at sige ikke kunde drukne. Han var med som Matros paa „Titanic“, „Empress of Ireland“, „Lusitania“ og „Florizan“. Alle fire Skibe gik under, Hundreder af Mennesker druknede, men blandt de faa, som reddedes, var bestandig James Black. I 1916 fik han Hyre paa et Transportskib, men da Mandskabet hørte, hvem han var, vilde de ikke have ham med; under et Slagsmaal faldt han over Bord. Dog ogsaa denne Gang blev han reddet. Havet vilde ikke have ham. Før kort Tid siden døde han som sagt fredeligt i sit Seng som en rigtig Landkrabbe.

Fra Nyhavn 17.

Det store Søfartsmuseum i Stockholm rummer Genstande, der fortæller om alle Sider af Søfartens Historie og Sømandens Liv. Dertil hører ogsaa en moderne elektrisk Tatover-Maskine og en stor Samling Tegninger af mer og mindre fantasifulde Hudornamenter. Begge Dele stammer fra Nyhavn 17 i København, fra den danske Tatovermand Hr. Poul Pedersen.

Danzig.

Det er fuldstændig forkert at tro, at Danzigs Dage efter den polske Gdynia Havns Anlæg er talte. Tværtimod. Den gamle Fristad ved Weichselflodens Munding har under sin nye Statsform under Folkeforbundets Beskyttelse gode Chancer for at blive den vigtige neutrale Handelsby, der binder Østens og Vestens Handelsinteresser i Østersøen sammen.

Danzigs uendelig lange, fuldstændig beskyttede Flodhavn, „Der tote Weichsel“, er forsynet med de nyeste tekniske Opfindelser til Losning og Ladning. Et Kulskib, som det før tog tre Dage og Nætter at losse eller lade, gøres nu færdigt paa otte Timer, og Malmen fra de svenske Jerngruber, der i vældige Skibsladninger strømmer ind ad Weichselmundingen, losses med uhyre elektriske Kraner i hele Waggoner op paa Jernbanesporene, ad hvilke de bringes videre helt ned i Czekoslovakiet.

Danzig ved Weichselflodens Munding er stadig den naturlige Havnestad for et uhyre Bagland og Opland, der foruden Polen og Østpreussen omfatter store Dele af Czekoslovakiet og strækker sig helt ned over Karpaterlandet til Ukraine og Rumænien. I Middelalderen hentede Venezianerne Korn til Italien i Danzig. I vore Dage udskibes Tusinder af Tons polske Kul via Danzig til Mussolinis Land.

Det Forenede Dampskibs-Selskab lægger i Sommer sin hurtige Søforbindelse mellem København og Danzig. Der skimtes nu Udformning af gamle traditionelle Linier i Østersøens Handelsforbindelser.

Nyt Sejlskib.

Det er en sjælden Begivenhed nu til Dags, at der bygges et stort Sejlskib, men nu meddeles fra Oslo, at Framnæs Værftet i Sandefjord skal bygge et Øvelses-Sejlskib, der skal koste ½ Million Kroner. Skibet

bliver 200 Fod langt, 51 Fod bredt og faar Plads til ca. 100 Dreng. Det bliver fuldrigget, men faar en Motor paa 200 HK., og skal afleveres i Foraaret næste Aar.

Skoleskibet „Fanø“.

Skoleskibet „Fanø“s Togter fra 1930—35 har hver været paa ca. otte Maaneder, og 37 Elever har faaet deres første Sømandsuddannelse i „Fanø“. Eleverne skal have Realeksamen, og de har alle faaet en mindre Hyre.

Den nordlige Rute.

Den nordlige Søvej rundt Asien, der for blot nogle Aar siden blev anset for umulig at befare for almindelig Fragtfart, udvikles stadig af Russerne, og i Aar sendes atter Fragtskibe i begge Retninger, medens tillige syv Fragtskibe assisteret af Isbrydere skal levere Proviant og andre Fornødenheder til de talrige Stationer, der er oprettet paa hele Ruten. Andre Skibe skal foretage hydrografiske og andre Undersøgelser i de arktiske Regioner.

Langs hele Ruten stationeres Isbrydere paa de vanskeligste og farligste Steder for at være til Disposition for Fragtskibene, og den bekendte Isbryder „Krassin“ skal undsætte Wrangel Øen.

Før ret at forstaa det mægtige Arbejde og de uhyre Ofre, som Russerne nedlægger i den nordlige Søvej om Asien kan oplyses, at der i Løbet af dette Aar skal opføres fire Fyrtaarne paa Ruten ad Nordostpassagen, endog meget kraftige Fyr, der faar en Synsvidde paa 25 Sømil.

Endvidere skal der udlægges 122 Lystønder og 59 andre Sømærker, hovedsagelig paa den østlige Del af Ruten. De nedre Løb af Lena, Indigirka og andre nordlige Floder skal afmærkes med ialt 579 Tønder.

Inddragning, Udlægning og Pasning af alle disse Sømærker vil give et enormt Arbejde og koste store Summer, og hvorledes vil den arktiske Is opføre sig.

Den største Overraskelse.

Verdenshistorien byder jo stadig paa Overraskelser, hvem tror De er blevet mest overrasket?

— Bernhard Gribble. Da Tyskerne sænkede deres 400,000 Tons Krigskibe til en Værdi af 1400 Millioner Kroner i den engelske Krigshavn Scapa Flow.

— Hvorfor netop denne Hr. Gribble?

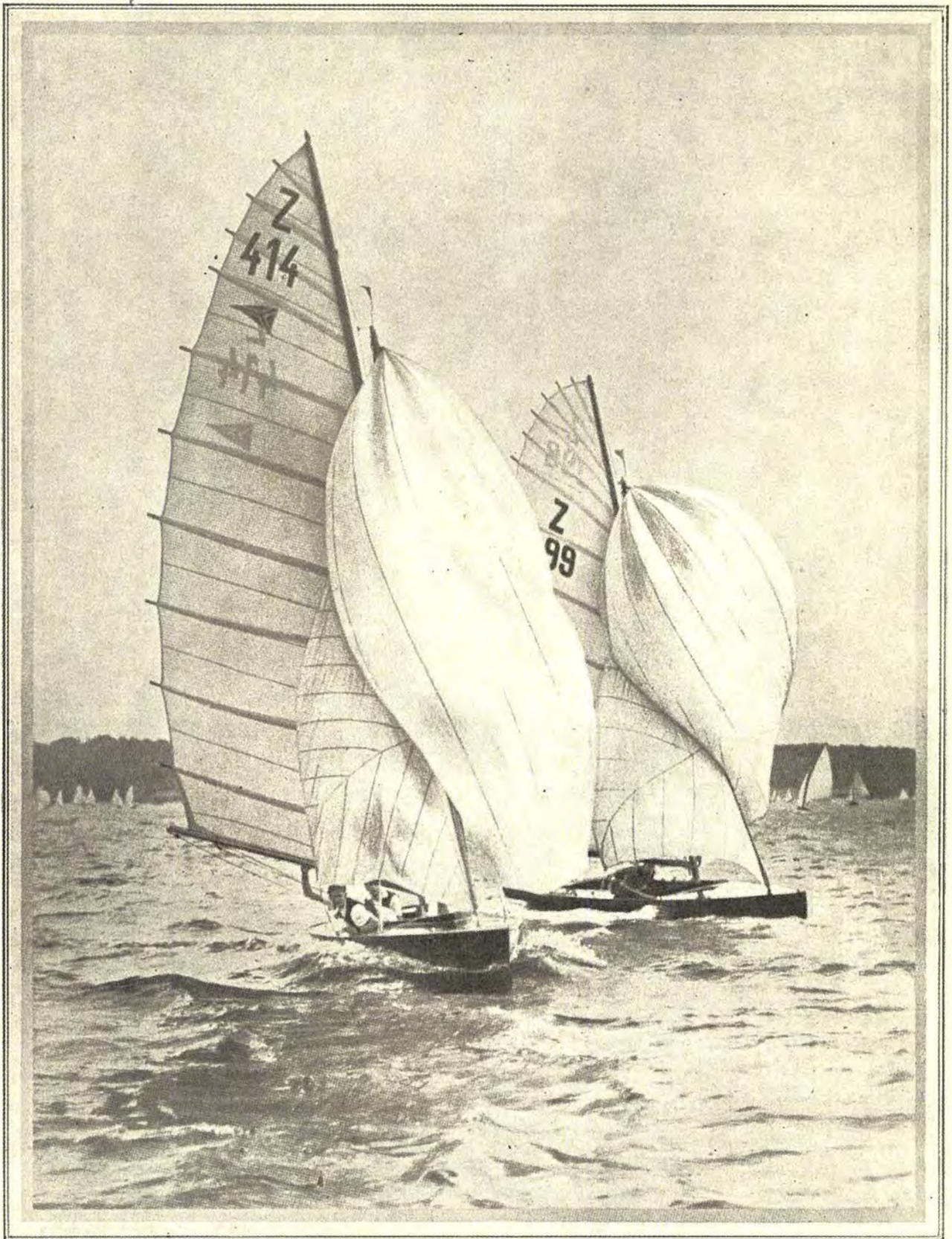
— Han var Marinemaler og havde faaet sit Livs Bestilling, nemlig Bestilling paa et Billede af den slagne Flaade til den amerikanske Regering. Han arbejdede med sit Staffeli opslaaet paa Dækket af en Trawler, da alle hans gigantiske Modeller pludselig forsvandt i Dybet.

Passeret Skagen — de rigtige Tal.

I 1936 passerede 23,536 Damp- og Motor-Skibe Skagens Rev Fyrskib og i 1935 23,510 Damp- og Motor-Skibe; Antallet har været stigende de sidste Aar, antagelig fordi Udgifterne gennem Kielerkanalen er saa store.

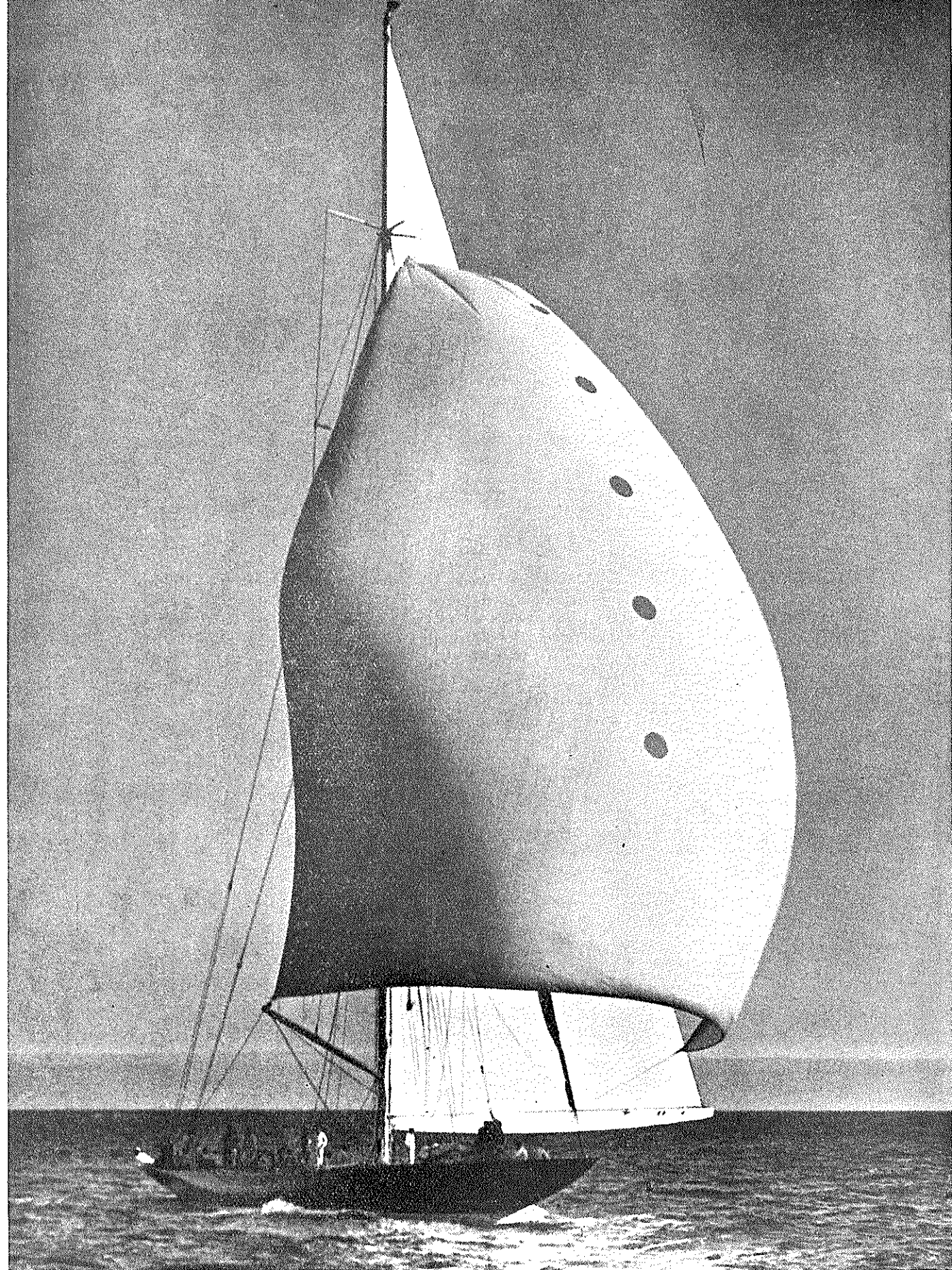
Det største Antal paa 1 Dag er 144 Damp- og Motor-Skibe.

SPINNAKEREN

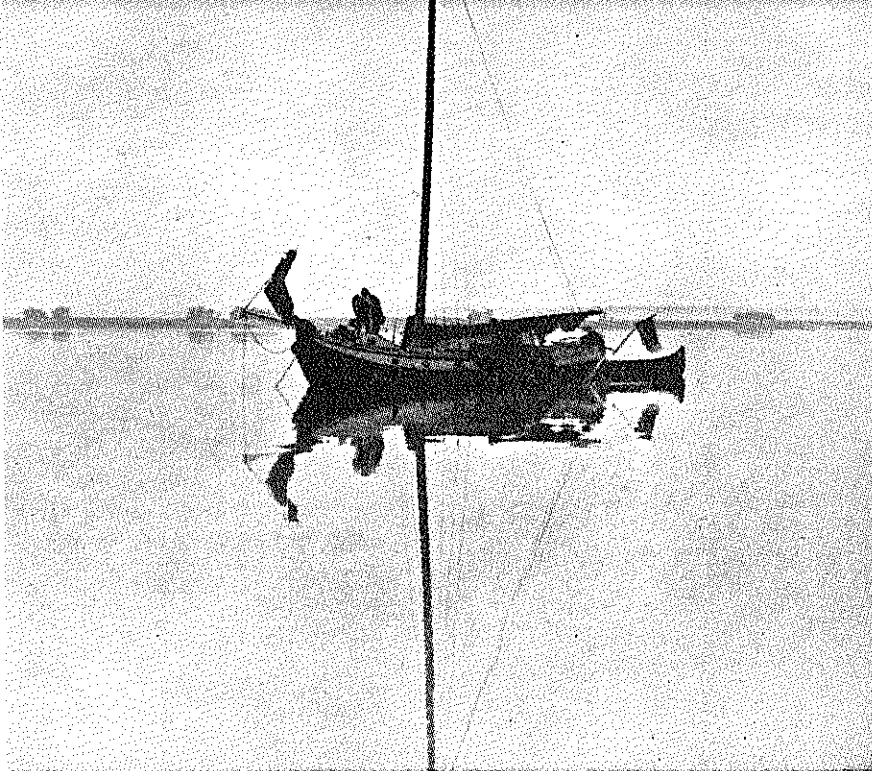


Spinnakeren kan være en højst uregerlig Tingest, som det kan koste Sved og en god Portion Manøvredygtighed at fylde. Ovenstaaende Foto er taget fra Foraarsugen paa Wannsee og

Havel ved Berlin. Det kunde synes I dt vanskeligt at faa Spinnakeren til at staa saa imponerende som paa det følgende Fotografi.



„Endeavour“ fører sin jøttestore Spinnaker med de store Huller paa en fuldkommen mesterlig Maade.
Og Fotografen har ikke forfusket det smukke Motiv.



Baaden var bygget et Sted ved Zeudersøen. Den var bred og flad som det hollandske Landskab.

En Sejlad tværs gennem det europæiske Fastland

Naar Sejlsportsmanden
søger Fornøjelse

Ved
TAGE NISSEN

MIN gamle Ven, Direktøren, havde, lige fra han som lille Dreng kunde begynde at vrikke en Jolle i den hjemlige Provinshavn, tilbragt al sin Fritid paa Vandet. Som Baadejer havde han gennemgaaet alle Grader lige fra den gamle Jolle op til den moderne Lystyacht og Motorbaad. Han havde deltaget i al Verdens Kapsejladser og foretaget Langfarter til alle kendte og gangse Anløbspladser, og nu var han led og ked af den traditionelle Form for Lystsejlad. Hans store Ønske var at opleve sit elskede Tidsfordriv, Sejlsporten, under helt nye Former, fjernt fra, hvad han hidtil havde kendt. En af hans Venner kom ham til Hjælp.

— Tag du en Tur tværs gennem Europa fra Nordspen til Sortehavet, saa skal du nok faa din Lyst styret. —

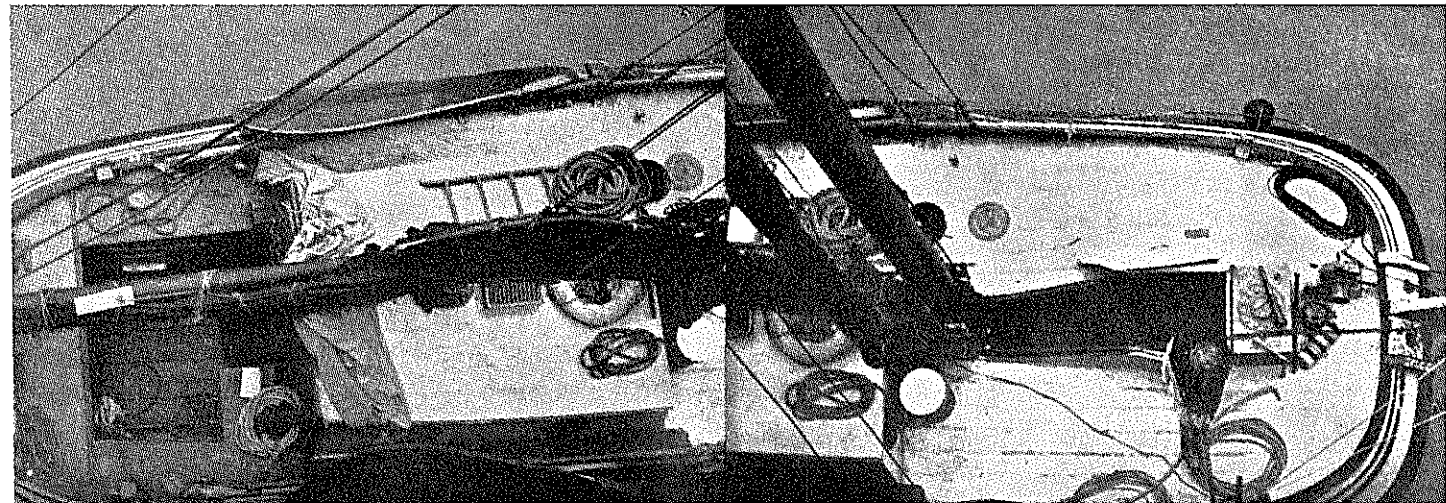
— Jeg er ikke Automobilist — svarede min Ven fornærmet — jeg er Sejlsportsmand.

— Javel, men du kan ogsaa seile gennem Frankrig og

Sydtyskland, op over den bayerske Højslette, Øst- og Serbien og Bulgarien. Det er ikke nogen almindelig Seiltur, og du kan slet ikke anvende en almindelig Lystyacht eller Motorbaad. Du skal netop have fat i noget ud over det almindelige.

Da det først gik op for min Ven, hvad det drejede sig om, blev han Fyr og Flamme, og nu er han paa Vejen. Hvad han vil komme ud for, kan jeg paa Forhaand antyde ved at genfortælle, hvad en Engländer, Mr. Merlin Minshall, oplevede paa den samme Tur.

Han havde paa sin Jagt efter et ualmindeligt Fartøj fundet en gammel hollandsk „Boeier“ forladt og halvt nedsunken i Mudder i Indløbet til en afsidesliggende Provinshavn. Han saa straks, at Skadens Konstruktion var, hvad han søgte. Det var en af de saakaldte hollandske „Boeiers“, der i deres brednæsedede, lave Skrog minder om en klattet Ælling. Den var 28 Fod 4 Tommer og var bygget i Holland engang tilbage i



Baaden set i to sammensatte Fugleperspektiv-Billeder. Dens Linier minder ikke meget om de gangse Sejlsports-Baade.



I Marne—Rhin-Kanalens Sluser sker der lidt af hvert. Her er Baaden i en slem Knibe.

forrige Aarhundrede. Men i sin nuværende Tilstand saa den nærmest haabløs ud. Indvendig og udvendig skallede Maling og Fernis af i store Striber, og det var ikke nemt at tænke sig det forsømte Fartøj om-dannet til en komfortabel Skude. Men Mr. Minshall havde sat sig i Hovedet, at det netop var den rigtige Baad for hans Fart.

Indvendig var Baaden indrettet paa ægte hollandsk Maner. Der var en Buffet, en blændende Opstabling af mere end hundrede Snaps- og Likørglas. Ud med Buffet'en. Der var nogle besynderlige horizontale Indretninger, der skulde give Udtryk for Hollænderens Begreb om Sovestedernes Bekvemmelighed. Ud med Hollænderens Begreb. Der var en Køkken-Indretning, der syntes at gøre al Kogning umulig. Ud med det. Og da saaledes alle Hollænderens Begreber fra det forrige Aarhundrede var smidt ud, viste Baaden sig at have et rummeligt og brugeligt Indre. Man byggede herlige Skuder i forrige Aarhundrede og naar blot deres Indre bliver ryddet og indrettet efter moderne Krav om Hensigtsmæssighed og Plads, har man den helt rigtige Skude til ualmindelige Langfarter.

Mr. Minshall førte sit Skib over Kanalen til Le Havre, og saa fulgte den første Etape paa Turen tværs gennem Europa, nemlig fra Le Havre til Rouen og videre til Paris. Et lille Stykke op ad Seiren fra Paris drejede han saa ind i den Serie af smaa Kanaler, der betegner Begyndelsen til Marne-Fløden, og derfra ind i selve Marne, hvor det Sømandskab begyndte, der

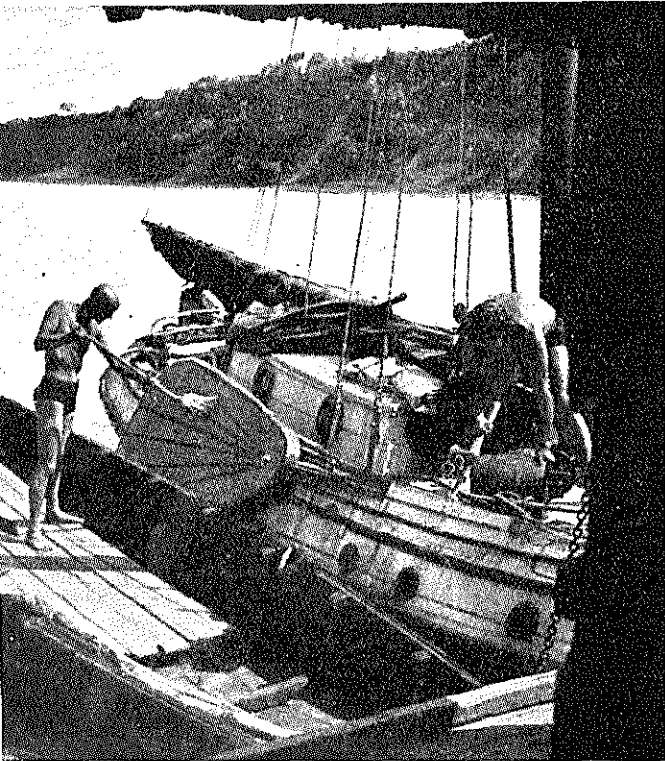
intet har med Sejlsportsmandens almindelige Oplevelser at gøre. Det var sidst paa Vinteren, Marne var svulmet op paa Grund af det begyndende Foraar, og han maatte ofte i Land for med et langt Tov over Skuldrene at slæbe sin Baad gennem Broernes Indsnævninger. Og da han langt om længe naaede Epernay, sejlede han ind i Marne-Rhin-Kanalen, hvor der ventede ham to Hundrede Sluser, som han skulde igennem for at hæves op over Bjergene og ned i Rhin-Landet. Sluserne var ganske smaa, og hvor det ikke lykkedes ham at komme op sammen med en af de mærkelige smaa „Baby“-Slæbebaade, maatte han op alene, og da der som Regel laa en fem-seks Slæbebaade ved hver Sluse og ventede, blev det en langsommelig Rejse. Og hertil kom saa Tunnellerne. F. Eks. ved Liverdun løber Kanalen lige ind under Byen, og her var Mr. Minshall omtrent naaet igennem, da et stort 200 Tons Motorfartøj pludselig drejer ind i Tunnellen. Mr. Minshall søgte forgæves at signalisere med Haandlygte og raabe, men Lyset skjultes af Skumsprøjt og Dampe, og Raabene druknede i Motorens Drøn. At vende om var umuligt i den smalle Tunnel, og der var intet andet at gøre, naar en Kollision skulde undgaas, end at bakke, da den modgaaende Motorbaad ikke syntes at opdage noget. Mr. Minshall maatte hoppe i Land med et Tov og i næsten fuldstændig Mørke ad en to Fod bred Sti i Tunnellens Side slæbe sin Baad tilbage til Tunnellens Indsejling. Han naaede netop at slippe ud, før det store Fartøj kom brasende.

Turen gennem Marne—Rhin-Kanalen lærer Sejlsportsmanden mange nye Ting. At slippe gennem to Hundrede Sluser er et møjsommeligt Arbejde. Ligger man udenfor Sluseporten og venter, og en Slæbebaad kommer ud fra Slusen, vil dens sugende Skruevand straks svinge det lille Fartøj rundt. Mr. Minshall fandt derfor paa at anbringe et lille fire-haget Anker paa en Stang fastgjort til Skibssiden, og alt, hvad han havde nødtigt, naar han kom til en Sluseport, hvor han skulde vente paa Tur, var at kaste Ankeret ind paa Bredder, saa laa Baaden fast fortøjet, og det var nemt at kaste los igen, saa snart Sluseporten aabnedes. Naar dette skete, gjaldt det endvidere om at holde sig i den bagerste Ende af Slusen, da Understrømmen ellers vilde trække Baaden ret fremad og sende den lige mod den næste Sluseport.

Turen gennem de to Hundrede Sluser op over Vogeser-Bjergene er en kold Sejlads i det tidlige Foraar. Hver Morgen laa der Is i Sluserne, og en skønne Morgen vaagnede Mr. Minshall og fandt sin Baad frosset fast midt i et øde og forladt



Den sorte Linie angiver Ruten for den ualmindelige Sejlads tværs gennem Europa.



Naar en fremmed Baad løber op langsides, kan man benytte Lejligheden til at give sin egen Baad en Overhaling udenbords.

Landskab uden andre menneskelige Væsner i Nærheden end nogle Landmænd, der boede i et forfaldent Slot. Her maatte han tilbringe seks lange trælsomme Uger og vente paa, at Isen skulde bryde op. Saa opstod Problemet med Hensyn til Proviant. Landmændene havde enten deres Produkter paa Forhaand afsat til bestemte Markeder, eller de skulde bruge dem til egen Husholdning. De havde intet tilovers for Eventyrerne

i den indefrosne Baad. Efter seks Ugers Færløb kom saa endelig Isbryderen, trukket af otte kraftige Heste, og befriede den utaalmelige Englænder, og han naaede den øverste Sluse i Vogeserne, hvorfra Nedsejlingen skete gennem Sluseporte, der laa saa tæt over hinanden, at de dannede ligesom en Trappe. I Strasbourg tog han saa Revanche for den sløje Kost, han havde maattet nøjes med, mens han laa infrosset.

Han naarmede sig nu Forbindelseskanaalerne til Rhinen, og han blev fra alle Sider opfordret til at tage en Løds om Bord. Rhinen bruser voldsomt af Sted og har et daarløst Navn paa den Aarstid, men Mr. Minshall foretrak at forsyne sig med de fornødne Oplysninger om Lyssignaler, Tider for Broernes Aabning for gennemgaaende Trafik o. s. v., og med et Farvel til Frankrig plumpede han saa ned i Tyskland. Det gik lettere end ventet, Brovagnerne aabnede Broene saa villigt, at Mr. Minshall fik dem mistænkt for at anse hans Baad for en saa stor Fare for Trafikken, at de blot ønskede hurtigst muligt at faa ham ekspederet videre. Rhinen med dens brusende Foraarsvande var meget besværlig, og det var med en vis Lettelse, at han drejede af ind paa Necker-Floden for at tilbringe en fornøjelig Uge i Heidelberg med at udforske Slottet og smage paa Nectaren. Saa tilbage til Rhinens Tumult, forbi Mannheim og Ludwigshaven, hvor han nær var blevet smadret mellem to mægtige Hjuldampere.

Da endelig Main-Floden naaedes, begyndte Opstigningen eller Opsejlsden til den bayerske Højslette. Her var den største Vanskelighed Flodens forskellige Vandstand. noget i Retning af Flod og Ebbe. Naar det var Flod, var det umuligt at drive Baaden fremad, og der var intet andet at gøre end at fortøje med alle til Raadighed staaende Trøsser og Tøve. En Morgen vaagnede Mr. Minshall og fandt, at Floden havde efterladt ham helt oppe paa Land midt i en Koromark, og han maatte skynde sig at finde en Slæbebaad til at bringe ham ud i Vandet igen, før hans Baad blev til et fast Tilbehør i Landskabet. Da dette lykkedes, var det en kæmpemæssig Slæ-



Langs
Midteuropas
Kanaaler
findes
de herligste
og
mest idylliske
Anløbspladser

bebaad, der for en kæmpe-næssig Betaling var villig til at paatage sig Arbejdet. Saa naaede han Aschaffenburg, der var det højeste, man kunde naa ved egen Hjælp. Han maatte benytte sig af en saakaldt Konvoy, hvortil han skulde gøre sig fast, altsaa bare hænge paa. Første Gang sprang Trossen som Sytraad. Da det endelig lykkedes at blive hængende, kunde han ligge paa Dækket og for første Gang nyde det Landskab, han sejlede igennem. Han oplevede forskellige Scener af den store Aktivitet, hvor det nye Hitler-Regime anvender en Mængde Arbejdsløse til Arbejdet med den nye Rhin—Maine—Donau-Kanal, der en skønne Dag vil danne Passage fra Nordsøen

for 1000-Tons Fartøjer, der indtil nu ikke kan naa længere end til Mainz og Regensburg.



Sejlads langs Englands Østkyst.

„Herzogin Cecilie“ bragt flot.

Det berømte finske Fuldskip, Verdens hurtigste Kornsejler, „Herzogin Cecilie“, blev, efter at det i 2 Maaneder har siddet fast paa Klipperne paa Sydysten af Devon i Sydengland, igen bragt flot og slæbt ind til Salcombes Havn. Skibets finske Kaptajn, *Ericsson*, var sammen med sin Hustru blevet om Bord i Skibet i de to Maaneder og har selv ledet Redningsarbejdet.



BOAT VARNISH

til Deres Baad

Ingen

ru, afskallet Flade med Carvelin Baadelak. Den giver Baaden Glans fra Sæson til Sæson.

HOVEDDEPOTET ER HOS

Kultorvets Farvehandel

Kultorvet 12 - København K. - Tlf. C. 521 & 541

IVER & WEILBACH & CO.
SØIVER & SVARRER
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGÅDE 30 · COPENHAGEN



G. W. Frydenlund & Søns Eft.

C. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRJTNING EN GROS

Alfred Jensen · Nyhavn 24

under

**Sømands-
hjemmet
BETHEL**

Ny Indehaver

Fuldstændig

Tlf. Byen 438 x

**Sømandsekviperung
STORT UDVALG!
Olietøj, Gummistøvler
Køjemadrasser**

Giv din bedste
Ven Bogen

„**BARKEN MARGRETHE**“

Den kan faas endnu paa „Vikings“ Kontor.

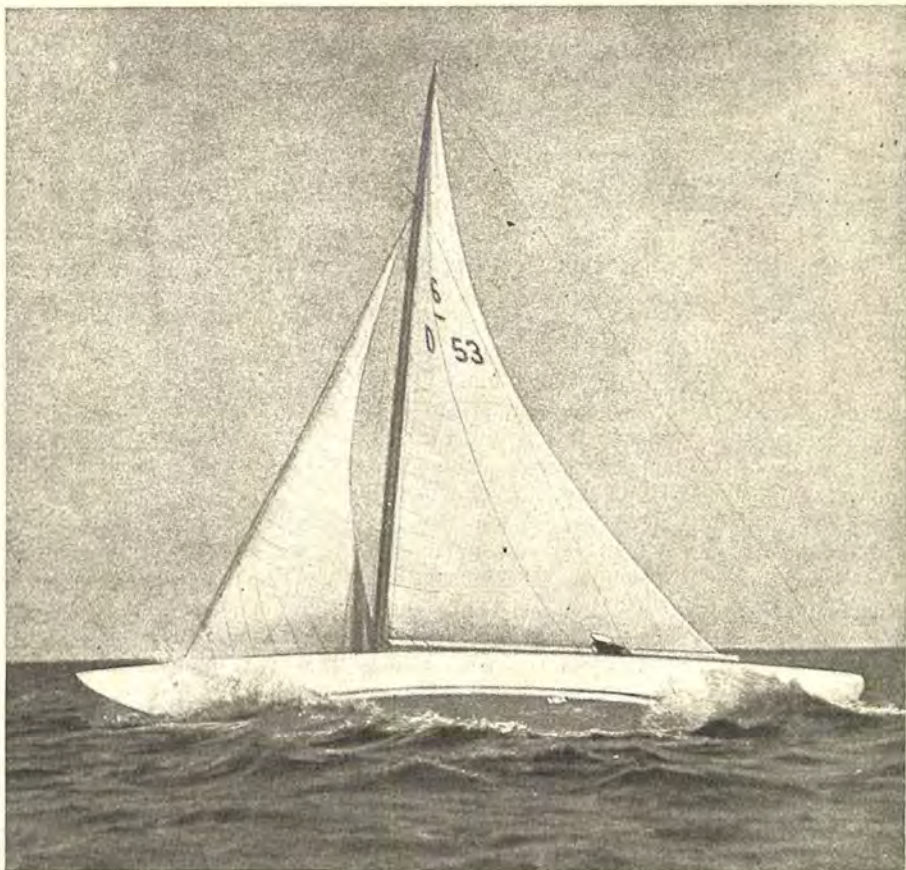
Guldpokalsejlsadserne

Omkring den 1. Juli sejles der ved Hänkø i Norge om Guldpokalen. De deltagende Lande er i Aar: England, Sverige, Tyskland, U. S. A., Finland og Danmark, idet Norge, der sidste Aar vandt Guldpokalen, i Aar forsvarer den i hjemlige Farvande.

Guldpokalen er skænket af Den Nyländske Jaktklubben til The Scandinavian Yacht Racing Union i 1922. Der sejles hvert Aar om Guldpokalen med internationale Seks-Metre, idet hvert Land kan deltage med een Baad, der skal være bygget i vedkommende Land, og hvis Besætning skal være af vedkommende Nationalitet. Det sejrende Land skal saa næste Aar forsvare Pokalen i eget Farvand.

Siden Indstiftelsen er Pokalen vundet af følgende Lande: 1922 Norge, 1923 Norge, 1924 Sverige, 1925 Norge, 1926 Amerika, 1927 Sverige, 1928 Norge, 1929 Sverige, 1930 Sverige, 1931 Norge, 1932 Norge, 1933 Sverige, 1934 Norge, 1935 Norge.

Ved Udtagelsesløbene herhjemme sejrede i Aar Nybygningen „K. D. Y. 1936“, der altsaa deltager i de egentlige Løb i Norge, og hvis Besætning bliver:



Den udtagne Baad til Guldpokalsejlsadsen ved Hänkø i Norge
Nybygningen „K. D. Y. 1936“.

Overdirektør Erik Ruben, Rorsmand Gross. Baard Baes, Dir. Hans Tolstrup og Underdirektør Erik Reinhard.

Dyrk Sejlsport.

Med sine skovkranste Fjorde, med Øresund og Bælterne er Danmark Verdens fineste Sejlsportsland — men hvorfor

styrter Danskerne sig da ikke i Tusindtal til Søs, hvor de jo plasker husvant fra Arilds Tid!

Er Vikingeaanden ved at dø? — Eller har vi mistet Trangen til at opleve — ?

K. Y. OG M. V.

KØBENHAVNS YACHT
OG MOTORBAADS-VÆRFT

Ophalerbedding
paa over 60 Tons

AKTIESELSKAB
KALKBRÆNDERHAVNEN

Telefon Ryvang 936
Tlgr.-Adr.: Yachtmovær.

Køb en Baad og saa til Søs! Sæt Sejl og tilbring Sommeren ved vore Kyster i egen Baad *Der Sommer* vil du aldrig glemme ... de lange solglitrende Stræk, de lyse, lune Sommernætter med Bølgeskulp om Eov ... Sæt Sejl — og lær Danmark at kende paa en helt ny Maade —!

J. JOHANSEN

Skibsrigger
Sundkrogsgade. Ø.
Telf. Ryvang 2070

Alt Riggerarbejde udføres
Yachtarbejde af enhver Art
Søg Tilbud

„Vikings“s Forside.

„Vikings“ bringer i dette Nummer en smuk Sejlsports-Forside, der er malet af H. Schøsler-Pedersen, som Gang paa Gang har glædet vore Læsere med sine friske og nøjagtige maritime Billeder.

Husker Du den Gang vi sejlede?

Lad mig begynde med Skibsdrengen, som skulde blive Skudens Mandskab. Lige fra han gik i Skole bar han paa Drømmen om den Dag, da han skulde pakke den grønmalede Skibskiste for at drage ud i Verden.

Skuden kunde han se fra Stuevinduet. Han kendte hver eneste en. Han havde udsøgt den, han skulde rejse med første Gang, og han fulgte hendes Færd fra Aar til Aar.

Der var to Slags Skuder, tre om man vil. Der var de smaa Hjenpaafarere, som gik Turen til England og Østersøhavnene, der var Kanadafarerne og de store flotte Terner som sejlede Aaret rundt. De store fik Skibsdrengen sjældent at se, dem hørte han mest Tale om fra de befarne, men Smaaskuderne havde han stadig om sig, og det blev derfor ogsaa disse som lænede Grundtanken for Drengens Higen efter Sejladsen paa de store Have. — Vi var jo ikke saa moderne den Gang, at vi havde nogen som helst Arbejdsledighed. Vi gik til Skomageren, der tog Maal af os til et Par Sko til 6—8 Kroner saadan en Gang hver tredje eller fjerde Aar. Først gik vi til Bedstemor for at vise os frem, og naar Skoene efter stor Forsigtighed blev slidte, fik vi nyt Forlæder det ene Aar og Baglæder det næste, til der ikke fandtes mere tilbage af dem. Men før de havnede paa Dyn-

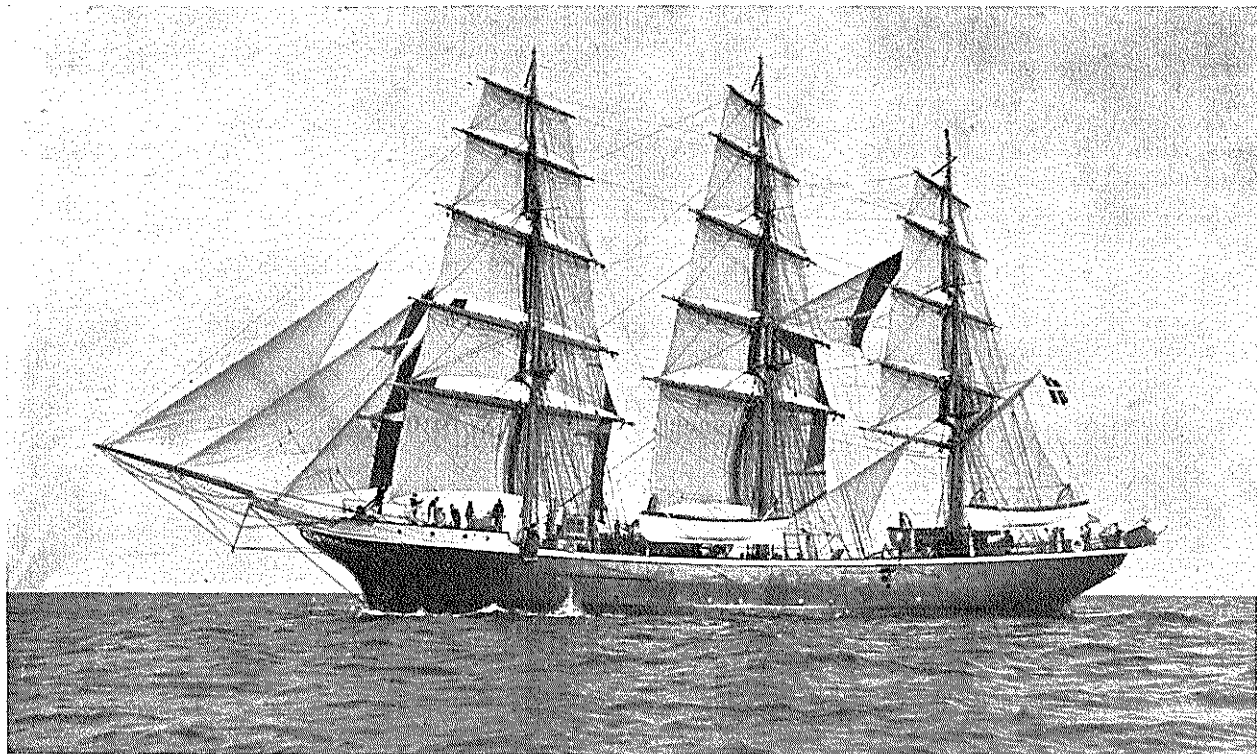
gen bag det grønne Hus med Hjerte i Døren, havde vi ogsaa faaet Stropper til Tøndestavene af de smaa Læderstumper, der var igen. Det var maaske en daarlig Tid, men det var da en Tid, som vi sent glemmer, og en Tid som gav Minder for Livet.

Drengen kunde altsaa allerede i Skoledagene tage sin Bestemmelse om, hvad han skulde være, naar han blev stor. Og paa Stedet ved Søen vidste man ikke om noget andet end at gaa til Søs.

En og anden fik jo Plads i Kramboden, en paa Lodskontoret og en paa Havnekontoret, men det var ligesom disse Stillinger mere var forbeholdt Morsdrengene og Drengene, som der ikke var rigtig Fut i.

Her i vore egne hjemlige Farvande laa Skuderne i Rad og Række ved hver eneste Holm. Det var først i Marts og April, de begyndte at røre paa sig. Nogen skulde gaa i Propsarten, andre sejlede med Is specielt til Frankrig, og der var jo ogsaa nogen, som stak af i Ballast over til England. Der gik jo gennemsnitlig 25 til 40 Smaaskuder paa en Ladning, som trækkes afsted paa en 10,000 ts. Køl i vore Dage. Dette var selvfølgelig Grunden for, at Kvantiteten stod adskilligt højere end Kvaliteten.

Der var Liv og Røre overalt. Om Foraaret var Sømandene ofte beskæftiget med Oppudsningen af Skuderne, før de mønstrede som Mandskab om Bord.



Skoleskibet „Georg Stage“.

De kendte derfor Skuden ud og ind.

Medens Sejladsen i vore Dage er rent mekanisk, var det dengang mere Vovemod og Kynøghed, der maatte til. Det at sejle i vore Dage er Dygtighed paa en hel anden Maade. Sømand nu er mere Aandsarbejdere end Haandsarbejdere. Men de er ikke mindre dygtige for det. Det er bare Udviklingen, der er gaaet den Vej. Og jeg tror næppe, at nogen af os ønsker sig tilbage til det umenneskelige Slid, som var i Sejlskuderne. Naar vi mindes Sejlskudetiden som den herlige Tid, da er det Romantiken, vi higer efter, og vi ved jo alle saa inderlig, at hvis vi lavde Sejlskuderne den Dag i Dag, saa vilde vi moderniseret arbejde paa en helt anden Maade end den Gang.

Den store Drøm hos Skibsdrengen var nu alligevel at staa ud af Fjorden med en stor oversøisk Sejlskude. En med dobbelte Bramrær og Røjler, og med en Gallionsfigur i Forstavnen, som kunde skille sig lidt ud fra de almindelige. Det var en rent Kappestrid om hvem, der havde ligget længst i Søen. Alle de Savn man havde haft var hurtigt glemt, naar Skuden kom til Land. Der var saa meget en Sømand da havde at glæde sig til, at Strabadserne straks var glemt. Først og fremmest var det selvfølgelig Kvinden, som stod i Hovedet paa enhver. Brevene bragte Nyheder, og den som ikke fik et godt Brev fra en elsket Veninde eller fra Hjemmet, kunde ofte blive melankolsk for lange Tider.

De, som driver lidt af almindelig Sejlads, kender ogsaa til, hvor vidunderlig det kan være, naar mange Baade mødes i en eller anden Havn. De ligger klinet op til hverandre. Saaledes var det ogsaa i Sejlskudetiden.

dagene i de store Havnebyer. Skuderne blev beundret som skønne Kvinder. Man kaldte Skuden „hende“ eller „hun“. Man kælte for den i Mangel af den derhjemme. Hun var jo saa langt borte, og Skuden blev derfor et Symbol paa Kvinden.

Jeg har saa ofte sagt, at hver eneste Skude har sin egen Historie. Selv om den eller den ikke plejer at gøre sig bemærket med nogle Rekorrejser, saa vil Sømandene kunde fortælle om Heltebedrifter om Bord i „Skuden“. Tænk bare paa den Gang, da den blev sejlet for toppede Bramsejl helt ind i Havnen, ind mellem Skuderne, og sækket sit Anker lige udenfor Bryggen, hvor den skulde losse. Det var et Øjeblik, som sent glemmes af de gamle Dreng, der var med til at udføre Bedriften. Det blev ogsaa beundret af alle de andre, der laa til Ankers paa Reden. Der blev talt om det Mand og Mand imellem, og det gav Spiren til nye Bedrifter.

Størst bliver den, som forstaar at beundre andres Bedrifter. Derfor skal vi yngre aldrig glemme, hvad de gamle Sømand i Sejlskuderne gjorde for at skabe Glansen om vort Navn som Søfartsnation. De viste os Vejen til nye Havne, og de ryddede Vejen for os til at skabe nye levelige Vilkaar paa Havene.

Tænk bare paa en Afgang fra den Havn, hvor Skuderne laa Side om Side, saaledes at Masterne udgjorde en Skov af Træer. Der gaar Tusinder af gamle Dreng som os, der virkelig har været med paa Legen. De vilde blive Smaadrenge i vore Dages Skibsfart, men de er og bliver Heltene fra Sejlskudetiden.

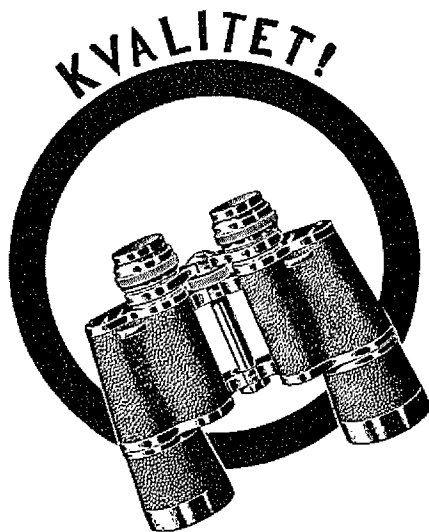
Større end Suez-Kanalen.

Den kæmpemæssige Kanal, der skal forbinde Korn-Områderne inde i Rusland med Sortehavet, bliver en Kanal, hvis Betydning kan maale sig med Suez-Kanalen. Océandampere skal kunne sejle midt i de bugnende Kornmarker, og den Dag, Kanalen aabner — nogle siger om to Aar, andre om fem — vil Ruslands Korn begynde at strømme ud i Verden.

Det er nemt at forudse, hvad Følgerne vil blive: en vældig Krise i de øvrige Hvede-Områder, især i Kanada.

Eskadreskib en Maaned.

Den 15. Juli hejser „Niels Juel“ Kommando, altsaa hvis alt gaar efter Bestemmelsen. Det nye Skibs første Chef bliver Kommandørkaptajn *Augsburg*, og han staar ud paa Prøvetogt med ialt 315 Mand. Hans Næstkommanderende bliver Orlogskaptajn *Nørgaard*. Den 20. August indgaar „Niels Juel“ i Sommerens Eskadre- og Artilleriskib. Eskadrechef bliver Kommandør *Tap*. Naar „Niels Juel“ den 25. September siger Farvel til Eskadren, gaar den ind paa Værftet, og senere faa den et nyt Hold Mandskab, denne Gang vistnok 400 Mand, og gaa atter ud, og saa bliver Skibet faktisk ude paa Togt lige til her, mod Jul. De foregaaende Somre har alle i Marinen klaget over det nedslaaede i, at Sommerens Artilleriskib faktisk kun var under Kommando i forholdsvis kort Tid. For en Gangs Skyld bliver der virkelig noget at glæde sig over. Artilleriskibet vil være bemandedt i ca. fem Maaneder.



21
forskellige
Modeller

Prismekikkerter

i fuldent Præcision til overkommelige Priser.

Se dem i de førende optiske og nautiske forretninger.

Generalrepræsentant for Skandinavien:

P. A. HERSKIND, Frederiksborggade 50, Kbhvn.



Marine-Erindringer

Af Arndth O. W. Schultz

(Sluttet).

Der var en Søfy-bøder ved Navn Bülow, han vilde jeg ikke gerne møde fuld. Om Hælvten af de Æventyr, han fortalte, var sande, saa bevare mig vel. Han havde mørkt Haar og en Ansigtstype, som Etnografer kalder promosph, d. v. s. Pande og Næse gik ud i én Linie. Naar vi badede, havde vi rigtig Lejlighed til at konstatere, at hans Krop var oversaaet med store røde Ar efter Knivstik. Paa Forespørgsel, hvorledes han havde faaet dem, fik vi serveret en Historie, som nok kunde faa en Jazzdrenge til at blegne under Pudderet. Bülow's Historie var følgende: Han laa med en Damp i en engelsk Havn og var kommet op i en Havneknejspe, hvor han blev godt fuld; da han gik ned til Dokken, blev han overfaldet af — som han mistænkte — to Tyskere fra hans egen Baad, som bearbejdede ham med Knive, saa han netop havde Kraft til at slæbe sig ned og faa fat i en Haandspag og stille sig paa Lur ved Siden af Lejderen til Forukafet. Først kom den ene Tysker listende, og da han gik ned ad Trappen, fik han Haandspagen i Baghovedet, saa han uden en Lyd sank sammen. Efter et Øjeblik kom den næste, og han fik paa samme Maade, og saa sank Bülow selv sammen af Blodtab og kvikkede først op paa Sygehuset. Politundersøgelsen sluttede med, at skønt den ene Tysker var dræbt, saa var det alligevel Nødværge og Bülow blev frikendt. Ja, tro det, den som vil, men saadan fortalte Bülow selv.

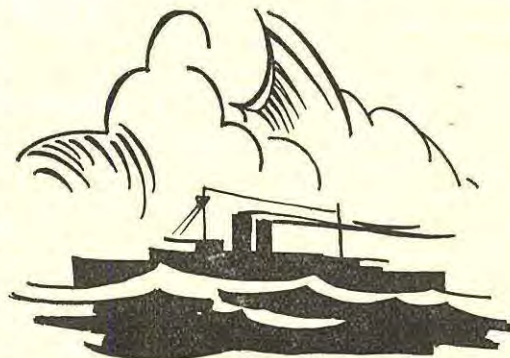
Bülow skulde giftes, og først troede ingen paa denne Historie, men han mødte med de nødvendige Papirer og trods det lange Strafferegister fik han Landlov før Brylluppet. Vi tænkte alle, at det var af Rædsel for ham, at han fik Tilladelsen. Bülow fejrede Brylluppet, og vi, som sad paa Kasernen, vilde gerne have givet en hel Æske Motorcigaretter for at faa Bruden at se.

Da Aargang 1911—12 permitteredes, sad Bülow selvfølgelig i Spjældet, men nu er han vel sluppet ud. Det var en streng Vinter det Aar og ikke altid lige behageligt at være f. Eks. Færgemand ved Hønsbroen. Men der fandtes jo „Hjælpemidler“ mod Kulden. De tre Mand i Vagten, som havde til Opgave at færges Overordnede over fra Toldboden til Orlogsværftet eller tage en Tur over for at holde Reuden aaben, kunde have det meget gemytligt. Der var varme i Vagrummet, og havde man bare den rigtige Sammensætning af Vagtholdet, kunde man tilbringe Ventetiden med f. Eks. at fortælle Historier eller Skipperløgne, som serveredes En meget sympatisk og stilfærdig Styrmand, der desuden ejede to gode Egen-

skaber, nemlig at have et vaagent Blik for, hvad han havde set ude i Verden, hvilket nogle Søfolk ikke har, og desuden Evnen til at fortælle med stille Humor om Æventyr, har havde oplevet, fortalte Oplevelser til Søs og i fremmede Havne, og selv Mænd, der selv havde oplevet meget, lyttede med Spænding til hans Fortællinger.

Man kunde ogsaa faa Kammerater med, som ansaa det eneste saliggørende en kold Vinternat var at faa en Snaps. — Metoden at skaffe en saadan paa var meget enkel. En af Vagterne fik — saa vidt jeg husker — af hver 5 Øre og en Konvolut med et Stykke Papir i. Naar vi kom til Fastlandet, gik han op til Toldvagten og sagde, at han gerne vilde gaa til Postkassen lige i Nærheden med dette Brev, og saa slap han igennem. I Toldbod Vinhus gik han saa ind og købte for 15 Øre en halv Flaske Brændevin, og den blev staaende paa en Bjælke under Broen ved Toldboden. Naar Færgen kom over og der ikke var Passagerer, der skulde med, tog hver af Vagtmandskabet en Slurk, og det hændte aldrig ved Vagtafløsning, at der fra foregaaende Vagt stod en Flaske med en Sjat i. En Nat ringede Vagten fra Chr. den IV. Kran og slog Brandalarm. Det brændte i Sukkerfabriken i det gamle Kvarter i København. Der blev blæst i Trompeter og Beadsmandspiber overalt i Kaserneerne, og Raabene: „Rejs ud over alt!“ skingrede gennem Sovesalene. Snart stod vi opstillede i Brandordening paa Kasernegaarden, og Mandskabet til Orlogsværftets store Sprøjte blev udtaget og spændt for Sprøjten for i Ilmarch at springe over Kristianshavn til Brandpladsen. Der var ingen Muligheder for at faa Sprøjten over Isen eller kortere Vej. Søndag Morgen kom Sprøjten tilbage, og Gutterne saa ikke særligt indbydende ud. Sorte og sodede i Ansigtet og paa Hænder, Striber af Sukkersaft og Istapper i Kanten af Stortrøjen. Ilden var kvalt og Marinen havde i hvert Fald været med.

En Flyvemaskineingeniør og Opfinder, som alene kom sejlene ind i Værnepligten et Par Maaneder, før vi blev permitteret, havde en haard Tørn, inden han blev, som alle vilde have ham. Trods det, at han var værnepligtig, blev han en Slags Lærer ved Flyveskolen, ogsaa for Officerer, og om det var dette eller Opfindelsen, der lavede Snur i Hjernen, ved man ikke, men han holdt paa Tiltaleformen „De“ og blev ofte af Officererne budt paa Frokost i Officerskasinoet. Da dette var blevet grundigt konstateret, begyndte Opdragelsen. Knuden i Fodenden af hans Køje blev stukken med Trækamp — og da han laa i sin



sødeste Søvn, var der en Arm, der kom frem og med et Ryk løste Knuden op, saa Opfinderen med Tæpper og alt havnede i Glideflugt paa Gulvet fra „Højden“. Han laa i Midtergangen af Sovesalen og havde altsaa Tid til at faa god Fart. Han brummede lidt over Styrteflyvningen og kravlede op igen for ca. en Timestid efter atter at arrangere „det faldende Løv“, og trods alle Kunster blev dette ved Nat efter Nat for tilsidst at kulminere i, at han en Nat blev surret fast som en veritabel Rullepølse, kæblet og vendt med Ansigtet nedad, men da opdagedes hans Svæveflugt af vagthavende Underofficer eller Officer, og Vagten, som ikke havde set noget, blev kommanderet til at løse ham ned. Det fortaltes, at Officererne selv havde bedt ham op at holde op med at spise hos dem, thi de havde ingen Muligheder for at beskytte ham for den Slags Drillerier. Resultatet blev, at han snart var Kammerat med alle og siden blev beundret for sine Monoplankonstruktioner.

En anden Vanskelighed for os var de stadig forekommende Neglerier af Skaffegrejer. — Dette regnedes ikke for Tyveri eller umoralsk paa nogen Maade. — Man kom til Kasernen ude fra Værftet og skulde spise, ja, saa havde Bakken maaske bare fire Tallerkener, tre Knive, et Par Skeer og et mindre Antal Gaffler o. s. v. Dette var for lidt for at bespise 8 Mand, og man var derfor tvungen til at gaa ud paa Rov for at skaffe sig noget at spise paa eller med. Man kunde da ofte opdage, at der, hvor man neglede ny Service, var der maaske et lille Reservelager af Tallerkener. Vi forsøgte at mærke Grejerne med vore Hovednumre ved Hjælp af Nummerstanser, men Emailen kunde man jo ikke behandle paa denne Maade, og det mærkede Gods var man tvungen til ved Permitteringen at bytte ud med saadant, der ikke var mærket for ikke at komme til at erstatte Staten for dem. En Dag mod Slutningen af Tjenestetiden, da vi kom til Kasernen Kl. 4, var der kun een Tallerken til 8 Mand, og det var jo lidt „knaft“. I en Pause, da der ikke var nogen i Spisesalen og i Køkkenet, lirkede vi Lemmen til Køkkenet op, og Bakstørnen, som havde Ansvaret, gled ind gennem Hullet, og et helt Dusin Emaillegods blev Resultatet af Ekspeditionen, og siden gjaldt det jo om at finde Gemmesteder for Sagerne; det lykkedes ogsaa saa godt, at vi ved Afleveringen kunde skænke to Tallerkener til Nabobakken, hvor netop fire Tallerkener behøvedes. Det enkleste havde været, at hver Bakke fra Begyndelsen havde faaet udleveret en komplet Service mærket med Bakkens Nummer paa en saadan Maade, at Numrene ikke kunde forsvinde. Sømandsmissionen holdt Møder ude paa Kasernen, og nogle havde ikke større Interesse for disse, men derimod meget stor Interesse for de flere Aar gamle Numre af „Familie-Journalen“, der uddeltes. Disse blev inden næste Uddeling fuldkommen læst i Stykker, og Serietegningerne som „Knold og Tot“, „Ole Jernmand“ m. m. studeredes meget grundigt. Vi havde selv et Par smaa Kammerater, der gik under Navnet Knold og Tot.

Om Aftenen den 12. April 1912 havde Kongens Kvarter haft Landlov, og da de kom hjem, gik de igennem Dronningens Kvarters Sovesale og raabte: „Titanic“ er gaaet under — „Titanic“ er stødt paa et Isbjerg, og er gaaet til Bunds!“ Sagen diskuteredes til langt ud paa Natten, og Diskussionen stilnede kun

af, naar Vagten gav Signal, at vagthavende Underofficer var paa Indkommende. Det blev dystre Refleksioner og Historier om selvoplevede Strandinger og Havarier. Alle, som havde Tjans næste Dag til at slippe i Land, havde lange Lister med Bestillinger paa Aviser, og da Aviserne var studerede fulgte nye lange Diskussioner og Historier. Der hændte i de Tider ikke saa store Begivenheder, som under Verdenskrigen og efter denne, man var ikke saa biaserede som nu til Dags. Saa nærmede Tiden sig, da vi skulde permitteres, og nyt Mandskab kom ind, og nu var det os, der var de gamle og med megen Overlegenhed saa paa den nye Samling Marinere med sine reglementeret knyttede Slips og den blaa-hvid sribede Uldtrøje meget pænt synligt. Det varede dog ikke længe, inden det nye Hold havde lært at binde det firkantede Slips og enten havde kløvet Undertrøjer paa Brystet eller ned i Bukselinningen, saa man saa det mandige bare Bryst. Aflevering af Uniform m. m. skete, der var Højsæson paa Smaatyverier, thi manglende Udrustning skulde erstattes, og det gjaldt om at skaffe de manglende eller klare sig paa anden Maade. Havde man ikke to Par reglementerede Sokker, kunde man tage et Par og faa to Par ud af dem ved at stoppe Avispapir i en Sok og rulle den smukt op; der var ved Afleveringen ikke Tid til at kontrollere den Slags Snyderier. Man fik sin Aflønningsafregning, og den var ikke fornøjelig for ret mange. Vi vidste, at „Midelfart“ havde taget det, han kunde faa ud, og var spændt paa, hvorfra han skulde faa en ny Rig. Alle mødte vi med vore Kufferter med nypressede Klæder i, men „Midelfart“ havde ingen Kuffert eller Vadsæk. Han fik udleveret en fuldstændig Marinehabit uden militære Tegn som Huebaand, Kvartertegn, blaa Krave osv., og han var sikkert den mest glade af os allesammen, præcis som Historien om den lykkeligste Mand, som ikke engang ejede en Skjorte. Vi blev spredte saa grundigt som ikke nogen anden Vaabenart. Min Sidekammerat Willumsen, en Mejerist og under Tjenestetiden Bakkens største Antimilitarist, emigrerede til Australien, og da Verdenskrigen brød ud, meldte han sig frivillig for at hævne Sønderjylland til „Anzac“, d. v. s. Australien-New Zealand Army Corps, og deltog i Kampene ved Dardanellerne, og da de Allierede drog Tropperne bort derfra, kom han til Frankrig, var med ved de frygtelige Kampe ved Cambrai, og under det sidste Krigsjaar blev han for første Gang saaret ved Sommefronten af en Granatstump i Skulderen, blev helbredet, fik Pension som krigsduelig og rejste tilbage til New Zealand.

„Midelfart“ saa jeg en Dag paa Gaden, da jeg var hjemme paa Besøg fra Udlandet. Han var fuld som et Æg, glad som en Spillemand og klædt næsten, som da han mødte i Tjeneste 1911. Han lignede sig selv godt nok, Ansigtifarven var mere højrrød men de altid leende, missende blaa Øjne beviste, at Eumøret var i Behold, trods det, at Livet for ham nok ikke havde været nogen Dans paa Roser.

Verden er ikke saa forfærdelig stor, og maaske mange Marinere kan fortælle om mere mærkværdige Sammentræfninger paa betydelig mere fjerne Pladser paa Jordkloden. Saa ved jeg fra Redaktøren, at de altid er velkomne til at skrive i „Vikingen“.

Nr. 2000, Aargang 1911-12.

Opad Whangpooflod



Kineserdreng.

I saa Storbyer i Verden virker Kontrasten mellem Fortid og Nutid saa overvældende paa den fremede som ved Indsejlingen til Shanghai. Byen ved Havet, som Kineserne selv benævner den. — Store moderne Luksusdamperne med al tænkelig Komfort og med Turister fra alle Verdens Egne mødes i paa Whangpoofloden: „Den store Hovedlandevej“ — med primitive kinesiske Sejlfartøjer af middalderligt Udseende. Det virker paa den fremmede, der nærmer sig Byen fra Søside, som et Kaleidoskop af skiftende Indtryk, der kulminerer ved Landstigningen, hvor Amerikanernes Tilløb til moderne Skyskraber af Staal og Beton skyder op som mægtige monumentale Bygningsværker Side om Side med Kinesernes „Knaldhytter“.

Nationer fra alle Verdens Egne synes her at have sat hinanden Stævne i den „Hvepserede“, der ikke blot intet benævnes Østens Babylon.

Her paa denne Alfarsvej laa den gamle Kabeldamper „Store Nordiske“ opankret midt ude paa Floden. Den blev bygget herhjemme i Danmark og afgik paa sin lange Rejse til Østen i Aaret 1880 og har ikke siden været hjemme.

Adskillige unge Danskere har i Aarenes Løb før kortere eller længere Tid som Skibsofficerer haft de flydende Hjem i det gamle veltjente Skib, der nu er overdraget til Kineserne.

I Shanghai, der ofte har været Centrum for store og voldsomme Begivenheder, kan følgende Episode, som her skal berettes om, vel kun henregnes som en Tragedie af mindre Format; men for os, der var Øjenvitne dertil, staar Tildragelsen prentet fast i Hukommelsen for stedse.

Enhver „Shanghaiemand“ kender disse berømte lummervarme Augustaftener, hvor Solnedgangen ikke bringer nogen som helst Kølighed. Tværtimod virker Heden som et varmt Omslag, saa man ønsker for Alvor at blive lagt paa Is eller i det mindste henflyttet til koldere Regioner.

Moskitoerne svirrer og summer ustandseligt og gør deres bedste Forsøg paa at plage Livet paa baade Mennesker og Dyr. I Sammenligning med vore hjemlige Myg synes vi næsten, de optræder som de mest glubende Rovdyr.

Skønt det er temmelig sent paa Aftenen, mindskes Trafikken dog ikke synderligt paa den store Færdselsaare op til Millionbyen. — Ustandseligt lyder den ejendommelig Opsang: „Hei, ho, hei, ho“ fra kinesiske Kulier og Søfolk paa de forbipasserende, tungtlastede Lægtene og Pramme, der, naar Vinden har lagt sig, og Sejlene ikke kan benyttes, bliver fremdrevet ved Hjælp af store Vrikkeaarer under Kinesernes monotone Opsang: „Hei, ho — hei, ho“.

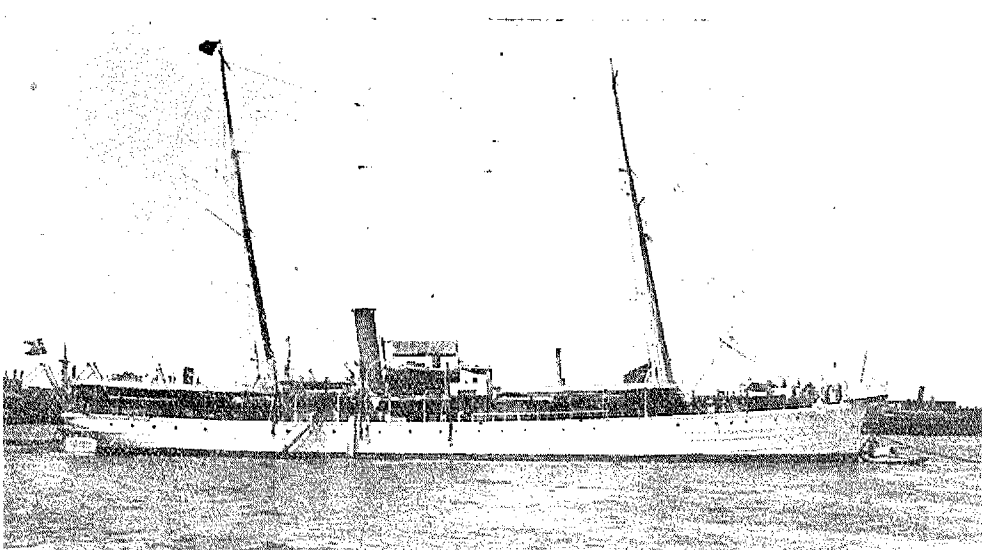
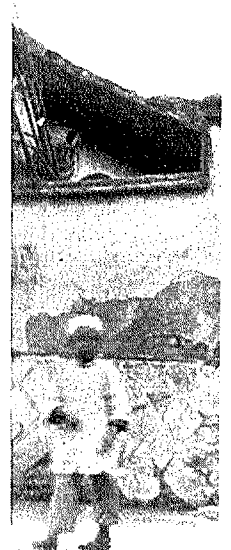
Ellers bliver Stilheden ikke afbrudt. Larmen fra Storbyen naar ikke frem til de fire unge Danskere, der trods Moskitoplagen og Varmen sidder hyggeligt samtalede paa Dækket. — Kampen med de vingede „Rovdyr“ har forlængst bragt den sædvanlige Bridge til Afslutning. Trods Tobaksrøgen, der efterhaanden indhyller os som en mild Taage, fortsætter de paagaende Insekter deres rasende Angreb paa os.

Hvilke af disse Insekter, der tilfældigvis har Malariabaciller i sin Brod, ved vi heldigvis eller maaske uheldigvis ikke noget om. De ser alle ens ud. I Mørke er alle Katte graa.

Samtalen gaar derefter af sig selv over til at omfatte Hjemlandet og de Mennesker, som der staar os nær. Der berettes om glade Aftener i Tivoli, om Nørrebro Teater og om mindrige Sommerudflugter i danske Bøgeskove. — Ja! en dansk Bøgeskov i Juni eller Eremitagen i Efter-



To kinesiske Kvinder: ivrig Samtale.



Kabeldamperen „Store Nordiske“ bygget hos Burmeister & Wain 1880, nu benyttet af Kineserne som Fragtskib.

2 til Storbyen SHANGHAI

Idagssol stiller vi op som en Sammenligning med den gule stinkende
d, der paa alle Tider af Døgnet besejles med aabre Pramme, hvis
holds Duft frister en til at ønske sig Lugtesansen berøvet.

Men trods alt er vi for Øjeblikket i Tankerne hjemme : Danmark, og vi
ler vist hver især at lade disse gaa paa Langfart og dvæle for en Stund
alle de glade Minder, som vi nu lader passere Revue for os.

Alle disse Betragtninger faar dog en brat Afslutning, og pludselig er Idyllen som
tblæst, og den nøgne Virkelighed er paa en Gang rykket ind paa Livet af os.

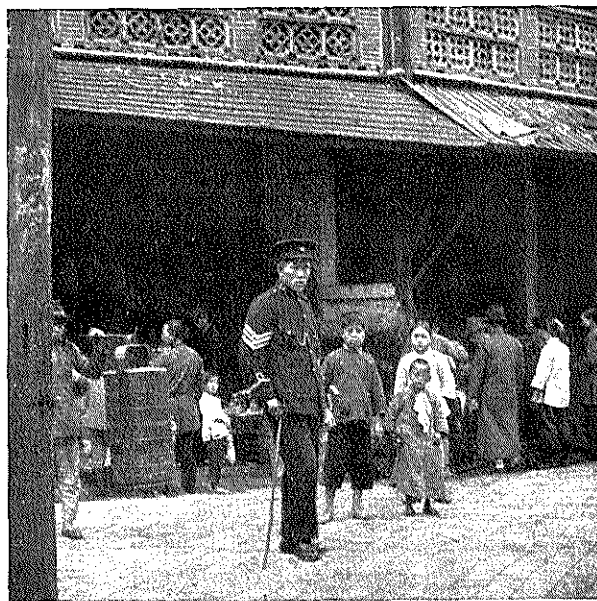
Tæt ved Flodbredden, hvor der ligger forstøjet flere store Kineserdjunkte, bliver
pludselig Liv og Røre, og der høres de mest uartikulerede og hjerteskrærende
rig, man kan tænke sig. — Det er, som om ti Kinesere paa een Gang fik en Kniv
kket i Halsen. — Hvad kan der dog være paa Færde? Og hvad er Aarsagen til
dette Postyr? En Del af vore egne kinesiske Matroser er imidlertid kommet paa
nene hidkaldt af Skrigene, og er ligeledes Tilskuere til det Drama, der i Løbet af
t Tid, og inden vi paa nogen Maade kan forhindre det, bliver udspillet for vore
ie. — I Begyndelsen er det vanskeligt at danne sig nogen Mening om det Virvar,
bliver forarsaget af en Snes Kinesere, der tilsyneladende løber forvildede op og
lad Dækket paa en af Djunkerne.

Men efterhaanden skelner vi trods Mørket, at det i Virkeligheden drejer sig om
Kinesere, der bliver skarpt forfulgt, og nu bogstavelig talt løber Spidsrod; mens
Djunktens Besætning, der er bevæbnede med lange Bambusstænger, lader Slagene
hagle ned over de tre arme Syndere. — Efter vore egne
Kineseres Udsagn er det Indbrædstyve, der har været paa
Spil. De har forsøgt at stjæle af Djunktens Ladning, men
er blevet grebet paa fersk Gerring af Besætningen, og de
faar nu efter deres Mening kun den velfortjente Straf. —
Pludselig som paa et givet Signal springer de tre for-
fulgte Kinesere paa Hovedet i Floden, idet de aabenbart
foretrækker at drukne fremfor at blive slaet til Døde af
Stokkeslag. Næppe har de imidlertid faaet Hovedet over
Vandet igen, før Hævnerne er over dem paany, idet de
lader en Byge af Slag hagle ned over de tre druknende
Mennesker samtidig med, at de ved Hjælp af Bambusstæn-
gerne søger at støde dem ned under Vandoverfladen igen
for at drukne dem, som om det drejede sig om svømmende
Rotter.

Skrigene bliver svagere og svagere, og tilsyneladende er



Gammel kinesisk Sømand.



Kinesisk Politibetjent.



Gammel
Kineser-
kvinde.

Nanking
Road,
Shanghai.





Kinesisk Djunk.

den uhyggelige Lynchjustits udspillet. — Ingen af de øvrige Tilskuere paa de nærliggende Kineserdjunkte har vist det ringeste Tegns til at forhindre det, der har fundet Sted, da deres Overtro vilde forbyde en saadan Indgriben, og da Retfærdigheden er sket Fyldest, vilde de jo efter deres Mening være unødvendigt at indblande sig i andres Afærer.

Maaske er det lykkedes en af de arme Syndere skjult af Mørket at undslippe deres Hævnere? Det er ret tvivlsomt, og Gaaden bliver først opklaret, hvis Flodguden en skønne Dag giver sit Bytte fra sig og overlader et Par høvt opløste Lig til en eller anden kinesisk „Skidtfisker“, der betragter det som en meget god Fangst, for hvilken han ved Aflevering til det stedlige Flodpoliti modtager den i hans Øjne svimlende Belønning af to Dollars pr. Stk. — Naar hans egen og Familiens Eksistens nu er sikret flere Uger ud i Fremtiden, ligger det egentlig fjært fra ham at hengive sig til dybsindige Betragtninger over de Menneskeskæbner, der her fandt sin Afslutning.

„Skidtfisker“, som han benævnes herude, er Floddykker og fører som saadan en kummerlig Tilværelse. Han er Whangpooflodens Proletar. Ganske nøgen lader han sig glide ned langs sammenbundne Bambuspæle helt ned paa Flodbunden, ofte paa 12 til 14 Meters Dybde, og opsamler Kulstumper, gamle Konserverdaaser og alle Genstande, andre Mennesker anser som ubrugelige og ikke gider bukke sig efter. Det er saa langt fra at være Perler, han fisker op, selv om Arbejdet er mindst lige saa anstrengende og livsfarligt som en Perlefiskers.

Næste Morgen er Djunken borte, og intet somhelst vil forraade det Drama, der er udspillet Dagen før. — Der bliver ikke sat et indviklet Retsmaskineri i Gang for at faa Traadene udredet, eftersom den Slags Affærer hører til de dagligdags Begivenheder i det himmelske Rige.

Vor Samtale om de gamle Minder derhjemme fra Danmark er forstummet, og den lille Tildragelse og det Indblik, vi har faaet af Menneskets Kaar under fremmede og ubønhørlige Love, har efterladt et af de Indtryk, der for stedse vil fæstne sig i ens Erindring.

I sin Søgen efter en forsvunden Søn vil en eller anden kinesisk „Morlille“ rokke ned til Flodbredden, og paa det Sted, hvor hun nu mener, han er forsvunden, vil hun sætte smaa Trækasser med de lækreste Madvarer i ud at sejle. Er hun bedre økonomisk stillet, vil hun yderligere engagere Grædekoner, der for Timebetaling sætter i med en forfærdelig Hylekoncert.

Tidene vil skifte med regelmæssig Ebbe og Flod paa den store Vandvej op til Verdensbyen Shanghai; men for den, der i stille Nætter har lyttet til Kineserens monotone Opsang — ja, det er næsten som at lægge Øret til en Konkylie, hvori man synes at høre Rytmen af selve det mægtige Kina med dets Millioner af Mennesker og Menneskeskæbner.

Erik Haugelund.



Kinesisk Skidtfiskerbaad.

Af et Brev:

„..... Intet andet Blad bringer den Siags interessant Læsning som „Vikingen“. — Hvad der særlig har Interesse, er de personlige Skildringer af Oplevelser og Iagttagelser fra Rejser ud over de store Have. De bliver altid slugt med Spænding“

Dette er blot Uddrag af et enkelt Brev, men saadanne Breve fra vore Læsere faar vi ofte. Vi takker for alle rosende Ord og hvert et godt Raad. Og vi benytter igen Lejligheden til at opfordre vore vidtberejste Læsere til at skrive deres bedste Oplevelser ned og sende dem til „Vikingen“. De er altid velkomne.

Whangpooflodens.



22.600 Meter

**er den største Højde,
Menneskene hidtil har
naaet.**

De amerikanske Stratosphæreballoners Rekordfart har ikke været uden Dramatik. Uheld har der været rigeligt af, men vi er endnu kun ved Begyndelsen.

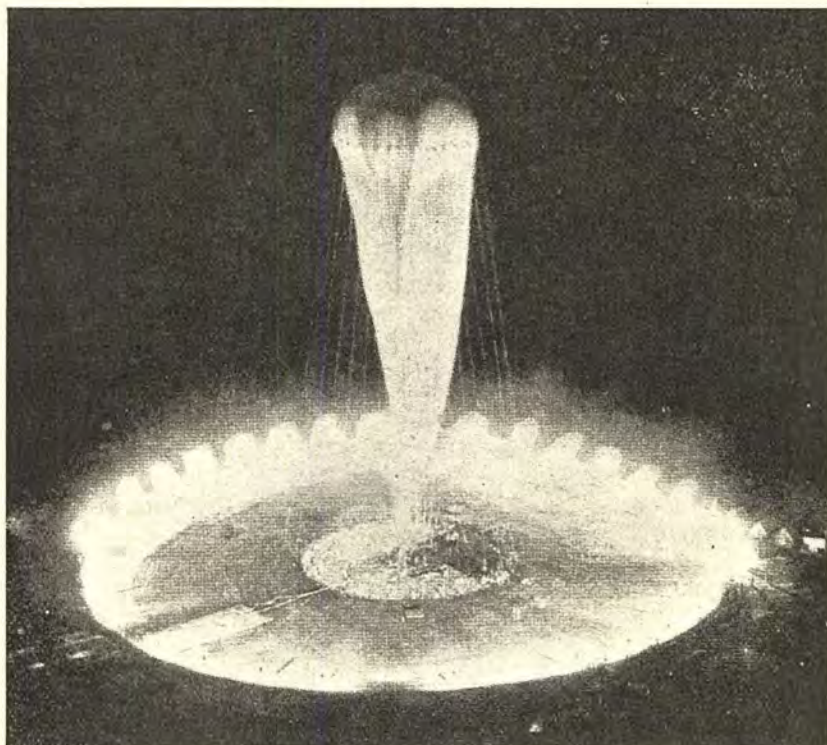
Nogle videnskabelige Iagttagelser har man dog opnaaet.

I en Højde af 22,400 m maalte man en Iskulde paa 56 Grader, inde i den lukkede Gondol faldt Temperaturen til 4 Grader under Nul. Instrumenterne arbejdede for største Delen automatisk og blev aflæst automatisk af fotografiske Kameraer. Himlen blev stadig mørkere og mørkere, jo højere man kom op.

Med 200 Meters Hurtighed i Minutter paa Fart op mod Stratosphæren. Billedet til h.



Luftens Erobrere. Rekord-Højder fra de sidste 150 Aar.



Startpladsen for den amerikanske Record-Ballon »Opdager II« ved Rapid City, U. S. A. Paa 4 1/2 Time naaedes en Højde af 22,600 Meter.

Vulkanlandet

SALVADOR

Af Styrmand ANTOINE MØLLER

Telegrafisten kom op paa Kommandobrøen med et Radiotelegram fra Rederiet: — „Tag til Salvador efter en Ladning Kaffe.“

„Ja, bare vi kan finde det,“ sagde Kaptajnen. Han vilde være morsom. Salvador er den mindste, men tættest befolkede Republik i Mellemamerika, og det eneste Land fra Kanada til Columbia, som ikke har en Atlanterhavskyst. Dets vestlige Grænse er Guatemala, og Honduras ligger til Nord og Øst. Fonsecabugten adskiller det fra Nicaragua. Et Sted paa Salvadors 256 Kilometer Stillehavskyst skulde vi nok kunne finde.

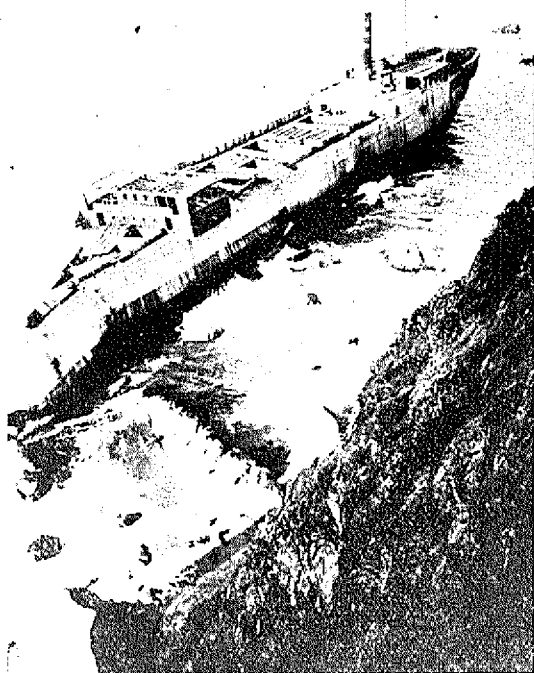
En Morgen kom jeg op paa Brøen og saa lige ud for os en Række majestætiske blaa Bjergtinder mod en rosafarvet Himmel. I Forgrunden, næsten ikke til at skelne fra de højere Bjerge bagved, knejste Vulkanen Izalco. Mens jeg stod fortabt i Beundring af det storslaaede Syn, steg en Røgsky i Vejret fra dens Top, og ned ad dens purpur-skyggede Skraaninger flød en glødende Strøm, med Ildtunger der graadigt slikkede til alle Sider.

„Der er Salvadors Fyrtaarn, Styrmand. Konstater vor Afstand og Position,“ sagde Kaptajnen, der ingen Skønhedssans havde. Og da jeg ved Kompasset stod stirrende paa det ild-

sprudlende Bjerg, gik mine Tanker tilbage til Drengearene, da jeg tit stod stirrende lige saa intensivt paa den samme Vulkan, afbildet paa et Salvador-Frimærke. Izalco kom til Verden paa en temmelig brat Maade. For halvandet hundrede Aar siden blev Beboerne paa en fredelig Kvægfarm opskræmt af Buldren og Dundren under deres Jord. De flygtede skrækslagne, og da de standsede for at se sig tilbage, var denne Vulkan skudt op i deres Gaard. I to Maaneder voksede den 4.000 Fod, og den har været i Udbrud lige siden, hver eneste Dag, lige paa Klokkeslet. Den gjorde ikke Fortræd andet end at drysse Lavastøv ned paa Kaffen. Folk blev helt vant til den — Salvador synes at kunne vænne sig til alt. Men en Dag holdt den pludselig op med sit Fyrværkeri. Det var et daarligt Tegn. En anden Vulkan — som man troede uddød — udbrød i Stedet for, spyede glødende Lava, Røg og Ild, og bragte Død og Ødelæggelse i Miles Omkreds, mens et frygteligt Jordskælv næsten udslettede Hovedstaden San Salvador. Siden den Dag har Izalco faaet Øgenavnet „Salvadors Sikkerhedsventil“. De uvidende Indianere betragter den med overtroisk Ærefrygt og skælver for den Dag, Izalco for anden Gang skal gaa ud.

Salvador — eller Vor Frelzers Republik, som det hedder oversat fra Spansk — er — paa nær en lav, smal Kyststrimmel — et Højlend, 2.000 Fod over Havets Overflade, og dette Plateau er brudt af talrige Vulkaner. Der er saa mange, at de ikke tælles enkeltvis, men i Grupper. Den vestlige Gruppe er opkaldt efter den saa pludselig opdukkede Izalco og tæller 8 andre, alle mere eller mindre farlige. 48 Kilometer Øst herfra er San Salvador-Gruppen, opkaldt efter den vigtigste, paa hvis Fod Hovedstaden ligger. Cozutepeque i Nordøst, San Vincentegruppen Øst for Vulkansøen Ilopango, og Nordøst for dem igen knejser Signatepequebjergene, og i Sydøst, den mægtige Gruppe af 6 Vulkaner, opkaldt efter den højeste blandt dem, San Miguel, der er 7120 Fod høj. To andre Vulkaner, Cacaguatque og Sociedad, hører egentlig til den indenlandske Cordillera, det System af Bjergkæder der strækker sig gennem Mellem- og Sydamerika. Den højeste Vulkan i Salvador er Santa Ana — 8.300 Fod høj.

Ja, et imponerende Panorama set fra Havet, sandelig en Forandring fra mit flade Flandern. Men en Styrmand har ikke Tid til at nyde Udsigten. Dette her er ikke noget Turistskib, som Kaptajnen spydigt bemærker. Een Sømil fra Havnen Acajutla — der ingen Havn er, men kun en aaben Red — kaster vi Anker. Dønningen er for stærk her, til at man kan bygge en rigtig Anløbsplads, man kan høre den langt ud fra Kysten som fjern Tordenbulder. Snart bliver kaffelastede Lægtene bugseret ud til os. Vi har vort Mas med at faa dem gjort fast. Vanvittigt gynger de op og ned paa begge Sider af Skibet. Flere Tove brister, inden vi kan begynde at laste, og mangen en Sæk Kaffe plumper i Vandet og gaar til Bunds. Men hvad, det er der meget af i Salvador. Det vokser næsten uden Tilsyn paa Bjergskraaningerne, og fra det ene Kaffe træ, som en brasiliansk Skolelærer bragte



En Tankdampers sørgelige Skæbne.

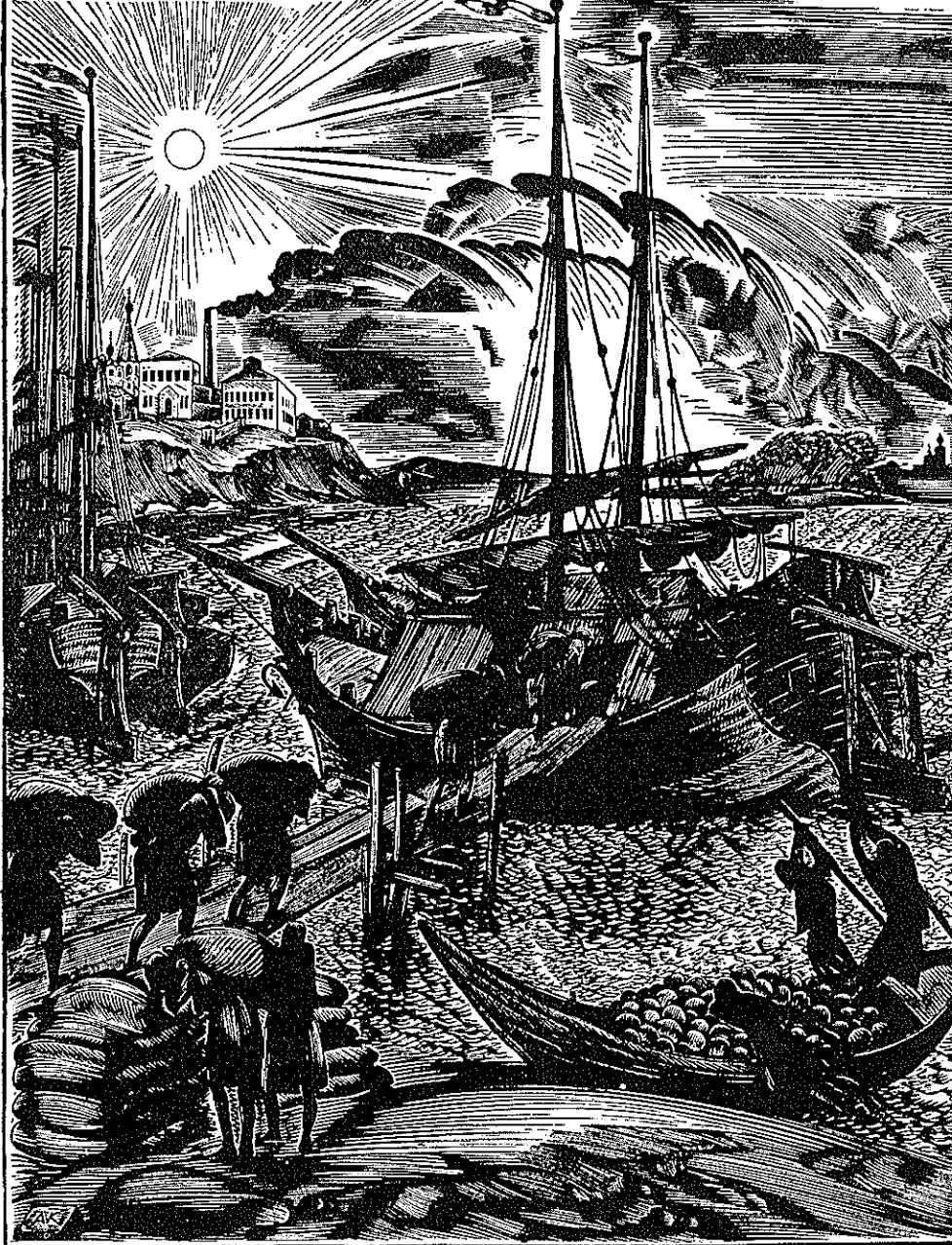
Indsendt af P. Hansen, Thyborøn Havn.

hertil og plantede i sin Have for hundrede Aar siden, er nu blevet den Rigdom, hvorpaa Salvadors Velstand er bygget. Det meste af Kaffen gaar til Frankrig og U. S. A. Salvadorier — eller hvad de nu hedder — har deres egen Mæde af lave Kaffe paa. I Stedet for at male den til Pudder, som vi gør, bruger de den i siruplignende Tilstand, og over een Teskefuld af denne Ekstrakt hælder de en Kop kogende Mælk. Den har en egen Bismag af Lavastøv, som næsten er Kendemærket paa Salvador-Kaffe.

Det første, der slaar en Fremmed, er de rene Træk blandt de indfødte Arbejdere, de er enten fuldblods Indianere eller halv-spanske. Der findes intet Neger-Slaveblod i Salvador, som i alle andre amerikanske Lande. Af den 1,500,000 Befolkning er mere end Halvdelen en Blanding af Spansk og Indiansk, „Ladinos“, som de kaldes for her. De ser meget tilfredse ud trods deres bare Fødder, lasede Tøj og Hatte af Palmeblade. Og de arbejder dygtigt og villigt, man er straks klar over, at man staar overfor et helt andet Folkefærd end det gennemsnitlige mellemamerikanske. Dette bærer deres Historie Vidne om. De var de første til at bryde sig løs fra Spaniens Herredømme, og Salvador blev en uafhængig Republik, da det i 1839 udtraadte af det mellemamerikanske Forbund. Alisaa ikke engang 100 Aar siden. De var ogsaa de første til at bryde Præsternes Magt. Meget tidlig nægtede de Ærkebiskoppen af Guatemala Lydigheid og valgte i Stedet for deres egen Bisp. Paven truede med at banlyse hele Nationen, men Salvador var ligeglad. Hver Menighed vælger sin egen Præst, og Præsterne vælger Bispem, saa at hele Kirkesamfundet skønt katolsk — er bygget op paa en demokratisk Basis. Klostre er forbudt, og trods Folkekirken er katolsk, hersker der fuldstændig Religionsfrihed. Borgerlige Ægteskaber er lovlige — i det hele taget et enestaaende Forhold i latinsk Amerika.

I Politik er Salvador ogsaa lige saa demokratisk, som det kan lade sig gøre, med det begrænsede europæiske Aristokrati, den flittige Ladino Middelklasse, og de Tusinder fattige og uvidende Indianere. Præsidenten er valgt for 4 Aar, og Revolution sker kun en Gang imellem. Men ikke alle har Stemmeret. Ugifte Mænd kan kun stemme, hvis de ejer Jord, og gifte Mænd hvis de ikke har været straffede, hvis de ikke har Gæld eller er Tjenere eller mandlige Husassistenter.

Det ser ikke ud til, at nogen af de Arbejdere, der laster Kaffe ombord, har Stemmeret. Den eneste Jord, de ejer, er den, der hænger fast paa deres bare Fødder. Men de er lykkelige og velnærede, og det er Hovedsagen. Klokken 5 tager de i Land under megen Støj og Halløj, Dagens Arbejde er endt, og de er som Skolebørn, der kommer fra Skole. Jeg tager



VOLGA

Træsnit af en moderne russisk Kunstner *A. Krawtschenko*.

med. Der skal en stærk Mave til for at kunne taale den Døning fra Skibets Ankerplads og til Acajutla. Naar der er en særlig voldsom Søgning, bliver man hejset fra Motorbaaden af en Kran paa Molen og dumpet i Land som et andet Stykke Fragtgoods. Finere Folk faar en Stol at stige til Vejrs i. Som By er Acajutla ikke særlig interessant eller betydelig, andet end den er forbundet med Hovedstaden San Salvador, der ligger 48 Kilometer inde i Landet, ved en engelsk Jernbane.

Det er ikke Acajutla fra Sejlskibenes Dage. Den eksisterer ikke mere. Den nye Acajutla ligger mere i Læ og bestaar ikke af stort andet end en Jernmole, nogle Pakhuse, Toldhuset og Banegaarden. Men Strækningen Øst for Acajutla er meget interessant. Det er den berømte Balsamkyst i Nærheden af Punta Remedios. Her vokser den verdenskendte Peru Balsam — der slet ikke stammer fra Peru. Navnet kommer af, at det i gamle Dage blev sendt til Havnen Callao i Peru, hvorfra Skibe bragte det videre til Europa. Balsam er Saften af et mægtigt Træ, der har saa skyggefuldt Løv at det gør Skoven



Bark „Cingalese“ af Nordby, købt fra Melbourne, gjorde sig bekendt ved engang at løbe forbi The-Clipperen „Cutty Sark“, solgt Juli 1904 til Norge for 29.000 Kr. (Fot. i Bristol.)

Fot. Lcds Gruelunds Samling.

mørk som Nat. I denne Skov, som er 1200 km² i Omfang, lever Indianerstammen „Balsimos“, der betragter Balsamen som deres egen og tjener godt ved at præparere og sælge den. De danner en Slags socialistisk Samfund. Høvdingene er gamle Mænd, som tillige er Lovgivere og Præster. Alle Fortjenester paa deres Balsam opbevares af disse Høvdinge, og med Mellemrum bliver Pengene uddelt til Familierne efter Behov. Kun lidt kendes til deres Levemaade. Man siger, de har uhyre Pengesummer begravede i Skoven, og for hvert Aar, der gaar, lægger de flere til, under Udførelse af mange mystiske Ceremonier. Disse Balsimos er højere, mørkere og mere indsluttede end de andre af Salvadors Indianere. De taper kun Træerne i den tørre Tid — Salvador har kun to Aarstider, Sommer, de tørre Maaneder fra Maj til Oktober, og Vinter, Regnperioden fra November til April. Fremgangsmaaden er temmelig primitiv. Træets Bark bliver skrabet af, og der laves et Snit. For at faa Saften til at flyde holdes en Fakkel til Saaret. Efter nogle Dages Forløb kommer den i en langsom, men støt Strøm. Indianerne holder Klude op til Snittet, til disse er gennemblødte, saa bliver de samlede og kastes i kogende Vand, hvor de presses. Balsamen synker til Bunds, og Vandet hældes fra. Derefter bliver den rensed og pakket i Metalkasser og sendes til Europa, hvor den under Navnet Peru Balsam bruges til Medicin, Parfume og Sæbe. De fornemme Salvador Familier brænder Fakler af Balsamtræ for at parfumere Huset.

Mens Balsam kun kan vokse paa een bestemt Strækning, dyrkes der Sukker, Bømuld og Tobak langs hele den lave, usunde Kyst. De har deres egen Maade at rense de unge Tobaksplanter paa ved at jage store Kalkunflokke ind i Plantagen og lade dem pikke Fluere og Insekter af Bladene. Bananen hører hjemme her som i alle tropiske Stillehavslande, hvorfra de blev indført til de vestindiske Øer. Ogsaa den

skyggefulde Plantano vokser her; den bærer store, røde Bananer, der spises kogt eller ristet. Ifølge Sagaen i Salvador, skal Plantano være den forbudne Frugt fra Edens Have. Hvis det var et Plantanoblade, Eva havde paa, maa hun have været særlig velklædt. Bladet er nemlig to Gange saa stort som et Menneske. Kakao og Kautsjuk dyrkes ogsaa. Salvador er som Danmark en Nation af Landbrugere. Alting kan vokse der, næsten uden Arbejde fra Menneskets Side. Jorden er utrolig frugtbar og bestaar mest af opløst Lava. Ved en Vulkans Udbrud har Lavaen en Temperatur paa 1000—1200 Grader og flyder endnu ved 800 Grader, somme tider med en Hastighed af 20—30 Kilometer i Timen, saa at den hurtigt naar ned til Lavlandet.

Toget fra Acajutla til San Salvador gaar ikke ret meget hurtigere, og det er næsten lige saa varmt. Og de høflige salvadoriske Medrejsende siger ikke som her: „Undskyld, Røgen generer Dem vel ikke?“, men: „Undskyld, Señor, min Hest staar Dem vel ikke i Vejen?“ Der løser man nemlig Billet baade for sig selv og sin Hest. Og saa gør man Vrøvl her i Danmark over en Kuffert i Lyntoget. Med hvert Tog er der nu en Dyrevogn, ligesom D. S. B. har Hundekupéer. I de saakaldte Kvægogne er der en Overflod af Heste, Faar og Hornkvæg, der synes at trives helt uder. Tilsyn. Der er rigelig Kød til hele Landet, men som i alle tropiske Lande skal det spises den samme Dag, Dyret bliver slagtet.

Oksevogn tager Bilens Plads, og den har sit eget Kendemærke, lige som en Bil har Nummerplade. Har den Bambussider er den fra Lavlandet, Rørsider fra Sukkeregnen, foret med Hud er den fra Kvægeggen, og de Vogne med de klodsede, solide Hjul hører hjemme hinsides Lempa — Salvadors vigtigste Flod, 320 km lang.

Afvekslende og smukt er Landet, vi futter igennem. Fantastisk formede Lavahøje knejser til begge Sider. Stadig stiggende forlader vi Kystens tætte Skove, forbi fredelige Enge og Græsgange og dybe, dystre Dale, højere og højere. Bag os, langt nede skinner Stillehavet, fladt og graat, foran os de vældige Vulkaner, høje og blaa. Og man mærker, hvor Luften bliver renere, som vi stiger, trods Hestene og Salvadors Tobak. Hække af Kaktus og sødt duftende Blomster kanter Landevejene. Mærkelige Træer damper vi forbi, med Aberne legende i de slangeagtige Grene, og Luften er fyldt med Skrigen og Snakkén fra de mangefarvede Undulater. Og naar man staar ud af Toget i Hovedstaden San Salvador, er det, som om man er havnet i en anden Verden — paa Mars eller paa Maanen.

En guddommelig Udsigt — ubeskrivelig i sin Storslaaethed. For ens Fødder bølger hele den frodige, tropiske Natur, og næsten 3000 Fod nede smelter den sammen med det mægtige Stillehav, der blinker i Sølv og Guld, saa langt Øjet kan se. Bagved og til begge Sider rager de blaaskyggede Vulkaner højt, højt op, som om de vilde spy deres Helvedes Ild lige ind i Himler. Her i denne frugtbare Dal — for det er kun en Dal til trods for den svimlende Højde over Havet — bor den største Del af Salvadors Befolkning. Heroppe er Luften kølig og sund. Floden Azaluate glitrer i Solskinnet. San Salvadorbyen ligger hvid og spredt ud ved Foden af den altid faretruende Vulkan af samme Navn, der hæver sig 8000 Fod til Vejrs. Skønt Byen grundlagdes i 1525, har den et moderne Udseende. Det kommer af, at den har kendt 13 Jordskælv og 5 Gange er blevet fuldstændig ødelagt. Hver Gang har de Overlevende straks taget fat og bygget San Salvador op paany. Det værste var i 1854. Jorden løftede sig pludselig, og i Løbet af ti Sekunder laa Byen i Ruiner. Samtidig kom San Salvadorvulkanen i Udbrud. Et mere farligt Sted at bo kan man

daarligt tænke sig. For første Gang i mit Liv blev jeg glad for, at jeg var Sømand. Havet har alligevel sine Fordele. Hele Egnen omkring Hovedstaden er hærgtet af Jordskælv. San Miguelvulkanen er den mest lumske i hele Amerika. Den kan være stille i flere Aar ad Gangen, og saa med et bryder den ud i alt sit forfærdende Raseri. Jordens Overflade er i Bevægelse hele Tiden — uden Varsel bliver lave Bække til brusende Strømme. Øer dukker op i Løbet af en Nat. Smaa Vulkaner flytter sig fra et Sted til et andet. Mer Salvadorier tager det hele med overlegen Ro, de synes at kunne vænne sig til alting. Man undrer sig over deres psychology. Hvad er det, der faar Befolkningen til Gang paa Gang at bygge deres Hovedstad op paany her paa dette farlige Sted, hvor Døden altid er parat til at slaa ned paa dem, naar de mindst venter det — eller maaske venter de den hele Tiden. Er det Energi, Stædighed eller Fatalisme? Selvfølgelig er det sunderere heroppe end nede i det hede, lave Kystland, men er det bedre at blive skoldet ihjel af glødende Lava end at dø af Malaria? Ja, det maa de jo selv vide. Det er ellers et intelligent Folk.

Men Soldaterne ser temmelig tyske ud i deres smarte Holdning og Udrustning — de er slet ikke, som man tænker sig det mellemamerikanske Militær. Jeg stod og betragtede et Regiment, der defilerede forbi. Det gungrede i Gaden af de pragtfulde Heste og det svære Bjergartilleri. Salvador er en meget patriotisk Nation. Derfor virker det pudsigt, at de har netop det samme Flag som deres Nabo Nicaragua. De samme tre vandrette Striber — Blaa, Hvid, Blaa. Jeg kom med en forundret Bemærkning derom til en hvid Herre, der stod ved Siden af mig, og derved opstod en Samtale. Vi talte først høfligt paa Spansk, Landets Sprog. Da han hørte, jeg var Styrmand, gik han over til Engelsk, og uden at han tænkte over det, fortsatte han Samtalen paa Fransk. Jeg lod som ingenting og svarede paa samme Sprog. Men tilsidst kunde jeg ikke beherske min Nysgerrighed længere, og jeg spurgte rent ud, hvad han var for en Landsmand. „Belgier,“ sagde han ganske lakonisk. Ikke kun Belgier, men endda Flamlænder. Det viste sig, at han havde boet i Nærheden af mig i Antwerpen. Resten af Dagen snakkede vi paa det mest platte af antwerpsk Dialekt. Det var et glædeligt, overraskende Møde med en Landsmand helt deroppe, næsten 3000 Fod over Havet, i Skyggen af de mægtige Vulkaner. Han fortalte mig, at næsten hele Salvadors Aristokrati er gift med Belgiere og Franskmand. Befolkningen, regnede han, bestaar af 50 pCt. Ladinis, 40 pCt. fuldblods Indianere og 10 pCt., som kalder sig for Hvide, men, tilføjede han, kun 2 pCt. var nu helt Hvide. Efter at vi havde fejret Mødet paa passende Maade, viste han mig Byen. Vort første Besøg gjaldt Torvet, en vrimlende Menneskemasse, der overflød Plaza'en og de tilstødende Sidegader. I en rivende Ordstrøm tilbød de alt, hvad Tropene kunde fremvise. Ikke kun indfødte sad der med Varer, men ogsaa Kinesere og Tyrkere. Det er morsomt at høre en Kineser tale Spansk. Det er de utroligste Steder i Verden, man støder paa Kinesere — og Belgiere.

De lavede Mad midt paa Gaden, ogsaa her kunde jeg spore fransk Indflydelse. Flere sad nemlig og spiste Snegle. Men jeg holdt mig til den sædvanlige mellemamerikanske Kost — Bønnerne. Naar man er færdig, spiser man Tallerkenen med. Den er ikke andet end en Majsbrødkage. Skildpaddeæg er ogsaa en yndet Ret.

Saa vandrede min Landsmand og jeg til det fattige Kvarter. Her er Husene kun et Værelse med Straatag og Lergulv og uden Vinduer eller Møbler. Folk sover paa Straamaatter. Denne primitive Bopæl kan være meget passende til Klimaet, Jordskælv og Vulkanudbrud, men det ser ikke videre hyggeligt ud. Min Ledsager havde en Veninde — det har Flamlæn-

derne altid — og hun boede i et af disse Huse. Hele Gaden stirrede nysgerrigt paa os, da vi standsede ved hendes Dør. Carmencita — saadan hed hun — kom ud, en herlig fuldblods Indianerpige, med blaasort Haar og kobberfarvet Hud, barfodet og i en tynd Bomuldskjole.

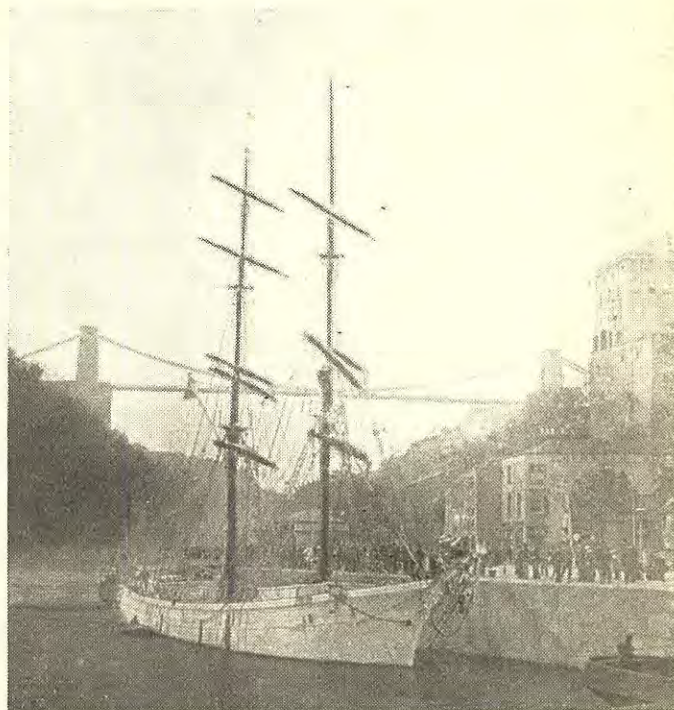
Hun nejede graciøst og smilede. „Su casa, señor,“ — den sædvanlige gæstfrie Hilsen, det betyder: „Dette er Deres Hjem, min Herre.“ Det var meget smukt sagt af hende, men heldigvis var det ikke Alvor. Rønnen indeholdt kun en Hængekøje og en Symaskine. Hundreder af Prospektkort tjente som Tapet.

„Su casa, señor.“ — „Dette er Deres Hjem.“ Den samme smukke Hilsen brugte en fornem Dame lidt efter, da min Landsmand og jeg var kørt 16 Kilometer ad Bilvejen til Popangosøen. Denne Sø er Salvadors Riviera, og et Sted af ubeskrivelig Skønhed. De omgivende Vulkaner spejler sig med skiftende Farver af grønt, blaat og purpur i det himmelblaa Vand. Hvide Hoteller og Badehuse staar hist og her langs Bredden. Flotte Motorbaade krækker den spejlglatte Overfalde, og Bjergbilledet bølger sægte i Vandet. Glade Badende boltrer sig ved Kanten og kalder blidt til hinanden paa musikalsk Spansk. Min Ven havde Ret. Der er ikke mange helt hvide, selv blandt Aristokratiet.

Men Vandet er ikke altid saa idyllisk. For 50 Aar siden undergik denne smukke Popangosø er voldsom, skrækindgydende Forandring, forårsaget af underjordiske Uroligheder. Først steg Vandet.

„Su casa, señor — dette er Deres Hjem,“ sagde jeg til mig selv, da jeg igen kom ned til Havet og betragtede min lille Kahyt med venlige Øjne. Det var, som om jeg var kommet tilbage fra en anden Verden. Mer dette var virkelig mit Hjem.

Og da vi den Nat var langt ude paa Havet, kunde jeg endnu øjne Izalcos glødende Top som en sidste, varm Hilsen fra det lille Salvador.



Brig „Medor“, bygget i Varnanäs (Sverige). — I Februar 1902 solgt til Laurvig i Norge, endnu i 1918 eksisterede Skibet som 3-mastet Skonnert „Sterling of Brantevik“.

Fot. Lods Grueunds Samling.

Til Søs

uden Isskab, Storbom og Civilisation

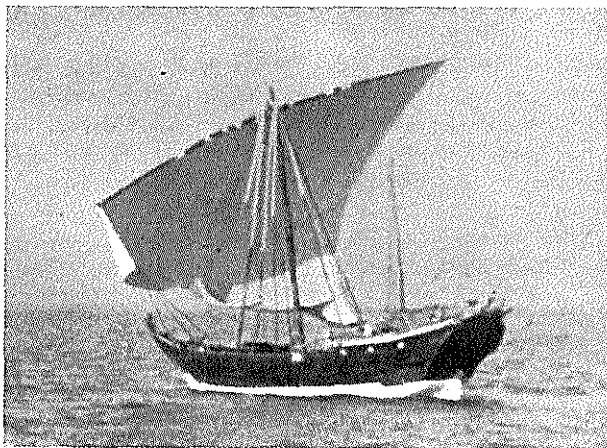
Da en Tysker i Bombay fortalte sine Venner, at han havde til Hensigt at prøve en Tur med en indisk Fragtsejler, mødte hans Ord kun Skuldertræk. „Tænk dog paa al den Svæls paa den Slags Fartøjer, rent bortset fra, at Heden om Bord uden Isskab vil være ganske uudholdelig“.

Naa, varmt var det og snavset uden lige, men Afskeden med Civilisationen blev belønnet med en Mængde Iagttagelser og Opdagelser, saa det var Møjen værd.

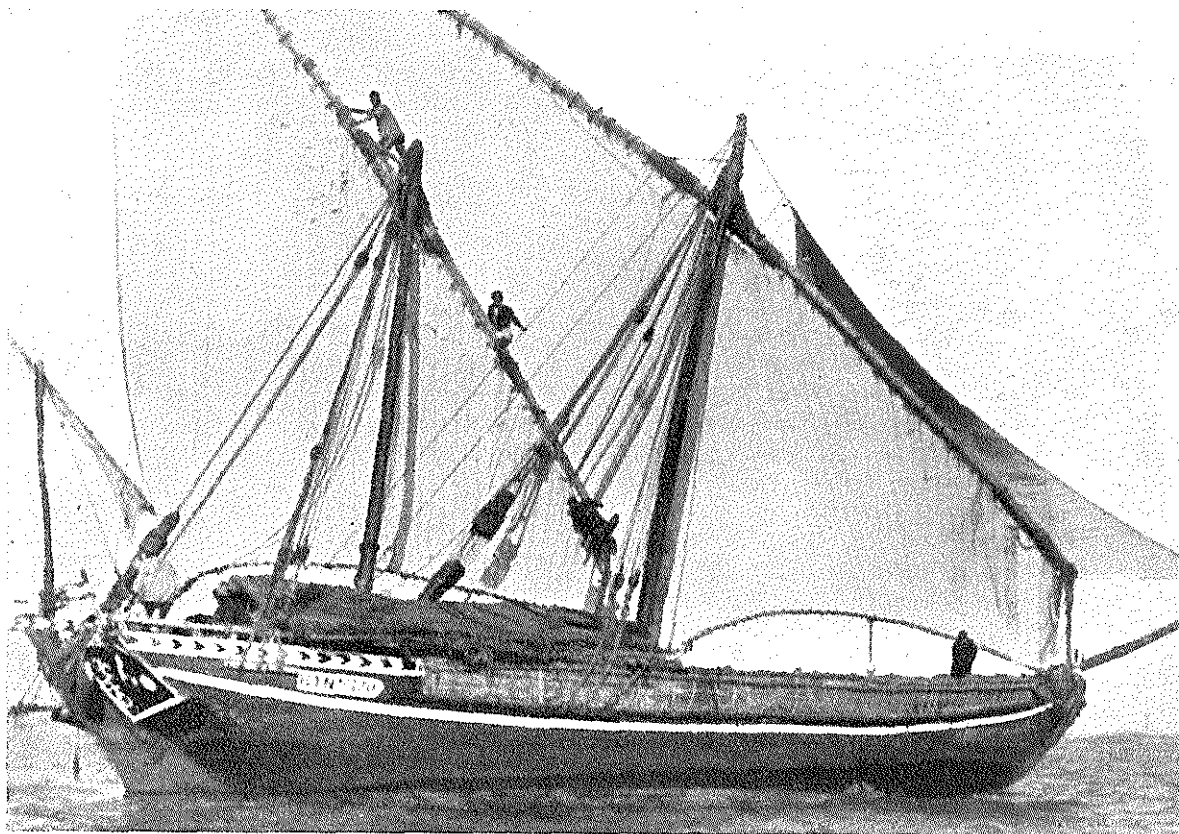
Med den udlebende Ebbe gik det et Dag bort fra Havnens Virvar Mine nye, halvnøgne, brune Venner entrede som smaa Aber op paa den store Raa og gjorde Sejlet los. Det store Trekantsejl, som føres uder Storbom og har Form som en stor Fok, blev halet tæt til

Vinden. Langsomt lagde det plumpt udseende Fartøj sig paa Siden, saa de højre Skvætbord af Bambusfletning om Læ kom under Vand. Der kom min første Overraskelse. Denne Bambusfletning af finger-tykke Rør holdt Vandet fuldstændig ude.

Masterne, der hældte stærkt forover og kun var støttet af et Luvvant hver, optog Trykket fra den omtrent 200 m² store Sejlflyde. Masterne staar i et Spor paa Kølen og i en stærk Fisk i Dækket, uden Nagler, Skruer eller Beslag, ja, man finder overhovedet ikke en Jernstump om Bord i disse Skibe. Plankerne er fastgjort til hinanden med Kokostov. Det løbende Gods gaar i Træblokke. De lange Ræer er lasket sammen med Kokosgarn, og selv Roret paa disse Fartøjer, der paa visse



Med fulde Sejl for Vinden.



Som smaa Aber entreder de brune, halvnøgne Søfolk op paa Raaen.



Skvæthordet af Bambus holder Vandet ude.

Aarstider gaar i regelmæssig Fart Indien—Afrika, er kun surret fast til Hækken med Tov.

I Skibsbaaden paa Dækket har jeg gjort mig det mageligt og kan her uforstyrret iagttage Sejlmanøvrerne. Det gaar tæt til Vinden. Storskøderne er stærkt spændte. Sejlene staar næsten midtskibs. Den rundskaarne Fok paa den lange Klyverbom begynder at blafre noget i Vinden. Ved Møde med moderne engelske Sejlyachter opdager jeg, at vi med vort klodset udseende Fartøj uden Besvær holder os paa Højde med dem. Jeg tror næppe mine egne Øjne, da vi med tiltagende Vind løber fra disse Yachter, der dog er bygget efter de nyeste aerodynamiske Synspunkter. Det primitive Skib med sit Skvæthord af Bambusrør og sine fastnaglede Planker, der er tættece med Ler, synes at være overlegen over for den civiliserede Verdens mest raffinerede Konstruktioner.

Trods den stærke Fart danner vi næsten ingen Bølger. Ved at vende taber vi dog Terræn over for vore Yachtkonkurrenter. Sejlformen paa et orientalsk Skib tillader nemlig ikke at vende paa samme Maade som med en Sportsbaad. Da den lange Raa rækker helt foran for Stævnen, kan Skibet ikke løbes op i Vinden for efter en Vending paa 90° at styre sin nye Kurs. Det er tvunget til at falde af for Vinden og paa en Drejning paa omtrent 240° komme paa sin nye Kurs. Tabet ved denne Manøvre er dog relativt ringe maalt med de lange Kryds til Søs.

Hvorledes lader nu den Overlegenhed af det primitive Fartøj sig forklare. Det er saa simpelt, at man næsten ikke tænker derpaa. Disse primitive Sejl er endnu mere aerodynamisk konstruerede end vore

moderne Yachtsejl. Det tilsyneladende plumpe Skibskrog er næsten fuldendt i sin Strømlinieform. Den Forskel, at Kursen for det primitive Fartøj bestemmes med et tykt Rør af Træ, fastgjort med Kokostov, i Stedet for en moderne Baads Balancerør af Staal, betyder intet. De fuglevingeformede Sejl giver en overordentlig høj Virkningsgrad. Sugevirkningen paa Storsejlet kommer ogsaa Farten til Gode. Den moderne Takkelages Mangler findes ikke ved den orientalske Sejlkonstruktion. De store Ræer svinges ud for Vinden, hænger næsten vandret, og under dem spiles Sejlene ind som en stor Ballon. Trykcentret i Sejlene ligger ogsaa altid gunstigt.

Ankomsten til en lille festlig flagpyntet Fiskerhavn lader mig dog hurtig glemme alle konstruktionsmæssige Betragtninger. — En Eftermiddag mellem brune, nøgne, elskværdige Indfødte forsoner fuldstændig med Snavset og den stærke Varme.



Røret er surret fast til Hækken med Kokostov.

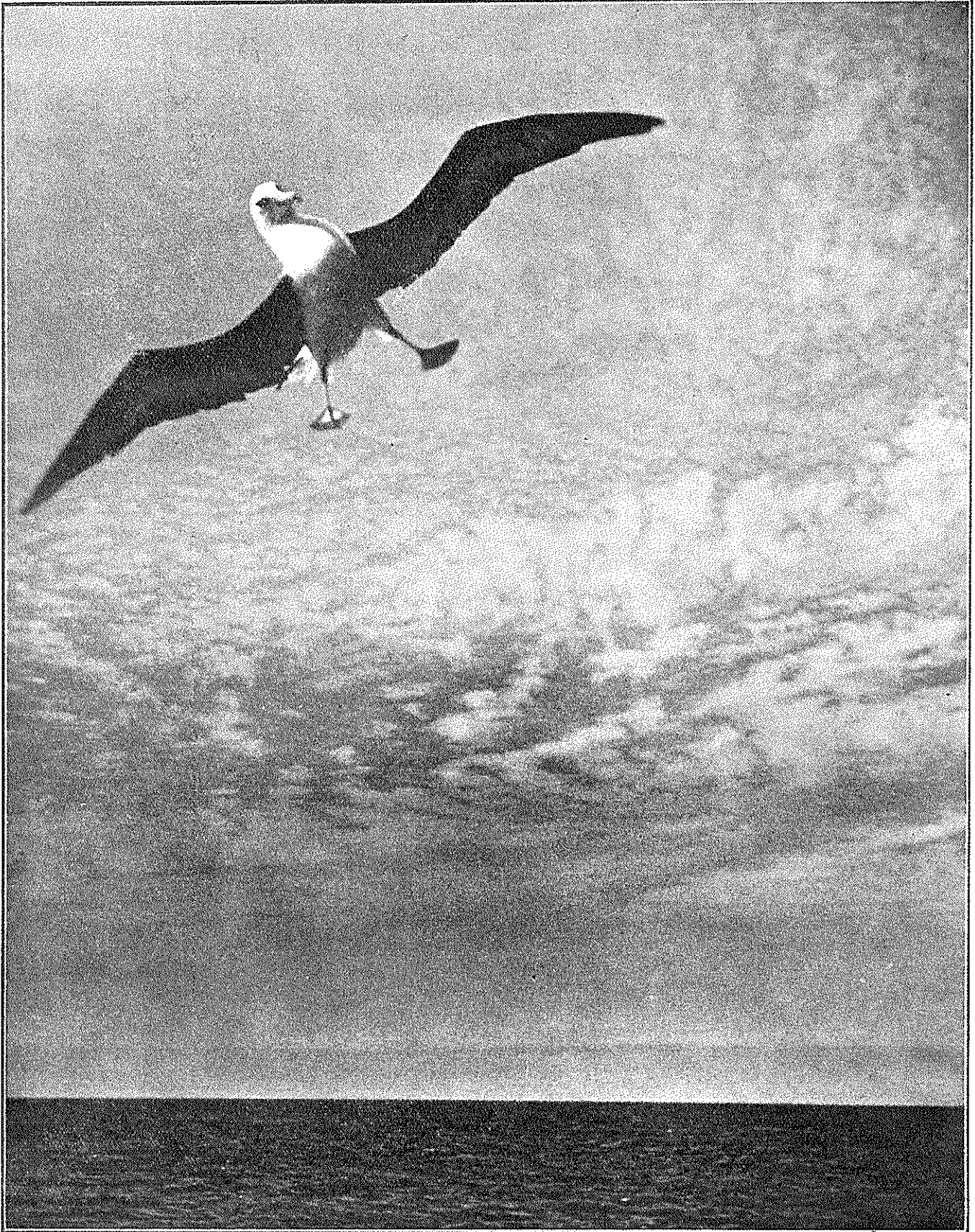
NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Fugleflugtens Hemmelighed



En Albatros fotografert i det Øjeblik den sætner Farten ved at flyve i skraa Stilling for at stille sig parat til at dale ned og snappe Føde, der kastes ud fra Skibet.

Fugleflugten over Havet

EN Split-Terne fra Tipperne i Ringkøbing Fjord fløj for nogen Tid siden tværs over Have og Lande og landede i en engelsk Koloni paa Guldkysten i Afrika. Da Ternen var landet i det fjerne, fremmede Land, blev den fanget, men døde kort efter. Muligt har den lange Flyvning taget de sidste af dens Kræfter.

Men i hvert Fald fortalte Ringen om dens ene Ben, hvorfra den var kommet flyvende. Den var mærket „Zoologisk Museum, København, Danmark. R. K. 2958“, og da R. K. betyder Ringkøbing Fjord, er den altså startet herfra, hvor Dr. Vedel Tåning forestaar Ringmærkningen af en lang Række Trækfugle, som holder til i Fjordens fredede Tipper.

Der er andre Split-Terner, som er naaet helt ned over The Walfish Bay, Hvalfiskebugten, og det er jo et betydeligt Stykke længere at flyve.

Men iøvrigt har han opnaaet et langt sjældnere Resultat med en anden mærket Fugl fra Tipperne. Det er en Sand-Terne, der er havnet helt ovre paa Barbados. Fuglen blev ringmærket som Uge sidste Sommer, og den 20. Juli forlod den Tipperne for at holde Vinterferie i Syden. Senere modtog Dr. Tåning Meddelelse om, at Sand-Ternen den 4. September var blevet fanget af en engelsk Missionær ovre paa Barbados: Sand-Ternen har altså fløjet over Atlanterhavet!

Det er kun hændt en Gang før herhjemme, at man med Vished har kunnet sige, at en dansk Fugl har overfløjet dette Hav. Det var ligeledes en Sand-Terne, som Ornitologen P. Skovgaard i Virborg havde mærket, og den havnede ogsaa paa Barbados. Men iøvrigt har den europæiske Fuglevidenskab hidtil



Rappe Flyvere.

kun haft 8 Tilfælde af Atlanterhavsflyvere. Flere europæiske Fugle har ikke taget Turen over Atlanten under Kontrol, for nu Dr. Tånings Sand-Terne glider ind i Rækken af Atlanterhavsflyvere som Nr. 9.

— Véd man, hvor langt en Fugl kan flyve i ét Stræk?

— Det er uhyre Strækninger, siger Dr. Tåning. Mange Fugle kan flyve et Par Hundrede Kilometer om Dager og er ikke saa forfærdelig lang Tid om det. Sand-Ternen flyver sandsynligvis med en Fart af 40 Kilometer i Timen, og skulde da ikke være mere end fem Timer om de 190 Kilometer om Dager over Atlanterhavet. Det kan Fuglen nok holde til. Andre Fugle flyver med endnu større Hast; Duer, Rovfugle og Støre trækker vel med en Fart af 60 til 70 Kilometer. Har De ikke hørt dette Sus af et Stæretæk gennem Luften?

— — —
Det er virkelig rappe Flyvere! Men De spurgte om, hvor langt en Fugl kan flyve. Vi har hidtil talt om Fugle, som fløj fra Europa til Amerika. Men der gaar jo ogsaa et stort Træk den modsatte Vej, ikke mindst af Havterne fra Amerika og Grønland. Man har fulgt tre saadanne Terner paa deres Træk og har erfaret, at de amerikanske og grønlandske Havterne ikke gaar den nærmeste Vej langs med den amerikanske Østkyst, men flyver over Atlanterhavet, antagelig for at undgaa de høje Temperaturer ved Antillerne, og det er godt gjort, at disse Havterne yngler helt oppe ved det nordlige Grønland og holder Vinterferie helt nede ved Grants Land ved Antarktis. Havterne flyver da fra den ene Ende af Kloden til den anden. De overflyver Atlanterhavet med et dansk Eksprestogs Fart!

„Gamle Aalborghus“.

„Frederikshavn“, der, saa længe den hed „Aalborghus“, kun kunde tage 3—4 Biler om Bord, kan nu tage 25, og der er endda udvidet Plads og bekvemme Forhold.

Ogsaa Københavnerne vil en Gang om Ugen kun-

ne benytte denne moderniserede Damper, idet den hver Lørdag Aften vil afgaa herfra til Frederikshavn af Hensyn til Badegæsterne til Skagen. De øvrige Dage i Ugen sejler Skibet paa Oslo. Det føres af en af Det Forenedes dygtigste og mest erfarne Skibsførere Emil zum Vohrde.

Historier om Rasmus

Paa Sess:onsdagen drak Rasmus sig fuld efter Landsens Skik og Brug — en velhavende Gaardmandsson fra samme Sogn gav Punch til hele Selskabet. Rasmus naaede ikke hjem den samme Dag; han var selvfølgelig gaaendes — blev saa træ: og lagde sig til Hvile i et lille Krat ikke langt fra Landevejen.

Først næste Dag raaede Rasmus til Vejs Ende. Strandfogeden bebrejdede ham hans Uforstand; men det tog Rasmus sig for en Gangs Skyld ikke nær. Gaarsdagen havde for ham været en stor Dag.

Han havde — saa vidt han da huskede — været i velhavende Selskab; de store havde givet ud paa ham — Rasmus i Hytten Vaandet stod ham i Øjnene — som altid. Nogen Tid efter sagde Strandfogeden til Rasmus: „Hvis Folk vil prøve paa at bilde dig ind, at du bliver levende flaaet, naar du kommer i Kongens Klæder, saa vil jeg bare én Gang for alle sige dig, at det er Løgn og Paahit fra Ende til anden. Du maa forstaa, Rasmus, at det er en meget stor Ære at blive taget til Mariner, saa stor endda, at de høje Herrer skriver til dig personlig — og du faar mere ÷ Løn, end jeg kan overkomme at give dig. Det er du nok med paa, bitte Rasmus.“

„Ja, det forstaaer sig, det forstaaer sig . . .“ Rasmus lo og plirrede med de vaade Øjne. Disse Strandfogedens beroligende Ord blev i Vinterens Løb det Panser, der beskyttede Rasmus mod alle de lumske og skumle Soldater-

historiers Snigløb og tog Brodden af al den Rædsel, der lurede bag de gamle Soldaters haarrejsende Beretninger om „Tjenestens“ frygtelige og umenneskelige Pinsler plus Befalingsmændenes Brutalitet. Rasmus lod sig ikke anfægte.

Han havde jo heller ikke faaet Bud endnu. Maaske blev han fri!

Men en skønne Dag slog Lynet ned. Jo, han *skulde* alt-saa møde.

Han stod det meste af Formiddagen med Papiret i sin rystende Haand og stavede sig igennem til en dunkel Mening om Sagernes Stilling.

Ja, saa havde han da for første Gang i sit Liv faaet Brev fra *de store!* Betaget og højtidelig gik han ind og bad sin Mødmoder om at gemme Øvrighedens Skrivelse i den Chazolskuffe, hvor Strandfogeden havde sine Papirer.

Mindre kunde ikke gøre det! —

Inde i Kromandens Dagligstue sad en Aften nogle Maaneder senere Sognefogeden, der tillige var Lægdsmand og en stor Spilopmager for Resten, samt Standfogeden og dennes Nabo, en yngre Gaardmand, og passiarede ved en Dram og en Pibe Tobak.

Efter Løsketid slog Kromanden sig veltilfreds ned hos Selskabet, der saaledes fik en meget privat Karakter, hvad det da for Resten ogsaa havde i Forvejen, eftersom de tre Gavytve — hvad Kromanden snart fik Færten af — i

Virkeligheden sad og udrønskede nogle meget private, ret originale Løgne.

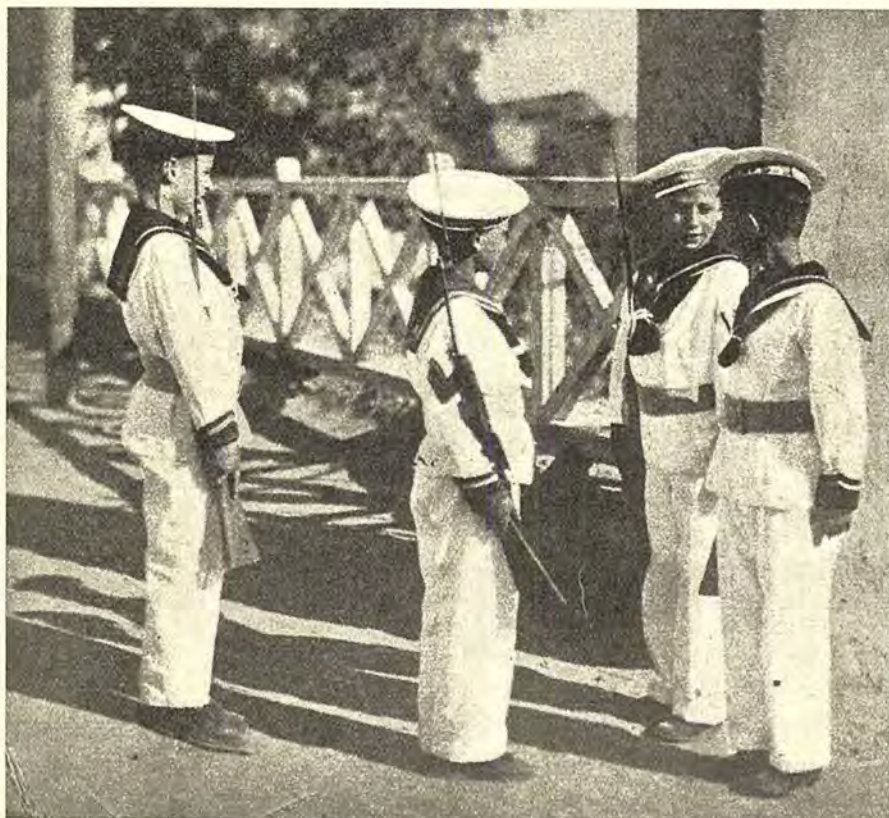
Kromanden blev i allerhøjeste Grad bestyrtet, da det gik op for ham, at de tre agtværdige Mænd sad og forberedte — i bogstaveligste Forstand — et „Felttog“ mod den arme Rasmus.

Ved et Glas blev han nu sat ind i Enkelthederne Felttogsplanerne angaaende, der gik ud paa ikke mindre at bilde den sølle Karl ind, at der var kommet en ny Ordre fra Marinen, hvorefter Rasmus havde at stille i København ca. halvanden Maaned før den normale Indkaldelsestid!

„Tør du nu ogsaa sige, god for den, Lægdsmand?“ spurgte Kromanden, endnu lidt i Forlegenhed med, om han virkelig skulde tage Planen fra den alvorlige Side.

„Javel tør jeg vove det. Hvad skulde der være til Hinder for det!“ Sognefogeden lo, saa Taa-terne trillede ned ad Kinderne. „Jeg garanterer for Rasmus . . .“ hikkede Strandfogeden, ellevid ved Tanken om at faa Rasmus paa Krigsstien.

„Hvis nu Militæret faar de



Vagtafløsning i en Marine-Ungdomslejr ved Rom. Italiens Ungdom bliver trænerede paa denne Maade fra ganske smaa.

falske Papirer at se, kan Sognefogeden min Sandten vente sig en forsvarlig Omgang.

Det bliver Straf — og Afsked paa graat Papir," mente Kromanden og slog i Bordet.

Gavtyvene blev et Øjeblik alvorlige. Strandfogeden syntes at være den mest ivrige efter at faa Gang i Støvlerne, som man siger. „Aa, pyt med det . . . Jeg garanterer for Rasmus . . . Naar jeg siger til Fyren: Rasmus, der vil ske dig en Ulykke, hvis du viser de høje Herrer Papiret — saa er der ingen i Verden, der faar Karlen ti. at vise Sedlen frem. Jeg — garanterer — for — Rasmus!" Nu lod ogsaa han Næven falde i Bordet.

„Jeg vædder paa, at det gaar godt," sagde Gaardmanden for at støtte Sagen.

„Og du indestaar virkelig for Rasmus?" spurgte Sognefogeden og skænkede for Selskabet. „Jeg garanterer for Ras. . . ."

„Nu er det godt med den Garanti, Strandfoged," afbrød Kromanden. „Jeg faar Mutter til at bringe os noget Smørrebrød —"

„Og noget gult Papir," indskød Sognefogeden, „saa vi kan faa skrevet med det samme. Det haster, Følkens!"

Kromanden blev jaget ind efter Papir. Lidt efter kom Smørrebrødet . . .

— Næste Dag stillede Lægdsmanden hende hos Strandfogeden og spurgte efter Rasmus. Han havde en Skrivelse, som skulde læses op for denne. Da Karlen hørte, at der igen var kommet Bud til ham fra København, blev han bleg som et Lig og begyndte at ryste og skælve som et Espeløv. „Bliv ikke bange, lille Rasmus. Du skal da ikke i Tugthuset," sagde Sognefogeden blidt og venligt. „Det er blot en ny Indkaldelsesordre, der lyder paa, at du skal stille i København i Dag fjorten Dage." Sognefogeden gav Rasmus Papiret.

Han gloede paa Papiret, som en olm Tyr paa et rødt Klæde — men besindede sig og stangede ikke. „Det er en stor Tillid, der her bliver vist dig, Rasmus," sagde nu Strandfogeden med en højtidelig Klang i Stemmen. „De mangler en sikker Mand derinde, og saa vidste de da ogsaa, hvor de kunde hente ham . . ."

Rasmus spyttede pludseligt Langspyt. Han gav et Par smaa Slag med Nakken. Mændene blinkede til hinanden. Jo, Stymperen gik i Falden!

Nu traadte Strandfogeden med en bestemt Mine hen til Rasmus og sagde i en Tone, som var denne den første til at forstaa: „Men én Ting maa du være klar over, Rasmus, og det er, at hvis nogen vil forlange at se Sedlen, maa du for alt i Verden ikke udlevere den — ligegyldigt enten saa Vedkommende lokker eller truer. Hvad jeg, din Husbond, her befaler dig, maa du holde dig efterretteligt, ellers vil jeg ikke se dig mere for mine Øjne —!"

Den sidste Trusel var især virkningsfuld, og Rasmus stammede: „Ja, det forstaaer sig . . . det forstaaer sig . . . Sedlen er min, og den bliver her hos mig." —

Et Par Dage senere mødte Rasmus den Gaardmandssøn, han var sammen med paa Sessionen. „Jeg skal møde i København om tolv Dage, de trænger til en sikker Mand derinde," sagde han med Selvfølelse og slog sig paa Laaret.

Den anden var nær gaaet bagover af Grin, men besindede sig. Han skulde være den sidste til at ødelægge hele Tegningen.

„Hvad ler du af?" spurgte Rasmus fornærmet. „Naar du kommer om en god Maaned Tid og hverken véd ud eller ind, er det mig, der kan grine. Det er du nok med paa."



Den nye tyske Flaade har baade Piger og Dreng
til Uddannelse

Den anden faldt pludseligt i dybe Tanker. „Skulde vi bare have slaaet Følge, Rasmus; nu bliver du jo færdig med Tjenesten længe før jeg."

Rasmus spyttede. „Ja, saadan kan det gaa," grinede nu han; „de Smaa bliver de Store, og de Store bliver de Smaa. Hi, hi!" —

Da det rygtedes, at Rasmus Rasmussen var stukket af til København med en falsk Indkaldelsesordre, halvanden Maaned før Tiden, forplantede Lystighedens Ekko sig fra Gaard til Hytte. Der var ogsaa dem, der i deres stille Sind gottede sig over, at Strandfogeden var blevet ene Lovens Haandhæver nede ved Havet. For ganske vist stjal Rasmus selv af og til noget spinkelt Tømmer, men man skulde alligevel være sig for ham, hvis man er Nat, efter flere Dage haardt Stormvejr, var ude efter en større Fangst — for han gik og vadede nede i Strandkanten baade Dag og Nat, ivrig i Tjenesten efter at faa slæbt saa meget op i Sikkerhed, som det var overkommeligt — han elskede nemlig store Auktioner, der altid gav ham en god Fortjeneste Form af Drikkepenge. Nu var han altsaa uskadeliggjort her i Jævnøgnstormene.

Paa den Tid, Fortællingen foregaar, var det saare smaat med Jernbaner, og Rasmus maatte derfor spadserere til Fods oppe fra det nordlige Vendsyssel helt til Aalborg. Derfra tog han med Postvogn til Randers — først derfra var der Baneforbindelse videre.

Endelig kom Rasmus til København — halvanden Maaned for tidligt! Men hvad han havde lovet Strandfogeden,

holdt han. Ingen fik Lov til at se det „militære“ Papir — og var han ved en Fejltagelse kommet lovlig tidlig, kunde han ogsaa reise hjem igen; han havde Penge paa Lommen, betroede han de høje Herrer. — Men før han rejste tilbage, tog han Mød til sig, gik ind i en Guldsmedeforretning og købte — som en Erindring om Turen — en Halskædel Dette kostbare Udslag af en primitiv Skønhedssans kom senere Maren til Gode. Paa nysgerrige Folks Spørgsmaal om, hvordan han nu ogsaa fandt paa at købe en Halskæle og ikke en pæn Kniv eller Urkæde, svarede Rasmus, at en Ting, han selv kunde bruge, ikke syntes ham at svare til den store Oplevelse, Københavnerturen havde været for ham

„Blind Høne kan ogsaa finde et Korn,“ sagde Folk bagefter. — — —

De tre Gæstgæve, der havde sendt ham af Sted til København med det falske Pas, var — naar Sandheden skal siges — ikke fri for at være en Smule nervøse. Det kunde jo saa let gaa galt.

Men det gik ikke galt. Rasmus viste sig at være Karl for sin Har; men han gav sig god Tid. Da han et Par Uger efter sin mindeværdige Afrejse atter stillede i Strandfogedens Gaard, stødte over at have klæret alle Skærene, raabte Strandfogeden: „Er jeg vaagen, eller drømmer jeg, Mutter? Staar ikke Rasmus lyslevende her i vor Stue!“

Rasmus plirrede med Øjnene. „Jeg er levende nok, Strandfoged; jeg kom bare for tidligt derover.“

Husbonden formelig brølte af overgiven Lystighed. „Ja, saa bliver du min Sandten nødt til at gøre Turen om igen, lille Rasmus,“ lo han, saa Taarerne trillede ned ad Kinderne.

„Jeg gaar hen til Sognefogeden med Papiret,“ sagde Rasmus; der steg en Anelse op i ham, at hans vidunderlige

Rejse maaske vilde blive latterliggjort — den Rejse, der for ham havde været en hel Livsoplevelse.

„Hvad sagde de til dig, derovre?“ frittede Manden. — „Vilde de ikke se dit Pas?“

„Jo, de bad og truede — men jeg lo dem lige op i Ansigtet og sagde, at Papiret fik de ikke, det sad paa sit eget.“

„Hvad saa?“

„Saa bad de mig rejse til Bloksberg.“

„Naa, og du sagde „Javel“, saadan som en Soldat altid skal gøre det?“

Rasmus skubbede Hatten ned i Nakken og kiggede ud af Vinduet. „Jeg sagde, at jeg først skulde et godt Stykke Nord for Aalborg Fjord; der var Strandauktion den 25. i denne Maaned.“

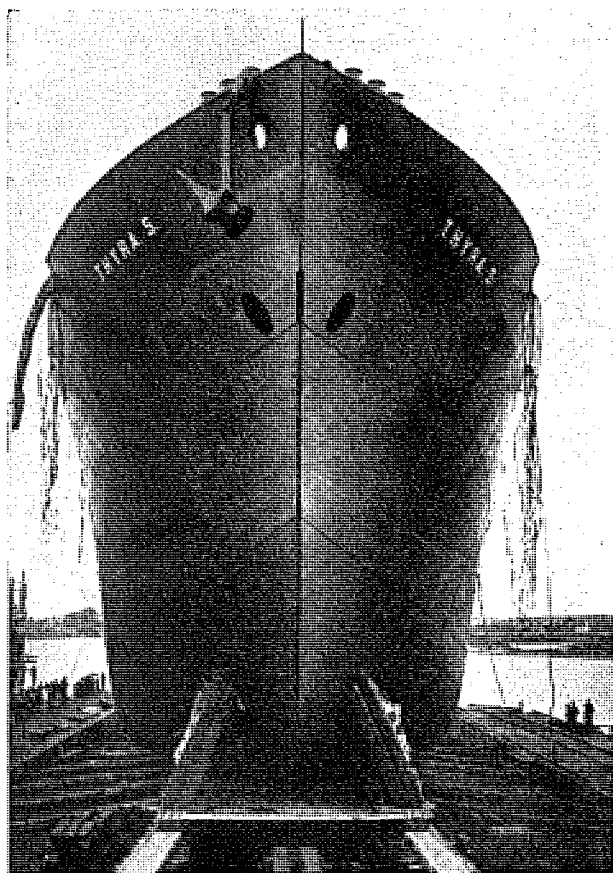
I det samme rev Lægdsmanden Døren op: „Har du Papiret i Behold, Knægt!“ sagde han stakaandet.

Rasmus klappede med Værdighed paa Brystet: „Det sidder paa sit eget, Lægdsmand. Jeg kom for tidligt derovre; men det var ellers en rar Tur.“

„Jo, ser du, Lægdsmand,“ oplyste Husbonden, „det var kun de Folk, der skulde møde paa Bloksbjerg“

Sognefogeden lod sig falde ned i en Stol; han lo, saa Maven hoppede. „Naa — Bloksbjerg! Ja, det er Folk fra en anden Kant af Landet“ Det klukkede i ham. „Men sæt dig, sæt dig nu til Skiven og fortæl os om Turen, Rasmus; saa faar vi en Kavs Øl, en Bid Brød og en Dram, det har vi alle tre ærligt fortjent!“

Rasmus satte sig paa Bænken. „Jeg vilde ikke have undværet den Rejse for halvtreds Rigsdaler,“ sagde han med Vægt, idet han samtidig sned Papiret henad Bordet til Sognefogeden.



Tirsdag den 9. Juni 1936 foregik paa Nakskov Skibsværft Stabelafløbningen af Værftets Nybygning Nr. 75, et 2,900 ts. Lastmotorskip til Dampskibsselskabet „Torm“, København.

Afløbningen overværedes af Direktør C. Kraemer (Formand i Bestyrelsen for Dampskibsselskabet „Torm“), Direktør Chr. Schmiegelow, Skibsreder A. Schmiegelow, Grosserer Carl I. Bruun, Overretssagfører H. Winther, Godsejer E. Schmiegelow, Godsejer Axel Juel og Frue, Herr Finn Schmiegelow og Herr Vagn Schmiegelow fra Buenos Aires, Inspektør O. Hensch, Rederiets Tilsynsførende, Kaptajn N. P. Troest og Værftets Ledelse.

Forinden Afløbningen blev Skibet af Fru Godsejer Thyra Juel døbt paa traditionel Maade og fik Navnet „Thyra S“.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærer 91,44 m, Bredde paa Spant 12,95 m, Dybde til øverste Dæk 8,06 m, Lasteevne ca. 2,8860 ts.

Skibet bygget til British Corporations højeste Klasse med 2 gennemløbende Dæk.

Det indrettes med 4 Luger, 2 Master og 4 Samsonposte, 4 Stk. 5 ts. Bomme og 4 Stk. 5 ts. samt 1 Stk. 15 ts. Bom paa Fokkemast, 8 elektriske Spil for 3 ts., elektrisk Ankerspil og Varpespil anbringes.

Maskinanlægget skal bestaa af en Burmeister & Wain 6-cylindret Dieselmotor paa 2250 EHK.

Afløbningen forløb glat, og Skibet forhaledes derefter til Værftets Udrustningskaj for at blive monteret færdig til Aflevering i Midten af August Maaned.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juli 1936



Medlemmer pr. Januar 1936.

Det forenede Dampskibsselskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Liniereferi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det dansk-franske D/S
 D/S Vendila
 D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 D/S Det danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rhederi M. Jøbsen, A/S, Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Actie, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Rønne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nausic
 D/S Ala
 Det dansk-norske D/S
 A/S Rederiet Albion
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 D/S Jyden, Esbjerg
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 A/S Det store nordiske Telegrafelskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phoenix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 De forenede Bugserelskaber, A/S
 A/S Draco

Passager-Motorskibet

„HAMMERSHUS“

✓ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft: paa Refshaleøen foretoges den 30. Maj en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Passagerskibet „Hammershus“, Værftets Byggenummer 622, der er bygget for Aktieselskabet paa Bornholm af 1866, Rønne.

Skibet er bestemt til Passagerfart paa Ruten Rønne—København.

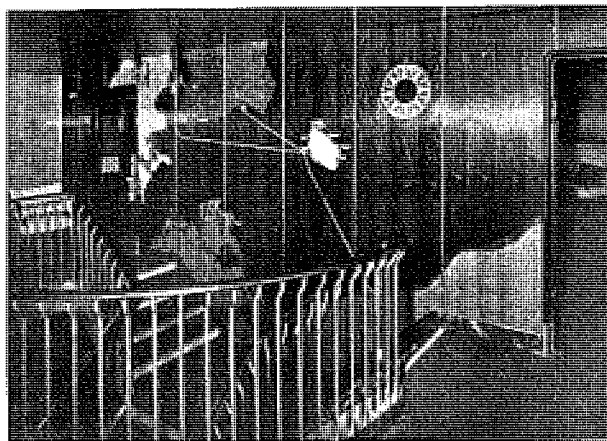
Det er klasset i Bureau Veritas med følgende Dimensioner:

Længde overalt 81,00 m, Bredde 112,19 m, Sidehøjde til Øverste Dæk 7,16 m. — Bæreevnen paa Passagerfriord er 565 ts. Passagerantal i Udenrigsfart 544, Passagerantal i Indenrigsfart ca. 900, Bruttotonnage 1775 ts., Nettotonnage 1078 ts., Kapacitet af Lastrum 920 m³, Kapacitet af kølede Lastrum 52,5 m³.

Farten med fuld Last og Passagerer vil være

ca. 15 Knob i godt Vejr. Ved Forsinkelser kan Maskinen uden at anstrænges forceres med ca. 15 pCt. Hestekraft, hvorved det vil være muligt at indhente Forsinkelsen samt holde god Fart i daarligt Vejr.

Ved Udformning af Skibets Liniere er der taget Hensyn ikke blot til en god Fart, men ogsaa til en god behagelig Stabilitet, saaledes at Skibets Bevægelser: Søen under Rejsen til Bornholm, der om Vinteren kan foregaa under ugunstige Vejrforhold, ikke generer Passagererne mere end nødvendigt.



Den store smukke Trappe med det karakteristiske Kort, der viser Skibets Position.

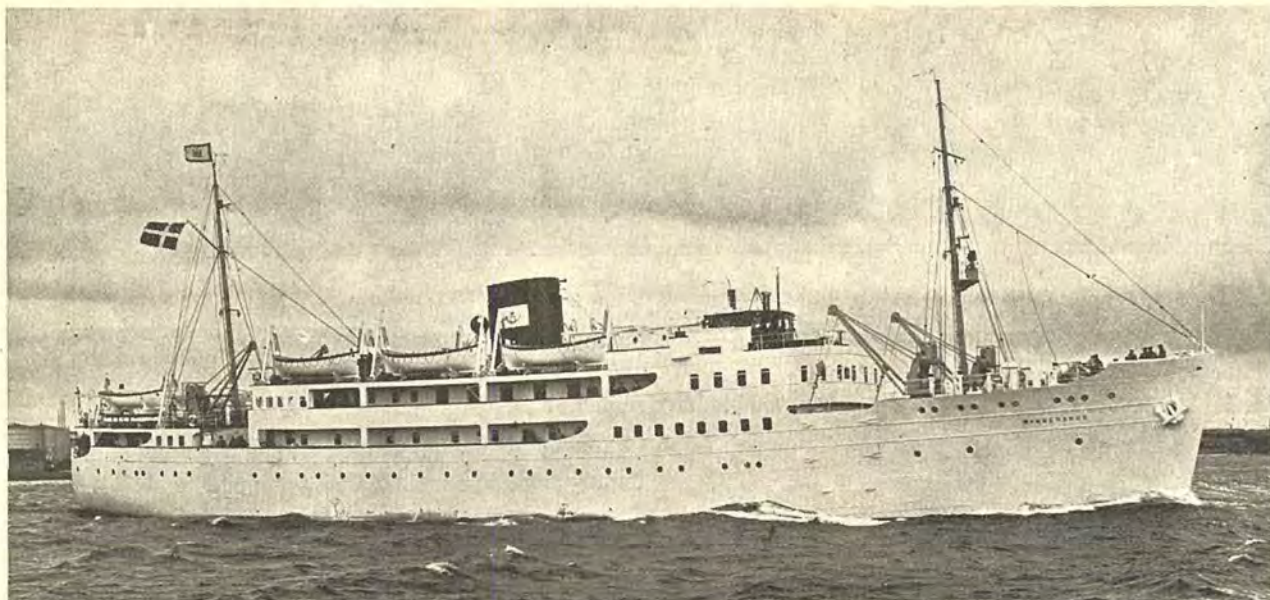
VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN



M/S Hammershus.

M/S „Hammershus“ er helt igennem Skibet af 1936, saavel hvad Ydre som Indretning og tekniske Installationer angaar.

Det er specielt indrettet for Farten paa Bornholm, men er tillige bygget og udstyret saaledes, at det er velegnet for Turistfart i alle europæiske Farvande.

Skibet er bygget med skraa Pladestævn og Krydserhæk og moderne strømlineet Arrangement af Opbygningerne. Det er bygget med størst mulig Sikkerhed for Øje og opfylder den Internationale Konvention for Sikkerhed af Menneskeliv paa Søen. Derfor kræves bl. a., at den vandtætte Inddeling er saaledes, at Skibet praktisk talt er synkefrit. Skibet er yderligere som det første danske Skib af denne Art forsynet med vandtætte Staallugedæksler, hvorved der er opstaaet størst mulig Sikkerhed. Der er ligeledes truffet vidtgaaende Sikkerhedsforanstaltninger mod Brandfare. Udover Konventionens Forskrifter er yderligere brandsikre Skodder indbygget, Trapperne udført som brandsikre Staaltrapper beklædt med Ruboëum, og Apteringskodderne saavel paa 1. Kl. som 5. Klasse beklædt med flammesikre Fiberplader. Automatisk Brandmeldeapparat er anbragt paa Kommandobroen, saaledes at man her direkte alarmeres, dersom Brand skulde udbryde i noget af Skibets Rum og med samtidig Oplysning om i hvilke Rum Branden findes, saaledes at man

straks er i Stand til at sætte det installerede Kulsyrebrandslukningsanlæg i Funktion.

1. Klases Saloner, der er bemærkelsesværdige ved den yderst kultiverede Stil, er alle beliggende paa Promenadedækket med fri Udsigt over Søen. Rygesalonen udmærker sig ved en for et Skib af denne Art usædvanlig Højde, opnaaet ved en Løftning af den ovenover liggende Kommandobro.

Paa 5. Klasse findes Bekvemmeligheder, som i intet andet Skib til Indenrigsfart. For at opnaa størst



Trappe. 1. Klasse.

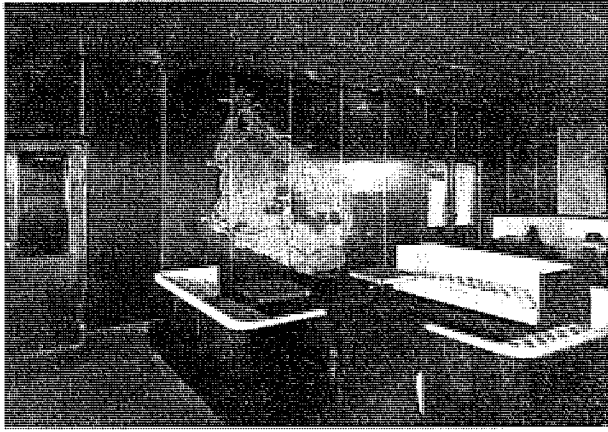
BURMEISTER & WAIN

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI A/S

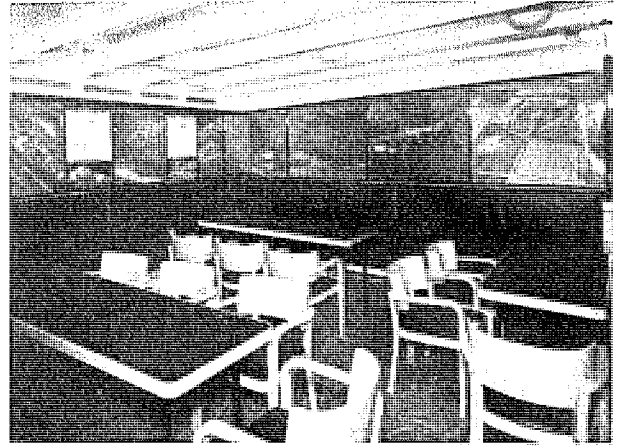
— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbeddinger

DIESELMOTORER

SKIBSVÆRFET:
Telefon: Central 6282



Rygesalonen.



Damesalon. 3. Klasse.

mulig Ugenærthed er arrangeret ikke mindre end 5 forskellige Saloner, der alle er meget smukt udstyret og omfattende Dæksalon med Kiosk etc., Dame- og Herresalon samt to Specialsaloner.

Alle Kamre, hvoraf et forholdsvis stort Antal er Enkeltkamre, Resten næsten udelukkende Dobbeltkamre, har rindende varmt og koldt Vand og brede mest fritstaaende Køjer. Der er lagt megen Vægt paa at opnå den størst mulige Støjfrihed. Apteriu-

gen er lydisoleret, har tredobbelte Skodder mellem Kamrene, Dækkene er belagt med lydæmpende Materialer, ligesom hele Rørsystemet er udformet og isoleret mod Støj. Skibet er forsynet med støjrit lavtryks Luftkonditioneringssystem for Ventilation og Opvarmning, og er desuden forsynet med elektriske Ovne.

Saa vel Kabys som Pantry har udelukkende elektrisk Udstyr, omfattende elektrisk Komfur, Grills, Suppe- og Gemysekogere, Brødrister, Varmeskabe og Borde etc., saaledes at al for Passagererne generende Støj, Lugt og Varme er undgaet. For Opbevaring af Proviant er elektriske Køleskabe forhaanden.

Skibet er forsynet med meget store Porte i Skibssiderne for Indkørsel for Automobiles, hvortil Dækkene specielt er indrettede, med Luger der er glat med Dækkene. Ialt kan tages ikke mindre end 20 Automobiles.

For Transport af Landbrugsprodukter findes en speciel Kølelast. Der findes desuden Indretning for Transport af levende Heste og Kreaturer. Ogsaa hvad Lossegrejer angaar, byder Skibet paa noget for dansk Skib i Indenrigsfart nyt, idet der i Stedet for Lossebomme findes 4 Stk. 4 Tons elektriske Kraner med stor Løfthastighed og saa stort Udlæg, at de er i Stand til hurtigt og sikkert at bringe Godset direkte fra Lastrummene til Banevogn eller Bil paa Kajen, hvilket ogsaa byder største Sikkerhed for, at Godset kommer frem i ubeskadiget Tilstand. Skibet er forsynet med en kraftig Radiostation, indrettet ogsaa for Telefoni, saaledes at der

kan etableres Forbindelse med Telefonnettet i Land. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet og af nyeste Konstruktion. Styremaskinen er ren elektrisk af Thomas B. Thrige's Fabrikat.

Skibet har paa 1. Kl. Sovepladser til ialt 260 Passagerer og Salonplads til ca. 120 Passagerer. Paa 3. Klasse er der Siddepladser i Saloner for ca. 176 Passagerer eller ca. 85 Sovepladser.

Til Passagerernes Bekvemmelighed findes paa 1.

M/S „FORT DE FRANCE“ HAR SÅBØDE KØLEANLÆG

MASKINRUM I M/S „FORT DE FRANCE“

AFKØLET LASTRUM I M/S „FORT DE FRANCE“

MARINE-KØLEANLÆG

FOR LAST OG PROVIANT, AMMONIAK-, KULSYRE-, KLORMETHYL OG SVOVLSYRLING SYSTEM; MED OG UDEN AUTOMATISK UDSTYR

SABROE

THOMAS THS SABROE & CO., A/S, AARHUS, DANMARK - TELEGR: SABROE

SABROE KOMPRESOR AF MARINE-TYPE



Spisesalonen, møbleret med Smaaborde, der her er dækket til Provoturen.

Kahyt en Spisesalon og en Rygesalon, der ligesom Entréer og Trapper er udført i moderne Former efter Tegninger af Professor, Arkitekt Kay Fisker.

Hvad der straks falder i Øjnene, er den overdaadige Anvendelse af smukke Træsarter i poleret Udførelse, ikke alene til Vægge og Møbler, men ogsaa alle Loffer er udført i samme polerede Træsarter som Væggene. Belysningen er overalt indirekte og udført som Projektorbelysning, hvad der giver et ejendommeligt dæmpet, varmt Lys af en særlig smuk Virkning, desuden er der paa de enkelte Borde opstillet smaa fikse Bordlamper, som yderligere giver Rummen en hyggelig Stemning.

Spise- og Opholdssalonen er udført med Skodder og Loffer af poleret Elmetræ med tværskibs Endevægge af poleret Palisander. Vægge og Loffer er fastholdt af smalle Metallister af megen dekorativ Virkning. Vinduerne er meget store, dels faste, dels Skydevinduer anbragt over hvert Bord, saaledes at Passagererne kan nyde Udsigten under Farten.

Baade Gulve og Sokler paa Vægge og Møbler er beklædt med sort marble Ruboleum, som danner en fortrinlig Baggrund for de smukke Møbler udført af poleret Palisandertræ.

I Salonens Mide findes en moderne Bar med 4 faste Barstole, en dekorativ Bardisk med Gummibeklægning paa Pladen og et meget interessant Flaskeskab med Spjælvægge, Bagklædning og Glasskydedøre belyst ved indirekte Belysning.

Salonen er møbleret med 72 Stk. løse, bekvemme Stole, bebrøkket med ufarvet Oksehud.

Rygesalonen er anbragt i Promenadedækkets Forkant og gaar fra Skibsside til Skibsside. Loftet er løftet betydeligt over almindelig Dækhøjde, hvilket giver et overraskende Indtryk af Størrelse.

Skodderne er her som i Spisesalonen poleret El-

metræ med agterste Tværskod i poleret Palisander. Paa dette Skod har Arkitekten anbragt et stort Kort over Bornholm udført i Intarsia af Dekupør Gyde-Jensen. Kortet er udført i forskellige Træsarter som Olivenask, Marcassar, Mericière, Buxbom, Nøddetræ, Ostindisk- og Rio-Palisander, og alle Byerne og de vigtigste Punkter paa Øen er markeret med Skrift i ophøjede Metalbogstaver.

Øverst bemærker man Signaturen for Ruinen Hammershus indlagt i Perlemor.

Paa Salonens tre Sider findes en omløbende Sofa, som her meget praktisk er indrettet med Sofaryggen til at klappe op, saaledes at man kan benytte baade Sæde og Rygge til Køjepladser.

Med Front mod Kortet er anbragt 5 dekorative Sofaer og 3 mindre Borde, samt rundt ved den store Sofa, 8 Stk. Borde med Plader af dobbelt vulkaniseret Gummi eller med Filt. Desuden er der anbragt en Mængde bekvemme Lænestole bebrøkket med naturfarvet Oksehud.

Belysningen er her som i Spisesalonen Projektører paa Skodder og Lamper paa alle Bordene, desuden er der over Kortet anbragt en Række Projektører, som kaster et meget smukt Lys over hele Væggen.

Saa vel i Ryge- som i Opholds- og Spisesalen bemærker man i Loftet de særligt smukt formede Paddehat-Ventilatorer med Indblæsning af frisk Luft.

Entréen mellem Spisesalon og Rygesalon er udført med Skodder og Loffer i poleret Kirsebærtræ med Tværskibsskodder af poleret Palisander.

Her fører en overraskende stor og smuk Trappe ned, først til øverste Dæk, derfra til Hoveddæk og videre til Mellemdæk, med Balustre af matslebet Messing og Haandlist af poleret Palisander.

Paa Skoddet over Trappen er udført et stort dekorativt Kort i Intarsia visende Ruten København—Rønne med omliggende Farvande. Man ser en Del af Sjælland, noget af Sverige, Tyskland og saa naturligvis ude i Østersøen Bornholm med Christiansø. Ogsaa dette Kort er udført af Dekupør Gyde-Jensen.

Paa Kortet er Kursen afsat med en gul Linie, og naar Skibet gaar paa sin normale Fart mellem København—Rønne og omvendt, vil en Projektør automatisk vise den øjeblikkelige Position for Skibet.

Entréen paa øverste Dæk er udført som Entré paa Promenadedæk.

Her findes Biletkontor med dekorative Planer af Kahytterne med en Nummerfortegnelse for de enkelte Køjepladser.

Entréen paa Hoveddækket er udført med Skodder og Loft af poleret Asketræ med Messinglister som i Salonerne.

Denne Entré giver med sin Rummelighed et godt

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Billede af de gode Pladsforhold i Skibet. 2 store Dobbeltrapper fører ned til Kabytterne paa Mellemdækket.

Paa Væggen over Trappen findes historiske Data for Skibet anbragt i dekorativ Skrift med ophøjede Metalbogstaver. Ogsaa her er Belysningen indirekte, idet der langs med Loftet er anbragt en Lyskanal, som giver Rummet et smukt, jævnt Lys. Paa samme Maade er Gange mellem Passagerkamre udstyret.

Gangene mellem Passagerkamrene er holdt i en glat enkelt Stil, som forhøjes ved en smuk mat Lakering. Belysningen er her som nævnt indirekte, idet der er ført Lyskanaler langs med begge Ganges Sider. Gulvene er baade i Gange og Kamre belagt med Ruboleum.

Passagerkamrene er fordelt paa Melleml-, Hoved- og Øverste Dæk samt Promenadedæk, fortrinsvis i 2-Mandskamre, men ogsaa 1-, 3- og 4-Mandskamre findes.

Skodder og Lofter er ogsaa der klædt med moderne glat Fibrex-Beklædning, som er hvidlakeret.

Hertil staar det forchromede Beslag ganske udmærket. Kamrene er forsynet med forchromede Køjer med „Vi-Spring“ Madrasser og Køjeduntæpper af fineste Kvalitet. Hver Køje har Læselampe, forchromet Rejsenet samt Køjegardin. Servanterne er forsynede med varmt og koldt Vand (fersk). Spejl- og Glashylde m. m., alt i tip-top moderne Udstyr. Et fikst Klapsæde i forchromet Udførelse fuldender Udstyret.

Veranda-Café er indrettet i Forlængelse af Salonhuset, her vil man ved Smaaborde have bekvem Plads og være i Læ for Sol eller Vind.

I Spise- og Opholdssalonen er Skodderne af smukt lakeret Ahorntræ med sorte Lister. Møblerne er ogsaa her i moderne Former med Sofaer, Borde og Armstole.

I Bar'en findes elektrisk Kaffemaskine og elektrisk Vandvarmer.

Gulvet er overalt i 5. Klasse lagt med marble Ruboleum i smukke Farver.

En bekvem Trappe fører til Salonerne paa Hoveddækket.

Paa Hoveddækket findes Damesalon, Rygesalon og Fællessalon.

I samtlige Saloner er Væggene dækkede af store Fotografier og Luftfotografier med Motiver fra alle Bornholms Seværdigheder.

Alle disse Saloner, ligesom Salonen for Ikke-Rygere paa Mellemdækket, er forsynet med Sofaer med Opklapperygge, saaledes at man fremtidigt kan faa udmærkede Køjepladser ogsaa paa 5. Klasse.

Fremdriftsmaskineriet bestaar af en Dieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Konstruktion. Det er en seks-cylindret, enkeltvirkende, to-takts Dieselmotor med Trykforstøvning.

Hovedmaskinen kan ved Normalgang udvikle 2250 I.H.K. ved ca. 145 Omdrejninger pr. Minut, tilstrækkeligt til under gode Vejrforhold at holde den stipulerede Fart af ca. 15 Knob. Ved Forcering kan Hestekraften forøges til ca. 2600 ved ca. 150 Omdrejninger, hvilket giver tilstrækkelig Reserve til at holde Overfartstiden selv under ugunstige Vejrforhold.

Maskinrummet er lyst og godt ventileret med rigelig Plads til Betjeningen til Trods for den begrænsede Plads, der er til Raadighed i et Skib af „Hammerhus“ Type og Klasse.

Elektrisk Strøm til Belysning, Køkken etc. udvikles af 3 mindre Hjælpemotorer, ogsaa af Burmeister & Wain's Fabrikat og anbragt i Maskinrummet paa Forkant af Hovedmotoren. Disse Hjælpemotorer, der repræsenterer det nyeste indenfor denne Type af Burmeister & Wain's Dieselmotorer, er stationære, seks-cylindrede, enkeltvirkende, to-takts Motorer med Trykforstøvning. De er smaa og lette og yder op til 140 effektive Hestekræfter ved ca. 500 Omdrejninger.

Elektrisk Kraft bruges som tidligere nævnt til Lys, elektrisk Køkken samt Opvarmning, som foregaar efter Thermostat-Systemet med Udsugning af daarlig Luft og Indblæsning af tempereret Luft. Endvidere opvarmes Gange og Saloner elektrisk.

I Maskinrummet er endvidere anbragt en oliefyret Hjælpekedel, der leverer Damp til Varmesystemet. Den er bygget efter „cross tube“ Princippet og har en Hedeflade paa 150 Kvadratfod med et Arbejdstryk paa lbs.

Skibet er endvidere bygget med Isforstærkning af Hensyn til Farten i Vintermaanederne, ligesom Drivskruen af samme Grund er udført af Chromstaal.

Stabelafløbning.

✓ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen søsattes den 4. Juni det sidste af de tre Trælast-Dampskibe, Værftets Byggenummer 621, som bygges for Regning Unionen af de socialistiske Sovjet-Republiker.

Skibet bygges til U.d.S.S.R.'s Registers højeste Klasse, dets Hoveddimensioner er følgende:

98 m × 14,6 m × 7,15 m, og Bæreevnen er ca. 460 ts. d.w.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet „Kuznetskstroj“.

Til Stede ved Afløbningen var fra Sovjet-Republikernes Side Hr. Minister Tikhmeneff Chefen for den russiske Handelsdelegation Hr. Dukalsky, Overtagelseskommisionen samt Repræsentanter for Registret og Værftet.

Brøndberg & Tandrup

Lanterner, Lamper og Lygter
Skibsinventar og Reparationer
Udtagelse af Certifikater

St. Kongensgade 27 B
Telefon: Palæ 827

BROGADE 25
Stuen & Kælderen
Tlf. Amg. 4502
KØBENHAVN K

Brug

BACHERS BUKSER
Kirseys og Holmens Bukser
TIL ALLE PRISER

Alt i Herre og
Søekvipering
og
Gummistøvler

STABELAFLØBNING

Ud fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleen søsattes d. 20. Juni et Dieselmotor-Fragtskib, Værftets Byggenummer 57, som bygges for Regning A/S Skagerak, Oslo.

Skibet bygges til Det norske Veritas's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 115,52 m \times 16,76 m \times 10,97 m til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8550 ts. d.w.

Det førsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 3200 I. H. K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Rederiet var repræsenteret ved Hr. Skibsreder Olaf Ditlev Simonsen jr. med Fru og Datter og Skibsinspektør Sa.vesen.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbt af Frk. Magdalene Ditlev-Simonsen, fik Navnet „Kattegat“.

Eksamensresultaterne fra Marstal Navigatørskole.

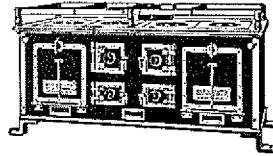
Styrmænd:

Peder K. Jensen 91, Poul Egemose 146, Willy J. Meyer 159 Ejnar Stærke 155, Hans A. Svane 116, Odin Tidemand 142.

Skibsførere:

Anders Albertsen 107, Harry H. K. Madsen 126. Navigator-Foreningens Præmie for Flid blev tildelt Styrmænd E. Stærke og Skibsførerelev Anders Albertsen. — Præmierne blev dem overrakt af Foreningens Protektor, Havnekapt. R. Jensen, under den særdeles vellykkede Eksamenfest d. 26 ds.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

En Sømand, der vil afløse min Søn, som til Efteraaret skal paa Skole, kan faa Plads ombord i Sejlskib, der gaar i Fragtfart mellem Oporto og Newfoundland. Nærmere hos Marie Lei, Gram, Sønderjylland.

Dampskibsmodel, 135 cm lang, af en moderne Damp-er. Har taget 2 Aar at bygge, meget smuk, er til Salg for kun 750 Kr.; i Glasskab 25 Kr. mere. A. Andersen, Genuavej 14, 2., København.

NYHAVNS SKIBSHANDEL

Nyhavn 13

A. Aldenborg

Telef. Byen 3214

Foruden nyt og brugt Skibsinventar føres nu ogsaa alt i Skibsproviant, fortoldet og paa Udførsel

HOTEL NORDLAND

22, VESTERBROGADE
KØBENHAVN

CENTRALT - ROLIGT
MODERNE

VÆRELSE med Morgenmaaltid
fra Kr. 5,00
GRATIS BAD - Enestaaende Køkken

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

E. S. M. Denckers Eftf.

P. JENSEN

Rebslagermester, Vestergade 16

Eneleverandør af Plombsnøre til Toldvæsnet hele Landet over og alle offentlige Institutioner

FÆRCHS SKRAA

Den bedste, man kan faa



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

Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshaverde: Redaktør Axel Barentzen.

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

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



Depot for Skibsproviantering
 Heibergsgade 16 :: København K.
 Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer
 Depot i alle danske Provinshavne



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
 Faæes i alle Verdenshavne

**INTERNATIONAL
 FARVEFABRIK**
 (Holzapfel) A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601



SADOLINS Skibsfarver



Til M/S „Hammershus“ er udelukkende anvendt Sadolin & Holmblads Farver, saaledes til Bunden Sadolins Skibsbundfarve og til udvendig Titan-Emæille.

Vi anbefaler endvidere vore Specialfabrikata: KINALIN, Emaillemaling — BLAKOLIN, sort Udenbordsfarve — LÅSTRUMSFARVE.

SADOLIN & HOLMBLAD

Nordens største og ældste Farve- og Lakfabriker — over 100 Aars Erfaring.



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.





DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

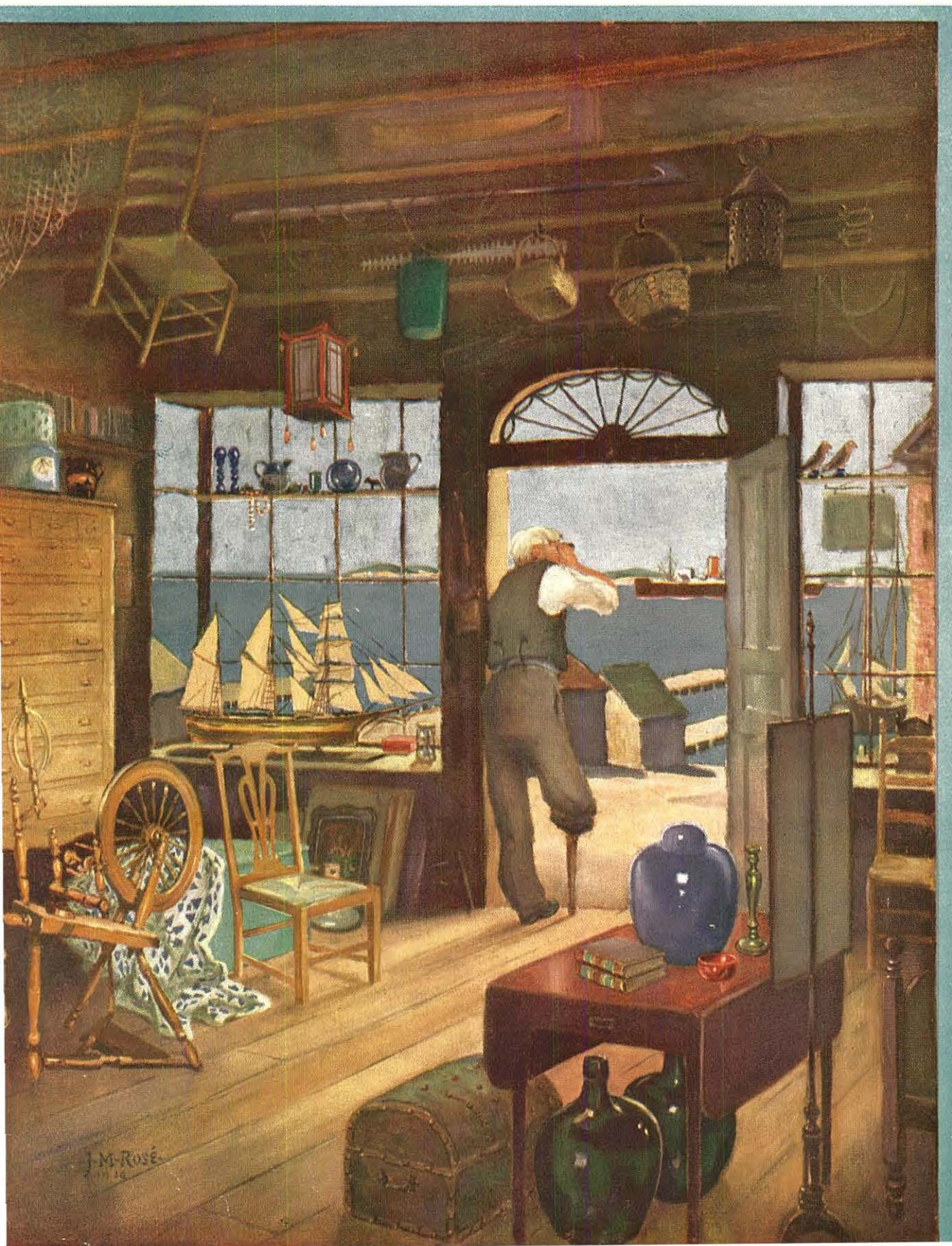
KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Stettin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem Kjøbenhavn og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

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

VIKINGEN

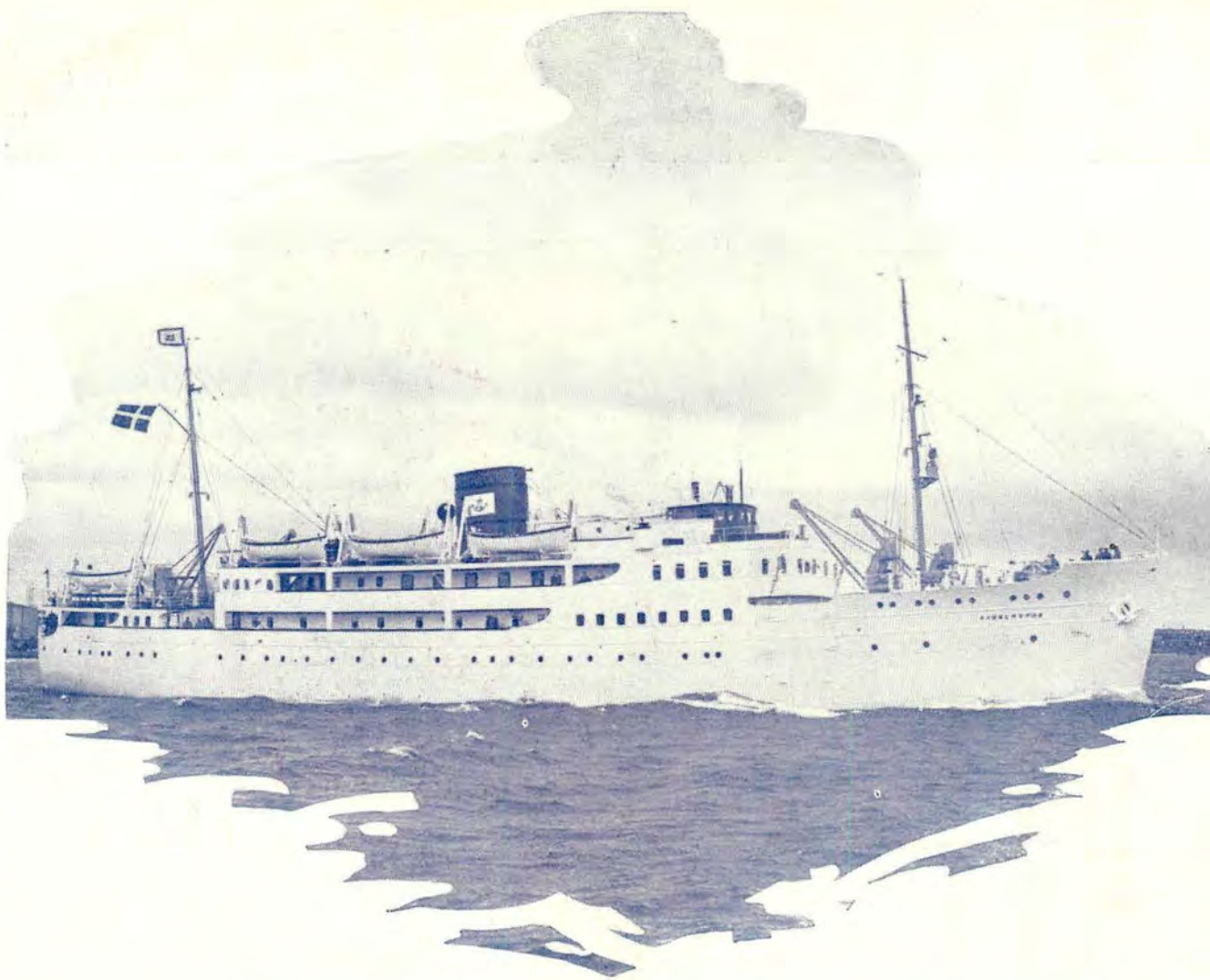


50
Øre

1936
Nr. 8

13.
Aarg

J. M. ROSE
1936



Den nye smukke Bornholmerbaad smøres med

GARGOYLE MARINE OIL

Forbindelsen med Bornholm bliver bedre og bedre. Sidst har ^{A/S} Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 sat et prægtigt nyt Motorskib, M/S "Hammershus" ind paa Ruten. Det er bygget af Burmeister & Wain og forsynet med 2250 HK B. & W. Dieselmotor af nyeste Konstruktion og smøres udelukkende med Gargoyle DTE Marine Oil.

Hvor det drejer sig om Præcision i Driften og om den største Sikkerhed, kan man med Fordel beskytte Maskinerne med Gargoyle Marine Oil, der er Kvalitet helt igennem.

VACUUM OIL COMPANY A/S · KBHVN.



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Livet i Undervandsbaade

SELVE det at sejle under Vandet gaar i den Grad ligefremt og naturligt til og er saa blottet for Spænding, at det næppe vil blive nogen udbredt Sport, selv for Rigmænd, der kunde afse den ikke helt ubetydelige Sum, som en Undervandsbaad koster. Man lukker Baadens Ydre vandtæt, man tager Vandballast ind og afvejer derved Baaden — ganske som ved en Ballonopstigning, blot at man skal den modsatte Vej; — saa sætter man Skruen i Gang og sejler ned i Dybet, medens Luftboblerne stiger som straalende Perler op gennem det grønne Vand.

Lyset aftager hurtigt. — Blot i 5 m Dybde kan man selv i klart Vand og ved Solskin ikke se længere end c. 10 m. I 100 m Dybde er der kun en Timilliontedel af Lyset ved Overfladen, og i nogle faa Hundrede Meters Dybde er Havet sort som den sorteste Nat.

Men for hver 10 Meter. man kommer ned, vokser Trykket 1 Atmosfære, og derfor er der en Grænse for, hvor dybt man kan gaa ned med Undervandsbaade. Den største Dybde, Mennesker vides at have været nede paa, er 87 m. Det var med en amerikansk Undervandsbaad, at dette Vovestykke blev udført. Baaden knægede i alle Sammenføjninger i de 10 Minutter, den sejlede paa denne mægtige Dybde; men den holdt. Efter den Tid er der ogsaa i de Forenede Staters Marine, ligesom i andre Lande, for hver Undervandsbaad fastsat en vis Dybde, som ikke maa overskrides, og skulde det ske uforvarende, skal det indberettes.

Men i den Sport: At gaa dybere, end Baaden er beregnet til, er der for lidt Flugt og Fart, til at Under-

vandssejladsen kan forventes at ville faa mange Dyrkere. En enkelt Undervandsbaad bygges ganske vist for Tiden til en Liebhaber, som vil studere Livet i Havet, — ikke som det former sig i et Akvarium, men ude i det fri. Hans Baad forsynes med en elektrisk Lyskaster og med mange Koøjne, men om ogsaa Fiskene vil komme tilstrækkeligt nær hen til ham, til at han kan se dem, det vides endnu ikke.

Alle de andre Undervandsbaade, der bygges, skal tjene militære Formaal, og naar man betragter Undervandsbaaden som en snild, teknisk Løsning af den

Opgave: selv usynlig at føre et dødbringende Vaaben saa nær til en syulig Modstander, at Vaabnet kan bide under gunstige Omstændigheder, saa forstaaer man, at den militære Undervandssejlads kan fange Interessen og afgive rigt Stof til Samtale og Eftertanke for alle, der har med Tingen at gøre.

Der er en dyb Kontrast mellem det tilsyneladende og det virkelige Liv i en neddykket Undervandsbaad. Tilsyneladende er enhver fordybet i sin egen Tankeverden. Højrestet Samtale er forbudt, og Personernes Antal er desuden saa lille, at hver har sin Dont at passe. Forude sidder Torpedomændene, klar til at affyre Torpedoerne. I Kommandorummet passer Rorgængeren Styringen efter Kompasset og Baadsmændene Styringen i Dybden, og Ingeniøren og Maskinisterne passer Motorer og Pumper. Desuden er der Mandskab klar ved Ventil og Faldkøle.

*Oh the sailor's life is a life serene
— In every port a lass —
And the captain keeps the ocean clean.
For he sweeps it with his glass*



Rednings-Apparat for Mandskabet i Undervandsbaade.

Ja, Chefen „fejrer“ Vandets Overflade med Periskopets øverste Glas, som han med jævne Mellemrum lader dreje hele Horisonten rundt.

Men der er jo intet at tale om i alt dette, og derfor er der stille, og „Overfladen“ er rolig. Men „under Overfladen“ er der i høj Grad vaagne Sanser.

Det at styre i Dybden er en stor Kunst, som fordrer lang Erfaring og megen Øvelse og en Ting endnu: Evnen til at gætte, hvilken Dybdesvingning Baaden kan finde paa at udføre om et halvt Minut. Baadsmandskabet ved nemlig saa udmærket, at **prevention is better than cure**, og fuldt paa Højden af sin Kunst staar han ikke, før han har tilegnet sig denne vidunderlige Gætteevne.

Maaske brydes Stilheden af en Ordre, som gentages med samme Ordlyd af den, der modtager Ordren, som Tegn paa, at den er forstaaet. At den kan udføres, kan dels maaske ses, dels tillige høres, idet de forskellige Manøvrer med Torpedoer, Pumper o. s. v. har deres bestemte Lyde, som man kender og uvilkaarligt lytter efter. Lad os sætte, at det var Ordre om at gøre klar til at udskyde Torpedoerne. Efter kort Tid meldes: „Begge Torpedorør klar!“ De store Staalfisk, hvis Hoved bestaar af 100 kg Skydebomuld i en tynd Skal, ligger nu helt omgivet af Vand i Rørene; men Porten ud til Søen er endnu lukket. Et sidste Kommandoord, som gentages, bevirker, at Portene aabnes. Aftrækket er henne hos Chefen ved Periskopet, hvor Sigte tages. Baaden drejes, indtil den, naar Maalet bevæger sig, peger saa meget foran dette, at Torpedoen kan træffe efter at have gennemløbet Banen. Nu er Maalet lige paa Sigetraaden i Periskopet! Med hele sin Vægt haler Chefen i Aftrækket, og med en snurrende Lyd, der hurtigt fjærner sig, farer Torpedoen ud i en snorlige Bane. Om den træffer, afhænger kun af Skyttens Øvelse.

I Fredstid kommer Torpedoerne op til Overfladen, naar de har gennemløbet deres Bane, og Undervandsbaaden henter da sine dyre Vaaben, tager dem op af Vandet, tørrer dem af, plejer og passer dem og gemmer dem til en anden Lejlighed.

Een Tanke besjæler hele Besætningen: Krigsforberedelse! Naar hver lille Ting i Baadens Mekanisme er Genstand for alles Interesse, naar enhver bestræber sig for at være fuldt inde i alt paa sit Omraade og det meste af de andres og paa at indføre Forbedringer og bidrage til Fremskridt, saa er det med den Tanke: En Dag skal det bruges for Alvor. Derfor tænker ingen paa, at Motorens Summen i Stilheden er søvndyssende. Opgavens Storhed tillader ikke, at man glider derned, hvor Sønnen overlister den trætte.

Det gælder jo i det hele taget om alle, der er i Skib sammen, at den enkeltes Optræden kan blive i høj Grad, i gunstig eller ugunstig Retning betydningsfuld for alle. Maaske gælder dette dog i potenseret Grad i Undervandsbaade, hvor alles Gerning er ansvarsfuld, og hvor det er nødvendigt, at alle kender hinanden som paalidelige Mænd. Men naar denne Betingelse er opfyldt, kan man heller ikke tænke sig herligere Vilkaar at virke under.

Vi vil nu kaste et Blik paa Betingelserne for Undervandsbaadsbesætningernes fysiske Liv. Naar Lugerne aabnes, fornyes Luften i Baaden naturligt. Men ogsaa uden det er Luften fortrinlig i Undervandsbaade. Ingen Lugt trænger ud fra Akkumulatorbatte-

riet, som er lukket med tætsluttende Laage. En lille Smule Smøreolie og lidt Petroleum er de eneste Ting, som kan tænkes at give Luften en svag Parfume, — kun naar Forfængeligheden engang imellem faar Overhaand og giver sig Udslag i, at større eller mindre Partier „stryges“ med hvid Lak (Yndlingsfarven), kommer der naturligvis Maleros, som forresten bider i Øjnene. Men normalt vil Luften vistnok tilfredsstillende selv en Feinschmecker.

Luftspørgsmaalet interesserer særdeles mange Mennesker, og vor Tids Opfattelse af Nødvendigheden af frisk Luft har givet sig Udslag i mange Spørgsmaal om Luftfornyelsen i Undervandsbaade, ofte ledsaget af en Formodning om, at Luften enten fornyes gennem et Rør, der naar op til Overfladen eller ved komprimeret Luft fra Flasker.

Nu er Luft jo ogsaa et Næringsmiddel, der paa en vis Maade er mere uundværligt end fast og flydende Næring, fordi Livet meget hurtigt udslukkes, naar Lungerne ikke faar Luft, medens man kan sulte og tørste længe uden synderlig Men. Og et Menneskes Forbrug af Luft er ikke saa ringe i Dagens Løb. Man regner, at et Menneske, der arbejder om Dagen og sover om Natten, ind- og udaander c. 20m³ Luft, der vejer c. 28 kg, medens man i samme Tid kun tager 2 à 5 kg fast og flydende Næring til sig.

Men medens Menneskets Forsyning med Luft maaske foregaa uafbrudt, og uden at der knibes paa Rationen, er der et andet Forhold, som tillader at aande i et tillukket Rum i lang Tid, nemlig at Luften kan „drøvtygges“. Udaandingsluften bestaar af samme Mængde Kvælstof som Indaandingsluften, men c. 5 pCt. af Ilten er erstattet med Kulsyre. Man har tidligere talt om Toxiner i Udaandingsluften, men nu har man ladet denne Teori fare: I Menneskets Lunger fabrikeres Kulsyre uden Biprodukter. Der sker altsaa blot det, at en Del af Ilten i Bådens Luft efterhaanden erstattes af Kulsyre. Naar Kulsyreindholdet er steget til 4 pCt., mærkes lidt Ubehag, ved 5 pCt. puster man som naar man har løbet et Stykke, ved 6 pCt. koster selv let Arbejde megen Anstrængelse, og man puster som en Blæsebælg.

Selv i et Rum, der ikke er større end 60 m³, tager det 12 Timer, inden 10 Mand har bragt Kulsyreindholdet i Luften op til 5 pCt., naar der ikke arbejdes haardere end i en neddykket Undervandsbaad, hvor der er mest stillestaaende, lidet anstrængende Arbejde. Under sædvanlige Forhold kommer derfor Spørgsmaalet om Luftfornyelse slet ikke for: man er tilstrækkelig hyppigt ved Overfladen, til at Luften i Baaden er god og „tjenlig til Menneskeføde“. Men naturligvis kan det hændes — navnlig dog, naar Baaden ved et Havari taber Evnen til at komme til Overfladen — at der ikke kan skaffes den nødvendige Luftfornyelse ved simpel Ventilation.

I saadanne Tilfælde er det betydningsfuldt at have Luftrensningmidler nede i Baaden. Luftrensningen foregaa ved at fjærne Kulsyren og erstatte den manglende Ilt, enten ved Hjælp af et enkelt kemisk aktivt Stof, „Oxylith“, der udfører begge disse Funktioner, eller ved at lade Kulsyren opsuges i Kali og tilsætte Luften ren Ilt. Besætningen i den tyske Undervandsbaad U. 5, der sank paa Kiekerfjord, holdt Blikhylstre med Kali for Munden og aandede derigennem, indtil der kom Hjælp udefra. Uden disse Hyl-

stre vilde Luften ikke have holdt sig frisk længe nok, til at de kunde reddes.

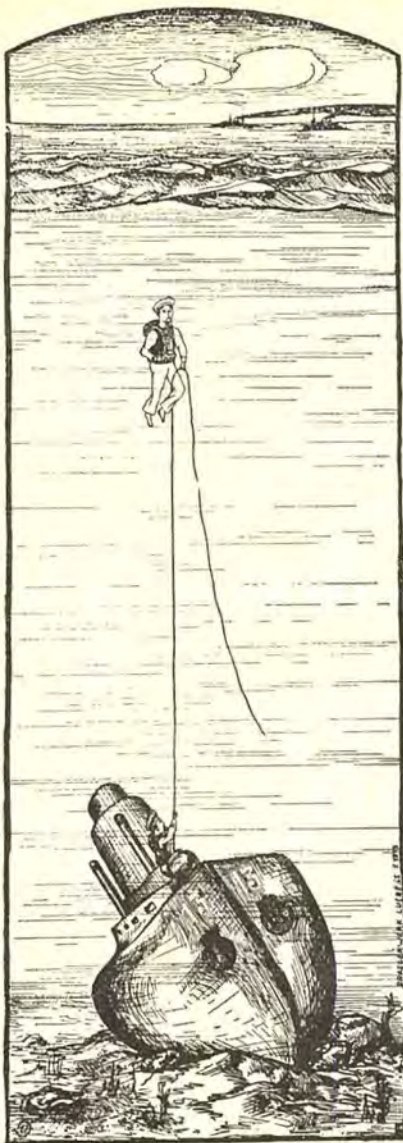
„Maa jeg se de hvide Mus?“ spurgte engang en Besøgende. Vi har nu imidlertid ingen. De hører sammen med Benzin Motorerne, som man havde i de Undervandsbaade, der byggedes ved Aarhundredets Begyndelse, men vi har heldigt sprunget det Udviklingsled over og straks antaget det mest moderne Fremdrivningsmiddel for Overfladesejls: Dieselmotor. Anvendelsen af hvide Mus var kendt fra de engelske Kulminer. Ved deres Adfærd underretter de om begyndende Forgiftning af Luften ved Kulos, idet de bliver tidligere syge deraf end Mennesker; men nu er de i Undervandsbaaden „en saga blott“. De har dog været tilstrækkelig længe „i Tjenesten“ til, at de er bleven opfattede som karakteristiske for Undervandsbaade.

Et andet Punkt, som hyppigt er Genstand for Spørgsmaal, er Redningsforanstaltningerne for det Tilfælde, at Baaden ikke kan komme op til Vandoverfladen. Naar man da gør Kontraspørgsmaalet: „Jamen, hvorfor skulde den ikke kunne komme op igen?“ modtager man som Regel et Svar i Retning af, at naar noget af Maskineriet svigter.. Sagen er imidlertid den, at der er saa mange Midler til at bringe en Baad, der er i normal Tilstand, til Overfladen, at det slet ikke forekommer, at den ikke kan komme op igen, fordi „noget“ svigter. Der er kun een Aarsag, som kan holde en ellers normal Undervandsbaad nede mod Chefens Vilje, og det er en Læk, hvorigennem Vandet løber ind i den Del af Baaden, hvor det ikke maa komme.

Hvis det Tilfælde indtræffer, kan det blive nødvendigt at forlade Baaden. Man maa da paa en eller anden Maade udrustes saaledes, at man kan aande, medens Vandet fylder Baaden og Lugerne aabnes og Mandskabet stiger til Vejrs gennem Vandet op til Overfladen. Dykkerapparater til dette Formaal er enten Hjælme eller bløt et Mundstykke med Næseklemme i Forbindelse med et Luftrensings- og Luftforsyningsapparat, fastgjort til Bærerens Bælte.

Disse Redningsapparater har en tilstrækkelig stor Bæreevne til at holde et Menneskes Hoved godt over Vandet, og Opstigningen fra Baaden maa derfor ske langs en Line, der sendes tilvejs fra den sunkne Baad med en Redningskrans eller en Bøje, for at Opstigningen kan ske tilpas langsomt. En for hurtig Opstigning fra større Dybder er nemlig skadelig, eller endog farlig.

Da de første Redningsapparater til Undervandsbaade prøvedes herhjemme, blev Forholdene under



Bjergning fra en Undervandsbaad.

Opstigning fra Bunden efterlignede ved, at Undervandsbaaden „Dykkerens“ Besætning, en ad Gangen, kun iført Badedragt og Redningsapparat, halede sig ned langs et Tov, fastgjort fornedet i en Blyballastklods, der stod paa Bunden i Flaadens Leje, og foroven i en Redningskrans, og blev dernede, aandende ved „Gæller“, indtil Kulde og Kedsomhed drev dem op igen. Kun een af Besætningen kom straks op. Med Klemme paa Næsen og et tætsluttende Mundstykke i Munden kan man ikke svare paa de Spørgsmaal, der stilles en, medens man naturligvis godt kan høre, og det var derfor først, da vedkommende havde skiftet om til atter at aande paa almindelig Maade, at det blev opklaret, at han ved at trække i Ballastklodsens Line havde trukket Ballastklodsens op til sig i Stedet for at trække sig ned til den, og Grunden var den ganske simple, at han, der var stoutere end de andre, selv bidrog til Redningsapparatets Opdrift med et anseligt Beløb.

Siden da er der blevet bygget et særligt Kar, hvori Undervandsbaadens Besætninger baade Sommer og Vinter øves i Brugen af Redningsapparaterne. Forneden i Karret er der Ruder, hvorigennem den dykkende kan ses. Da Vandet er opvarmet, kan han blive dernede, saalænge der er Luft i Redningsapparatet — vel en Times Tid — men læse Avis kan han ikke, fordi Øjets Linse skifter Form ved Vandtrykket, saa at man ikke kan skelne skarpt.

„Til Overfladen!“ lyder Kommandoen nede i Undervandsbaaden.

„Til Overfladen“ gentager Baadsmanden og snurrer Dybderattet helt „i Borde“, saa Baaden med Næsen i Vejret skyder op til Overfladen som en Hval og ryster Vandet af sine olivengrønne Sider. Et Øjeblik efter aabnes Lugen i Kommandotaarnet, først forsigtigt, indtil Lufttrykket er ens ude og inde, og saa helt op. Kan hænde, at Barometret nede i Baaden ved denne Lejlighed falder fra „Meget smukt“ ned paa „Storm“ eller „Regn“, men det svarer maa-ske ogsaa bedre til de faktiske Forhold. Efter at have spejdet Horisonten rundt og befundet den fri for Fjender, beslutter Chefen sig til at lade Baaden ligge og drive i Overfladen, klar til at dykke, medens Besætningen indtager sit Maaltid, og snart stiger Dufften op fra de Herligheder, der tilberedes paa det elektriske Køkken.

Spise- og Soveforhold er paa Grund af de lidt knappe Rumforhold ordnede paa lignende Maade som paa Ekspeditioner. — Konserves og Soveposer er jo gammelkendte hertillands, hvor saa mange Ekspeditioner er bleven udrustede, men Forskellen paa Livet om Bord i en Undervandsbaad og Livet paa en

Ekspedition er den, at Undervandsfolkene — ligesom alle andre Sømand — har deres Hus med sig under Udøvelsen af deres Gerning.

Klappbordene er slaæet ud, Retterne serveres, ens for alle, og Maaltidet afsluttes om Vinteren med en varm Drik, Kaffe eller The, som nok kan tiltrænges, thi „Huset“ har jo lutter Ydervægge, og de holdes godt afkølede. Hvis man opvarmer Luften inde i Baaden, begynder Staalvæggene at „svede“, og der kan ligefrem opstaa Regnvejre inde i Baaden, naar Luften er meget fugtig og Temperaturforskellen stor. Der gøres derfor heller ikke Forsøg paa at opvarme Luften inde i Baaden; man klæder sig efter Aarstiden, som om man var ude i det fri.

Men varm Kaffe er nu godt — ogsaa til andet end varme og styrke forfrosne Mennesker, det har jeg engang erfaret. I Frostvejre kan det hænde, at Under-

vandsbaadens „Dampfløjte“, en Sirene, som fløjter med Trykluft, fryser til, navnlig straks naar Baaden kommer op af Vandet. Det hændte engang for mig; Baaden nærmede sig Havnen, og Sirenen skulde være klar til at bruges til Signaler. Ikke en Lyd kom ud af den, naar jeg aabnede for Luften, den hvæsende ikke engang! Der var aabenbart en god Isklump i Halsen paa den. Straks da jeg pegede paa Sirenen, var dens Tilstand klar for den snarraadige Baadsmænd, som i Løbet af faa Sekunder viste sig med en mægtig, dampende „Madam Brun“, af hvis Tud han hældte saa meget i Halsen paa Sirenen, at den et Øjeblik efter gylpede det op igen under et først stammende, men meget snart fuldttonende Hyl. Jo, varm Kaffe er godt under mange af Livets Forhold.

H. Bonde.

Spørgsmaal og Svar

Svar til Forespørger i forrige Maaned:

Man skal have matematisk Studentereksamen for at blive optaget paa Søofficersskolen. Henvend Dem til denne, Gernersgade 20, Telf. C. 16172, hvor De kan faa alle ønskede Oplysninger. — Der fordres ingen særlig Eksamen for at blive Skibskonstruktør, men det er selvfølgelig en Fordel at have gode For kundskaber. Se iøvrigt Svar til E. D. i „Vikingen“ for Juni Maaned.

1) Jeg er over 20 Aar og har været ved Fiskeriet i 5 Aar, tror De, der er nogen Chance for at faa et Job ved Fyrvæsenet eller med en af Vagervæsenets Baade, 2) Jeg blev taget til Marinen, men trak Frinummer; er det da udelukket, at man kan komme ind, 3) Hvad mener De, jeg skal begynde som, 4) Hvordan er Lønforholdene? C. R.

1), 3), 4). Se Svar til S. T. J. i „Vikingen“ for April Maaned, 2) De kan sende en Ansøgning til Marineministeriet gennem Lægdsmanden. Den bliver dog næppe bevilget.

Skriv til »Vikingen«.

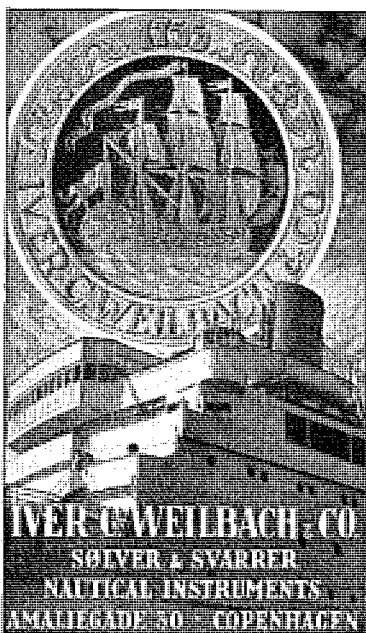
Vi har i „Vikingen“ i en Række Artikler bragt de bedste Søøverhistorier, der findes. —

Nu begynder vi med nogle Skildringer af berygtede eller berømte Mytterier. „Bounty“-Mysteriet er det største, og det findes nu paa Film, optaget af Englænderne. Vi har allerede skildret det i „Vikingen“. Men der kommer flere andre Mytteri-Historier. Kender vore Læsere nogle, saa fortæl os dem her.

H. SCHØSLER PEDERSEN

Floras Alle 12, Vanløse

Malerier af Skibe — Maritim Reklame



G. W. Frydenlund & Sønns Eft.

C. W. HARNISCH

Nygaardsvvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Alfred Jensen • Nyhavn 24

under

Sømands-
hjemmet
BETHEL

Ny Indehaver

Fuldstændig

Sømandsekviperung
STORT UDVALG!
Olietøj, Gummistøvler
Køjemadrasser

Tlf. Byen 438 x

Giv din bedste
Ven Bogen

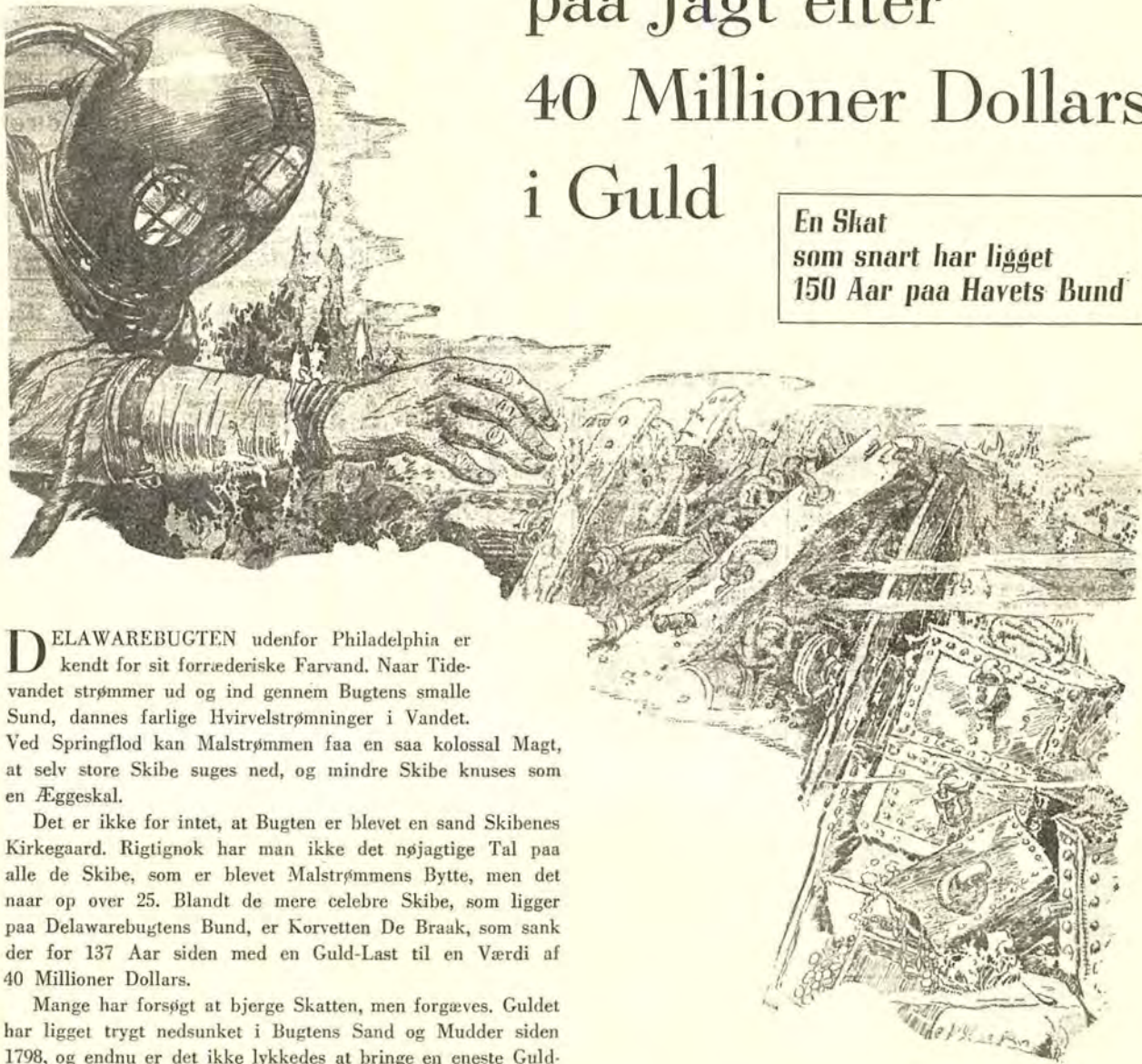
„BARKEN MARGRETHE“

Den kan faas endnu paa „Vikings“ Kontor.

Moderne Skattejægere

paa Jagt efter
40 Millioner Dollars
i Guld

En Skat
som snart har ligget
150 Aar paa Havets Bund



DELAWAREBUGTEN udenfor Philadelphia er kendt for sit forræderiske Farvand. Naar Tidevandet strømmer ud og ind gennem Bugtens smalle Sund, dannes farlige Hvirvelstrømninger i Vandet. Ved Springflod kan Malstrømmen faa en saa kolossal Magt, at selv store Skibe suges ned, og mindre Skibe knuses som en Æggeskal.

Det er ikke for intet, at Bugten er blevet en sand Skibenes Kirkegaard. Rigtignok har man ikke det nøjagtige Tal paa alle de Skibe, som er blevet Malstrømmens Bytte, men det naar op over 25. Blandt de mere celebre Skibe, som ligger paa Delawarebugtens Bund, er Korvetten De Braak, som sank der for 137 Aar siden med en Guld-Last til en Værdi af 40 Millioner Dollars.

Mange har forsøgt at bjerge Skatten, men forgæves. Gullet har ligget trygt nedsunket i Bugtens Sand og Mudder siden 1798, og endnu er det ikke lykkedes at bringe en eneste Guldbarre op i Dagens Lys.

I Aarenes Løb har den ene Ekspedition efter den anden — tildels udmærket udrustede Ekspeditioner — forsøgt at opspore den gamle Korvet og dens dyrebare Last. Alle er vendt skuffet tilbage, ja enkelte har til og med mistet deres Fartøj og deres Ejendele i Bugtens Malstrøm.

Dygtige Sømænd og uforfærdede Dykkere, som har udført vanskelige Bjergninger i andre Farvande, har maattet give tabt overfor den lumske Delawarebugt, og de har advaret andre mod at forsøge sig.

For ikke længe siden besluttede imidlertid to eventyrlystne Sømænd, Calstead og Wilson, trods alle Advarsler at prøve en Dyst med Delawarebugtens Malstrøm og fravriste den dens Bytte. Man kaldte dem Daarer, da de forankrede deres daarlige Fartøj i Nærheden af det Sted, hvor De Braak forliste.

De kendte begge den gamle Historie om De Braaks Forlis.

Korvetten var i sin Tid den engelske Flaades flotteste Fartøj og havde paa sin sidste ulykkelige Rejse været under Kommando af Kaptajn James Drew. Fartøjet havde umiddelbart før sit Forlis kapret to spanske Galeaser, som havde Guld for 40 Millioner Dollars i Lasten, udenfor Vestindias Kyst.

Kaptajn Drew kendte ikke Delawarebugtens lumske Hvirvler, og da han styrede sit Skib ind i Bugten for at kaste Anker der, mødte han sit Waterloo. Redningsløst blev Korvetten revet ind i Malstrømmen og hvirvlet rundt og rundt. Længe saa det ud, som Skuden skulde klare sig, men under den voldsomme Paalandsvind sprang den læk, og dermed var dens Skæbne beseglet. Folk paa Land kunde ikke komme det nødstedte Skib til Hjælp og maatte roligt se paa, at det blev trukket til Bunds med Mand og Mus.

De Braak var oprindelig et hollandsk Skib, som var kapret af Engleskmændene. Skroget var 125 Fod langt og 30 Fod bredt. Det var helt og holdent af Teaktræ og derfor praktisk talt uforgængeligt.

Calstead og Wilson var klar over de Farer, Foretagendet var forbundet med. De vidste inderlig godt, at over 100 Mennesker havde sat Livet til under Forsøgene paa at bringe De Braaks Skatte op i Dagen. De havde ogsaa hørt om et Aktieselskab, som var dannet i Philadelphia for omtrent 50 Aar siden med det Formaal at faa fat paa Guld. Selskabet havde en stor Aktiekapital efter den Tids Forhold, og udrustede et stort, solidt Fartøj for at prøve at fravriste Havbunden dens værdifulde Bytte. Men efter at to af Selskabets Dykkere havde sat Livet til, blev Planen opgivet, Selskabet opløst og dets Aktiver uddelt til Aktionærerne.

Calstead, som var Kommanderende paa den nye Ekspedition, udtalte før han drog afsted, at han havde foretaget diverse Maalinger ude i Malstrømmen og konstateret, at dens Dragning var betydelig svagere end tidligere. Han regnede derfor med, at Foretagendet skulde kunne gennemføres.

Meningen var at travle hele Delawarebugten med Staal-trosser fæstet til lange Trosser lige til de fik Teaktræstumper med op. Da først kunde man være sikker paa, at det virkelig

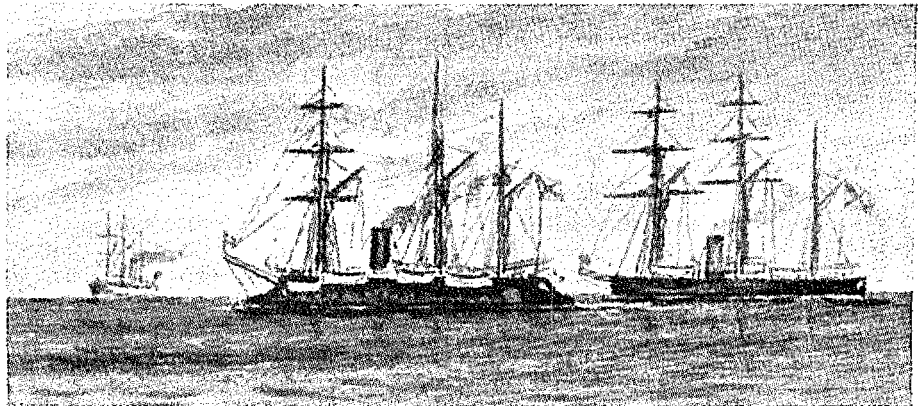
var De Braak, man var kommet i Berøring med, og ikke et af alle de andre Fartøjer, som var sunket der.

Calstead og Wilson lejede en passende Fiskerbaad til Foretagendet. De travlede Bugten paa Kryds og tværs, men til at begynde med havde de ikke Heldet med sig. Efter først at have undersøgt de mindst farlige Dele af Delawarebugten gav Calstead og Wilson sig i Kast med selve Malstrømmen. De vovede sig ikke ud i Malstrømmen, før den fik en af sine forholdsvis rolige Perioder. Selv da var det forbundet med den største Risiko, og mer end een Gang var der Fare for Skibet og de modige Eventyrere.

Midt ude i den farlige Malstrøm fik de endelig Teaktræ-Stykker paa Krogene. Endelig havde man lokaliseret De Braaks Leje. Men det vanskeligste var tilbage. Skattene skulde bringes op i Dagens Lys, og det var lettere sagt end gjort.

Calstead og Wilson gav op i første Omgang, fordi de skønnede, at den forholdsvis lille Baad ikke vilde taale Malstrømmens Paavirkning i lang Tid. De rejste derfor tilbage til Boston for at leje et større og stærkere Fartøj og for at faa et Par erfarne Dykkere med. Om ikke længe vil de rejse til Delawarebugten paany, og da har de sat sig for at fravriste Havbunden de 40 Millioner Dollars i Guld, om det saa skal koste Menneskeliv.

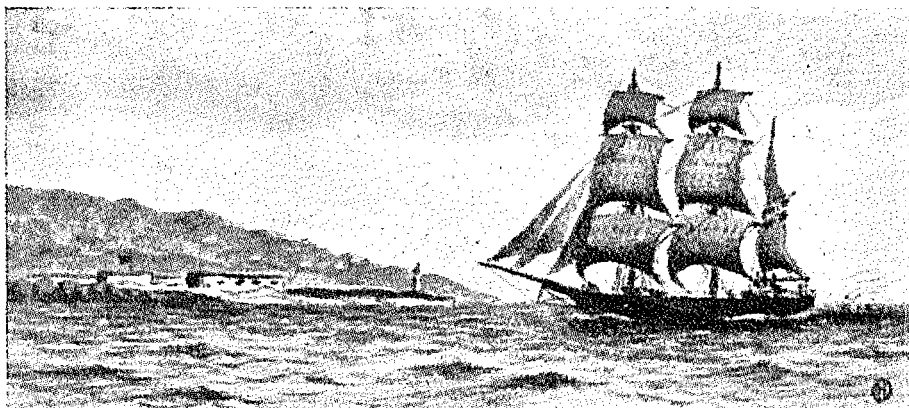
TO SKUD



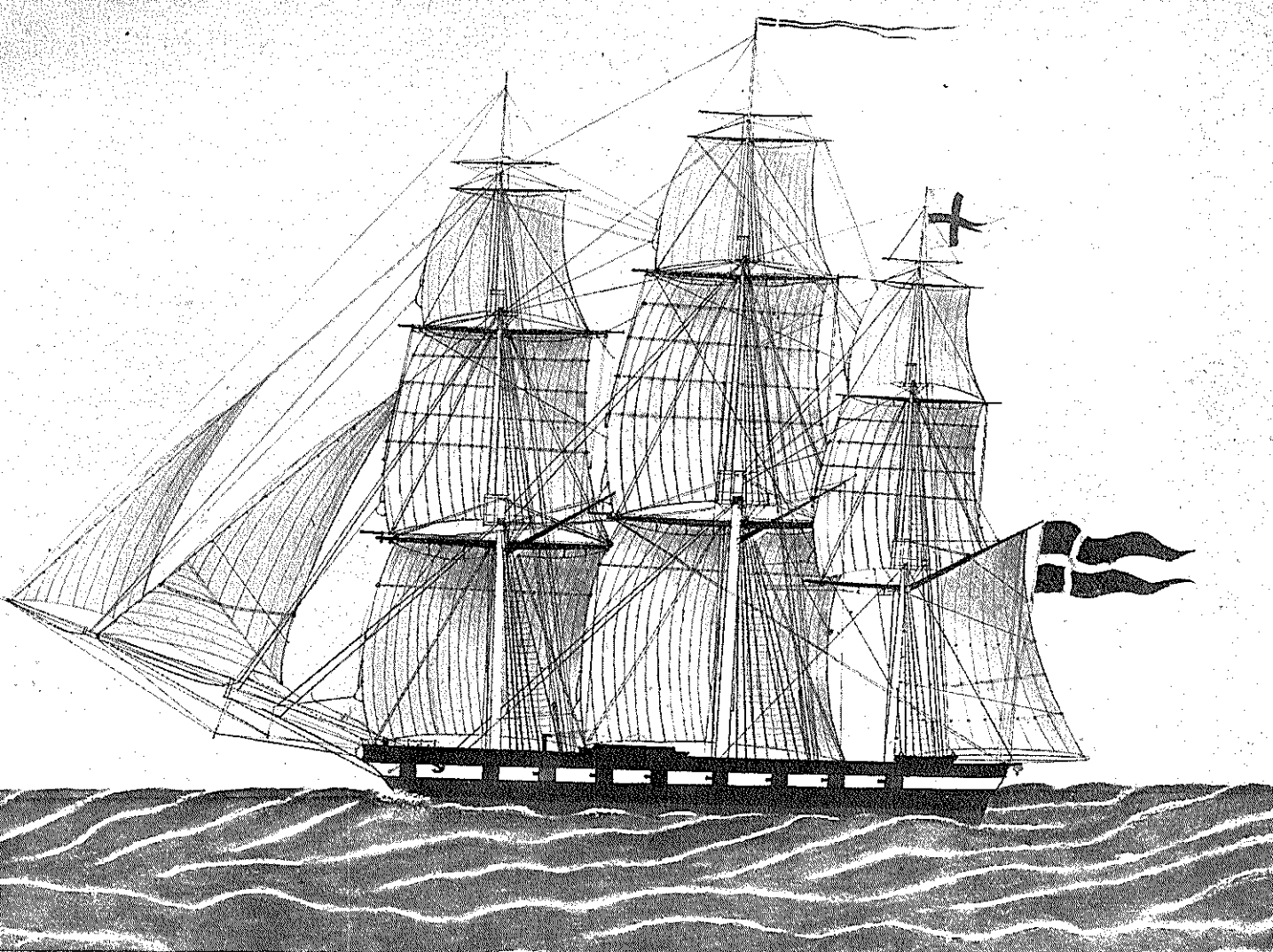
I Krigsaaret 1864 var jeg som ungt Menneske om Bord i et dansk Barkskib, der lastede i Alicante, bestemt til England. Det var om Foraaret, mens Krigen endnu var i Gang. I Bladene var der skrevet, at Østrigerne laa i Middelhavet for at opbringe danske Skibe, hvorfor vor Kaptajn anskaffede sig et nyt norsk Flag, der kunde bruges ved given Lejlighed i Stedet for vort danske. Efter at være passeret Gibraltar styrede vi ud forbi den spanske Fæstning Tariffa — med frisk Vind agterind — og havde det norske Flag hejst under Gaffelen.

Saa hørtes der et Skud; men Fæstninger skyder saa tidt, saa det tog vi ingen Notits af; men kort efter kom der en Kugle dansende hen over Vandet og slog ned lige agten for Skibet. Rorsmanden, der stod paa en Forhøjning agter, vilde løbe sin Vej, men Kaptajnen indsaa snart, hvad der var Skyld i Skydningen, fik hurtigt Mesanen halet ind, saa Flaget, der blæste for efter bag Sejlet, blev synligt, saa hørte vi ikke mere.

Jeg var paa Frivagten, der Kl. 3 om Eftermiddagen sad nede i Folkelukafet og drak Kaffe. Da Lyden af Kuglen lød som et Sejl, der revner helt igennem, løb vi op for at se, hvad det var. Men vor gamle Tømmermand kastede sig saa lang han var henad Kistebænken, hvorpaa han sad, idet Lyden hørtes. Det forstod vi andre ikke, før han fortalte os, at i Krigen 48-49-50, som han havde deltaget i, lærte han at dække sig, naar en Granat kom susende. Han havde altsaa kendt Lyden og ubevidst dækket sig. Forresten saa vi ingen Østrigere paa vor Vej til England.



H. S. A.



ofod den 8. Marts.

Corvetten »Najaden« paa Rejsen fra St.-Croix til La-Guayra d. 25. Februar 1855.

Udlaant af Skandinavisk Antiquariat.

Korvetten „Najaden“

Hvis De slaar efter i min ærværdige Forgænger H. Degenkolvs Bog om Flaadens Skibe i forrige Aarhundrede, vil De finde, at Orlogskorvetten „Najaden“ blev solgt til H. Puggaard & Co i Aaret 1852.

Paa Billedet angives Aarstallet 1855, og dog pranget Skibet paa Maleriet lidet puggaardsk med Splitflag og aabne Kanonporte. Enten maa saa Billedet være et Falsum eller Degenkolv (imod Sædvane) være fejl underrettet, men Billedet viser sig at være reelt nok, og for en enkelt Gang maa jeg paavise en Fejl hos en dygtig Kollega.

Korvetten, der var bygget paa Nyholm og løb af Stabelen 1820, (Korvettypen tilhører herhjemme udlukkende det 19. Aarhundrede), bar 20 Kanoner og havde en Besætning paa 162 Mand. Den foretog mange Langfarter, var adskillige Gange i Vestindien, var under Krigsudrustning 1848 og 49 og blev saa Vagtskib i Sundet.

Den var veltjent, da Degenkolv slettede den af Flaadens Tal, men „Najaden“ var dog saasandt ikke et Spøgelsesskib da den ved kgl. Resolution af 18. Aug. 1854 igen sendtes som Stationskib til Vestindien, dennegang under Kommando af Krigsveteranen Kapt. F. C. G. Muxoll.

Hvordan formede sig nu saadant et Vestindietogt?

Orlogskorvetten afgik 24. Aug. 1854 fra København, var 7 Døgn om at komme over Nordsøen og laa 7 Døgn i Cadix. Rejsen over Atlanten gik forholdsvis hurtigt, og „Najaden“ kom til vore Øer i Vestindien d. 4. Oktober. Ligesom andre Stationskibe plejede, laa den en Tid ved Christianssted, en Tid ved St. Thomas, gjorde en Afstikker til St. Jan — og saa et Togt til „Fastekysten“, Sydamerikas Nordøstkyst, og Corvetten kom til La Guayva 24. Februar 1855.

De driftige Købmænd paa St. Thomas havde betydelige Handelsforbindelser der. Naar vore Orlogs-

mænd kom til saadanne Byer paa Fastekysten, skete det ret ofte, at Stedets Tyskere kom til Skibet (der var ingen lutheransk Kirke, og Tyskland havde ingen Flaade) for at anmode Chefen om at lade Skibspræsten forrette Vielse, Barnedaab ell. lign.

Den sidste Halvdel af Marts var saa „Najaden“ igen til Raadighed for Governøren i Dansk-Vestindien, og i Begyndelsen af April „gik“ den hjemad. Korvetten passerede Atlanterhavet i April, Kanalen 10. Maj og naaede Københavns Red d. 20. Maj. Saa var Basserne, Mændene — efter mange Oplevelser — glade ved at lunte op i de hjemlige Gader igen.

Orlogskorvetten kom paa Togt paany 1856, men fik saa et Otium i Flaadens Leje, hvad der ikke bekom den vel. Den sprækkede — om ikke af Harme, saa af andre gode Grunde. Endnu i Krigsaaret 1864 var den under Splitflaget, men d. 19. December 1864 resolverede Kongen, at den skulde slettes af Flaadens Tal. Og det skete saaledes som Majestæten befalede.

Kay Larsen

Det har jeg oplevet.

Erindringer fra Samoa.

EN KAPTJANS DØD

Ombord i dansk Barkskib. Tidspunkt: sidst i Halvfjerdserne.

Vi havde ligget i nær seks Uger i Apia paa Øen Upulo, havde oplevet mange Ting paa denne dejlige Ø, havde været Gæster hos dens venligtsindede Beboere og glædet os over Landets paradisiske Skønhed og de uforglemmelige Nætter paa Vagten, naar man i Mørket skimtede de dunkle Skove og hørte, uden at nogen egentlig Vind rørte sig, Luftningens underlige, monotone Hvisken i Palmernes Kroner, naar den blandede sig med Lyden af Sydhavets lange Dønningers Brusen, naar de brødes mod Korallrevene, medens Vandet i Lagunen indenfor, hvor vi laa, var stille og spejlblankt, uden mindste Bevægelse. Der laa mange Skibe her, mest Tyskere, men ogsaa et, næsten som Landsmand betragtet, den smukke, hvidmalede svenske Fuldrigger „Harmonia“ af Stockholm; den afsejlede dog kort efter vor Ankomst. En stor engelsk Orlogsfregat havde vi set fejre dalevende Dronning Viktorias Fødselsdag med Flagning fra Fløjknep til Dæk paa alle tre Master og Kanonsalut, og sidenefter, da Skibsortkestret stod opstillet paa Skansen, lød Tonerne af de engelske Nationalmelodier „God save our gracious Queen“ og „Rule Britannia“ ud over Havnen. Ogsaa en fransk Orlogsmænd havde været her, en 3-mastet Dampskonnert „Vire“ var dens Navn, vi var endog der ombord, da vi havde hørt, at den medførte en halv Snes kinesiske Sørovere. Vi tog derover en Søndag Eftermiddag og blev venlig modtaget og vist rundt overalt i Skibet; tilsidst saa vi gennem en Luge midtskibs Kineserne, de sad lænkede paa Mellemdækket, hver havde sin Madras at ligge paa, de havde Tærninger og laa to og to og raflede om Bananer og Appelsiner, som de franske Marinere kastede ned til dem fra Dækket. Vi lastede Copra og var snart færdig til at gaa herfra, da der indtraf en Begivenhed, der for bestandig skulde præge sig i vor Erindring; det skete en Dag kort efter Middag, vi havde lige spist og stod ved Rælingen under Solsejlet; alt aandede Fred og Ro. Just før Middag havde en stor Sejler brast Bak udenfor Indsejlingen, med Lodsflag oppe, og nu var den netop naaet ind og var ankret tæt ved os; vi saa dens Mandskab løbe op i Rigningen for at beslaa Sejlene, samtidig med, at vi saa en af dens Baade blive firet ned og 3 Mand gaa i den; det var Skibets Kaptajn og dets 2. Styrmand og Tømmermanden dér om Bord til at ro for ham. Skibet var det store tyske Barkskib „Gazelle“ af Bremen, og

Grunden til, at Kaptajnen gik i Baaden var, at en lille grønmalet Kystskonnert var ved at lette Anker for at forlade Havnen og gaa til en af Naboøerne, og den nyankomne Kaptajn vidste fra Breve, at dens Fører var en kær gammel Ven af ham, og derfor vilde han hilse paa ham før hans Afrejse, da han ikke havde set ham i mange Tider. Baaden kom hurtigt paa Siden af Skonnerten; alle tre Mænd kom om Bord og Baaden blev firet agterud. Vi saa de to Kaptajner hilse hjertelig paa hinanden og forsvinde et Øjeblik i Kahytten, og da de straks igen kom op, hjalp nu alle i Forening hinanden med at faa Ankeret op og Sejlene sat. Da alt var klart, og Skibet skød over Stævn, blev Baaden igen halet op paa Siden, og efter endnu et Farvel gik Mændene i den, medens paa samme Tid en Sækfuld Yams blev firet ned i dens Stævn. Men nu! Ingen ved rigtig, hvorledes det skete, maaske har de tre Mænds Tyngde sammen med Sækkens Vægt trykket Baadens Stævn saa meget, at dens Ræling er kommet ind under Skonnertens Røstbolte, og en pludselig opfriskende Brise, der fik denne til at krænge stærkere over og øge Farten, har da tvunget Siden af den ned under Vandfladen; i et Nu var den kængret med Bunden i Vejret. Det lykkedes Tømmermanden at gribe fat i Røstet og redde sig om Bord paa Skonnerten igen, men de to andre faldt i Vandet; Baadens Fangeline blev straks kastet los, og Styrmanden naaede at komme op paa Kølen, Kaptajnen var nær ved at naa det ogsaa, men pludselig strakte han Hænderne i Vejret og gik lige med ét under, vistnok grebet af Hajer; en saadan var kort forinden set ikke langt derfra; Baade fra de omkringliggende Skibe ilede til fra alle Sider, men han var og blev borte for stede, og en god halv Times Tid efter at Flagene paa alle Skibene i Havnen var bleven hejst til Velkomst, sænkedes de ned paa halv Stang, som et sidste Farvel til den forulykkede Kaptajn, der efter en lang Rejse fik set Landet, men aldrig naaede at betrede det; han fik af sin Besætning det Eftermæle: Han var en god Mand, en Chef, som vi nødig vilde have mistet.

Faa Dage senere forlod vi Samoaerne, disse Solskinsøer, som jeg mange Gange senere har drømt mig tilbage til.

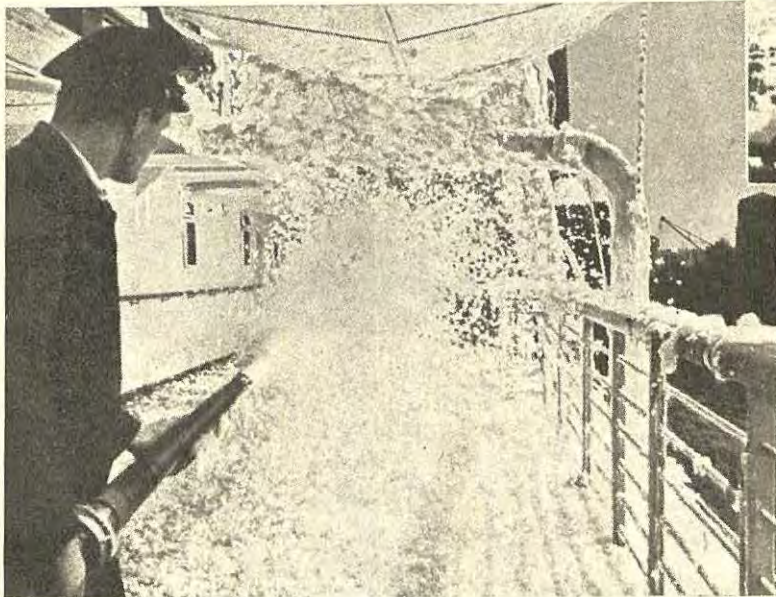
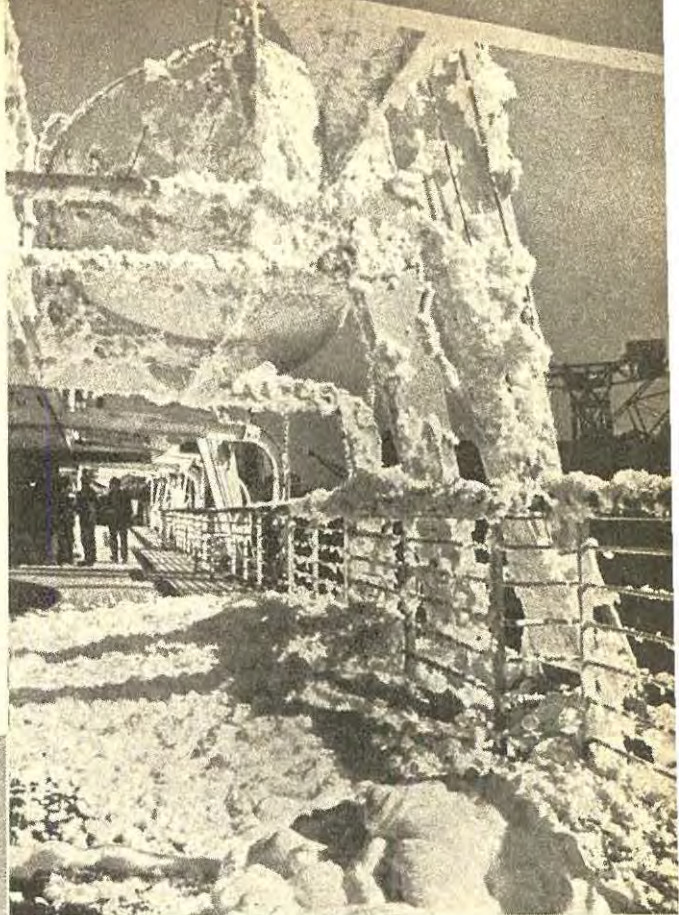
A. F.,
pens. Strandkontrollør.

ne UNDER TROPE Jol?

Det, man først og fremmest tænker paa med Hensyn til Passager-skibe, er Sikkerhed, og de, der betror sig til de store, nye Liners — det være sig for Dage, for Uger eller endog for Maaneder, kan være fuldstændig sikker paa, at Dampskibsselskabet har taget alle de Forholdsregler mod Ulykker, som det overhovedet lader sig gøre.

Brandfaren til Søes skal der tages ganske særligt Hensyn til, og i den Henseende er nogle af de sidste Fornyelser i den tyske Handels-Flaade, Hurtigbaadene „Sharnhorst“, „Potsdam“ og „Gneisenau“ fuldt udrustede. De to første er allerede i Gang paa Norddeutscher Lloyd's Hurtigrute til Østen, og den tredje staar nu for Tur.

En usædvanlig stor Sikkerhed er allerede opnaaet ved saadanne Midler som Decentralisering af Lyset, Forbedring af Anlæggene og en udstrakt Brug af ildsikkert Materiale ved Bygningen af Skibene, og deres Sikkerhed er forhøjet betydeligt ved den nyeste traadløse Udrustning, moderne Redningsbaade, nye Midler til at undgaa Uheld

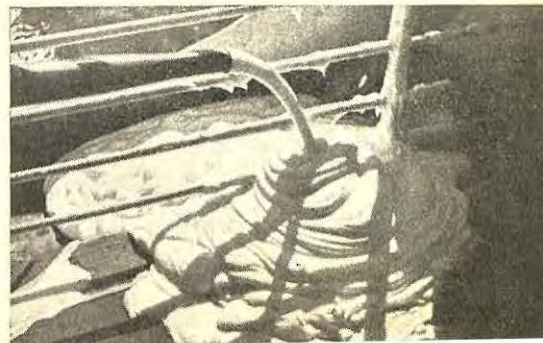


og Indretninger til Ildbeskyttelse, der, saa vidt den menneskelige Snille kan lave dem, gør Ildens Udbrud og Spredning umulig, idet hvilket som helst Maskinrum, Kedelrum, Lastrum og Forraadsrum ved et eneste Tryk paa en Vægtstang kan fyldes med Carbondioxyd, der kvæler al Ild.

For første Gang er Skum-Apparater blevet anbragt fast om Bord paa et Skib i alle Passager- og Lastrum, og Skummet, som bliver frembragt paa denne Maade, vil kvæle al Ild i Fødslen. Dette, det nyeste og mest virksomme Middel til Ildslukning, bliver bragt til alle Dele af Skibet ved et System af Ledninger, som Skummet presses ind i under Tryk efter at være blevet frembragt i et Centrifugal-Pumpeapparat, hvor Luft og Havvand blandes sammen med en bestemt Vædske til det saakaldte Luftsium. Skumsprøjtet, som kommer fra en Tud paa en Slange, foregaar omtrent som Sprøjtning med Vand, d. v. s. det er tykt først, og saa spredes det. Skumstraaalen kan have en Længde af 66 Fod, og dette sætter én i Stand til at bekæmpe Ilden fuldkomment, selv om man ikke kan komme den paa nær Hold. Det er umuligt for noget at fortsætte med at brænde, efter at Skummet har dækket det. Overfladen synes at være cækket af et stort Snelag.

Skumapparatet, som omtales i denne Artikel, demonstreres om Bord paa „Gneisenau“ under Rejsen, saaledes at Passagererne kan se, at det er en fast Udrustning paa disse Skibe.

Der er saaledes paa disse Skibe gjort alt, hvad der kan gøres for Sikring mod Brand, og Passagererne kan her være trygge for ikke at komme til at dele Skæbne med de mange, der tidligere har mistet Livet under en af de uhyggelige Skibsbrande, som gennem de senere Aar har ramt og ødelagt selv store Skibe, hvor man ikke havde tænkt sig Muligheden af, at en Brandkatastrofe kunde indtræffe.



En Sejlads tværs gennem det europæiske Fastland

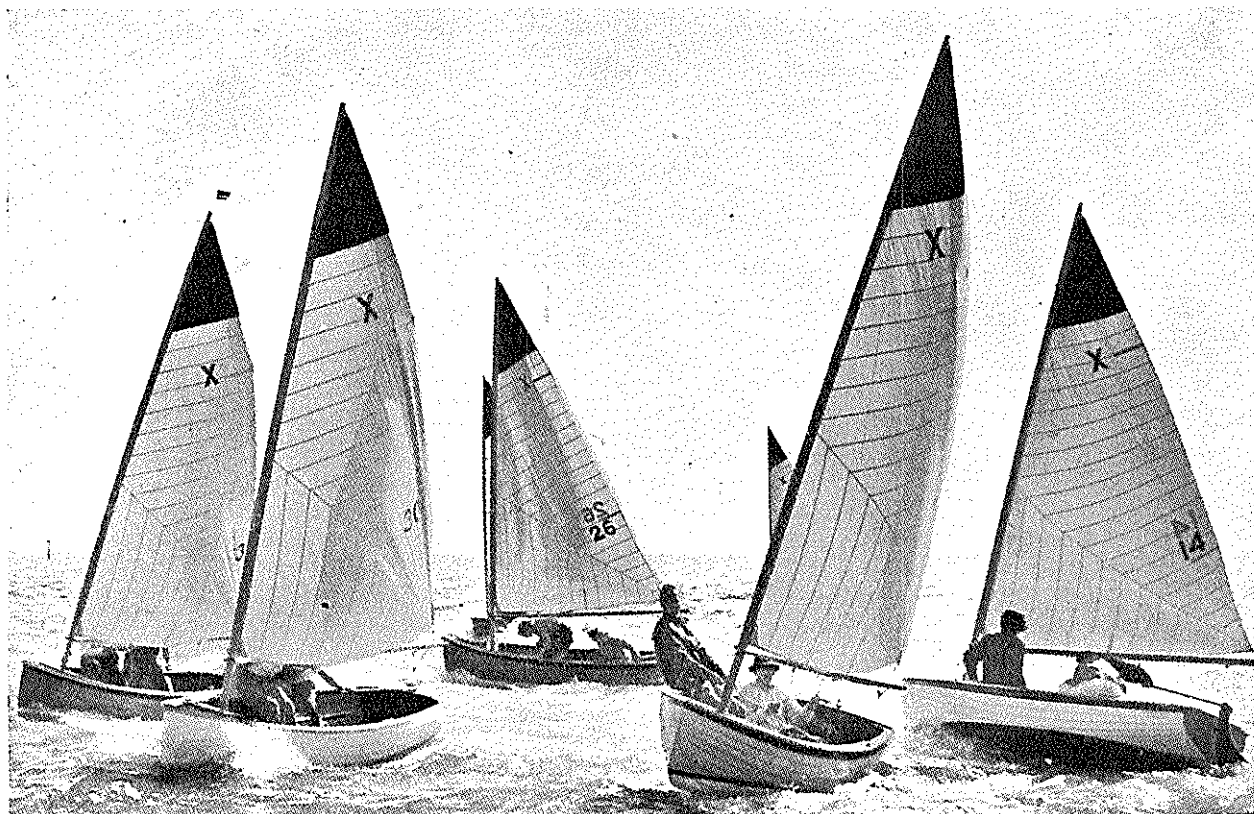
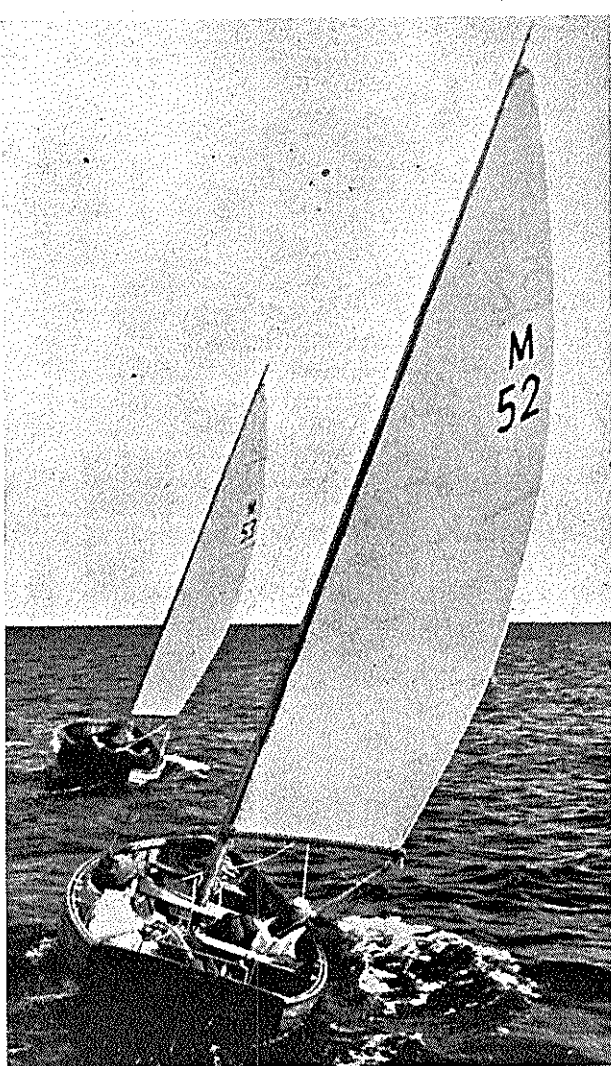
(Fortsat fra Juli-Nummeret)

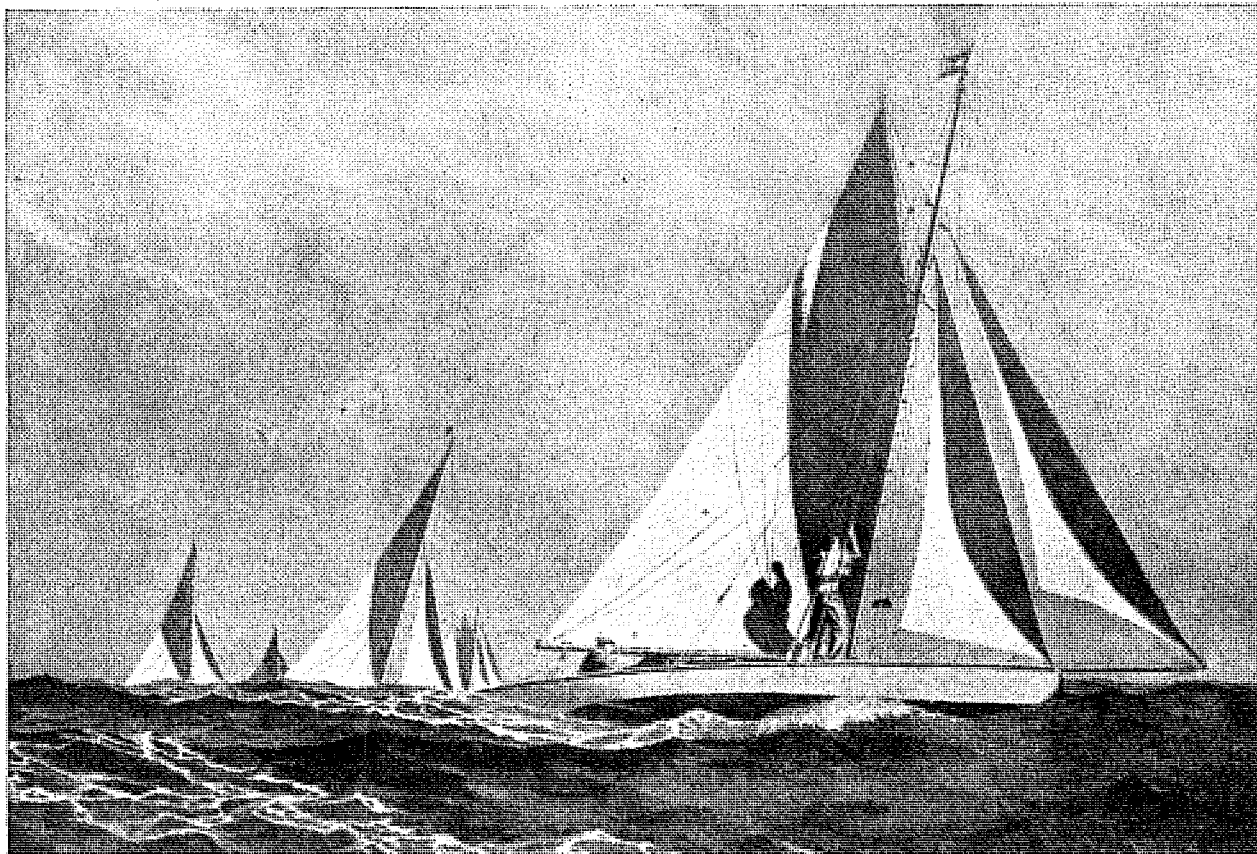
Ved TAGE NISSEN

DA Mr. Minshall paa sin Sejlads op over den bayerske Højslette havde naaet Würzburg, fik han at vide, at der ikke var Vand nok fremefter til videre Sejlads, og at der endvidere ikke var nogen Konvoy at slutte sig til. Men som han netop resigneret forberedte sig paa at tilbringe Sommeren i Würzburg, blev Tovbaaden Ubigau meldt, og sammen med fire andre Fartøjer fortsattes Sejladsen op ad mod Bamberg. Her løb Floden saa hastigt, at en af Mandskabet stadig maatte stationeres i Forstavnen med en Økse for om nødvendigt at

Stoltheden over selv at manøvrere med Baaden er en vigtig Faktor for de unge.

✧ *En morsom Type af amerikanske Lystsejlere, saakaldte „Frostbites“.*





Sejlsport i Nordspen. Start i Northumberland Handicap Race.

Maleri af Winston Megoran.

kappe Tovet. Gang paa Gang skrabede Baaden hen over Flodbunden.

Fra Bamberg gik Turen ind i den gamle, romantiske og næsten ukendte Ludwigs Kanal. Før Sejladsen herigennem begyndte, maatte Baaden underkastes en nøje Undersøgelse af alle sine Maal, og Mr. Minshall maatte betale 1,60 Mark for hver Sluse. Da der var et hundrede Sluser, og han endnu ikke havde opdaget Brugen af Turistmark, beredte Ludwigs-Kanalen ham noget af et Chock.

Her gør Mr. Minshall opmærksom paa en Ting, man bør erindre, naar man vil sejle tværs gennem Europa. Det er Priserne paa Petroleum. I Frankrig ca. 3 s. 6 d. pr. Gallon, omtrent det samme i Tyskland, og saa kan man ikke regne med at finde Petroleums-Depoter overalt paa Flodbredderne. Mange Gange maatte Mandskabet trave mange Mil for at faa fyldt deres Tank. Det samme gælder Vand.

Da Nürnberg var passeret, steg Kanalen op gennem tætte Fyrreskove, hvor Sluserne laa ganske tæt over hinanden, og da der næsten ingen Trafik er paa Kanalen, havde en Slusevogter fire—fem Sluser at passe. I en Afdeling af Kanalen var der opstaaet en mystisk Læk, hvorfra Vandet forlod Kanalen, saa det tog to Heste al deres Kraft at slæbe Baaden hen over den mudrede Bund.

Den sidste Del af Ludwigs-Kanalen er i Virkeligheden Altmühl-Floden, en klar og hastigtløbende Flod, der snor sig gennem en bedaarende Dal og falder ud i Donau ved Kelheim. Men hvis Altmühl er en hastigtløbende Flod, saa er den intet mod Donau, der paa dette første Stykke har meget lidt Trafik, men hvor Baaden hvirvles af Sted saa hurtigt, at den vilde løbe

paa Grund længe før man naaede at opdage Forhindringen. Det skete for Mr. Minshall, og det kostede tolv unge Bayere at trække ham af Grunden igen.

Broen ved Regensberg kostede ogsaa et usædvanligt Stykke Sømandskab. Af de tretten Brobuer var de elleve spærret, hvilket betød, at Floden pressedes igennem de tiloversblevne to, og Adgangen til disse to Brobuer gik omkring et skarpt Hjørne. Baaden hævede sig paa de sammenpressede Vandmasser og skød gennem Broen som en Pil, og det var umuligt at stoppe den før ved Straubing 50 miles længere nede ad Floden.

Den næste Fælde var Vandfaldet ved Vilshoven, der var betegnet som meget farligt. Det viste sig imidlertid at være blevet reguleret til et hydroelektrisk Værk, hvor Baaden i al Magelighed blev ekspederet gennem en stor Sluse, hvorfra den gled lige ind i Byen Passau. Her klareredes fra det tyske Toldvæsen, og med en Eskorte af Soldater paa Cykler ad Flodbredden naaedes Grænsen ved Engelharzell. Mr. Minshall paastaar, at det ligefrem er en yndet Spøg at anbringe Toldvakterne, hvor Floden løber hastigt, for det var ham her som ved den fransk-tyske Grænse umuligt at stoppe, men maatte forfølges af en Toldbaad og standses af denne. Baaden var ikke mistænkt for at sejle med Whisky, men slet og ret Nazi-Propaganda, af hvilket Mr. Minshall havde en anselig Portion om Bord. Han havde benyttet det som Hjælpkilder i det tyske Sprog. Da de østrigske Toldofficerer havde beslaglagt disse farlige Skrifter, fik Mr. Minshall Lov til at fortsætte paa det sidste Stykke af Turen, Østrig—Jugoslavien—Bulgarien—Sortehavet. Herom i Septemhernummeret.

Baadsmænd Jespersens Viderværdigheder



„Hvad skal De med det der, Jespersen?“

DET var ombord i en norsk Olietankbaad, vore Veje mødtes, og jeg glemmer nok aldrig alle de løjerlige Streger, han kunde finde paa. — Han blev paamønstret i New Orleans og gjorde sin første Entré paa Baaden paa en underlig og respektløs Maade — som det sømmer sig ham.

Vi havde netop taget Provianten ombord og var klar til at stikke til Søs.

Men saa var det den nye Baadsmænd. Vi ventede ham hvert Øjeblik. — Jo, der kom en Bil, som standsede nede paa Kajen. Bag paa Bagagebæreren var der fastsurret en svær Skibssæk, saa det var let at se, at det var den nye Baadsmænd, der arriverede. I samme Øjeblik, som Bilen standsede, blev Bildøren revet op, og en lang Gamling tumlede ud, synlig beruset, og blev liggende saa lang han var.

Her var gode Raad dyre, for Baaden laa saa højt paa Vandet, at Landgangen stod næsten ret op og ned.

Hvordan skulde vi faa ham ombord? — Han kunde ikke gaa selv, det var synligt for alle og enhver, og vi kunde ikke bære ham, dertil var Landgangen altfor smal og stejl. — Da

var der et klogt Hoved, som fandt paa at hejse ham ombord med Spillet ved først at lægge ham i et Net. Det gik fint. — Paa en mærkeligere Maade har vel aldrig nogen norsk Sømand entret et Skib, han skulde ombord i for første Gang.

Det var, mens vi laa ved Land, at Jespersen fandt paa sine Løjer, og som Regel naar han havde lidt i Hovedet — hvilket heller ikke var saa sjældent.

„Lidt Fornøjelse maa en Ungkarl og Spillemand have,“ plejede han at sige, naar Skipperen skældte ham ud for hans Drukkenskab.

Jeg husker engang nede i Tampico i Mexico — der kom Baadsmænd ombord med en Hane i Baand. — Nu boede vi forude, og han maatte derfor gaa over den underste Bro for at komme derhen. Da han kom op paa Broen, stod Skipperen der og tog imod ham. Skipperen havde vel set ham nede paa Kajen, og han begyndte nu at kende Baadsmændens Svaghed for at tage alle Slags Dyr med sig fra Land. Lige før havde han trukket en skabet Køter, som var fuld af Lopper, med ombord.

„Hvad skal De med den der, Jespersen?“ spurgte Skipperen strengt og pegede paa Hanen, som stod paa et Ben og blinkede, snart til Baadsmænden og snart til Skipperen. — Den var i Sandhed tam nok.

„Aa — jeg fandt den i Land, og saa tænkte jeg, at det kunde være morsomt at have saadan en om Bord, Skipper.“

Skipperen kunde ikke andet end trække paa Smilebaandet af Baadsmændens Svar, for det var det sædvanlige.

Alt havde vel endt baade godt og vel, men saa skete Katastrofen:

Hanen lettede lidt paa Halen og anbragte et temmelig fugtigt Visitkort paa Dækket.

Dette var noget af det værste, som kunde ske, for var der noget, Skipperen var stolt over, saa var det det hvidskurede Egetræsdæk paa Broen. Derfor værnede han om det, som om det var lavet af Guld. — Os Fyrbødere var han stadig efter, naar vi kom fra Vagt, og vi fik at høre, hvis vi ikke havde tørret Benene ordentlig af, før vi gik op fra Dørken.

Først gloede Skipperen paa Hanens Produkt, som om han ikke vilde tro sine egne Øjne, men en meksikansk Hane er noget for sig selv, og Visitkortet var baade stort og duftende. Det skulde jo ikke netop bedre Situationen.

„Pak Dem i Land med det fordømte Svin — og det lidt hurtigt,“ skreg Skipperen hvid af Raseri.

Baadsmænden havde jo ikke noget andet at gøre end at lystre, og mumlende noget om, at der var stor Forskel paa et Svin og en Hane, gik han modstræbende i Land med sin fjedrede Ven.

I Porto Taraffa paa Cuba blev Jespersen engang taget af Tolderne i et Forsøg paa at smugle en Karton (ti Pakker) Cigaretter i Land. Naar man saaledes blev taget — noget

som hændte ofte — blev Cigaretterne taget fra en, og til Tak fik man et kraftigt Rap over Ryggen af Tolderens Sabel. Saa slap man ombord igen, uden at der blev gjort mere ud af det. Cigaretterne beholdt de listige Toldere naturligvis for sig selv.

Som sagt var Jespersen blevet nappet — og dette svor han skulde hævnes, og da vi næste Gang kom til Porto Taraffa, havde han sin Hævnpånsøgelse klar.

Det første, han gjorde, da vi vel var forstøjet, var at gaa til Stewarden og faa købt en Karton Cigaretter. Derefter var han uhyre forsigtig med at aftage det gennemsigtige gelatinpapir, som disse er indpakket i. Saa foretog han sig noget underligt, som jeg nødig vil gaa nærmere ind paa. — Nok om det. Efter en Stunds Forløb blev det fine Gelatinpapir sat omhyggeligt paa igen, og Kartonen sat ude paa Lugen. Vi, som saa til, fik Ordre til ikke at røre den.

Efter Aftensmaden gik Baadsmanden i Land, og han havde Cigaretterne gemt under Jakken, temmelig synligt for alle og enhver. Der var flere af os, som interesseret saa til, da Jespersen gik ned ad Landgangen og satte Kursen mod det lille Vagthus, hvor Tolderne holdt til. Dette laa lige neden for Bakken, saa vi saa og hørte alt, hvad der foregik der nede. Der var to Toldere, og de sad hele Tiden inde i Vagthuset og kikkede ud gennem en lille Glasrude. Døren var omhyggelig stænget — frisk Luft var vist noget af det værste, de vidste. Den stærke Varme saa heller ikke ud til at genere dem — men det kom vel af, at de var Negere begge to.

Da de to inde i Vagthuset fik Øje paa Jespersen, kom de straks ud. Tilfældigvis var det de samme, som havde nappet ham forrige Gang, saa de kendte vel Synderen igen. — Det tog dem heller ikke lang Tid at finde de bortgemte Cigaretter, og det lyste op i deres sorte, listige Fjæs ved Synet af saa mange fine „americano cigarillos“.

Glæden over dette Kup var sikkert stor, for de undlod at give Baadsmanden det sædvanlige Rap af Sablen, men nøjedes med at true med den.

Dette gik jo som smurt for Jespersen, og mens han i al hast gik ombord igen, forsvandt de to Sorte ind i Vagthuset for at dele „Byttet“. — Et Minut senere blev Døren i Vagthuset brutalt revet op, og noget, som lignede en Cigaretkarton, blev slynget ud. Derefter kom de to Sorte tumlende ud, mens de hele Tiden klemte sig om Næsen og brækkede sig som i Krampe. Jeg havde aldrig i mit syndige Liv troet, at en Neger kunde faa saadan en Masse Ris og Bønner i sig. Mens Ofringen foregik, udstødte de hele Tiden saftige Eder, saasom — Caramba — Diablo — Caraja — og truede op mod os, som stod paa Bakken og lo af fuld Hals.

Det er vel ikke nødvendigt at fortælle, hvad den gale Baadsmand havde gjort. — Vel var Stregen grov, men Hævnen var sød, om end ilde-lugtende. At Jespersen af „visse Grunde“ aldrig mere gik i Land i Porto Taraffa er let forstaaeligt.

For øvrigt tror jeg, at de to Toldere er forsigtigere næste Gang, de aabner en Cigaretkarton.

At de staar ude i frisk Luft og gør det, er jeg helt overbevist om.

Det Sted, hvor Jespersen plejede

at slaa de største Slag, var i Cienfuegos, — ogsaa paa Cuba. Her fik vi en Gang Anledning til at fejre hans fireogtredivstyvende Fødselsdag, da Baaden laa ved denne Plads et Par Dages Tid. Skipperen havde ikke givet os nogen Penge denne Gang, og alle var ilde stillet. Men nu var det saa heldigt — eller maaske uheldigt — at jeg havde fem Dollars paa Kiste-bunden. Efter at jeg havde været letsindig nok til at fortælle Baadsmanden om denne min Rigdom, fik jeg naturligvis ikke Fred. — Nej, Pengene skulde festes bort, mente han. Var han maaske ikke en gammel Karl idag?

Baadsmanden havde faaet en særlig god Idé om, hvordan han skulde faa en Tur i Land midt paa Dagen. Han vilde hente Sand. Det blev brugt om Bord til at strø under Ventiler, som lakkede. Sandet havde den Egenskab, at det trak den tykke Crudeolie til sig. Der, hvor der var Lækage, dannede der sig, saa snart man havde strøet Sand paa, en sejt Kage. Saa var det bare at skrabe den væk, og Jerndækket var lige rent. Baadsmanden fik ved Hjælp af en Matros hejset en Trillebør op, som vi havde under Lugen foran Ruffet. Førstestyrmanden blev ikke saa lidt forbavset, da han hørte, at Baadsmanden skulde i Land efter Sand. Efter hvad han vidste, var der rigeligt af Sand ombord. Da han spurgte, om det ikke var saaledes, svarede Jespersen:

„Jo, det er rigtigt nok, Styrmand, men her i Cienfuegos er der noget saa fin-fint Sand, at der ikke findes Magen noget Sted.“

Dette var en god Stund før Middag, og da jeg hørte Maskinen til og ikke skulde paa Vagt før Klokkeren 4 om Eftermiddagen, gik jeg med Baadsmanden og Matrosen Kragerø.

Der var et godt Stykke til det Sted, hvor Baadsmanden vidste, der var saadan noget fint Sand, men selvfølgelig blev Kursen ikke sat derimod. Nej, den gik mod Udkanten af Byen, og Trillebøren havde vi med os, for nu skulde der bunkres.

Det er utroligt, hvad vi fik af Flaskefo'r for fem Dollars, — men saa kunde Jespersen ogsaa snakke Spansk som en Indfødt, og han lod sig ikke snyde. Nej, han kendte Dagoerne som sin egen Bukselomme, plejede han at sige.

Efter at „Bunkringen“ havde fundet Sted, blev Kursen sat



Pludselig saa vi ham et Stykke nede, kravlende forsigtigt paa alle fire.

mod en lille Slette, vi kendte. Den laa lige ved Stranden, og herfra kunde vi hele Tiden se Baaden. Nogen Fare for at den skulde gaa fra os, var der ikke, da den først skulde sejle næste Dags Formiddag. Men det var nu bedst at være paa den sikre Side, for med alt det, vi havde i Trillebøren, kunde Festen blive farlig lang.

Da vi kom til Sletten, gik der nogle Æsler og græssede der, men det brød vi os ikke om. Vi slog Lejr under et Palmetræ, og lige efter var Proptrækkeren i Brug. Baadsmanden havde i Dagens Anledning iført sig sin Stolthed, — en fin Hue, han nylig havde købt oppe i New Orleans. Det var en med blank Skygge. Egentlig var den blaa, men i Dag havde han sat et hvidt Overtræk paa.

Da Jespersen begyndte at faa lidt i Hovedet, blev det for varmt at have Huen paa Hovedet, og han lagde den derfor fra sig paa Bakken. Æslerne gik hele Tiden lige i Nærheden af os, uden at vi tog nogen Notits af dem, — men saa kom der pludselig et Vræl fra Kragerø, samtidig med at han pegede paa et af Æslerne. Der stod det sandelig og gumlede fornøjet paa Baadsmandens Stolthed — Huen. Her var ingen Redning mulig, og det sidste, vi saa, var den blanke Skygge, som forsvandt.

Baadsmanden blev meget bedrøvet, og godt bedugget som han allerede var, mente han, at som Erstatning for Huen skulde han i det mindste have sig en Ridetur paa Synderen, — eller Synderinden. Det var nemlig en Hoppe.

Synderinden stod ganske stille, da Jespersen krøb op paa Ryggen af den, men det maa have været en ung en, — ja, kanske til og med en Æseljomfru, — for pludselig saa det ud til at gaa op for den, hvad for en gammel Karl den havde faaet paa Ryggen. Den gjorde hurtigt nogle kokette Spjæt bortover Sletten, mens den lange Baadsmand klamrede sig fast for Livet. Armene havde han som Skik og Brug er rundt om Halsen paa den udkaarede. Her saa det ud til at blive morsomt. — Snart stod den langørede Ganger paa Bagbenene, snart paa Forbenene, og imellem gjorde den et brat Kast paa sig og kom ned paa stive Ben. Men Baadsmanden hang paa, som var han klistret til. Vi, som saa paa det, lo saa meget, at vi maatte lægge os ned.

Dansen rundt paa Sletten fortsatte, men nu saa det ud til at Æslet begyndte at blive træt af Legen. Det vrinskede højt og forsøgte at bide. Nu og da kom der fra dens bagerste Regioner et Steds en kort, disharmonisk Lyd, skarpt paafulgt af en frygtelig Stank. Ja, der var ingen Grænser for, hvilke lumske Midler den firbenede Dame greb til for at blive sin Plageaand kvit.

Mod slige Angreb kunde Jespersen naturligvis ikke klare sig i det lange Løb, og da Æslet pludselig gjorde et ekstra brat Kast, havnede han langt inde i noget Smaakrat.

Stolt over denne Bedrift travede „Jomfruen“ med Enden i Vejret bort til sine firbenede Fæller.

Heldigvis kom Baadsmanden uden større Mén fra sin uheldige Ridetur, naar man ser bort fra en Del Ømhed i de nedre Partier af Ryggen.

Vi fortsatte Festen ude paa Sletten, og noget godt blev det ikke for mig. Nej, det fik være. — Der var nok kommet et Par mørke Skønheder til Stede, som gjorde sit Bedste for at gøre Tiden saa behagelig som mulig for os — noget vi ikke havde det allermindste imod. Vel var vi fattige paa Guld, men desto rigere paa Drikkevarer.

Baadsmanden blev for det meste overladt til sig selv — og Flaskerne, — hvilket han vel ogsaa selv holdt mest af. Pludselig saa vi ham et Stykke henne komme forsigtigt

kravende paa alle fire. Vi blev staaende forbavset og saa efter ham, — var han blevet overstadig beruset, eller var han paa Vej til at blive gal? — Det var tydelig, at han lurede paa noget, men hvad det var, kunde vi med vor bedste Vilje ikke opdage. —

Saa med eet gjorde Baadsmanden et Kæmpehop og greb rundt om en mørk Træstamme. Saadan blev han staaende et Øjeblik og holdt paa Træstammen, men saa vendte han sig nok saa betuttet og udbrød: „Dævel au!“ I dette Øjeblik mindede han ikke saa lidt om en, som er gaaet i Søvn og netop er vaagnet. —

Vi spurgte ham, hvad der var i Vejen, og da svarede han: „Jo, ser'u — je trude det var en gjetebuk, og da tænkte je det kunde være morsomt a' ha'n med mig om Bord.....“ Den gamle Historie igen.

Den lille Jagtudflugt maatte vist have haft en gunstig Virkning paa hans Tørst, — det var i hvert Fald med en vis Begærlighed, han greb om Flaskehalsen og hengav sig til Nydelsen af den ædle Druesaft efter at være kommet tilbage igen.

Efter et Øjeblik Forløb rejste Jespersen sig op igen. Lidt fra os var der en gammel Kirkegaard fuld af alle Slags Støtter. Derhen gik han. Gud ved, hvad han havde der at gøre. Men Fyren havde nu saa mange underlige Paafund, at vi ikke brød os om, hvor han gik hen. Desuden var vi saa optaget af Damerne, at vi nærmest var glad for, at han gik en Stund.

Der kunde vel have gaaet et Par Timer og det blev langt ud paa Aftenen, — da vi pludselig blev revet ud af vor Idyl ved et uhyggeligt Brøl henne fra Kirkegaarden. Lige efter kom Jespersen løbende i fuldt Firspring, som om han skulde have selvste „Belsebub“ i Hælene paa sig.

Helt udmattet sank han ned ved Siden af os og paa vort Spørgsmaal om, hvad der var i Vejen, svarede han:

„Jo ser'u — jeg sov, men da jeg vaagnede, saa je en Engel staa over mig med udbredte Vinger, — og da ble' je meget bange.“ —

Forklaringen er ganske enkel. — I Kirkegaarden havde Baadsmanden lagt sig til at sove paa en af Gravene, og da han vaagnede et Par Timer senere saa han Gravstøtten i Form af en Marmorengel med udbredte Vinger staa over sig. — Det var i Skumringen, og halvfuld og omtaaet som han var uden at huske, hvorledes han var kommet ind paa Kirkegaarden, skulde der ikke mere til for at skræmme ham.

Naar Jespersen senere blev spurgt, om han var bange for Engle, blev han som Regel tavs. Det var vistnok en pinlig Historie, han da mindedes.

Det Sand, vi skulde hente, ligger dernede endnu. — Da vi udpaa Natten kom ombord igen, blev vi skældt godt ud af Skipperen, fordi vi havde „mistet“ Trillebøren. — Vi fik bare seks Flasker Øl for den.

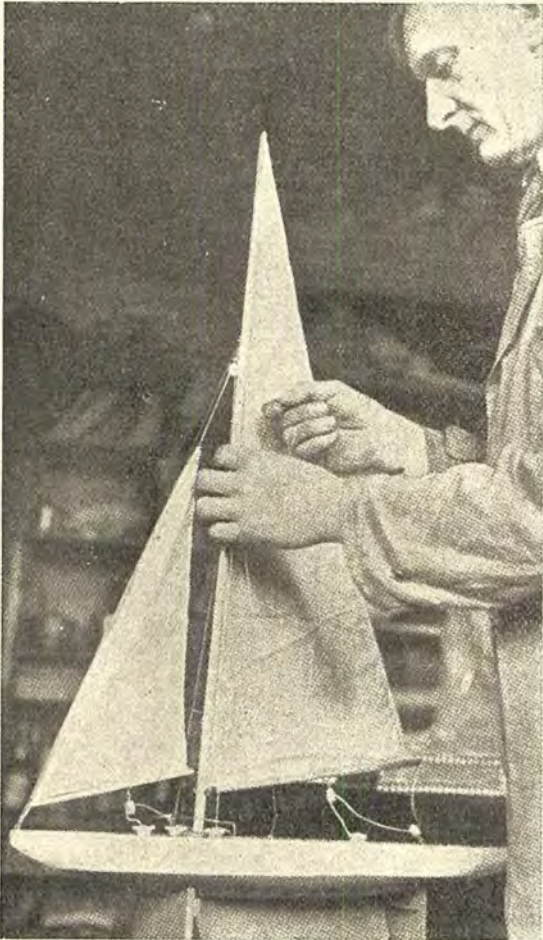
„Are you a windjammer?“

Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?
Skriv til Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

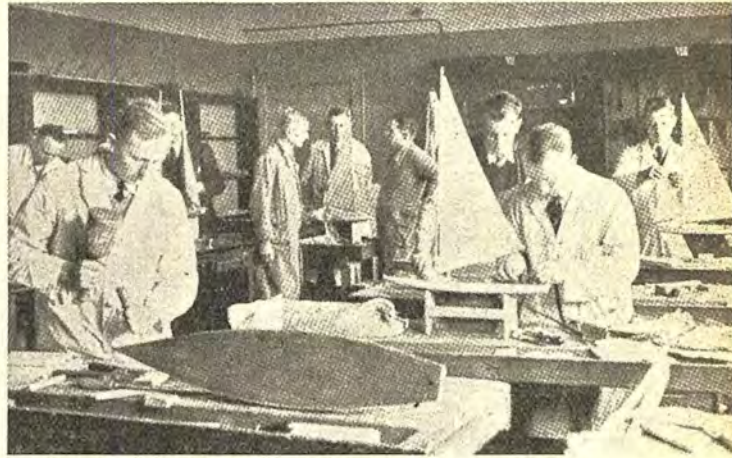
Ongiv *Navn*, *Hjemsted*. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografier af Windjammers og daarligevejr Fotos fra Sejlskibenes Glansperiode. Fra en Pris af 6 Kr. pr. Sik. kan De faa et originalt Fotografi kopi fra min Kollektion af engelske, amerikanske, franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuldriggere - 5m og 4m Barker - 7m og 2m Skonnerter. Forskellige Fuldriggere og Barker i Træ og Jern.

Gøres der noget

for Modelsejlsporten i Danmark?



Det staaende og løbende Gods skæres med Forsigtighed.

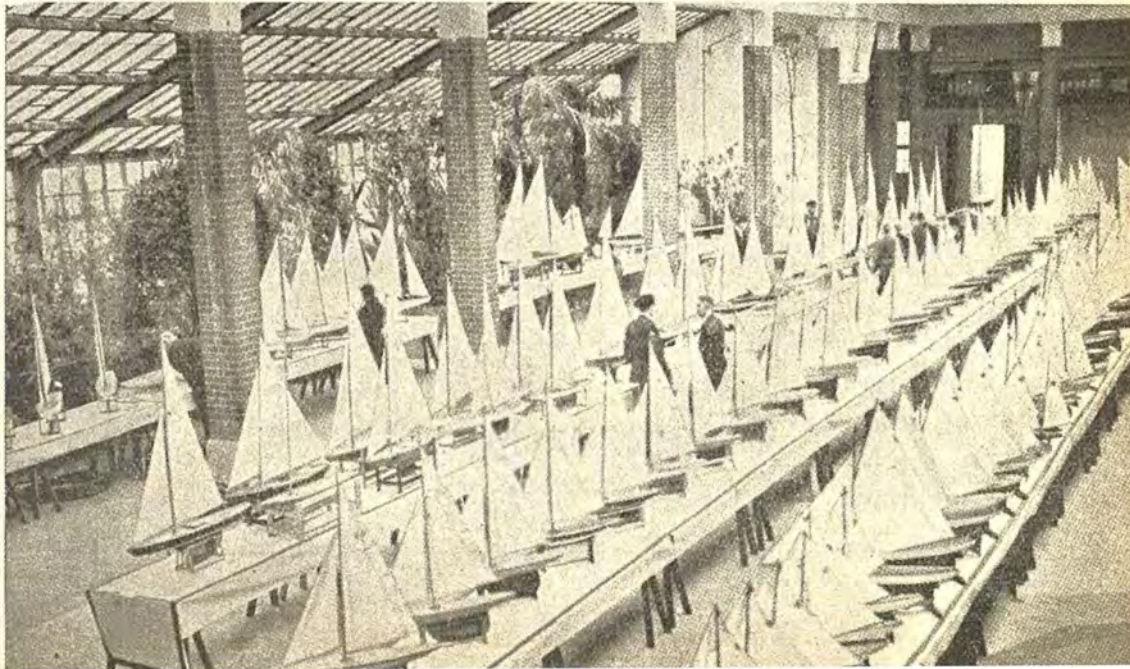


20 Hamburgerlærere underviser i Modelbaadebygning.

Den, der rejser i England eller læser engelske Turistpropagandaskrifter, kan ikke undgaa at lægge Mærke til, hvor mange engelske Byer der reklamerer med „model-yachting pond“ d. v. s. støbte Bassiner med en passende Vanddybde og udelukkende forbeholdt Modelsejlsporten. I England holdes ligefrem Kapsejladser med Modelbaade, Sejladser som ikke giver rigtige Kapsejladser noget efter i Spænding og god Sport. Ved de olympiske Lege skal der ogsaa være Modelkapsejlad, hvor Københavns Modelsejlsklub vil deltage.

Hvad gøres der herhjemme for Modelsejlsporten? Intet. Vel findes der i København den ovennævnte Klub, men den maa desværre arbejde under saa fortvivlende Forhold, at man maa beundre dens Medlemmer for den Interesse og Ihærdighed, hvormed de trods alt dyrker den.

„Hvad er Modelsejlsport?“ vil maaske mangan Læser spørge. Vi ved jo nok, at alle Drengene gerne vil gaa og



Udstilling af Lærernes Resultater.

plaske i Vandet med et Skib, som man saa køber til dem i en Legetøjsbutik. Er det Modelsejlsport? Nej, det er det ikke. Modelsejlsport drives med smaa Baade, som er nøjagtige Modeller til Skala af større Kapsejlsbaade eller af egen Konstruktion. De maales og klasseres, hvis de skal deltage i Kapsejlsadser paa tilsvarende Maade som rigtige Kapsejlere. En rigtig Modelsejlsportsmand bygger selv sit Skib og ofrer gerne alle sine Fritimer gennem en hel Vinter paa at opnaa et godt Resultat. „Er det Sport?“ spørger maaske nogle. Tænk Dem en rigtig Kapsejlsadse, hvor man skulde sejle over en given Bane, medens det var forbudt at røre Sejl eller Ror efter Starten. Vilde det ikke kræve stor Indsigt og Forudseenhed? Jo, i høj Grad.

Hvis man tog Sagen op paa en bred Basis og f. Eks. lod Drengene bygge Modelbaade i Sløjdtimerne i Stedet for at lave disse Hylde eller Legetøjsvogne eller andet ubrugeligt Stads, da kunde man vække Børnenes Interesse og samtidig give dem Viden om Skibe og Sejlads under virkelige Forhold. En Viden

som de fleste i Danmark desværre ganske savner. — Det har man indset i Tyskland. I Hamburg har 20 Lærere gennemgaaet et Kursus for at kunne undervise i Bygning af Modelsejlsbaade i hver sin Skole. Deutscher Seglervverband har ladet fremstille en særlig Model „S-Baad“ til Brug for Skolerne. Den er 65 cm lang og har et Sejlareal paa 0,10 m². Enhver der bygger en saadan Baad er Medlem af Foreningens Modelsejlerafdeling og kan deltage i Kapsejlsadserne. Vi bringer nogle Billeder fra Lærernes Kursus og fra en Udstilling over de opnaaede Resultater.

En saadan Skoleundervisning, men først og fremmest Bygning af nogle Modelsejlerdamme, maa være det første Ønske, hvis denne udmærkede Fritidsbeskæftigelse skal blive blot nogenlunde udbredt herhjemme.

„Vikingen“ ønsker hermed at slaa til Lyd for denne Sag og vil gerne stille sine Spalter til Raadighed, hvis nogen af vore Læsere har Forslag, som kan fremme den.

ET ÆREFULDT HVERV

for danske Maskinmestres Førstemand

Den 1. Juli d. A. overtog Formanden for Maskinmestrenes Forening, Maskinmester K. A. Rasmussen, Hvervet som fungerende Præsident for A. I. O. M. (The International Mercantile Marine Officers Association).

Paa A. I. O. M.'s ordinære Kongres i November 1935 i Genève behandlede man Spørgsmaalet om den afdøde Præsident Francios Mas' Efterfølger. Internationale kunde imidlertid ikke blive enige om Valget af Præsident.

Som naturligt er, var man af den Opfattelse, at Præsidenten ligesom sidst burde vælges blandt en af de store Nationers Repræsentanter. Fra fransk Side var man imidlertid ikke paa daværende Tidspunkt i Stand til at udpege nogen Kandidat, og England kunde som ikke-tilsluttet ikke stille Forslag. Man vedtog derfor at udsætte Valget til næste Kongres, og at de to Vicepræsidenter, Maskinmester K. A. Rasmussen, Danmark, og Formanden for de hollandske Navigatorer, Dr. jur. G. Seret, Holland, som begge blev genvalgt, skiftevis skulde fungere som



K. A. Rasmussen.

Præsidenter indtil næste Valg. Dr. Seret har saaledes fungeret som Præsident indtil 1. Juli — og nu overtager Hr. K. A. Rasmussen Hvervet som øverste Leder af den største internationale Sammenslutning af Skibsofficerer.

Indenfor internationale saavel som interskandinaviske Skibsofficers-Kredse har K. A. Rasmussens Navn gennem en lang Aarrække haft en god Klang og man har ofte gjort Brug af hans udprægede Evner som Organisator og Forhandlingsleder. Ved A. I. O. M.'s 7. Kongres i København i 1933 indledede den nu afdøde Præsident Fr. Mas sin store Aabningstale med at hylde K. A. Rasmussen .. „som for vor Organisation er en fremtrædende

Medarbejder og en ivrig Agitator, hvem vi skylder stor Taknemmelighed for Deres konstante Medarbejde i den internationale Aktion.“

— — —
Det er ikke uden Stolthed, danske Maskinmestres deres Organisations Leder betroet denne nye ærefulde Opgave.

BROGADE 25
Stuen & Kælderen
Tlf. Amg. 4502
KØBENHAVN K

Brug
BACHERS BUKSER
Kirseys og Holmens Bukser
TIL ALLE PRISER

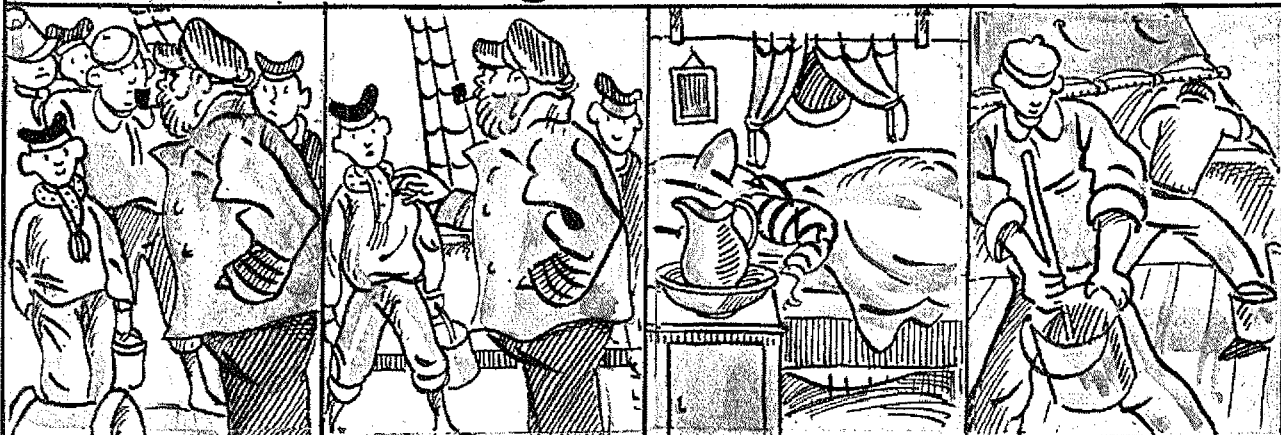
Alt i Herre og
Søekvipering
og
Gummistøvler

10.000 Eksp.

af „Barken Margrethe“
er solgt indtil Dato.

Har De ogsaa læst denne?
spændende Bog?

Jakel's JORDOMSEJLING

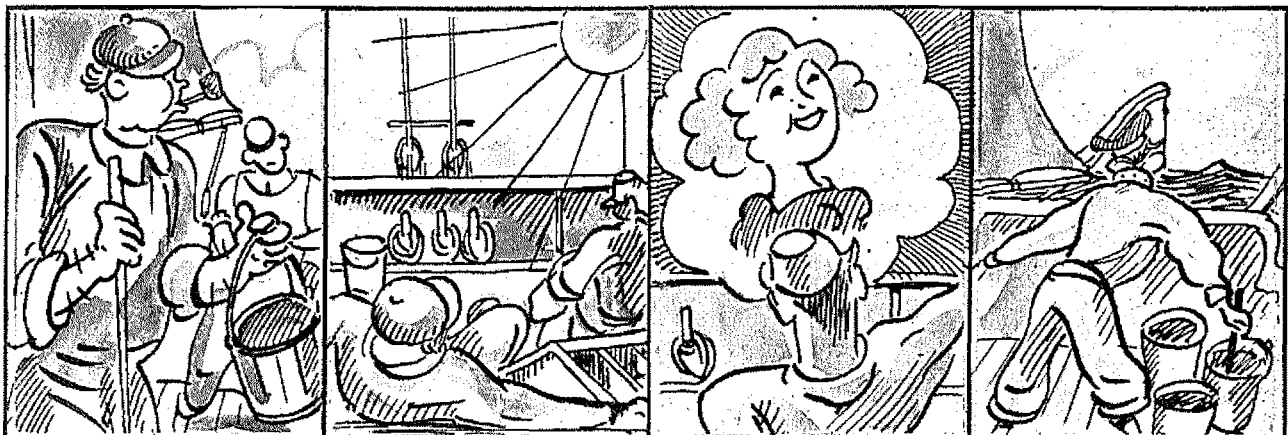


Hæng i med Pøs og Svaber
saa lød Kaptajnens Ord,
saa Skuden kan bli' laber,
naar Rhederen skal ombord.

Og Jakel, du gør Dækket
saa fint og hvidt som Sne,
og sørg for jeg bli'r vækket,
naar Klokken den er tre. —

Trygt hviler i sin Køje
Kaptajn Sebastian;
mens Folkene maa døje
med Soda, Kost og Vand.

Matros Martinus maler
paa Bugbords Lønning løs,
og Baadsen han har Kvaler
med Skudens Tjærepps. —



For fint skal alting være
inden- og udenbords,
til Velbehag og Ære
for Rhederen, van Hors.

Men Solen den er slem ve'
de Stakler, alle tre,
saa Baadsen han faar Hjemve,
og Jakel bli'r distræt.

Martinus mindes Tøsen
fra hvem han nu skal væk,
og Jakel glemmer Pøsen
med Vandet, Ve og Skrak.

Han drømmer om de Vande
han snart skal være i,
og tager fejl af Spande
med Vand og Tjære i.



I sine egne Tanker
han skurer Dækket hvidt,
mens „Inger Lise“'s Planker
faar Lød som Ebonit.

Og Jakel gaar ihærdig
og videre i sit Job — —
saa! nu er Dækket færdig,
og Skipperen skal op .

Jeg faar nok baade Landlov
og Skulderklap og Ros,
da hører han et „Mand dog!“
fra Baads og fra Matros.

„Vor Tjære og vor Maling,
har vel nok haft Sukces;“
men øverst paa en Saling,
sad Jakel Klokken tre. — —

Manden med Æreslegionens Kors

Novelle af *Otto Wang*

EN Aften ombord i „Ysotte“, da Captajn Butler og jeg sad ved vor Toddy nede i den lille bitte snevre Kahyt og røg vore Piber, kom vi til at tale om Drømme.

Vi var for hængende efter et omtrent firemaaneders Trawlertogt i Atlanterhavet. Det havde været en overmaade daarlig Sommer, og Kaptajns Humør havde været skiftevis godt og daarligt — mest daarligt.

Captajn Butler lagde sine mægtige Arme paa Bordet, støttede Hovedet i Hænderne og saa over til mig.

— Tror De paa Drømme? Hold Kæft. Lad mig svare for Dem. Gu' gør jeg ej — vilde De svare. Saadan siger jo alle nu, i alt Fald fornuftige Menresker, i alt Fald alle Unge. Samtidig med, at man i det tyvende Aarhundrede Gang paa Gang og atter og atter stilles overfor oversanselige Fænomener, som ingen kristelig Sjæl kan løse videnskabeligt, samtidig med f. Eks. Telepathi er videnskabelig anerkendt, følger en almindelig Mistro, en ganske særlig Lyst til at bedømme det, man ikke forstaar eller kan se nogen Mening i, som Ammestuesnak. Menneskets Evne og Intelligens og Opfindelseskraft er der nær sagt ingen Grænse for, der opfindes Aaret igennem tekniske Vidundere, der er saa haandgribelige, at alle maa tro paa dem, men vover en Mand at tale om, at han mener at have fundet noget bag Døden, en eller anden Mening med et eller andet hidtil meningsløst i Menneskets Liv, da har han alle „fornuftige“ Folk i hele Verden over sig, da slynges alle Sprogets værste Skældsord ud mod ham. Og hvad værre er: han bliver gjort latterlig, bliver gjort til Genstand for det frygteligste af alt: *Grinet*. Er der noget, Menneskene ikke vil, saa er det at tro en Mand paa hans Ord. Drejer det sig om noget, de ikke selv kan se eller føle paa, saa er det Løgn og Bedrag. Naa, ganske vist, der er jo ogsaa bandsat mange Kæltringer til paa Jorden, det er sandt. Men De er sikkert et ægte Barn af det tyvende Aarhundrede, De siger sikkert, at hvad De ikke selv forstaar, det er noget Sludder, det er noget, De ikke vil have at gøre med — saadan ræsonnerer jo alle. Men alligevel maa De dog give mig Ret i, at Drømme er noget forunderligt noget. Man drømmer meget Sludder mellem Aar og Dag, det meste, man drømmer, er vel noget forvirret Tøjeri, uden nogen Mening eller Sammenhæng, kun et Foster af en ivrigt arbejdende Hjerne, der er uden Kontrol af Ens vaagne Bevidsthed, men men af og til vaagner vi dog en Morgen og gnider os i Øjnene og siger til os selv: *det var sært*. Man har hørt en eller anden Stemme, der endnu lyder ganske tydeligt i Ens Ører, eller ligefrem oplevet en eller anden Ting, som man bestemt føler staar i Sammenhæng med Ens Liv før eller nu eller vil komme til det engang. Alle kender vi til det. De sikkert ogsaa, unge Mand. Alle de værste Skeptikere kender til det. Og nu skal De høre om en Drøm, jeg engang havde for mange Aar siden, og som fik i allerhøjeste Grad Betydning for mig.

Jeg var ganske ung den Gang. Jeg boede hjemme i Dartmouth den Vinter og læste mellem to Togter paa min første Del af Styrmandseksamen. Atten—nitten Aar kan jeg vel have været. Aftenen før havde jeg aldeles ikke været ude at svire, hvad der skete var ikke Hallucinationer efter en Kæfert. Jeg havde siddet paa mit Kammer, ensom, og læst, men følte mig træt og havde tidlig lagt mig. Jeg faldt straks hen. Saa ja hør nu her.

Jeg fandt mig selv gaende hen ad en lang, bred Avenue
(Fortsættes Side 26.)



Træfuldskibet „S. P. Hitchcock“ af New York. Bygget i Maine) 1883, strandet under den Tyfon, der i September i 3 rasede i Hongkong, hvorved 10,000 Kinesere druknede. Foto Skibet klasket op mod Kowloon Pier; det blev slæbt ud af Bjærgningsdamper „Protector“, men var saa medtaget, at det ikke ud at sejle mere, omdannet til Lægter i Honkong. (Fra Lods G Samling).

FISKERI

er en vigtig Gren af Sejl- og Motorbaadssport

AMERIKANERNE er Hvide efter at finde nye Omraader, hvormed de kan forøge og uddybe Fornøjelsen ved deres Sejl- og Motorbaadssport. De har nemlig det rette Syn paa

*Danmark har herlige Fiskepladser
for Sejlsportsmanden
Gør som Amerikanerne paa
Bermuda-Øerne*

Tingene. Sejl- og Motorbaadssport er ikke blot paa en Weekend eller Søndag at sætte Sejl til, starte Motoren og saa styre ud i det blaa uden Maal og Med. En Sejl- eller Motorbaad kan give

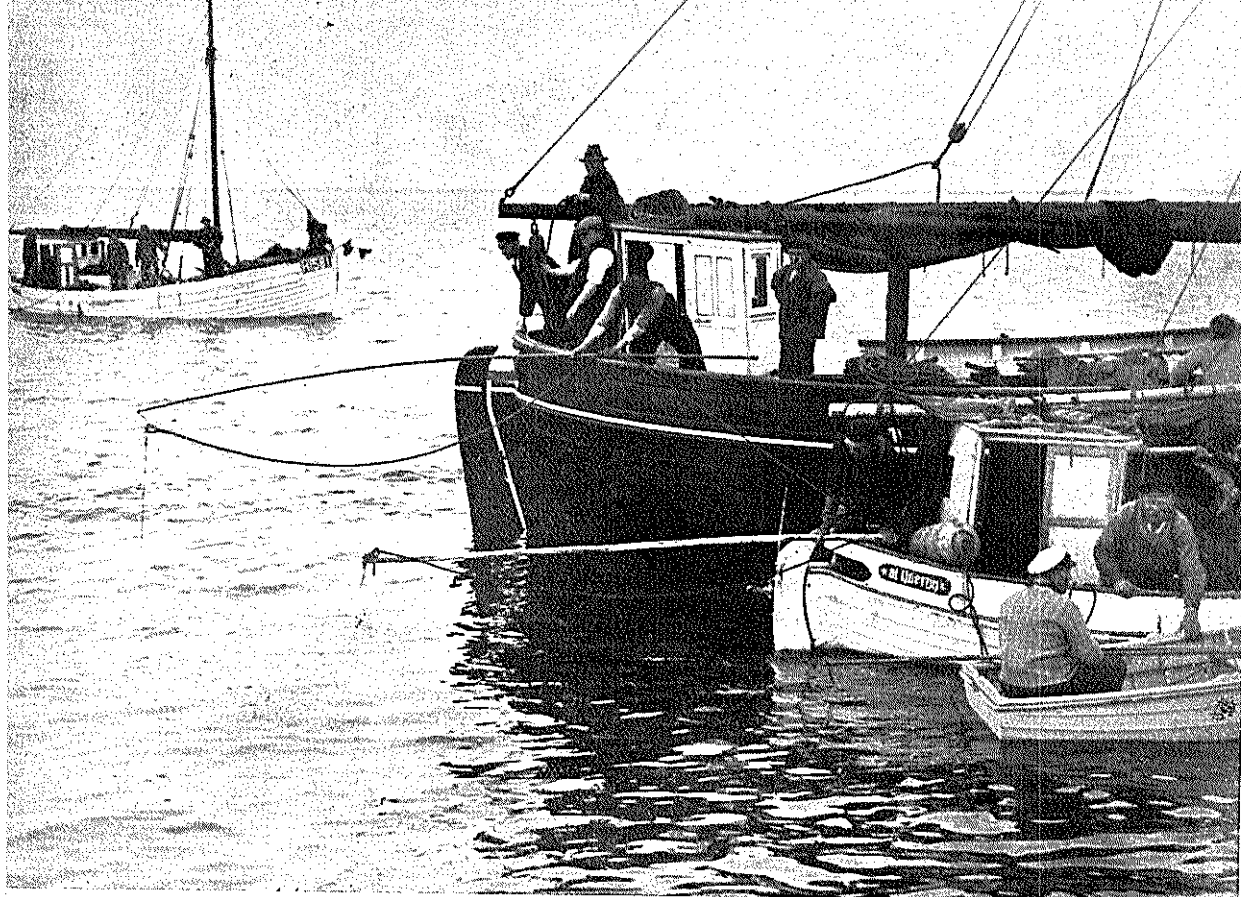


et spændende
blik. Thun-
fisker kredser
omkring
Lokkemaden.
ra venstre til
højre ses:
dv. Svendsen,
Chr. Nielsen,
Christensen,
sserer Bülow,
ald. Nielsen.

Grosserer
Haugaard-
Petersen, som
hører til
de ivrigste Tun-
fiskere, er des-
uden ogsaa en
god Jæger, og
han støtter
gerne Fiskerne i
deres Bestræbel-
ser for at
komme Sælen
til Livs.

←



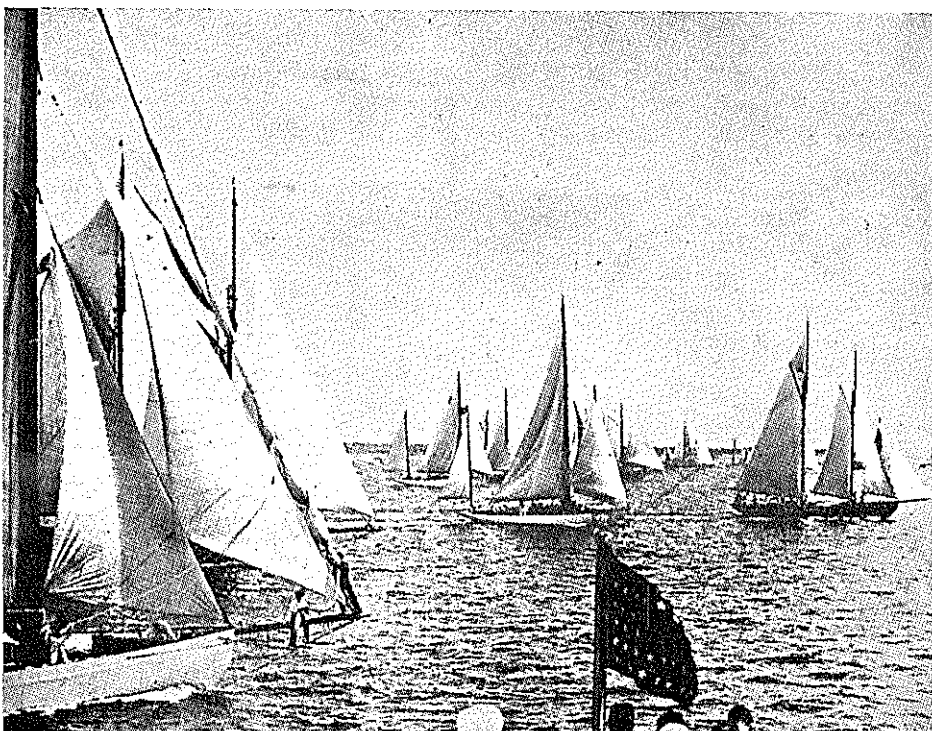


Som man ser af Billedet hører et større Apparat til, naar man vil gøre noget u af Fiskeriet. Her ses det i fuld Gang.

Anledning til stadig nye Oplevelser og nye Interesser, naar de udnyttes rigtigt. Nøjes man som allerede sagt med kun at give sig af med Kapsejladser eller Søndags-ture, saa trættes man lidt efter lidt af Sejlsportslivets Monotoni og opgiver i en alt for tidlig Alder denne herlige Sport. Og den Sportsmand, der stadig søger at forny sine Interesser, kan ved Tilfælde komme til at gøre Opdagelser, der viser sig brugelige for det praktiske Liv. Saaledes Amerikanerne paa Bermuda-Øerne.

Bermuda-Øerne har i lange Tider været en af Atlavets sikre Turist-Attraktioner. Dens lune Briser og Golf-Strømmen og dens tropiske Frodighed var sik amerikanske Turisters Velvilje. De seks hundrede otreds Miles fra Staterne til Bermuda tilbagelag amerikanske Sejl- og Motorbaadsfolk, og Turen fr tilbage var selvfølgelig det vigtigste. For tre Aar blev Forholdet et andet.

Omkring Bermuda-Øerne strækker sig en Seri der indeslutter store Strækninger Vand r Dybde paa fra fem til tredive Favne Disse indesluttede Vandarealer ligefrem rede af Fisk, men Øens professionelle Fiskere anede selvfølgelig intet om denne rigdom. Saa kom den amerikanske Sejl mand Kaptajn Curtis, der opfordrede d at anvende moderne Fiskeredskaber i Ste deres sædvanlige gammeldags Haandline mødte kun Latter og Skuldertræk. Sa vendte han sig til et af de store Ho Direktører og fik ham interesseret i Fi af Hensyn til de amerikanske Sejlspon der besøgte Øerne. En dreven New

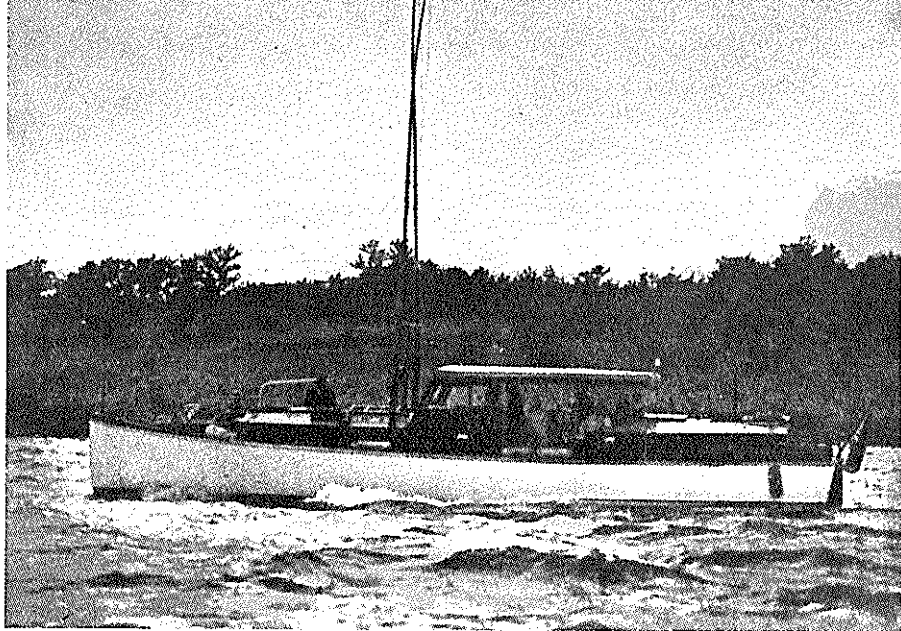


De deltagende Yachter i Bermuda-Løbet starter den 22. Juni fra Newport. Blandt Deltagerne v flere tyske Yachter, samt den svenske Sea-Saga og den norske Sandeffjord.

er blev hentet over for at undersøge Mulig-
e. Den følgende Vinter undersøgte New
Skipperen og Kaptajn Curtis Vandene in-
Revene med det Resultat, at amerikanske
rtsmænd nu haster over mod Øerne, ikke
r Turens Skyld, men ogsaa for at faa Del
vældige Lystfiskeri efter Tun, hvid Marlin
re vanskelige og sjældne Fiskearter.

mark byder om muligt sine Sejlsportsfolk
større Muligheder for interessant og for-
t Lystfiskeri. Det er blot endnu relativt
nke Sejlsportsmænd, der har fundet paa
ytte disse Muligheder. Det er jo ikke mange
den, at man fik Øjnene op for det herlige
skeri ved Sjællands Odde, og naar man
m de Lystfiskere, der jager Tunen deroppe,
det for Menigmand som givet, at det er
ende og excentriske Englændere, der driver
Sport. Selv om der er noget om det, saa
alligevel ikke rigtigt. Der findes ogsaa

Tun-Fiskere blandt vore Sejlsportsfolk. —
idten af August begynder Havnefogeden at holde
efter Tunen, mens hans Kone, populært kaldet
mutter“ gør Hjemmets to Gæsteværelser i Stand.
aa Tunen en Dag viser sig, gaar det her som i sin-
re ved Gamborg Fjord, naar Vagtposterne raabte
Kirken under Gudstjenesten: Marsvinene er her!
blot den Forskel, at Havnefogeden benytter sig af
derne Telefon til at alarmere de københavnske Sejl-
folk, der straks sætter alt til Side og for fuldt Drøn

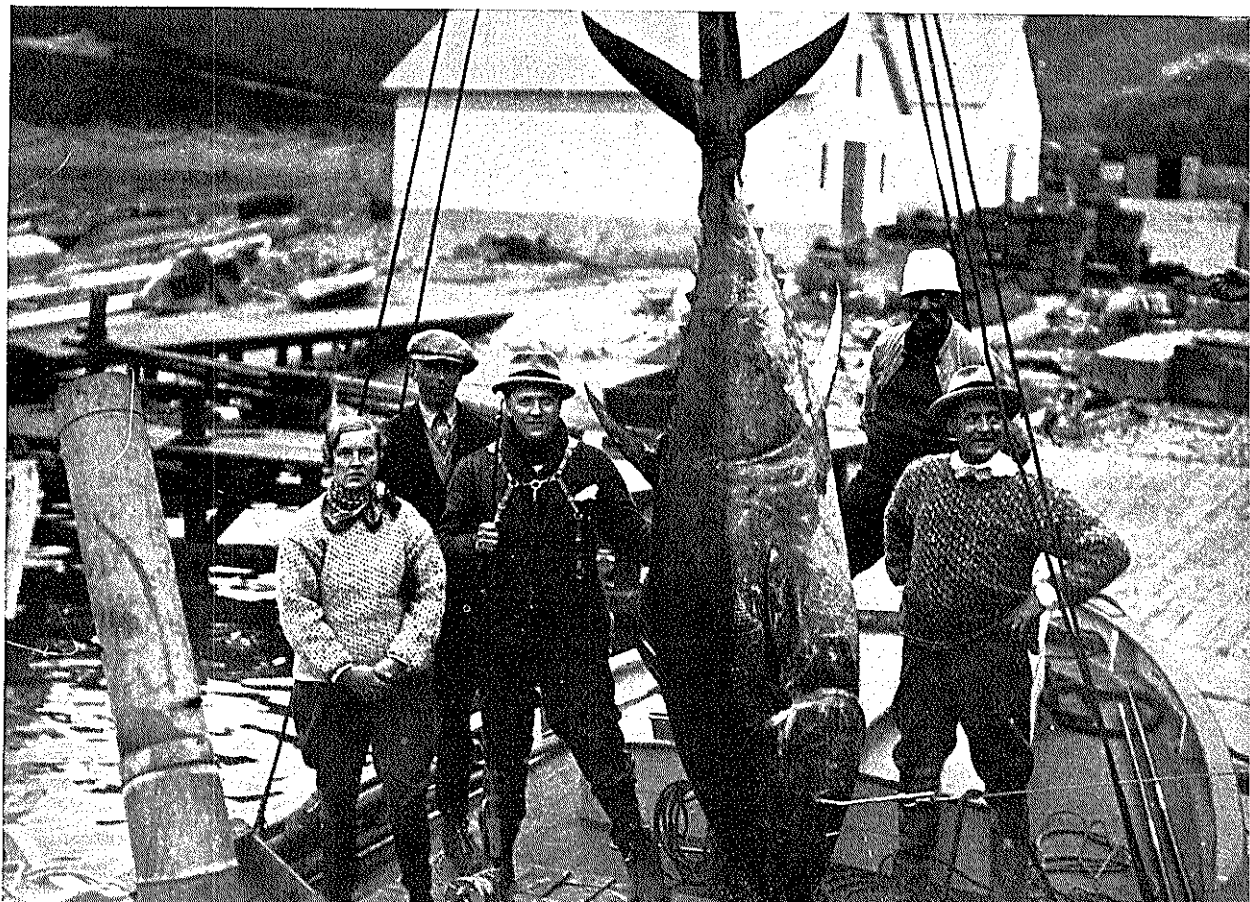


En ny Matthews-Motorbaad rigget til Dybhavs fiskeri ved Bermuda.

raser gennem Sjælland og til Odden, hvor Havnefogeden
har gjort deres Baade sejlklare. Det sidste han bringer om
Bord er nogle Kasser Sild, eller, hvis disse ikke lader sig
fremskaffe, nogle Kasser „Skravl“ (kasseret Smaafisk). Saa
stikker man i Søen. Man holder Udkiq efter Maageflokkene.
Hvor de samles og slaar ned mod Vandet, gaar Silden, og
der er Tunen at finde. Myten om de rige Englændere
stammer sandsynligvis fra, at et komplet Sæt Redskaber
til Tun-Fiskeri koster en farlig Bunke Penge. Men det
lader sig gøre at fiske Tun med mere simple Midler. En

kere, der lægger
r Tunfisk, maa
helt anderledes
al end alminde-
iskere, ellers vil
trække Armene,
om Aftenen skal
hvor stor Dagens
nfisk har været.

Her ser vi:
andtlæge Lund,
Administrator
Kaj Møller,
Vald. Madsen,
læge Ove Lund.



Fiskeriet, hvis Spænding bringer alle de interesserede sammen, og skaber mange fornøjelige Timer. Her ses et sluttet Selskab.

Fra venstre:
 Chr. Nielsen,
 J. P. Kristensen,
 Ove Lund,
 Haugaard-Petersen,
 Fru Ove Lund,
 Grundtvig Kristiansen,
 Vald. Nielsen,
 Grosserer Bülow,
 Ludvig Svendsen,
 K. Christensen.
 Selskabstøjet er blevet hjemme.



solid Flagline med en ti cm lang Krog, hvorpaa et Par Sild sættes, og nogle almindelige Fodbolde til at holde det hele svømmende med er faktisk tilstrækkeligt. Det gælder blot om at faa Tunen til at bide paa Krogen og saa kaste det hele over Bord og lade Tunen løbe sig træt, hvorefter man skyder den med en Jagtriffel, slaar en Tovende om dens

Hale og slæber den ind til Odden Havn, saa er man sikker paa nogle festlige Timer, naar Fangsten bag- efter skal fejres.

Et andet Fiskeri, der er som skabt for Sejlsportsfolk, er Saltvands-Gedde-Fiskeriet ved Kallehave. Det foregaar i Farvandet Nyord-Lindholt (Statens Forsøgsstation mod Mund- og Klovsyge) ned til Langø og Tærø. Der er Ankerpladser allevegne paa nær ved Græsoerne, S-SV for Nyord Havn.

Til dette Gedde-Fiskeri rigger man en Line ud paa hver Side af Baaden og sejler saa hellere for langsomt end for hurtigt (tre en halv Knob er passende Fart). Jo varmere Vandet er, des længere søger man ud paa dybt Vand. Om Foraar og Efteraar, naar Vandet er friskt, kan man løbe indenfor Kosterenden.

Tidligere brugte man til dette Fiskeri kun Blink. Nu gaar man mere og mere over til Spindere, specielt den svenske Meteor-Spinder, som man dog tager den forreste Krog af, da den ellers let hænger fast i Grøden. Endelig kan man anvende Vobleren. Man maa huske at have Redskaberne forsynet med Kork, da man ofte maa lade det hele gaa over Bord, for at Gedden kan løbe sig træt. Kammerater paa op til tredive Pund er ikke helt ualmindelige.

Endnu maa nævnes to Slags Fiskerier,

En professionel Bermuda-Fisker tørrer sine Net i St. Georges Havn.





En Amerikaner paa Bermuda med sin Fangst.

der er udmærket Sport for Sejl- og indtil 56 m Vand, der er meget rig Motorbaade. Den første er Pilkning paa Torsk. En anden Plads er Elle- af Torsk. Selve Metoden er saa gam- kildehage udfør Hornbækskovene melkendt, at man ikke behøver at ved Lys- og Fløjtetønden. omtale den. De bedste Pilkepladser Den anden Slags Fiskeri er at er i Bælt og Sund efter den saa- dørre Makrel. Denne Sport kan kaldte Strømtorsk. I Københavns foretages med en hvilken som helst Nærhed findes der bl. a. en herlig Sejl- og Motorbaad. Man lader Pilkeplads mellem Nordre Røse og simpelthen en lang Line med et Knolden og ned til Søndre Røse. — Blink slæbe efter Baaden. Linen har Man pilker bedst i Kanten af Sejl- man viklet om Fingeren, saa man mærker straks, hvis Makrellen bider Øen, findes et mindre Omraade med paa.

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (fhv. Skibsfører)

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat-Tjeneste) til Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Kontor: Nordre Toldbod — Telefon Central 13 717
Privat-Telefon: Byen 3086 — Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod

Skibsfarten og Luftskeibene.

Det er klart, at vi glider ind i et nyt Kapitel af den internationale Trafiks Historie, og at Luftfartøjerne i Tidens Løb vil konkurrere med Skibsfarten paa mange vigtige Ruter, hvorpaa der transporteres Passagerer, Post og Last. Dette gælder for Tiden særlig for de lange Distancer, men hvorledes

ligger her Fremtiden for Luftfartøjerne, vil de blive alvorlige eller uskadelige Konkurrenter til Søskibene.

„Hindenburg“ transporterede paa sin første Rejse 55 Passagerer og Post til Værdi af 10,000 Pund Sterling, og Rejsevarigheden fra Lakehurst til Frankfurt var 48 Timer og 17 Minutter. Passagerantallet var ikke stort i Sammenligning med, hvad de store Linere i nordatlantisk Fart tager; men saa snart en regelmæssig Lufttjeneste bliver etableret, vil Konkurrencen blive alvorlig nok, da mange Passagerer vil foretrække den hurtige Transport, og Luftskeibene vil tage den mest værdifulde Last og en stor Mængde Post. Det er dog for tidligt at tale om den økonomiske Basis for Luftfartøjerne, men dette Spørgsmaal er for Tiden af mindre Betydning.

Hvis Skibsfarten ikke kan undgaa Konkurrencen, vil det maaske være bedre at faa Samarbejde i Stand med de nuværende Rederier, netop da Rejsen over Atlanten er baseret paa samme Kendskab til Navigationen. Man kan da bruge Luftskeibene som Super-Ekspres Linere, og den store Masse af international Trafik vil da i lang Tid endnu blive formidlet gennem Skibsfarten.

Marinemuseet og Modelsamlingen.

Med Mellemrum rejser sig fra forskellig Side Røster for en Flytning af navnlig Modelsamlingen; det er saaledes ingen Hemmelighed, at Søfartsmuseet paa Kronborg er stærkt interesseret i, at Flaadens Modelsamling indlemmes i Søfartsmuseet.

I det udmærkede Maanedssblad „Danske Soldater“ foreslaas at flytte saavel Marinemuseet paa Arsenalet som Modelsamlingen til den indre By, idet „Danske Soldater“ mener, at et Marinemuseum er en saa stor Turistattraktion, at Samlingerne bør være lettere tilgængelige, end de nu er.



Carvelin
BOAT VARNISH
til Deres Baad

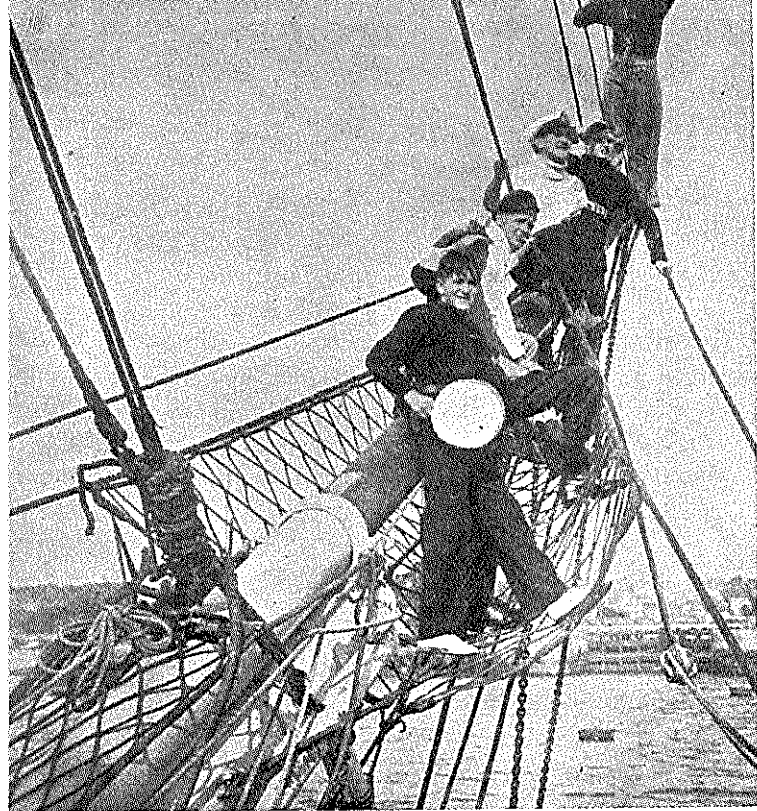
Ingen

ru, afskallet Flade med Carvelin Baadelak. Den giver Baaden Glans fra Sæson til Sæson.

HOVEDDEPOTET ER HOS

Kultorvets Farvehandel

Kultorvet 12 - København K. - Tlf. C. 521 & 541



Hjemkomst.

med stor Færdsel. Alt om mig var mørkt som altid i Drømme, men jeg saa alligevel alt. Omnibusser og Drosker i massevis krydsede hinanden ude paa Kørebanen. Paa de brede Fortove var der en Mængde Mennesker, der hver passede sit. Ingen tog Notits af mig. Af og til standsede jeg og saa ind ad de mægtige Butiksvinduer, hvor Alverdens skønne Sager laa fremlagt. Jeg vidste, jeg var i en stor By, men vidste ikke hvilken, alt var mig fremmed. Jeg vedblev bare at gaa. Saa mødte jeg en Mand, eller rettere han stod ved en elektrisk Buelampe, hvor jeg gik forbi, han stod med Hatten i Haanden, stille, uden at sige et Ord, og tiggede. Jeg har altid haft en underlig ubestemmelig Afsky for Tiggere, men Manden her havde engang været Sømand, det var jeg allerede selv nok Sømand til at kunne se. Hans fattige, smudsige Skjorte stod aaben i Brystet, og der saas en saa mærkelig Tatovering som en Fakkel omgivet af blodrød Krans. I Ørerne bar han smaa Messingørenringe, som i sin Tid var Skik og Brug, hans Ansigt var furet af mange Haves Saltvand og mange Egnes brændende Sol. Jeg gav ham en Mønt. Til min Forbavselse svarede han med det franske „merci, monsieur“. Jeg husker det tydeligt. Saa gik jeg videre ned ad Gaden, jeg kom forbi en Café, ud fra hvilken der lød Musik, det var en den Gang populær amerikansk Marsch, der spilledes. Jeg var tørstig, men den Café syntes mig altfor elegant for en Sømand, saa jeg gik videre, til jeg kom til en lille Sidegade, ned ad hvilken jeg svingede. Den store Avenue ved jeg ikke hvad hed, men den lille Sidegade, jeg nu kom ind paa, hed Nelson Street, det stod paa Navneskiltet paa Hjørnet. Endelig fandt jeg en lille Café, som jeg syntes, jeg kunde gaa ind paa. Det var et ganske lille Lokale, men da jeg stod derinde, var Lokalteterne dog betydelig fornemmere, end man skulde have antaget, da man stod uden for. Jeg satte mig ned i en Sofa og bestilte en stout impérial. En sød ung Pige kom med Øllet og nogle forskellige Sømmandsblade. Ved at se mig om fandt jeg paa Væggene en

Mængde store kulørte Plakater med Reklamer for Alverdens oversøiske Ruter. Caféen maatte aabenbart ligge tæt ved Havnen, til hvilken jeg dog intet havde set. Jeg var glubende tørstig og drak Øllet ud i en Slurk og bestilte mig en ny. — Tæt ved mit Bord sad to Herrer i ivrig Samtale, de talte aabenbart højt, men De ved, Drømme er ofte som Film, jeg hørte ingenting. Den ene, den ældste, var en Mand op i Aarene, vel proportioneret, ret fornemt klædt i en graa Habit og graa Hat, paa Bordet foran ham laa et Par Dogskindhandsker. Han bar Guldbrilte, havde sammenvoksede Øjenbryn og et barsk Udseende, som dog forsvandt, naar han lo og fremviste en Række smukke, hvide Tænder. I Opslaget paa hans graa Jaket lyste den franske Æreslegions Kors. Den yngre Herre var akkurat som Folk er flest, der var intet at bemærke ved ham, kun bar han en lille tynd Guldkæde om venstre Haandled, det syntes jeg var mærkeligt, den Slags Ting var jeg ikke vant til, iøvrigt var han klædt i blaat Jakkesæt. Jeg blev længe siddende i Caféen og drak det ene Glas efter det andet, ikke saa meget for Øllets Skyld, som fordi den graa Herre med Æreslegions Kors fængslede mig over al Forstand, uden at jeg dog kunde gøre mig det klart, hvorfor han havde vakt min Interesse, jeg kendte ham jo slet ikke, vidste ikke, hvem han var, — — — og han bekymrede sig aldeles ikke om min Person. Med ét vendte den unge Herre sig om mod mig, og jeg mente at se, han gjorde sin ældre Ledsager opmærksom paa mig. I alt Fald rejste denne sig op gik hen til mit Bord, hilste venligt og

Saa vaagnede jeg! En Damper tudede ude paa Dartmouths Fjord. Solen skinnede ind ad mit lille Kammers Vinduer — paa mit Bord laa de opslaaede Navigationsbøger, jeg havde læst i Aftenen forud. Jeg siger Dem, at jeg mange Gange i mit Liv har været rasende fortvivlet og dundrende gal i Hovedet, men aldrig, aldrig nogensinde har jeg følt mig saa bandsat *øergerlig* som den Morgenstund. Hvad i alle Himles Navn vilde den graa Herre mig — hvad vilde han sige mig, spørge mig om — hvad vilde han mig? De nærmest følgende Dage fik jeg ingen Ro for disse forfærdelige Spørgsmaal: Hvad vilde han mig. Drømmen stod tydeligt for mig, det var akkurat som noget, der var hændt i Gaar. Med Læsningen blev det ikke til noget i de Dage, jeg gik lange Ture, og om Natten røg jeg Capstan, saa det dansede for mine Øjne. Jeg maatte have fat i den Herre og faa at vide, hvad han vilde mig. Jeg maatte, men hvordan? Jeg kendte ham ikke, og hvad værre var, jeg vidste jo slet ikke, hvor han var at finde, i hvilken By han boede. Gaderne, jeg havde gaaet i, havde jeg aldrig før været i. Det kunde have været i en engelsk By, men det kunde ogsaa have været enhversomhelst anden Nationalitets By. Sømmands-Tiggeren f. Eks. svarede mig paa fransk. Efter som Tiden gik, faldt jeg lidt til Ro. Men Drømmen glemte jeg ikke. Og jeg skal aldrig nogensinde glemme den, efter hvad der senere hændte.

Jeg læste videre, fo'r til Søs igen, kom atter hjem og læste. Jeg tog alle mine Eksaminer. Det var gode Søfartsaar i de Tider, der var Hyre at faa hvorsomhelst, men jeg gik og ventede paa min Chance, en god Chance vilde jeg have, som hurtigt kunde bringe mig opad. Jeg vilde ikke være for gammel, inden jeg fik Skib at føre, jeg følte og vidste, jeg duede til noget. Foreløbig tog jeg Hyre ombord paa en spansk Steamer, der gik i Fart paa New Orleans. Men det var kun for at komme til Amerika. Jeg afhyrede straks, jeg kom derover. New Orléans var netop Byen med Chancerne — i alt Fald i de Dage. — Der indlogerede jeg mig i et Sømmandshjem, og saa gik jeg paa Spor efter Chancerne, mine Papirer

laa i Lommen paa min Pjekkert og de var F. F. Portorico.

En Dag gik jeg paa Avenue Maine, jeg havde søgt en Del Rhedere, Hyre kunde jeg faa alle Steder, men „Chancerne“, de Herrer hød mig, var ikke ekstra. Det var ved Middagstid, nu vilde jeg ikke gøre mere ved det den Dag, men drive ind paa en eller anden Café og sidde og se Folk gaa forbi — det har altid moret mig, men det skulde ikke være her paa Boulevarden med dens Helvedes Spektakel, det havde jeg nok af til Søjs. I Land søgte jeg Stilhede, men dog Mennesker. Medens jeg saaledes gik i mine egne Tanker, kom jeg forbi en stakkels Tigger, der for en Gangs Skyld vakte Medlidenhed. Det var aabenbart en gammel Sømand. Hans blaa, snavsede Skjorte stod aaben; paa Brystet havde han en tatoveret Fakkel omgivet af en rød Krans. Det saa sært ud, tænkte jeg, gav ham en Penny og gik videre. Paa højre Side af Avenue Maine fandt jeg saa en lille Sidegade, der aabenbart førte ned til Dokkerne, den var stærkt befærdet, men af *Mennesker*, der var ingen Omnibusser, Drosker og Biler — mine Livsfjender.

— Jeg svingede ned ad Gaden, Nelson Street saa jeg tilfældig paa et Hjørneskilt, at Gaden hed. Jeg følte mig tør helt ned i Maven og saa kun efter den første den bedste Café. Den første, jeg fandt, hed „The golden gate“, der gik jeg ind. Det var en lille, men særdeles pæn Knejspe, der aabenbart mest søgtes af Kontorister og Fuldmægtige fra de mange nærliggende Rhederier nede ved Dokken. Væggene var pyntet med Reklameskilte fra The Red og The White Star Line og Hamburg-Amerika Line og The Mexico Comp. og Gud ved, hvilke Linier. Jeg bestilte en stout impérial, som blev mig serveret af en nydelig little girl, som jeg syntes, jeg havde set engang før, men det var vel noget Sludder. Dog, den lille Tøjs saa dog bekendt ud. Jeg gav mig til at læse i nogle Søfartsblade, hun havde bragt mig. Der var mange Mennesker i Caféen, de gik og kom, en stadig vekslende Strøm. Hvor længe jeg sad og læste, ved jeg ikke, men da jeg saa op fra Aviserne for at bestille en ny Øl, var Caféen næsten tom. Der sad kun to Herrer tæt ved mit Bord. Den ene var en ung Boulevardlaps af den dengang almindelige Model 1890. Han bar en tynd Guldlænke om venstre Haandled. Jeg kunde have slaaet ham i Synet, den Idiot. Den anden Herre var derimod en Mand, jeg syntes om. Han var en ældre Mand med et rigtigt Mandfolkeansigt, han havde store, buskede Øjenbryn, der var sammenvoksede over Næseroden, han bar Guldbryllere; han var iført et Sæt graat Tøj og — hvad der undrede mig nok saa meget — han bar i Frakkeopslaget Æreslegionens Kors. Alligevel var han sikkert god Amerikaner.

Pludselig gav det er forfærdeligt Sæt i mig, det var som et umaadelig elektrisk Stød var gaaet igennem Kroppen paa mig. Jeg maatte Gud hjælpe mig holde mig fast i Bordet for ikke at glide ned af Sofaen, jeg sad i jeg kendte det hele igen Tiggeren fra Boulevarden, Nelson Street, Caféen her og de to Herrer *det var jo Drømmen* fra for faa Aar siden derhjemme i Dartmouth. Jeg ved ikke, om jeg blev hvid eller rød, jeg ved kun, jeg følte mig ganske overordentlig skidt tilpas — og bestilte en ny stout til at kvikke mig op med. Straks efter gik de to Herrer. Da Pigen (hende „kendte“ jeg ogsaa igen) kom med Øllet, spurgte jeg hende, hvem de to Herrer var, der gik lige før. Den blaaklædte Idiot med

Armbaandet kendte hun ikke, men den graa Herre med Guldbryllerne og den franske Dekoration var Mr. E. H. W. Clark, første Fuldmægtig og Storaktionær i The Mexico Comp., det store Rederi, der havde Kontorer paa Washington Place, tæt herved. — Da jeg forlod „The golden gate“ et Kvarter efter, var det min Agt at opsøge Mr. Clark. Og det skulde ikke være i Morgen eller i Overmorgen, men nu med det samme. Jeg gik straks om til Washington Place og op i den store gule Bygning, hvor The Mexico Comp. havde Kontorer. Mr. Clark var endnu ikke kommet, men om jeg vilde vente. Der gik en Time, tror jeg. Jeg sad saa roligt og mageligt, som om jeg var placeret paa en Stol, hvis Sæde var fuldt af spadvendte Jernpigge. Saa blev Døren aabnet, og jeg kom ind til Mr. Clark. Den mægtige Mand havde aabenbart ikke lagt Mærke til mig i Caféen lige før. Han behandlede mig som det, jeg var: en fuldkommen fremmed Styrmand, der tilhød sin Assistance. Jeg skyndte mig at faa mine Papirer frem, jeg kendte deres Virkning. Mr. Clark pillede ved Guldbryllerne. Saa udbød han: Acceptable. Det var virkelig en kølig Bedømmelse af mit Værd — jeg var acceptabel. Tænk engang. *Det* var jeg. Ikke destomindre begyndte han nu en længere Udlægning af, hvorledes Selskabet netop i disse Dage havde en Chance at give en paalidelig Mand, osv. — osv. Det var en lang Historie. Men Mr. Clark maatte paa en eller anden ubegribelig Vis have fattet Behag i min Person, thi han gav mig denne Chance efter et Krydsforhør, der varede omtrent tre Timer (det er altsaa ikke alle Amerikanere, der har Hastværk). Jeg gik en Uge efter ud med en af *The Mexico Comp.s* mindste Baade som 2. Styrmand — to Aar efter stod jeg som Kaptajn paa en af Selskabets største Baade — ved Mr. Clarks ufattelige Velvilje overfor mig. Og atter to Aar senere hjalp han mig til mit Livs største Chance i *The Red Star Line*, hvor jeg avancerede til Kaptajn omtrent ligesaa hurtigt som i Mr. Clarks Linie — hvor jeg ganske vist ved en ulykkelig Hændelse blev degraderet til det, jeg nu er en sølle Trawlercaptajn men det er en anden Historie.

— — —

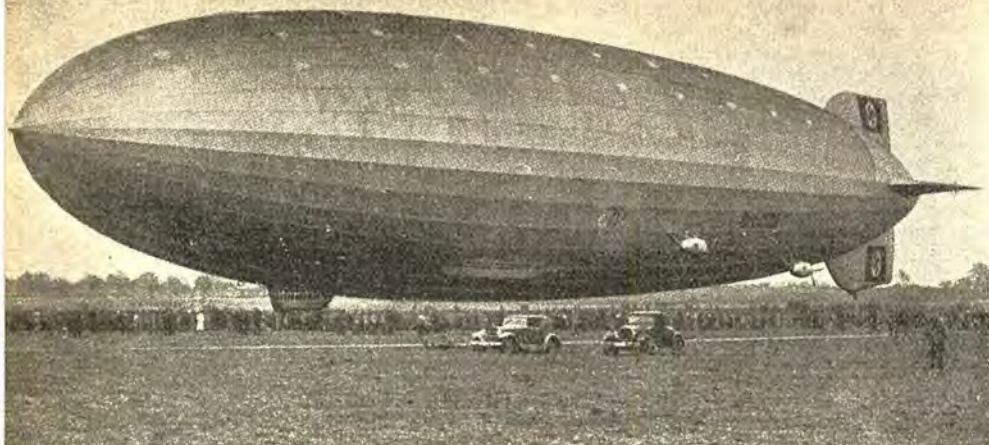
Kaptajn Butler rejste sig op fra den lille gloende Ovn i Krogen, hentede en Kedel med kogende Vand. Vi lavede os en ny Toddy og stoppede vore Piber.

Ovenover os paa Dækket flaksede Vinden i Skibets Takkelage, og dybt nede stønnede Maskinen. For full speed stod vi hjem til de engelske Kyster.



Briggen „Tjalfe“ i Vinterhi.

Fot. Bruno Wegrzynsky, København.



fang af Skibet 200000 m³. Sammenligner man det med et Skib, vil man faa en Brutto-Registertonnage paa 70600 ts, saa man ser deraf, at Dimensionerne er ganske antagelige.

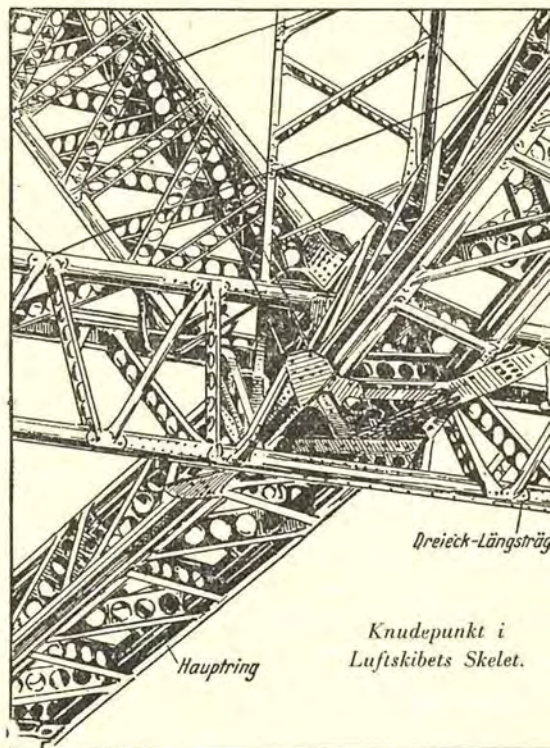
Konstruktionsprincippet er det samme som tidligere. 15 Ringe af Letmetal, afstivede i langskibs Retning med Dragere, danner det stive Skelet. I den underste Del er desuden indbygget en stærkere Drager, der dels giver forøget langskibs Styrke dels

Zeppelinluftskibet »Hindenburg«

Tyskerne havde uden Tvivl ventet, at Zeppelinluftskibene vilde have bidraget i en meget væsentlig Grad til en Sejr i Verdenskrigen. De blev imidlertid en stor Skuffelse. Efter Krigen byggede England og Amerika store Luftskibe af en tilsvarende Type, men efter nogle store Katastrofer med dem er de nu helt holdt op dermed. Tyskland staar for Tiden ene om at bygge disse Luftens Giganter, hvormed der drives regelmæssig Rutefart paa Sydamerika.

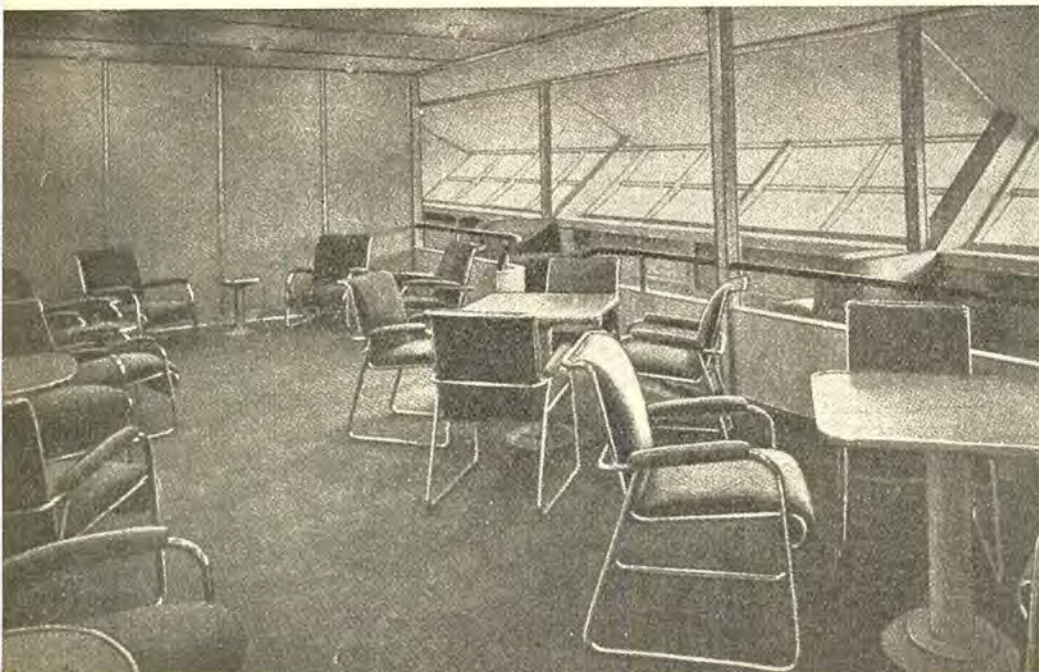
Den nyeste, L. Z 129, betegner paa mange Punkter væsentlige Fremskridt, hvorfor man ogsaa venter, at det snart bliver muligt at drive regelmæssig Lufttrafik over Nordatlanten, der paa Grund af de vanskelige Vejrforhold er meget farligere for Luftskibene end Atlanterhavet over til Brasilien.

L. Z 129's Hoveddimensioner er følgende: Længde 245 m, største Diameter 41,20 m, netto Gasindhold 190000 m³, Rum-



tjener som Passage fra For til Agter. Hele Skelettet er beklædt med Stof, Bomuld eller Lærred efter Paa-virkningernes Størrelse. Stoffet er behandlet med Zellon ligesom Flyvemaskiner. I den sidste Lak er der blandet Aluminiumspulver for at gøre Overfladen blank og hvid, saa den ikke indsuger for megen Solvarme. I hver af de 16 Rum, som dannes af Ringene, findes en Gas-

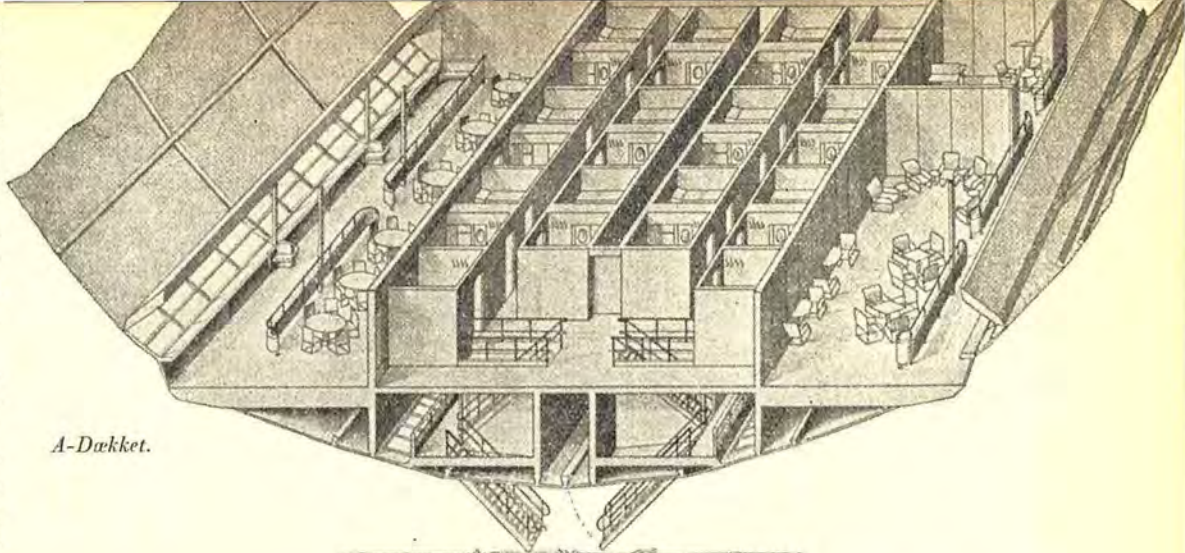
Selskabssalon med Promenade og Udsigtvinduer til højre i Billedet.



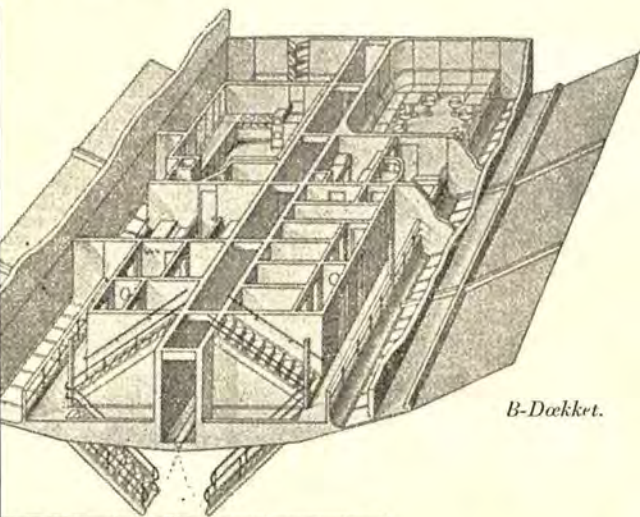
celle, som bestaar af en særlig Film mellem 2 Lag Stof. Naar Gascellerne er under højeste Tryk, fylder de hele Rummet.

Gassen er Brint, som er det billigste, da Helium kun kan faas fra U. S. A.

I tidligere Zepelinere var Passageraptingen anbragt i Gondoler under selve Skroget. I L. Z. 129 er Passagerer-



A-Dækket.



B-Dækket.

ne anbragt i selve Skroget, og man har kun bibeholdt Førergondolen helt forude og de 4 Motorgondoler paa Siderne. Beboelsen er indrettet paa 2 „Dæk“. Paa det øverste „A“ Dæk findes i Midten Sovekahytter til 50 Passagerer. I Bagbordssiden ligger Spisesalen og yderst en Promenadegang med store Udsigtvinduer. I Styrbordssiden findes indenfor Promenaden Selskabsrum og foran for dette Skrive- og Læseværelse. Paa „B“ Dækket findes om Styrbord forrest en Rygesalon, hvortil Adgangen sker gennem en Bar, hvor en Tjener stadig kontrollerer de Rejsende. Ild er selvfølgelig meget farlig i Nærheden af saa store Mængder Brint. Agten for disse Rum findes Toiletterne. Om Bagbord er Rum-

mene regnet forfra: Officersmesse, Køkken, Mandskabsmesse og Toilet med Baderum.

Mandskabskamrene er fordelt over hele Skibet langs Passagen. Foran for Førergondolen findes 5 Kamre til de 5 Kaptajner og 5 Dobbeltkamre: Midtskibs er der 2 enkelte og 10 Dobbeltkamre og agter endelig 6 Dobbeltkamre.

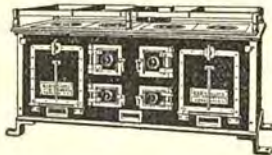
Skibet kan medtage 10 ts Gods.

Maskinanlægget bestaar af 4 Dieselmotorer, anbragt i hver sin Gondol, 2 paa hver Side af Skroget Gennem et Gear 2:1 driver de hver en 4-bladet Skrue af Træ. Motorerne, der er bygget af Firmaet Daimler-Benz, har 16 Cylindre i V-form og yder hver 800—900 HK, men kan i en Tid afgive 1200HK. Ved Varighedsprøverne paa 150 Timer konstateredes et Brændselolieforbrug paa 170 g pr. EHK/Time. Brændstofforholdningen er paa 60 ts, medens Smørelieforholdningen er 800 l.

„Hindenburg“ har allerede foretaget flere velykkede Ture, og sidst gjort Rejsen New York—Frankfurt paa 45½ Time. Rejseshastigheden er ca. 125 km/Time.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

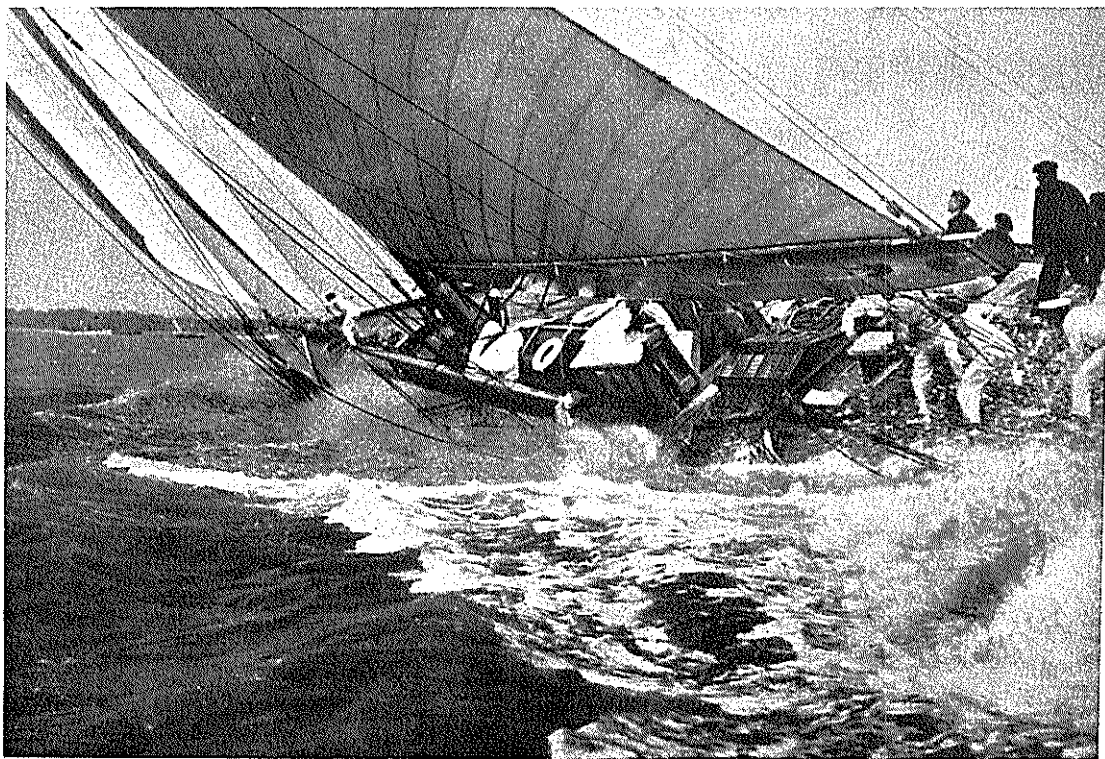
BURMEISTER & WAIN

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI A/S

— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbeddinger

DIESELMOTORER

SKIBSVÆRFETET:
Telefon: Central 6282



Det ser betænkeligt ud. — Et farligt Øjeblik ved Regattaen foran Harwich.

Sejlsport er ikke Luksus

Vedligeholdelsen, som for Bilers eller Huses Vedkommende let kan blive den alvorligste Side af Sagen, betyder for Baadejeren kun rent minimale Udgifter. Dette gælder isøvrigt hele Driften. Vinden er gratis, og det er *den*, der driver Baaden frem. Den og en vis Indsigt i Sejladsen.

Man vil da maaske sige, at det er ikke saa let pludselig at give sig til at sejle. Dertil er at bemærke, at det er heller ikke *saa* svært; der kræves stor Forsigtighed og en Smule Omtanke. Er man sig bevidst at være i Besiddelse af disse to Egenskaber, kan man roligt gaa om Bord og begynde for sig selv.

Man vil gøre en Mængde Erfaringer allerede den første Dag. Man vil lære overmaade meget af at skele til, hvad Sideemanden i Baadehavnen foretager sig. Han vil heller ikke være uvillig til at give gode Raad. Lidt kan man ogsaa læse sig til, hvis man ellers er fortrolig med Alfabetet og Anvendelsen deraf.

Endelig kan man gøre det rationelle. Man kan gaa paa Skole i Københavns Amatør-Sejlkлуб. Saa lærer man at sejle, og man ender endogsaa med at faa en Eksamen. Det er det rigtigste, men det er alligevel ikke nødvendigt. Nødvendigt er det egentlig næsten kun at kunne *svømme*. Ikke fordi en Sejlers Liv bør foregaa som en Vandpantomime, men det *kan* ske, at man træder ved Siden af, naar man vil springe om Bord, og saa ser det pænt ud, at man kommer nogenlunde behersket op.

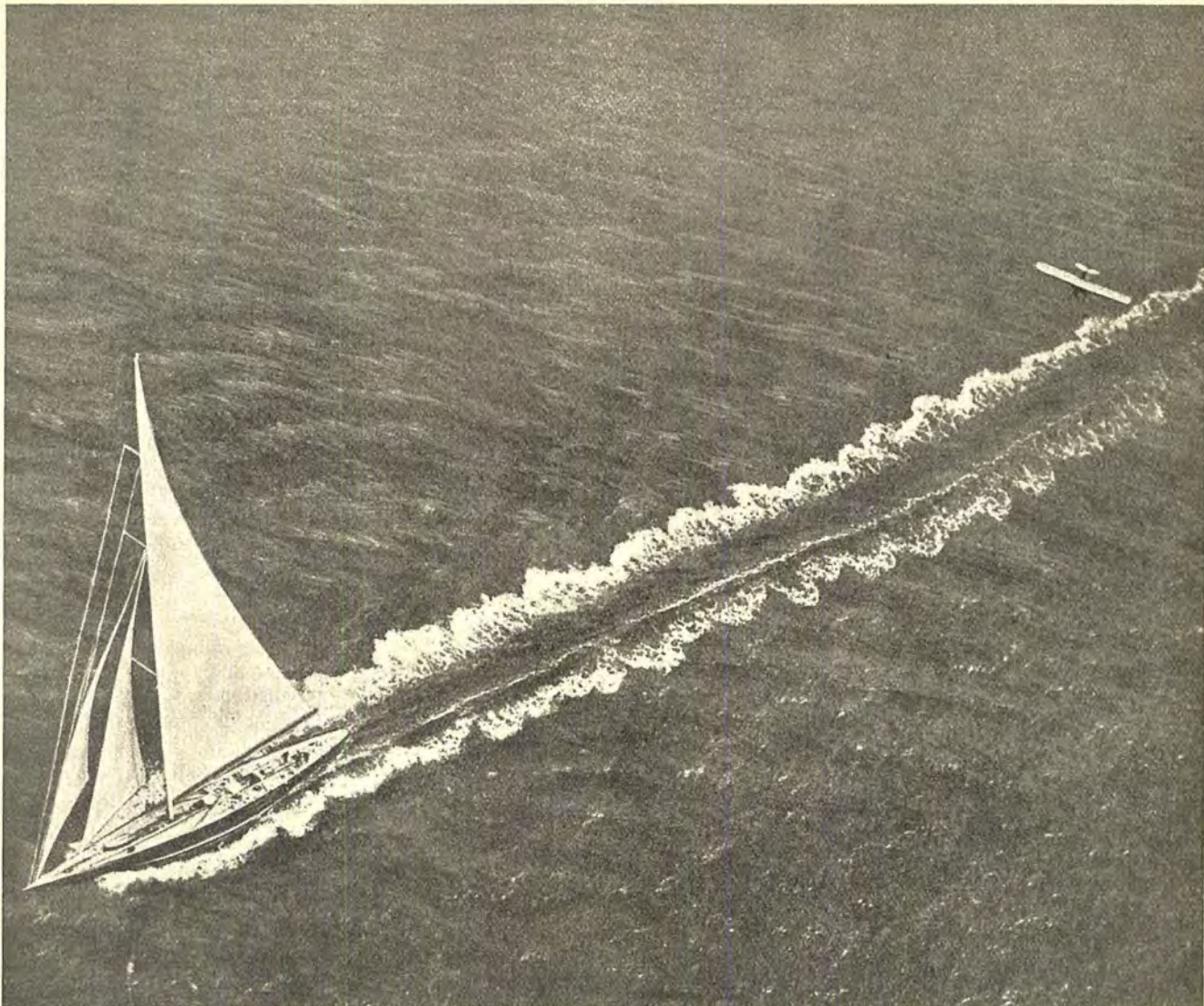
Hvorfor skal man sejle? Det siger sig selv! De vil ogsaa

lægge Mærke til, som ovenfor sagt, at næsten alle, hvis Sejlsport kommer paa Tale, udbryder: Sejle med en Lystbaad — vidunderligt!

Det er vidunderligt. Det er en helt anden Følelse at gaa om Bord i sin lille, beskedne Baad Lørdag Aften, medbringende lidt Proviant, en god Ven og en god Bog, at sejle op (eller ned) langs Kysten, ligegyldigt næsten hvorhen, at høre Bølgernes Kluk langs Baadens Sider, at fornemme den friske Vind strygende gennem ens Haar og bærende Baaden bort fra alt det Besvær, som man kun definitivt (for 36 Timer) kan kappe Trossen til ved at gaa ud paa Vandet. Det er ikke romantisk Shudder dette. Det er en Virkelighed, som dog nogle Tusinde Familier fryder sig over hver Lørdag i Sommerens Tid. Men altsaa alt for faa Tusinde Familier!

Kolonihaverne er gode, en pragtfuld „Opfindelse“, en af de faa virkelig menneskevenlige Opfindelser, der er gjort. Men det ligger alligevel i mange Menneskers Sind, og da ikke mindst i de unges, at det var rart, om man baade kunde dyrke sin Kolonihave og følge Vandretrangen. Det er *det*, den lille Baadejer gør.

Han passer sin Baad som Havemanden sin Have. Han lapper paa den og maler paa den. Forbedrer den i smaa Kringelkroge og for smaa Fejl, som kun han ser, og som maaske slet ikke er til. Han kredser om dens lille Verden akkurat, som om det var Lysthuset „Carolines Minde“. Han faar den samme friske Luft *lidt* friskere, tør man vel endda mene. Og han faar set sig om samtidig med, at han uden at ane det



Det ser ud til, at „Endeavour“ gear hurtigere end Flyvemaskinen.

opøver Egenskaber, der i en Verden, hvor Kampen for Tilværelsen hver Dag bliver skrappe, er rent ud uundværlige. Han lærer at være aarvaagen, at være forudseende, at tænke sig om, inden han starter et Foretagende, det være sig aldrig saa lille. Og han lærer at reagere paa een Gang hurtigt og roligt. Han faar i Tilgift den Spænding, der er i at omgaas

Naturen, hvor den endnu har Lov at udfolde sig: Vejret. Han faar *Glæden* ved en Dag lang at slaas med genstridig Vind og drilagtig Strøm for saa at nyde en Hvile, der kun findes paa Søen, en Afslappelse, der er lige saa fuldendt, som Interessen har været spændt, medens der skete noget — paa Bølgen den blaa.

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

Skibsproviantering
Cigarer - Tobak - Vine
Detail:
Sølvgade 85, Tlf. 14172

Giv din bedste Ven Bogen

„Barken Margrethe“

K·Y·O·G·M·V·

KØBENHAVNS-YACHT
OG MOTORBAADS-VÆRFT
AKTIESELSKAB
KALKBRÆNDERIHAVNEN

Ophalerbedding
paa over 60 Tons

Telefon Ryvang 906
Tlgr.-Adr.: Yachtmøvær.

J. JOHANSEN

Skibsrigger
Sundkrogsgade. Ø.
Telf. Ryvang 2070

Alt Riggerarbejde udføres
Yachtarbejde af enhver Art
Søg Tilbud

OBSERVATIONER I AUGUST MAANED

Britiske Admiralitetslorders Lønninger.

De Gager, som er fastsat for Medlemmerne af det britiske Admiralitet, maa siges at være ganske respektable. First Sea Lord har 4299 £ (85,550 Kr.) aarlig, Second Sea Lord har 3185 £ (65,540 Kr.), Third Sea Lord 2850 £ (56,715 Kr.) og Forth Sea Lord 2615 £ (52,000 Kr.). Deputy Chief of the Naval Staff har 2850 £ (56,715 Kr.).

Sylt.

Der foregaar en feberagtig militær Aktivitet paa de tyske Øer langs hele Nordsøkysten fra den hollandske til den danske Grænse. Fra to forskellige paalidelige Kilder erfares det, at Øerne Borkum, Juist, Norderney, Langeroog, Spiekeroog og Wangeroog forsynes med vældige Cementbefæstninger, og samtidig indrettes store cementerede Landingspladser til Flyvemaskiner. Besøgende maa overhovedet ikke komme langs Nordsøkysten bortset fra enkelte Badesteder.

Paa alle disse Øer og paa Fastlandets Kyst fra Emden til Bremerhafen er der voldsom Aktivitet at

spore fra Luftvaabnets Side. Hele Omraadet, siger en af mine Meddelere, ligner en stor Myretue, saa mange Mand er der i Arbejde. Ikke blot befæstes Helgoland med fuld Kraft, men ogsaa Sylt lige syd for den danske Grænse arbejdes der paa Befæstningen.

Denne Ø vil blive omdannet til Europas stærkeste Flaade- og Luftbasis. Store underjordiske Flyvebaadshangarer er bygget paa Øen, der ikke ligger mere end 600 km fra det nærmeste Punkt paa den engelske Kyst.

50 Aar.

Formanden for Dansk Styrmandsforening Ejnar Bang, fyldte nylig 50 Aar. Styrmand Bang er af Sømandsslægt og fulgte Traditionen med at mønstre ud i den store Sejlskibsfart, saasomt han var færdig med Skolen. I 1906 tog han Styrmandseksamen og sejlede derefter nogle Aar som Styrmand i Fanøbarkene. Fem Aar senere gik han ind i Det Forenede Dampskibs-Selskab og kunde i Foraaret fejre 25-Aars Jubilæum i dette Selskab, hvor han nu er 1. Styrmand paa Damperen „Island“.

Allerede i 1918 blev Styrmand Bang indvalgt i Styrmandsforeningens Bestyrelse, i 1935 blev han Næstformand, og siden 1935 har han været Bestyrelsens Formand. Han er en ivrig Organisationsmand, energisk Forkæmper for Standens Tarv, og indenfor Standen har hans Ord den Vægt, som mange Aars Erfaring og Deltagelse i Ledelsen giver.

Briggen „Gerda“.

„Gerda“ af Pataholm, som er Sveriges sidste Brig, bliver i den nærmeste Fremtid lagt op ved Gefle og skal derefter indrettes som Søfartsmuseum i Tilknytning til Museet i Gefle. „Gerda“ løb af Stabelen i 1869; den har gjort sin sidste Rejse, og der er nu i hele Verden kun een Brig tilbage, der endnu sejler.

Tyske Hvalfangerskibe.

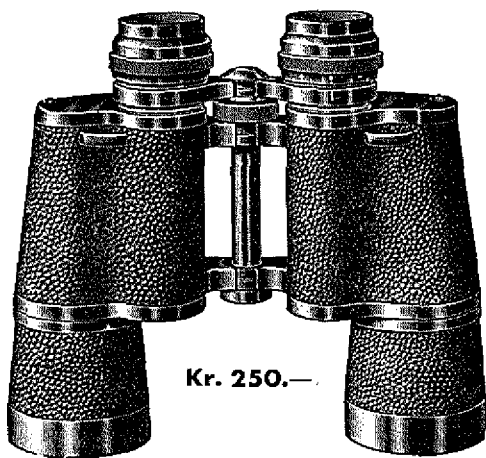
I Hamborg ombygges nu en større Damper til det første tyske Hvalkogereri, der bliver paa 15,000 Brutto Tons, og hvortil skal høre 6 Fangstdampere, der er under Bygning eller søsat. Disse Skibe skal udgøre den første tyske Hvalfangst-Ekspedition, der skal drive Fangst i Antarktis; de bliver yderst moderne udrustet med Ekkolod, Radiopejleapparater etc.

Flaget.

Naar man en Sommersøndag staar inde paa Stranden og oplever det prægtige Syn at se Sejlere i hundrevis vende tilbage fra Lørdag-Søndagstur, er der een Ting, som man bliver forbavset over, og det er: at kun et ringe Antal af Baadene fører Nationalitetsflag. At man forinden en Kapsejlsads skærer Flaglinen ud er sin Sag, da den sommetider kan være til Gene ved Rebuing etc., men hvorfor ikke hejse vort skønne Flag, naar Sejlerne er paa Tur, det ser smukt ud og højner hele Skibet.

Henrihansen.

„LUCHS“ 7×50



Kr. 250.—

er den ideelle Prismekikkert til Marinebrug. Kvaliteten er fremragende, Lysstyrken enorm og Prisen overkommelig.

Enhver optisk eller nautisk Specialforretning i Danmark vil med Glæde forevise den.

BECK KASSEL
CBS

Generalrepræsentant for Skandinavien:

P. A. HERSKIND, Frederiksborggade 50, Kbhvn.

BECK

KIKKERTER til alle Formaal paa Lager
4-20 Ganges Forstørrelse
Alle Modeller i stort Udvalg fra

125⁰⁰

Wm. Offersen, Købmagergade 16
Telefon Byen 155

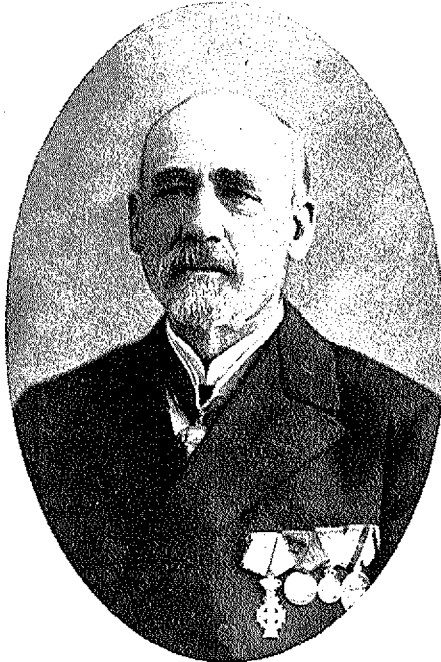
KEJSERLODSEN

ER DØD

Søndag d. 21. Juni døde fhv. Lodsoldermand og fungerende Lodsinspektør paa Dragør, Vilh. Møller stille og roligt efter faa Dages Sygeleje, næsten 84 Aar gammel.

Vilh. Møller saa Dagens Lys en sildig Efteraarsdag i Aaret 1852. Han fødtes i en gammel Sømandsslægt og hans Livsbane var her given. 14 Aar gammel kom han ombord i en Dragør-brig „Anna Jans“ tilhørende en af Datidens største Rhedere i Dragør, Crilles Carlsen Jans, og her lærte han Sømandens haarde, men saare udviklende Liv. Det var en Tid, hvor der krævedes meget, haardt Arbejde og meget lidt Frihed. I Storm og Stille, i Østersø og Nordse og videre ud i den store Verden. Langt borte fra Hjemmet udvikledes Drengen til Mand. Efter at have taget Styrmandseksamen ansattes Møller i 1875 ved Dragør Lodseri og virkede her i samfulde 50 Aar indtil han i 1925 afgik som Lodsoldermand

og fungerende Lodsinspektør. Han oplevede Dragør Lodseri i dets Storhedstid, med 50 tjenstgørende Lodser, og med Sundet fuldt af Sejlere, hvor Lodseriets Fartøjer krydsede rundt for at „besætte“ eller „tage af“. Han oplevede Dampskibene, saa hvorledes de efterhaanden fortrængte Sejlerne, der nu i de sidste Aar var et sjældent Syn. Han oplevede Lodseriets gradvise Nedgang. Saa den Institution han elskede svinde ind. Kammeraterne blev sat paa Pension, der var ingen Brug for dem mere, og en skønne Dag gik han selv, mæt af Dage og Arbejde. Dog ikke for at lægge op, men kun for at fortsætte hjemme hos sig selv. Faa er de Ting, der er sket i Sundet, som han ikke har set. Før nogen tænkte paa at staa op, var Oldermændene oppe. Paa Taget af sit Hus havde han sin private Udsigt, og med sin lange Kikkert søgte han ud over Havet. Men Ørneblikket sløredes en Dag. En Vaardag i Aar gav han op, Synet vilde ikke makke ret længere, og nu havde han intet at tage sig til. Jo, han drømte nu og da om de unge Aar. Han mindedes gamle Dage, da Olderman-



Fhv. Lodsoldermand Vilh. Møller.

den virkede. Han mindedes de store Dage, da Statsoverhoveder for store Riger, der nu ikke er mere, havde Brug for Lodsoldermanden paa Dragør, for at de sikkert kunde blive ført op til København. Det var i Fyrstebesøgenes Tid. Hver Sommer stævnedes Czaren over alle Russere til Danmark for at tilbringe nogle Uger i Fred og Ro hos sin Svi-gerfader Kong Kristian d. 9. paa Fredensborg. Nu og da havde Hohenzollernes Kejser ogsaa Bud efter Oldermændene, enten Besøget gjaldt København eller Togtet gik Nord paa til de norske Fjorde. Det var et Hjerte, der bankede af Stolthed og Lykke der entrede ombord. Stolthed over den Ære der timedes det Flag og den røde Stribe hvorunder han tjente, og Lykke over at Ansvar for Majestæternes Sikkerhed var lagt i hans kyn-dige Hænder. Og Oldermændene spandt en Ende om sit Samvær med Czar og Kejser, med Admiral-er og Storfyrster, og med me-

gen Ærbødighed bevarede han ethvert venligt Ord som et dyrebart Eje.

Tidene har skiftet. Lodseriet har ingen Oldermænd mere. Titlen bortfaldt med ham for det mere demokratiske og uromantiske Formand, der mere leder Tanken hen paa en Arbejdsplads i Land, end paa en Chefpost ved et kongeligt Lodseri, og ovenikøbet paa Danmarks ældste. Men til sene Tider vil Mindet om den sidste Oldermænd leve i Dragør. Et Exempel til Efterfølgelse for de unge.

Ære være hans Minde.

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

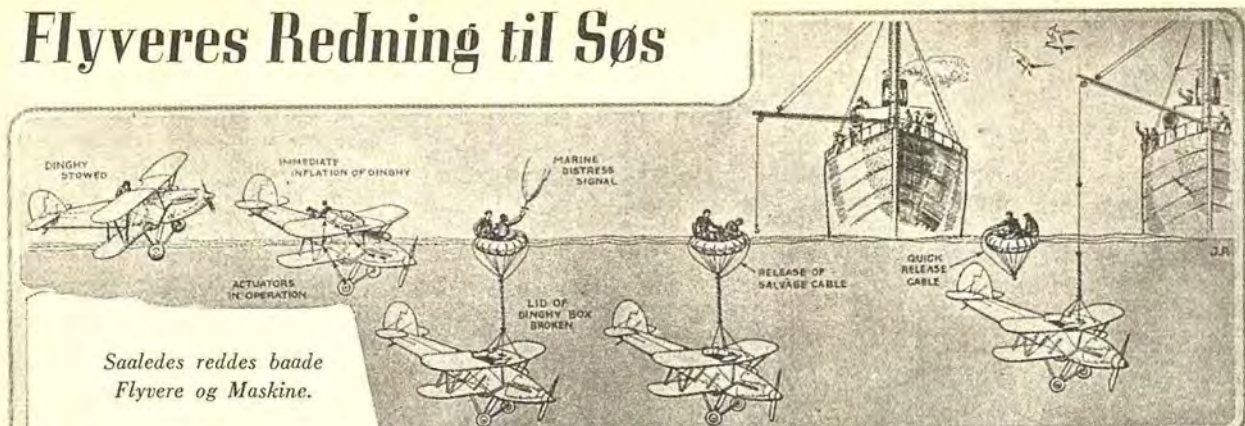
Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

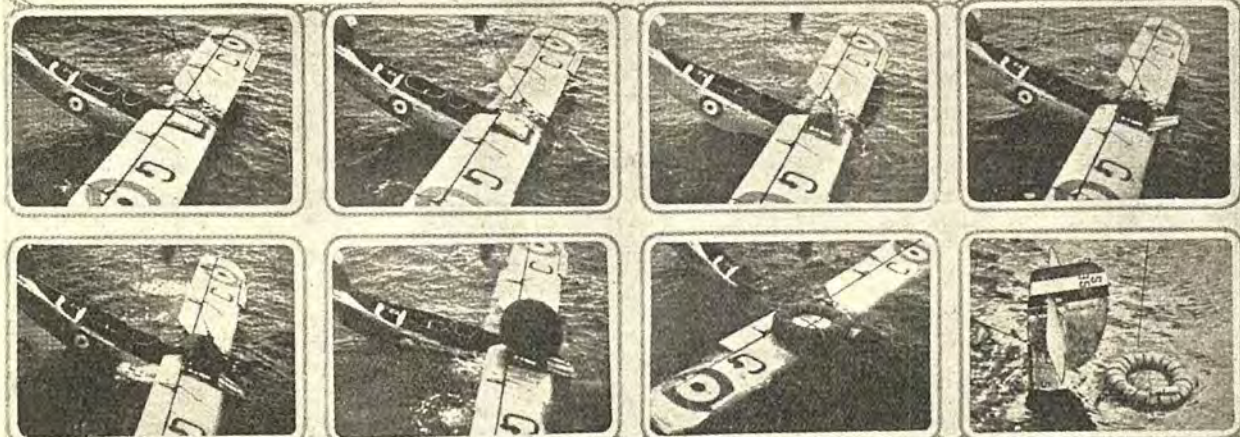
Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.

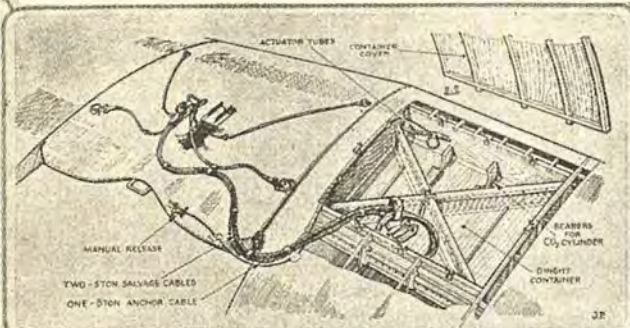
Flyveres Redning til Søs



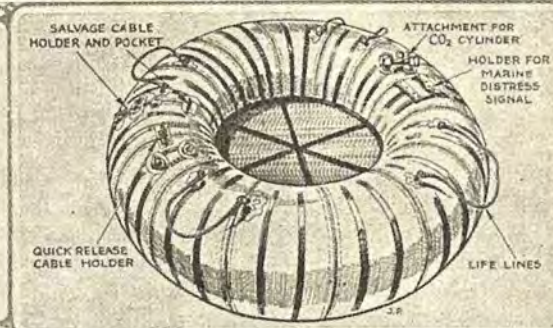
Saaledes redtes baade
Flyvere og Maskine.



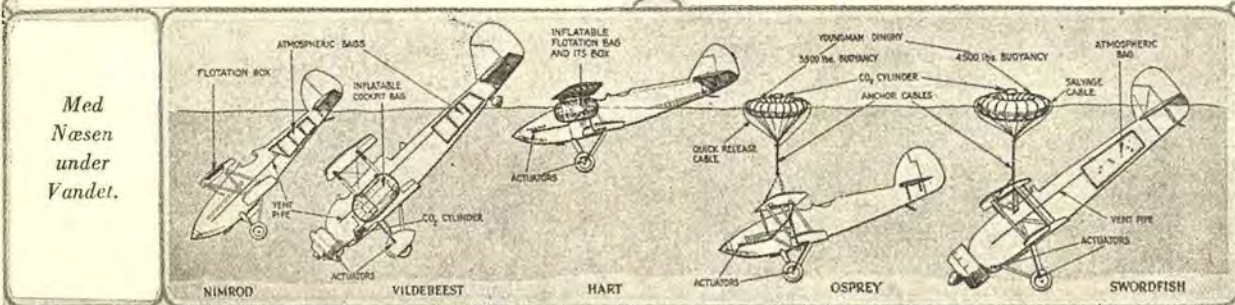
Optaget i levende Billeder vises her, hvordan Redningsbæltet automatisk udløses ved Nedstyrting.



Redningsbæltet er anbragt mellem Vingerne.



Redningsbæltet fylder sig selv med Gas.

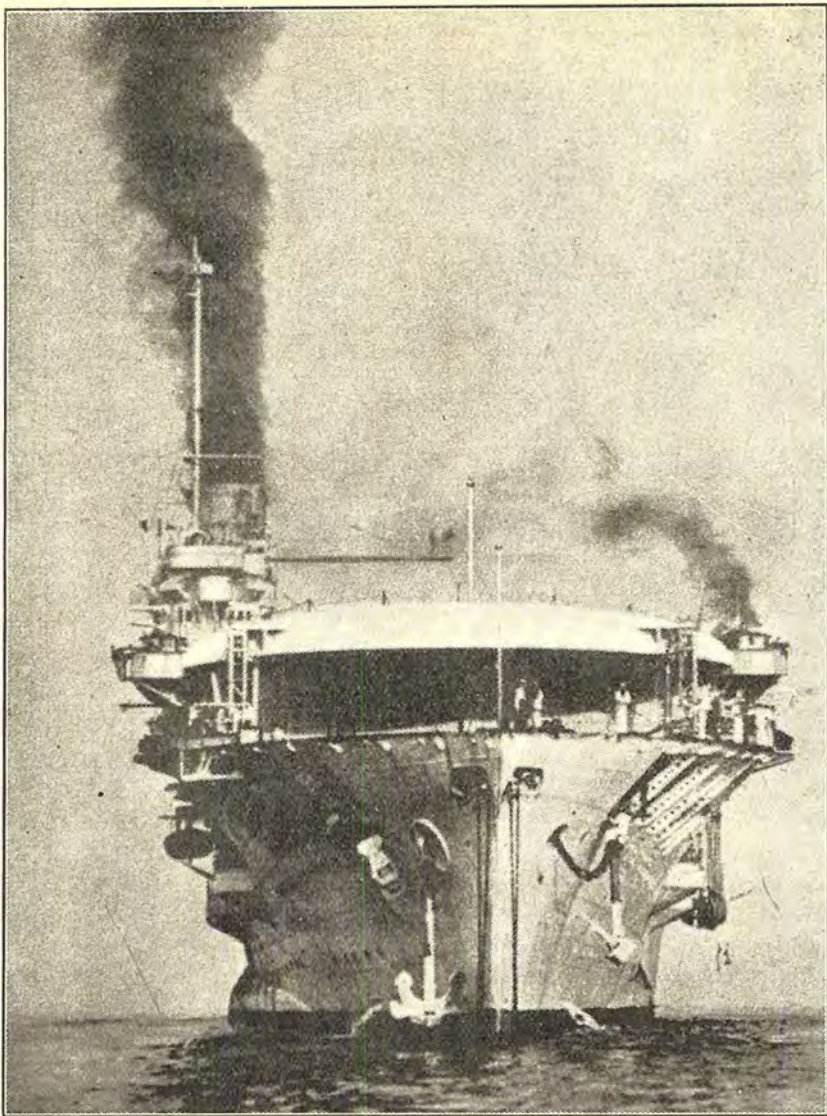


Med
Næsen
under
Vandet.

Der er gjort mange Eksperimenter med at finde den bedste Metode til at redde baade Flyvere og Maskine ved Nedstyrtinger til Søs.

Her er afbildet den sidste nye engelske Opfindelse: det automatiske, selvudløsende „Youngman“-Redningsbælte, ved Hjælp af hvilket baade Flyver og Maskine kan reddes.

Til Ferien: Bogen »Barken Margrethe«



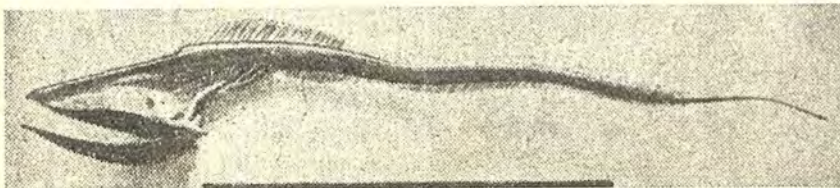
Den britiske Krydser „Glorious“, der er forvandlet til Bærer for Flyvemaskiner.

Dybhavsfisk

Den amerikanske Zoolog William Beebe, herhjemme kendt som Forfatteren til „Galapagos“, Bogen om Skildpadderne, har ladet sig sænke ned i Havet i sin Bathysphære-Gondol. I 909 Meters Dybde iagttog han det forunderlige Dybhavsdyr fra sin Staalgondol. „Der er selvlysende Uhyrer paa Havets Dybde, der minder om Skyskrabere ved Nat“, siger William Beebe, der som den første har set disse Dyr levende.

Dog har man igennem mange Aar kendt en Del til det Liv, der rører sig paa Ocean-Dybdene, idet videnskabelige Ekspeditioner, udrustede med fortrinlige Fangstredskaber har bragt mange af Dyrene frem i Lyset.

Den her afbildede Gastrostomus, der er i Familie med Aalefiskene,



— Sig, at De har læst det i „Vikingen“!

Søren Matros fortæller om Øen der forsvandt

Der hændte mig engang
imellem Norges Øer og Skær
en Hændelse, som ellers nok
er en Fortælling værd.

Jeg havde Vagt en Dag,
og for en laber Vind vi gled.
Da pludselig kaldte Skipperen
mig i Kahytten ned.

Og Skipperen han stod der
og studerede sit Kort;
jeg saa det med det samme,
at Humøret var lidt sort. —

„Hør, Søren! Hvorfor melder
du mig ikke, hvad du ser?
Der skal en Ø jo findes
saa nogenlunde her!“

„Nej, Skipper,“ jeg ham svared’,
„i dette Stykke Sø
der ligger ej saa meget
som Skyggen af en Ø.“

Men Skipperen han rasede
og det med Fynd og Klem:
„Naar Øen staar paa Kortet,
saa skal den findes frem!“

Vi fandt den bare ikke,
skønt den stod paa Skippers Kort.
Til sidst vi trode alle,
at den var løbet bort.

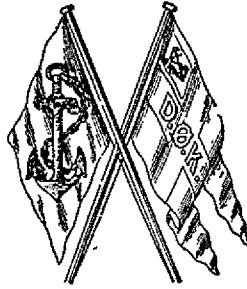
Nu havde vi paa Skonnerten
en Skibsdreng, der hed Tom.
En Dag helt stolt og vigtig
hen til Skipperen han kom.

I Haanden bar han Kortet,
og han spyttede og sa:
„Nu skal jeg sige Skipper,
hvor den Ø er blevet a!“

Hvis Skipper vil se efter,
saa er Sagen ganske let:
Den Ø, der staar paa Kortet,
er kun — en Kaffeplet!“

er henved 1 Meter lang og findes i ca. 1000 Meters Dybde. Den lever af Dybhavskrebs, men kan ogsaa, takket være sin udvidelige Mavesæk, sluge Fisk, der er længere end den selv.

Foruden denne Fisk har Forfatteren beskrevet mange andre for os Danske meget mærkelige Fisk.



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

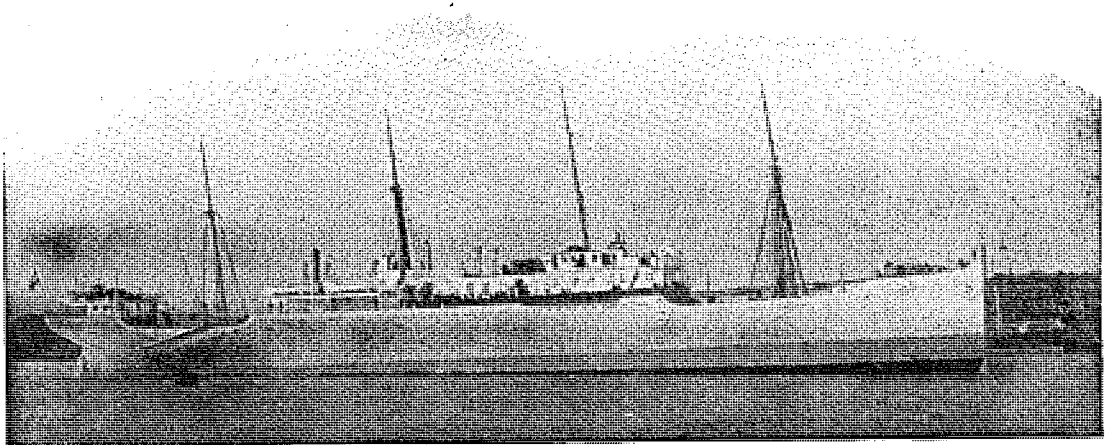
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Calcutta, Rangoon, Kuala Lumpur, Penang, Honkong, Shanghai, Hankow,
Tsingtao, Weihaiwei, Harbin, Dalny, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Durban,
Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. August 1936

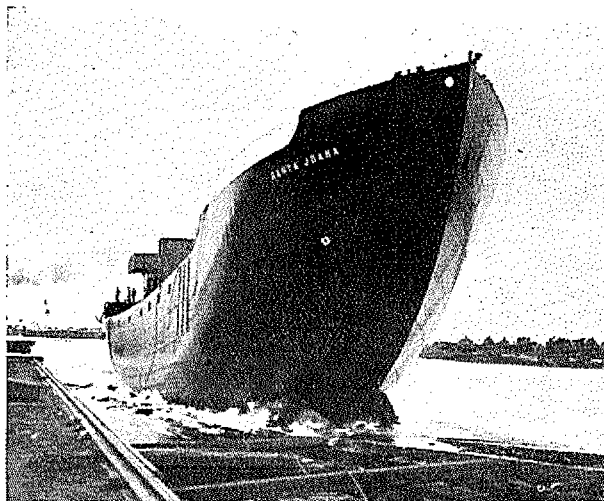


Medlemmer pr. Januar 1936.

Det forenede Dampskibsselskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det danske Petroleumsselskab A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det dansk-franske D/S
 D/S Vendila
 D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 D/S Det danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabcaran
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitlers Bjergnings Entreprise
 Svitlers Bugserafdeling
 D/S Actie, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Ronne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Ale
 Det dansk-norske D/S
 A/S Rederiet Albion
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 D/S Jyden, Esbjerg
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 A/S Det store nordiske Telegrafelskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phoenix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 De forenede Bugserelskaber, A/S
 A/S Draco

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

søsætter en stor Dieselmotor-Trawler



VNakskov Skibsværft foretog d. 25. Juni Søsætningen af en stor Dieselmotor-Trawler til Rederiet „Empreza de Pesca de Aveiro“, Aveiro, Portugal.

Skibet har faaet Navnet „Santa Joana“.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem Perpendikulærer 63,5 m. Bredde paa Spant 10,6 m. Dybde til Hoveddæk 5,9 m.

Trawleren er bygget til Klasse: Germanischer Lloyd's + 10 A/4 E

special survey, med forstærket Forskib efter Lloyd's Regler for Sejlad i Is. Den har eet gennemløbende Dæk med Opbygningerne Bak og Poop. Forskibet er bygget med Meierform. Skibet har 6 vandkrydserløk.

Lastevnen bliver ca. 1500 Tons, og Fiskelastrummets Kapacitet ca. 128 m³.

Besætningen bliver ialt 54 Mand Paa Dækket opstilles et elektrisk drevet Trawlspil samt et An-

(Fortsættes Side 40.)

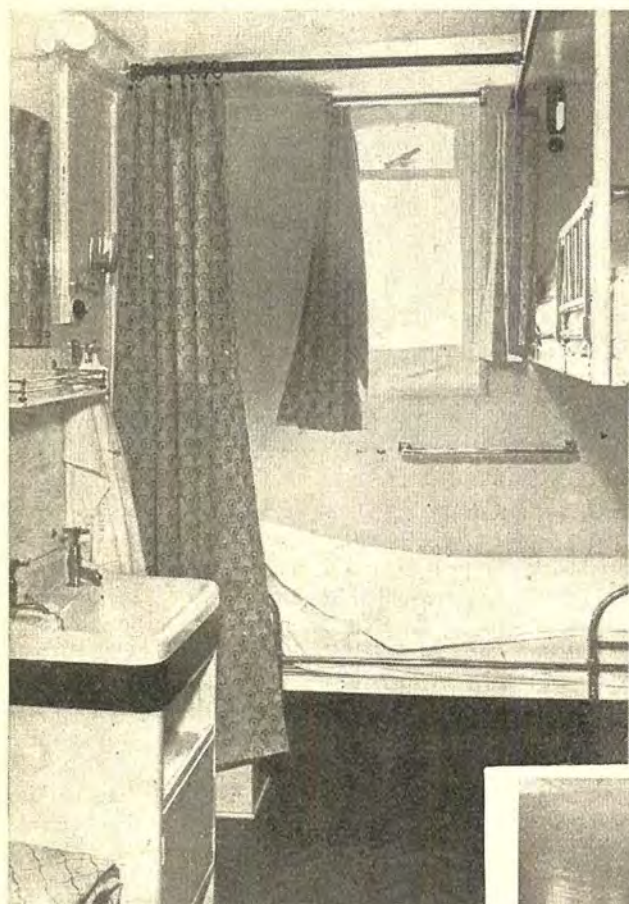
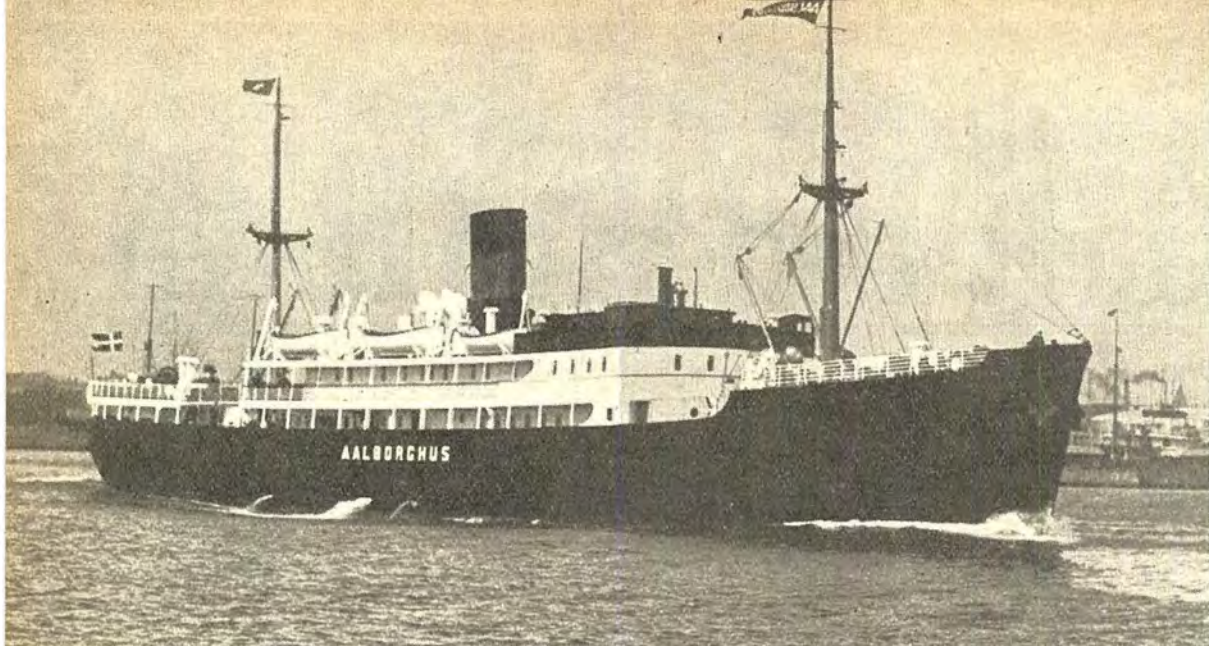
VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN



1. Klases Kamre er smukt udstyrede og har rindende varmt og koldt Vand.



3. Klasse har polstrede Mahognimøbler betrukket med Læder.

M/s Aalborghus

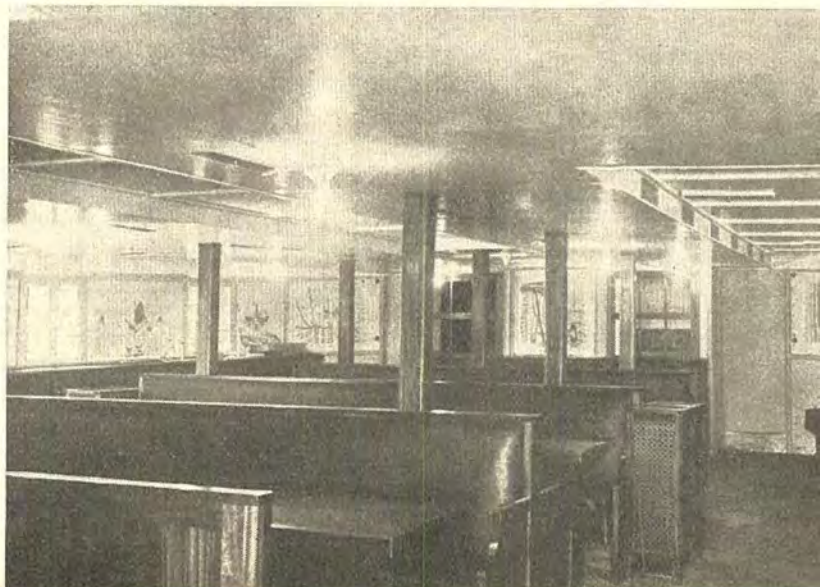
✓ Nakskov Skibsværft afholdt Torsdag d. 25. Juni 1956 Prøvetur i Øresund med Dieselmotorskibet „Aalborghus“, der er bygget til Det forenede Dampskibs-Selskab's København—Aalborg Rute.

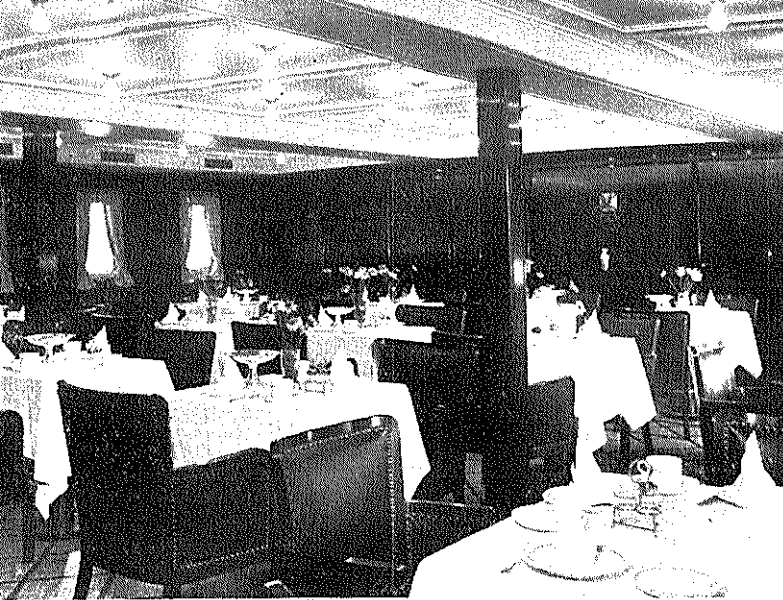
Skibets Hoveddimensioner er:

Største Længde 89,5 m, Længde mellem Perpendikulærene 82,5 m, Bredde paa Spant 12,88 m, Højde til Hoveddæk 5,55 m, Højde til Awningdæk 7,62 m, Dybtgaaende lastet 4,85 m, Displacement ca. 2,800 Tons, Kubikindhold 1475 m³, Brutto Tonnage 2,079 Tons, Netto Tonnage 1,186 Tons, Antal Kahytpassagerer: 1. Kahyt 66 og 2. Kahyt 216, Antal 3. Kl. Passagerer: hele Aaret 460 og i 4 Sommermaaneder yderligere 225.

Skibet, der er bygget til Bureau Veritas' Klasse, har 3 Dæk, nemlig Awningdæk, Hoveddæk og Mellemdæk.

Paa Awningdæk findes forskellige Opbygninger; forude en Bak, midtskibs og agter Dæks-





1. Klases Spisesalon.

med Plads til 216 Passagerer i 4-Mands Kamre.

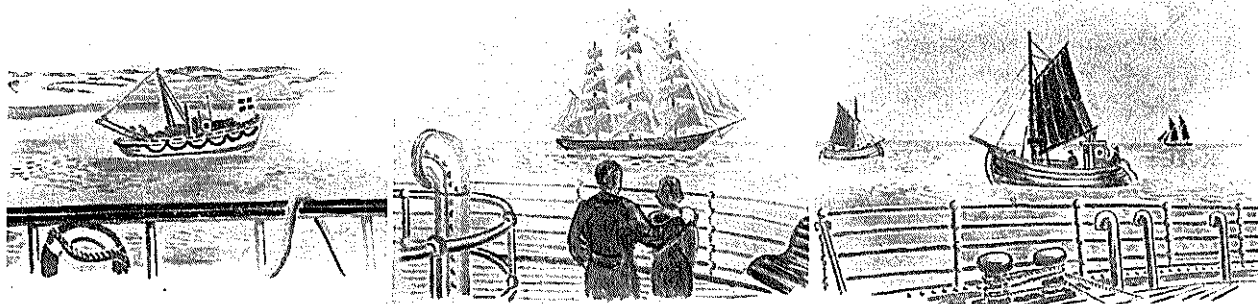
Hele Agterskibet er indrettet til 5. Klasse.

Paa Toppen af agterste Dækshus er indrettet et 76 Kvadratmeter stort Promenade- og Udsigtsdæk.

I selve Dækshuset findes Indgang med Hall og i Tilslutning hertil 2 store Toiletter med Porcelænskummer med rindende varmt og koldt Vand.

Fra Awningdækket fører brede, bekvemme Trapper ned til den store Salon paa Hoveddækket. Salonen, der i Bredden gaar fra Skibsside til Skibsside, strækker sig i en Længde af 20 m frem i Skibet.

Møblet består af magelige, polstrede Lædermøbler med Siddeplads til mindst 200 Passagerer. Selve Salonens Træværk er holdt i lyse Tonfarver og af



Udsigtsmotiver fra Rejsen København—Aalborg.

huse. Over den midterste Del af Awningdækket findes Promenadedækket og over dette igen Baaddækket. Skibet har 5 vandtætte Skodder. Endvidere er det forsynet med en dobbelt Bund i hele dets Længde. Denne er indrettet dels til Vandballast og dels til Brændsels- og Smøreolie og Ferskvand.

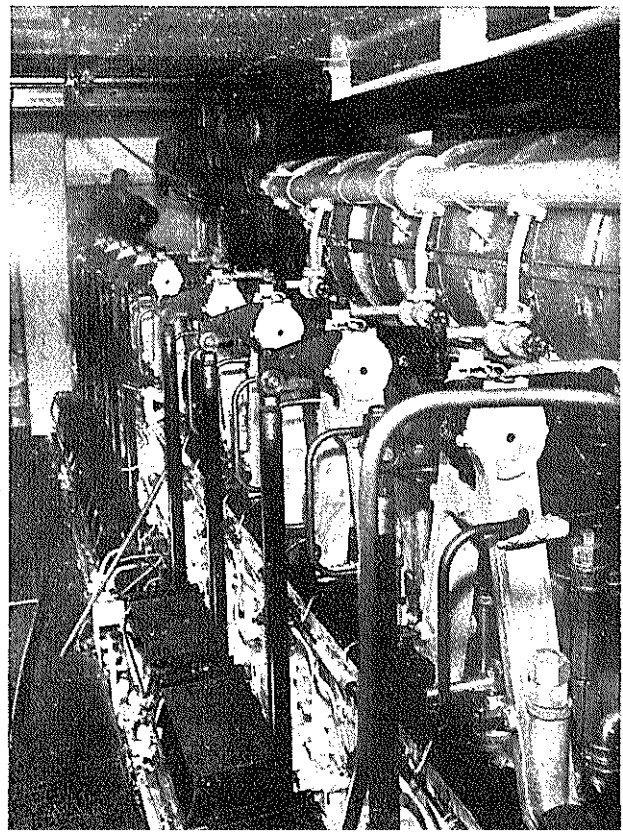
Ved Bygningen af „Aalborghus“ er alle de Erfaringer, der i de senere Aar er indhøstet, saavel af Rederiet som af Værftet, blevet frugtbargjort.

Ved Indretningen af Passagerapteringen har man fulgt Udviklingen, der viser, at væsentlig færre Passagerer end tidligere ønsker at rejse paa 1. Kahyt, og man har derfor indrettet færre Pladser paa denne Kahyt, end der var i de tidligere Skibe paa Aalborg-Ruten. Ialt er der Plads til 66 Passagerer paa 1. Kahyt.

Antallet af Pladser paa 2. Kahyt er derimod forøget med næsten tre Gange saa mange som tidligere, ligesom der er foretaget den Forandring, at Aapteringen for alle Kahytpassagererne findes midtskibs. Øverst paa Promenadedækket ligger samtlige 1. Kahyts Kamre, hvoraf der er et betydeligt Antal Kamre til 1 Passager.

Awningdækket er et specielt Salondæk. Her findes baade 1. og 2. Kahyts Saloner med Indgang, Halls og Garderober; endvidere Radiostation, Billetkontor og Toiletter.

Paa Hoved- og Mellemdæk midtskibs ligger 2. Kahyts Kamre



Motoroppen.

Kunstneren Kai Mottlau smukt dekoreret med Udsigtsmotiver fra Rejsen København—Aalborg.

Lige under denne Salon paa Mellemdækket, findes endnu en Opholdssalon i samme Stil og med mere end 100 Siddepladser.

Samtlige Skibets Kamre er forsynet med særlig brede og magelige Køjer med moderne Springmadrasser, Porcelænskummer med rindende varmt og koldt Vand, facetslebne Spejle, Læselamper og kunstig Ventilation. Paa dette sidste Omraade har man tilstræbt det mest fuldkomne.

Fra et særligt Anlæg opsuges og filtreres den friske Luft og udsendes gennem Kanaler til Skibets Kamre og Saloner. Ventilationsluften kan opvarmes, inden den fordeles.

Alt Træværk i Skibet er imprægneret imod Ild.

Gulvbelægningen i samtlige Saloner er af prima Ruboleum i Haandmosaik. Af hygiejniske Hensyn er Gulvet i Kamrene belagt med storfladet Ruboleum, hvorover der er lagt løse Gram-Tæpper med særligt Gummiunderlag, der forhindrer Tæppet i at skride.

Alle Gardiner er af vaskbare Stoffer.

Vægge og Lofter er holdt i hvide, matte Farver.

Det elektriske Kaldesystem til Betjeningen er lyd-løst.

I 1. Kahyts Salon er Paneler, Døre samt Møbler udført i Mahogni; i 2. Kahyts Salon i tonet Birk.

I 5. Klasses Salon er samtlige Møbler udført af pøleret Mahogni og betrukket med ægte Læder.

Et mekanisk Musikanlæg staar til Passagerernes Underholdning.

5. Klasses Saloner er gruppevis møbleret og rigelig udstyret med Bagagenet og Plads til at lægge fra sig paa.

Siddepladserne er nummererede saaledes, at man paa særlig store Rejsedage, f. Eks. ved Jul og Paa-

ske, i Forvejen kan sikre sig en Siddeplads uden Ekstrabetaling.

Der er lagt ganske særlig Vægt paa at udstyre Kamrene saaledes, at disse byder Passagererne den bedste Betjening i enhver Henseende.

Skibet er forsynet med oliefyret Komfur, leveret af A/S Brønnums Maskinfabrik, København, og til Opbevaring af Proviant er installeret et automatisk Køleanlæg, leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus.

Hovedmotoren bestaar af en 9 Cylinder 2 Takt Dieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Konstruktion. Cylinderdiameter er 500 mm med en Slaglængde af 900 mm. Ved 145 Omdrejninger udvikler Motoren 5,600 I. H. K., hvilket vil give Skibet en Fart af 17¹/₂ Knob.

Foruden Hovedmotoren findes der 5 Hjælpe-motorer, ligeledes 2 Takt Motorer af Burmeister & Wain's nyeste Type med en samlet Kapacitet af 5000 K. W.

Af Lossegrejer er Skibet forsynet med 5 Stk. elektriske Spil, alle af Thomas B. Thrige's nyeste Konstruktion.

Endvidere er Maskintelegraf, Doktelegraf, Styremaskine, Ankerspil og Forhalingsspil elektrisk drevne og leveret af Thomas B. Thrige, Odense.

Ved at lægge Lugekarmene i Niveau med Dækket er der opnaaet særlig gunstige Forhold for Ombordkørsel og Placering af Automobiles.

„Aalborghus“ er forsynet med Radiostation og Pejleapparat af Elektromekano's nyeste System.

Paa Prøveturen, der i enhver Henseende forløb tilfredsstillende, opnaede Skibet en Fart af 17,80 Knob over den maalte Distance.

Vi henviser iøvrigt vore Læsere til Nr. 3 af „Vikingen“, hvor vi bragte Tegninger af Skibet.

Nakskov Skibsværft.

(Fortsat fra Side 37.)

kerspil. Styremaskinen er elektrisk. I et særligt Rum paa Dækket opstilles et Kedelanlæg for Udvinning af Levertran.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 Stk. „Guldner“ 4-Takt, enkelt-900 B. H. P., der igennem en Vulkankobling trækker Skruesakslen.

Hjælpe-maskineriet bestaar af en Dieselmotor med Generator for Trawls-pillet samt en Dieselmotor med Generator, der leverer Strøm

til det øvrige elektrisk drevne Hjælpe-maskineri; endvidere i Reserve en mindre liggende Dieselmotor med Generator.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et 90000 Tons Diesellastskib til Dampskibsselskabet „Orient“ A/S, København.

Brøndberg & Tandrup

Lanterner, Lamper og Lygter
Skibsinventar og Reparationer
Udtagelse af Certifikater

St. Kongensgade 27 B
Telefon: Palæ 827

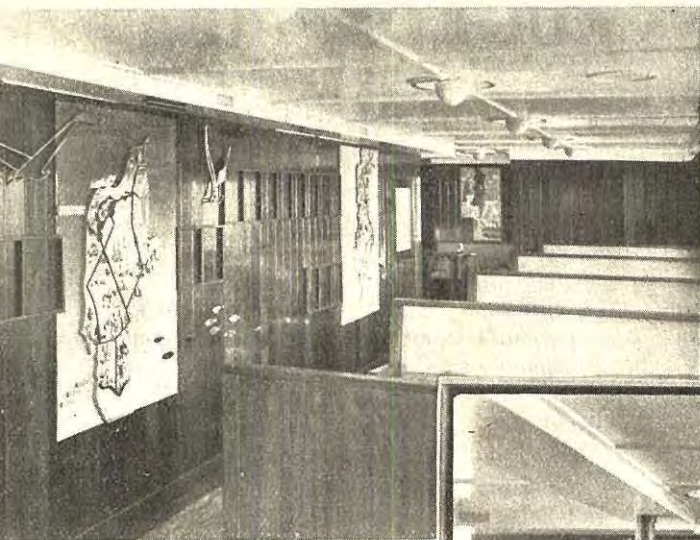
Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



KRONPRINSESSAN INGRID

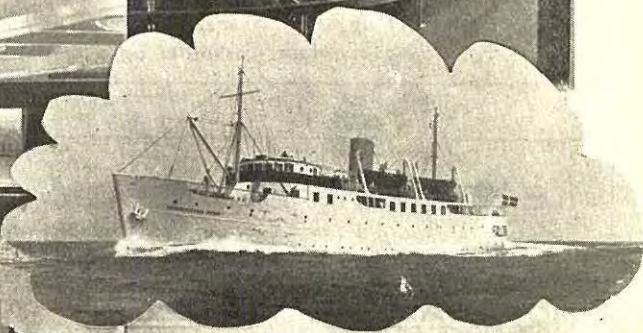


bygget paa Frederikshavns Skibsværft til Ruten Frederikshavn—Göteborg.

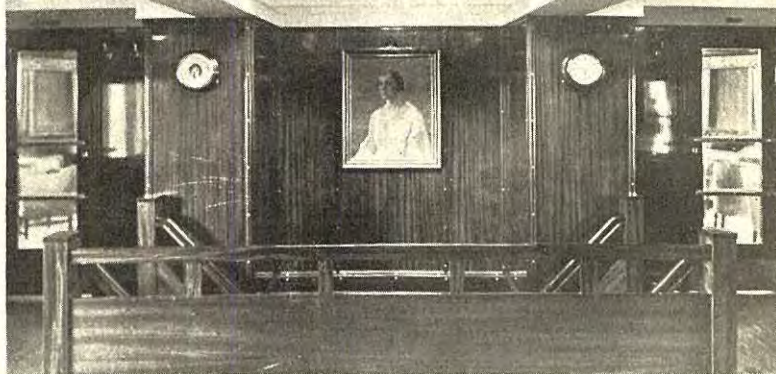
Vi bringer nogle Interiører fra det nye Skib som har vakt stor Glæde og Interesse i Nordjylland, og som ogsaa betyder en væsentlig Forbedring af Ruten.

Naar man imidlertid under Propagandasejladsen til forskellige danske Havne vil fremhæve Skibet som noget af det mest — —, saa maa man vel sige: „Ja, maaske — paa de Breddegrader“.

Interiører fra
„Kronprinsessan Ingrid“.



Den nye svensk-danske
Forbindelse har naturligvis
et smukt Billede af vor
Kronprinsesse om Bord.



Paa Prøvetur.

↓ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges d. 1. Juli en vellykket Prøvetur med Trælast-Damperen „Uralmash“, Værftets Byggenummer 620, bygget for Regning Unionen af de socialistiske Sovjet-Republiker.

Skibet er bygget til U. d. S. S. R.s Registers højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

90 m × 14,6 m × 7,15 m, og Bæreevnen er ca. 4000 ts. d. w.

Skibet er forsynet med en Hoveddampmaskine (tregangs) og med cylindriske Kødler. Maskineriet udvikler normalt ca. 1500 I. H. K. og giver Skibet en Fart af 10¹/₂ Knob.

Skibet er udført til Sejlads i Isfarvande og er derfor særlig forstærket.

Endvidere er der ogsaa i Apterungen taget nøje Hensyn til Ophold i arktisk Klima.

Besætningen, der bestaar af 42 Mand, har rummelige To-Mands-Kamre, ligesom Klubrum, Messer etc. er i moderne Udførelse med alle Indretninger for lange Rejser i de nævnte Farvande.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for saavel Sovjet-Republikkerne, Maschinimport, Moskau og det russiske Register som for Værftet.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Queen Elisabeth eller —

Da Cunard Line havde lavet Projektet til sin nye store Ocean-Damper, havde Selskabets Generaldirektør uofficielt Lejlighed til at tale med den nuværende Konge af England, dengang Prinsen af Wales. Generaldirektøren udtalte, at man havde tænkt sig at anholde om Tilladelse til at opkalde den nye Kæmpedamper efter Englands største Dronning.

Det var nemlig Selskabets Mening, at Paketbaaden skulde hedde Queen Elisabeth.

— Storartet, svarede Prinsen af Wales, det kan jeg ordne med det samme. Jeg ringer til min Moder nu og spørger, om Skibet maa bære hendes Navn!

Saaledes — fortæller det ondsksfulde Rygte — fik Damperen Queen Mary sit Navn.

NYHAVNS SKIBSHANDEL

Nyhavn 13

A. Aldenborg

Telef. Byen 3214

Foruden nyt og brugt Skibsinventar føres na ogsaa alt i Skibsproviant, fortoldet og paa Udførsel

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“

Telefon 4120
Statstelefon 16

FÆRCHS SKRAA

Den bedste, man kan faa

HOTEL NORDLAND

22, VESTERBROGADE
KØBENHAVN

CENTRALT - ROLIGT
MODERNE

VÆRELSE med Morgenmaaltid
fra Kr. 5,00
GRATIS BAD - Enestaaende Køkken

E. S. M. Denckers Eftf.

P. JENSEN

Rebslagermester, Vestergade 16

Eneleverandør af Plombsnore til Toldvæsenet hele Landet over og alle offentlige Institutioner

Rosenborg
Apollinaris

Rosenborg Brøndanstalt

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



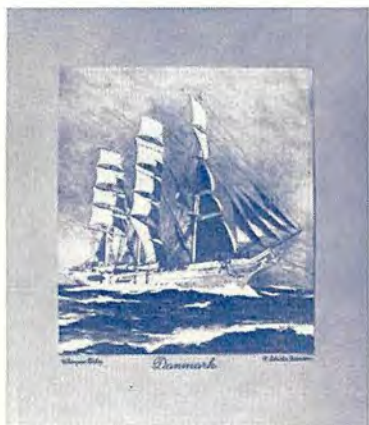
Depot for Skibsproviantering
 Heibergsgade 16 :: København K.
 Tlf. Øbro 8191 Tigr.-Adr.: Starbeer
 Depot i alle danske Provinshavne



HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE
 Til Inden- og Udenbords
 Faaes i alle Verdenshavne

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
 (Holzapfel) A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601

„Vikingen“s Forlag udgiver nu nedenstaaende Farvebilleder opklæbet paa Karton.



Nr. 1. Skoleskibet „Danmark“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×35 cm. Pris Kr. 3.00.



Nr. 2. Typisk dansk Skonnert.
 Maleri af Benjamin Olsen.
 Størrelse ca. 35×40 cm.
 Pris Kr. 3.50.



Nr. 3. „Suomen Jautsen“.
 Flerfarvet Akvarel. Størrelse ca. 30×30 cm.
 Pris Kr. 2.50.



Nr. 4. Skoleskibet „Georg Stage“
 (nu Joseph Conrad). Maleri af Lods Landt.
 Størrelse ca. 35×40 cm. Pris Kr. 3.50.

Ved Bestilling bedes Nr. opgivet paa det ønskede Billede og Beløbet indsendes til »Vikingen«s Forlag, Gl. Mønt 39, Tlf. Central 9322 eller indbetales paa Postgiro 1382.



Nr. 5. Skoleskibet „København“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×40 cm. Pris Kr. 3.50.

C.L.O.C. CACAO LIQUEUR.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Stettin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem Kjøbenhavn og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

9-1936

De store Opdagelsesrejser.

Hvordan Admiralen mistede sit Hoved.

Raleighs sidste Vovestykke



SIR WALTER RALEIGH.

„Den fordømte Stræber“ er stadig en Gaade for os. Han var den galante Ridder, der slængte sin Kappe i Mudderet paa Gaden, for at Dronning Elizabeth skulde træde paa den. Han var mægtig ved Hoffet og blev alligevel sat 12 Aar i Tower som Højforræder. „En Helvedes Edderkop“ — „et Uhyre“ blev han kaldt. Han var en Kamæleon, skiftende i mange Farver — en Mand paa baade godt og ondt. Det var en grusom Tidsalder, men han var ikke alene grusom, han var desperat. Paa Højdepunktet af sin Karrière var han Jomfru-Dronningens Favorit — en fræk Smigrer og selv en forfængelig Nar. Hans Liv blev spildt, han naaede intet. „En skrap Medicin, der kan kurere alle mine Sygdomme,“ sagde han om Øksen, da han skulde henrettes. De sendte hans Hoved i en rød Pose til hans Kone, som gemte det i 29 Aar og ak! saa tabte det.

Mussolini raaber fra Balkonen i Palazzo Venezia: „....Det bykleriske England taler om italienske Skurkestreger og byler op om, at Italien grundlægger sit Kejserdømme paa Rovertogt i Afrika Maa jeg spørge, hvordan er det engelske Verdensrige bleven grundlagt?“

Diktatoren har jo Ret. Den ene er ikke bedre end den anden. Vi tager derfor ikke Parti med Hensyn til Moralen, men fortsætter blot vore Skildringer af de store Opdagelsesrejser og Verdens Erobring med et Afsnit om Sir Walter Raleigh, der viser paa Ondt og Godt, hvad Stof de dristige Somænd var af, som gennem Sejre og Nederlag skabte det britiske Verdensrige. Denne Gang er det en Fiasko, vi beretter om; alligevel er det et interessant Afsnit af vor nye Artikelserie:

„De store Opdagelsesrejsers Historie“.

DET VAR en Efteraarsdag i Aaret 1616, og Bladene faldt i Alléerne i Gray's Inn. Frem og tilbage, op og ned, gik to ældre Mænd i den lange Allé af Elmetræer over Hampstead's blaa Bakker.

„Og hvis det skulde gaa galt for Dem, Sir Raleigh?“ sagde den højeste af de to; han var klædt i mørkt Tøj og støttede sig tungt til en Stok.

„Hvad saa, Sir Francis,“ svarede den anden, „Jeg vil holde mig til Flaaden“.

Storseglbevareren, Veteranen Sir Francis Bacon standsede paa Grusgangen og betragtede alvorligt sin Ledsager, hvis opskaarne, purpurrøde Fløjlschat og Distinktioner passede daarligt til hans medtagne Tilstand.

„De vil saa blive Pirat, Sir Walter Raleigh?“ — han udtalte Ordene langsomt og roligt.

Men Raleigh slog det hen med en Latter. „Hvem i al Verden vilde have noget imod at være Pirat, naar Gevinsten er Millioner?“

Sir Francis rystede paa Hovedet, for han indsaa, at det var unyttigt at diskutere. Tretten tunge Aar var gaaet hen over Hovedet paa hans Ledsager; tretten Aar i Towers mørke Celler, hvor kun Rotter havde holdt

Søhelten Sir Walter Raleigh — en af den engelske Sømagts største Navne under Dronning Elizabeth den Store — blev født i 1552. Han er berømt for sin Deltagelse i Kampen mod den spanske Armada 1588 og som Grundlægger af Kolonien Virginia i Amerika. Ilde lidt for sit Hovmod og sin Stædighed — men berømmet for sin Dristighed som forvoven Kriger, Opdagelsesrejsende og Koloniasator for det engelske Imperium, en Havets Eventyrer, der vilde alt og naaede intet. Han blev henrettet 1618.

ham med Selskab. Han var kommet ud i en ny Verden. Da han første Gang gik gennem Tower's Port, talte Folk stadig letsindigt om Krig og Blodsudgydelse, og der var ingen Fred i Sigte. Den store Dronning Elisabeth var død nogle faa Maaneder tidligere, og man var stadig forblændet af de fjerne Sejres golde Laurbær.

Men i de tretten Aar, der fulgte, havde en ny og fredeligere Monark fundet en bedre Vej. James Stuart, hvis Regering begyndte med at forene de gamle Fjender Skotland og England, kunde ikke indse, hvorfor denne Jord ikke var stor nok for alle til at leve i Fred. Men de stortalende fra det foregaaende Aarhundrede, Mænd, hvis Fremgangsmaade i den spanske Krig stod under al Kritik, havde ikke Tid til noget saadant. Sir Walter Raleigh hørte til dem. Ingen havde mere end han sænket Skibe, halshugget og sat Ild paa. At han havde udmærkede Evner, vidste enhver, men han var stædig og overmodig. Da den nye Tingenes Tilstand ikke behagede ham, prøvede han paa at ændre den med Magt, og han var endog ikke hævet over at konspirere med sin gamle Fjende Spanien mod sin nye Herre. Kongen havde intet andet Valg end at tage ham i Forvaring, indtil han efter tretten Aars Forløb lovede atter at arbejde for England i Guayana og saaledes fik den kongelige Regering overbevist om, at han var blevet mere forstandig og fik dem til at give ham endnu en Chance.

Men da Sir Francis hørte de skæbnesvangre Ord om at angribe den fredeligt udrustede spanske Sølvflaade, syntes han, at det stadig var den gamle Sir Walter, der talte. Det er intet Under, at han rystede paa Hovedet.

Raleigh havde lovet, at hvis han kun slap fri fra Tower, og hvis Kongen ydede Skibe og Mænd, saa vilde han sejle til Guayana til en Guldmine, som han havde opdaget paa en tidligere Rejse i 1596, og efter at have sat sig i Besiddelse af det Territorium i Kongens Navn, vilde han bringe uhørte Rigdomme hjem til Hoffet i Whitehall.

Planen var lokkende, men Sir Francis ønskede at vide: Laa Minen ikke indenfor Kongen af Spaniens Omraade? Minen, Sir Walter gjorde sig den Umage at udsøge, laa ikke paa spansk Territorium.

Bestemmelserne i hans Hverv var ikke til at tage Fejl af. Han skulde erobre den vestlige Del af Guayana og finde Guldminen, men ikke under nogen Omstændigheder maatte han begaa nogen uvenlig

Handling mod en venligsinde Magt. Hvis han saa vendte heldig tilbage og havde overholdt Bestemmelserne, vilde Kongen glemme hans tidligere Landsforræderi og tilgive ham fuldstændig.

Maj 1617 samledes syv Krigsskibe og tre smaa To-Mastere i Plymouth Havn. 90 „Gentlemen-Eventyrere“ og 318 Sømænd var om Bord.

Den 11. Juni gik Sir Walter Raleigh som Admiral om Bord, medens Trommerne blev rørt hele Byen over. De havde en frygtelig Rejse, og det tog dem fem Maaneder om at naa Cayenne-Floden. Men Admiralen laa syg af en Halsbetændelse, ude af Stand til at flytte sig og næsten ude af Stand til at tale. Besværlighederne med en fem Maaneders Rejse i en af de bovenvægtige Træbaade var for meget for en gammel Mand, der havde spildt tretten Aar mellem Londons Rotter og Kryb.

Fem Baade med 400 Mand, fuldt bevæbnede, blev sendt op ad Orinoco under Ledelse af Admiralsens Næve, George Raleigh, sammen med Admiralsens Søn, den unge Walter Raleigh, der havde gaaet i Oriel College, Oxford og som var Elev af den uforlignelige Digter-Filosof Ben Jonson, — og endelig en taabelig Fyr, der hed Kennys, som sagde, at han vidste, hvor Minen laa. Der blev overhovedet ikke givet Instruktioner om at afholde sig fra Blodsudgydelse.

Jagten efter Eldorado.

Efter to Ugers Forløb naaede Baadene Flodens Hovedløb.

Sir Walters Rejse er berømt, ikke saa meget paa Grund af hans Opdagelsers Beskaffenhed — ganske vist sejlede han et Stykke op ad Orinoco-floden (til Caronis Munding), men Spanierne havde gjort det samme før ham og var trængt endnu længere op ad Floden, en af dem endda helt til Meta — men paa Grund af hans overordentlig livfulde og fængslende Skildring af Rejsen. Medens Baadene møjsommeligt arbejdede sig op mod Strømmen og de Ombordværende stadig maatte opmuntre hinanden ved gensidigt at udtale deres Tillid til, at de sikkert vilde træffe paa menneskelige Boliger næste Gang Floden svingede — og næste Gang — og næste Gang igen — saa nød de dog trods alt det forunderligt skønne Sceneri. „Langs Flodens Bredder fandtes forskellige Slags Frugter, som var gode at spise, Blomster og Træer i en saadan Mangfoldighed af Arter, at de var tilstrækkelige til at fylde ti tykke Bøger, — — vi saa Fugle i alle Farver, nogle var kødfarvede, andre karmoisinrøde, orangebrune, purpurfarvede, grønne — —.“ Længere oppe veg Urskoven Pladsen for Savanner: — — „Paa hver sin Side af denne Flod bredte sig det dejligste Landskab, mine Øjne nogensinde har skuet, og medens alt, hvad vi hidtil havde set, var idel Skov, Tjørne, Buske og Krat, saa vi her store Sletter af mere end tyve Mils Længde; Græsset var kort og grønt, og hist og her voksede Træer i smaa Grupper og dannede de herligste Lunde, og bestandig, medens vi roede, kom Raadyr ned og badede ved Flodbredden, som fulgte de en Skovløbers lokkende Kalden — —.“ Raleigh mente at kunne konstatere, at Klipperne var rige paa Guldalm, og han bragte flere Prøver paa denne guldførende Malm med sig hjem, men ikke nær nok tilstrækkeligt, syn-



RALEIGHS BARNDOM.

Berømt Maleri af Millais. Drengen til venstre er Walter Raleigh. Sømanden fylder Drengenes Sind med Beretningerne om Havenes vidunderlige Eventyr — og Drømmen om de fjerne Lande.

tes man derhjemme, hvorfor han maatte høre mange Bebrejdelser, som han imidlertid med stor Veltalighed forsvarede sig imod: „Hvad det angaar, at vi burde være bleven længere Tid deroppe for at skaffe mere, da vil jeg sige, at en hvilken som helst anden, som bare havde set, endsige følt denne Flods Rasen, efter at den var begyndt at stige — — — han var sikkert vendt om ikke saa lidt før vi, om saa ogsaa alle Bjergene havde været gjort af det pureste Guld eller Ædelstene. Thi alle Bifloder og mindre Vandløb, der faldt ud i Orinoco, steg med en saadan Hast, at hvis vi kunde vade over dem om Morgenens, og Vandet da blot naaede os til Anklerner, saa gik vi i Vand til Halsen, naar vi vendte tilbage senere paa Dagen.“ (Denne Skildring af Flodernes hastige Stigen i Regnperioden er ikke overdreven.) At Raleigh ikke fandt det eftersøgte Eldorado, tilskriver han selv ene og alene den Omstændighed, at han overraskedes af Regnperioden, hvorunder „Floden tog til at rase og oversvømme Bredderne ganske forfærdeligt, og Regnen væltede ned i stride Strømme under frygtelige Vindstød.“ Oversvømmelserne, som undertiden lægger endogsaa meget store Landstrækninger under Vand, foranledigede Raleigh til at fremsætte den

Anskuelse, at der længere inde i Landet skulde findes en stor Sø. Denne, som efter hans Opgivelse skulde ligge mellem Floderne Essequibo, Rupununi og Branco — hvor Sletterne virkelig ogsaa af og til staar under Vand — figurerede lige siden paa alle Kort og i Haandbøger, til omsider Humboldt paaviste, at den ikke var andet end en Myte. For Raleigh som for mange af hans Samtidige og Efterkommere blev dette store Vand i Guayanas Indre identisk med Eldorados gyldne Sø. Raleigh fandt den imidlertid aldrig. En Rejse, som han nogen Tid senere foretog til Guayana, mislykkedes fuldstændig og blev en af Aarsagerne til hans tragiske Endeligt. Raleigh kan saaledes henregnes til de mange, som med Livet har maattet bøde for den Dristighed, hvormed de trængte ind i Fastlandenes vildsomme Egne for at lede efter de attraaede Skatte.

De kom stadig ikke til Minen. Netop da de troede at komme til den, stødte de paa en „befæstet Koloni af Spaniere, San Thorné“, som afskar dem deres Vej.

Her blev det skæbnesvangre Føjlgreb gjort. I Stedet for at lande ubevæbnet for at forhandle med Indbyggerne, forsøgte Raleighs Folk at omgaa dem i Slagorden og marchere lige mod Minen. Spanierne

lagde Baghold for dem. Saa raabte den unge Walter, sin Fader lig, idet han trak sit Sværd: „Gaa paa, Kammerater! Her er Minen! Det er den og ingen anden!“ Og saaledes førte han sine Mænd mod Byen.

En Kugle fra en Bøsse endte hans Liv, medens hans Ledsagere stormede Palisaderne. Men den unge Mands Død, og det, at de vidste, at de var paa forbudne Veje, tog al Energien fra dem. Efter nogle faa svage og forgæves Forsøg paa at finde Minen, gav Ekspeditionen sin Vrede Luft ved at afbrænde St. Thorné og vendte tilbage til Admiralen.

Den 21. Juni 1618 sejlede „Destiny“ alene ind i Plymouth Havn. Raleigh havde ikke fundet Minen og havde kæmpet med Spanierne. Kemps havde undsluppet sin Straf med at begaa Selvmord; den unge Walter laa begravet under Palmerne i en tropisk Skov. Admiralen blev sat under Arrest allerede før end han naaede Hovedstaden. Den spanske Gesandt havde krævet øjeblikkelig Henrettelse i Madrid; men den engelske Konge holdt paa en formel Retssag, som fandt Sted paa Winchester. Usoigneret og forsømt, gennemrystet af Kuldegysninger, stod den ynkverdige gamle Mand, Søhelten Walter Raleigh, foran Skranken i Overhofretten den 28. Oktober for at faa sin Dom.

Der var ingen Tvivl om hans Skyld. Han havde begaaet Højforræderi, havde intrigeret mod fremmede Magter, havde med Overlæg undladt at adlyde de Ordre, han havde faaet og havde gennem sine Underordnede dræbt og ødelagt Værdier i en fremmed Nation, med hvilken England havde Fred. Ført fra sine Dommere til Henrettelsesstedet paa Tower Hill, maa han have husket de Linier, han skrev i sit Fangenskab, de Linier, med hvilke han havde sluttet sin Verdenshistorie og som han godt kunde have sluttet sin egen med:

„.... Oh! veltalende, retfærdige og mægtige Død! Den, ingen har kunnet raade, har den overbevist. Hvad ingen har povet, har den gjort. Og den, hele Verden har smigret, har den kastet ud af Verden og foragtet. Den har samlet al den vidt-udstrakte Storhed, al Stoltheden, Grusomheden og Ærgerrigheden hos en Mand og dækket det hele med disse to korte Ord: „Her hviler!“

Havde Sir Walter Raleigh blot tænkt den Advarsel, den gamle kloge Statsmand Sir Francis Bacon havde givet ham i Gray's Inn, havde han blot indprentet sine Mænd de Instrukser, som han selv syntes ude af Stand til at give Agt paa, havde han kun indskrænket sig til Bestemmelserne i hans Hverv, vilde Bommerten i San Thorné være blevet undgaaet, og

Guldet (som laa tre Miles længere borte i Mount Crito's Skygge) vilde ikke blot have frelst hans Liv, men vilde uden Tvivl have været Paaskuddet for at knytte et uhyre og rigt Territorium til de andre, der nu er forenede under det engelske Flag.

De uhyre og udnyttede Landstrækninger, som i Dag udgør Republikken Venezuela, er blevet tabt for England ved denne desperate Sørøvers Dumhed og Haardnakkethed.

Næret af tusinde Strømme, som brat nedstyrtet
Fra Cordillernes svimlende Højder
Frembruser Orellanas Kæmpeflod.
I ophøjet Ensomhed glider den tavs
Gennem vidtstrakte, ukendte Lande,
Blomstrende Ensomheds Egne, tyste Verdner,
Hvor Markernes Yppighed, vækket af Solen,
Forgæves modnes. Ingen dem høster.

Saa glemte, saa forsømt blev de Egne, som en Gang lokkede Menneskenes Fantasi med Løfter om den mest straalende Rigdom. Helt gik de dog aldrig i Glemme. Da Eldorado-Føberen tog af, begyndte de mange Missionsrejser. Jesuiter og Franciskanere trængte dybt ind i Urskovene og daandede utallige smaa Indianermissioner, som dog senere for en stor Dels Vedkommende gik til Grunde. Lidt efter lidt foranledigede den stigende Handelsinteresse, at nye Undersøgelser af Landet iværksattes, og endelig fulgte saa de strengt videnskabelige Forskerrejser. Nuomstunder er der regelmæssig Dampskibstrafik paa Orellanas Flod, og Flyvemaskiner kredser over de vanskeligst tilgængelige Urskovsomraader.

Omend Fabelen om Eldorado ikke mere formaaede at anspænde Mennesker til saa store Anstrængelser som i fordums Tid; holdt den sig dog levende og bevarede til en vis Grad sin Magt over Sindene langt ind i de følgende Aarhundreder. Den omtales af Jesuiter-Pateren Acuna i den Bog, han skrev om sin Rejse fra Quito ned ad Amazonfloden til dens Munding i Midten af det syttende Aarhundrede. Acuna anser det for troligt, at de mange Bifloder, som fra Perus og Columbias malnrige Bjerge munder ud i Amazonfloden, indeholder Guld, aflejret i det Sand de medfører, og ved en af Bifloden Japuras Arme ligger, har han hørt sige, „den eftertragtede gyldne Sø, som holder alle Perus daadlystne unge Mænd besat af en evig Uro.“ Men Acuna betoner ikke saa ensidigt som tidligere Opdagelsesrejsende Værdien af Metalforekomsterne, omend han forestiller sig, at den maa være meget stor. Med endnu større Entusiasme omtaler han Skovenes Produkter, Jordens Frugtbarhed og den ypperlige Handelsvej, som den brede, sejlbare Flod er. Han synes ikke at være af den Opfattelse, at det rigeste og kostelige Eldorado var det, som gav det meste Guld, men derimod det, som kunde skænke Føden og Arbejdet til den størst mulige Mængde Mennesker.

Rekord.

Om en Rekord meldes fra Amerika: En Søofficer indgik for nylig Bryllup for femtende Gang! Og han er kun 47 Aar gammel.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

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

D. F. D. S.

bygger Danmarks hurtigste Passagerskib

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB har afsluttet Kontrakt med Helsingør Skibsværft om Bygning af et stort, moderne Motorskib til Rutearten mellem København og Oslo.

Skibet bliver paa Størrelse med Selskabets store Englandsbaade og udstyres med et meget kraftigt Maskineri bestaaende af to Dieselmotorer af Burmeister & Wains Konstruktion paa tilsammen 6000 Hestekræfter, som vil kunne give Skibet en Hastighed af 18 Knob eller næsten 35 Kilometer i Timen! Det er hurtigere end noget andet dansk Skib, og den ny Oslo-Baad vil saaledes gøre Krav paa Betegnelsen: Danmarks hurtigste Passagerskib.

Bygningen af det nye Skib betyder et vældigt Fremstød paa Oslo-Ruten. De to nuværende Passagerbaade „Kong Haakon“ og „Dronning Maud“, som anvendes paa denne Rute, er smukke og velholdte Skibe, men deres Indretning og Hastighed staar dog en Del tilbage for den Standard, som D. F. D. S. i de senere Aar har indført paa sine øvrige Ruter.

Det nye Skib vil koste over 5 Millioner Kroner og skal være færdigt inden Udgangen af næste Aar, saa det kan indsættes i Juletrafikken 1937. Takket være Skibets usædvanlige Hurtighed vil Passagererne med Afrejse fra København sent om Eftermiddagen allerede kunne være i Oslo inden Kl. 8 den følgende Morgen og blive i Stand til at opnaa Forbindelse med det tidlige Morgen-Hurtigtog videre nordpaa gennem Norge. Skibet faar Plads til 150 Rejsende paa 1. Klasse og et stort Antal Passagerer paa 3. Klasse.

Samtidig med Bygningen af dette nye, hurtiggaaende Skib, som skal sejle tre Gange ugentlig i hver Retning paa Ruten København—Oslo, ombygges Motorskibet „Vistula“ for at indsættes som korresponderende Rutebaad mellem København og Stettin i Sommerhalvaaret fra Maj til September. „Vistula“ bygges en Del længere og indrettes med Automobiltransport for Øje. Desuden faar Skibet sin Maskinkraft øget med ca. 50 pCt., hvorved Farten sættes op fra 12 til 14 Knob.

Den projekterede Oslo-Baad bliver det fjerde af de store og ny Skibe, som D. F. D. S. har ladet bygge i Løbet af to Aar. Det er en imponerende Indsats,

naar Øjeblikkets øvrige Forhold tages i Betragtning! I Foraaret modtog Selskabet de to store Middelhavsbaade „Tunis“ og „Marokko“, som hver kostede 1,3 Million Kroner. Derefter fulgte for et Par Maaneder siden den nye Aalborg-Baad, som kostede over 2 Millioner Kroner — og nu lægges altsaa Kølen til den nye Oslo-Baad, som skal koste over 5 Millioner Kr.

Til Nybygninger og Moderniseringer har Det Forenede Dampskibs-Selskab saaledes i Løbet af de to sidste Aar anvendt op imod en halv Snes Millioner Kroner!

Vikingens Forside paa Nr. 8

A propos Forsiden paa forrige Nummer af „Vikingen“ — som vi kaldte „Paa Udkig“ — skylder vi at fortælle vore Læsere — ogsaa dem der ikke har spurgt — at Maleriet er udført af Kunstmaleren J. M. Rosé. Det var for et Aars Tid siden paa Forsiden af Vacuum Oil Company's smukke Søfartsblad „The Compass“, der ikke alene bringer interessante Artikler om Alverdens Sejlads, men ogsaa ypperligt Billedmateriale, hvad De selv kan dømme om ved bl. a. at studere vor Forside paa Nr. 8, som Vacuum Oil Company med stor Elskværdighed havde stillet til Raadighed for „Vikingen“.



Grundet paa overvældende Stofmængde
maa vi udskyde

Spørgsmaal og Svar

til næste Nummer.

„Kingston=Joes Prøvelse“

Af TAGE NISSEN

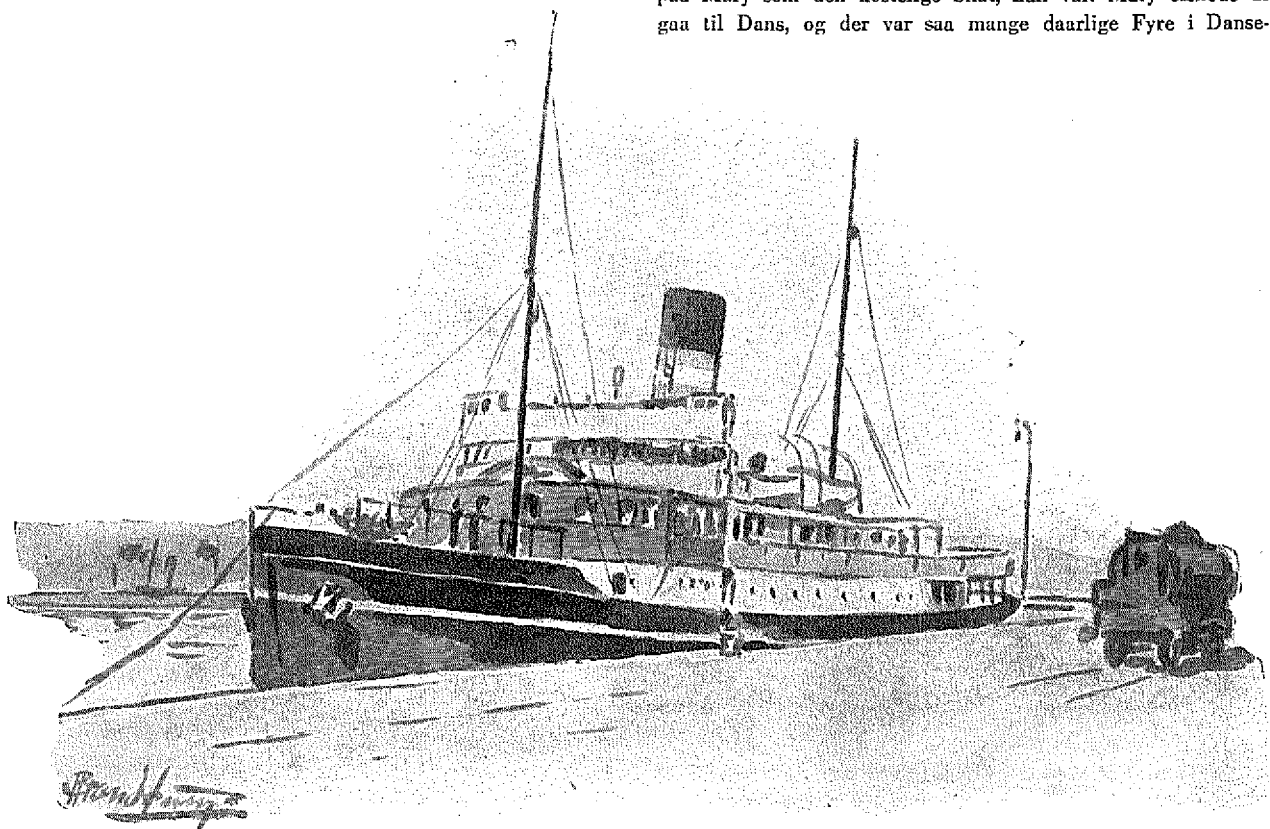
FØRSTE Gang, John Cattwell blev Offer for sit Hjemlands imperialistiske Tanke, var, da han som enogtyveaarig, naiv ung Mand blev lokket fra den lille, midtengelske Provinsby, hvor han baade havde et Hjem og en Kæreste, for som Assistent i et stort Handels-Firma at bestride en Post paa en Handelsstation fem Dagsrejser oppe ad en feberbefængt Flod i Østafrika. Der gik han klædt i Tropedragt, sad paa Verandaer og drak Whisky og hørte om Aftnerne Løvebrøl ude fra Mørket. Der behøvedes ikke mere end to—tre Aar til at faa Bugt med hans romantiske Forventninger, og han lærte forbavsende hurtigt at sætte større Pris paa Whisky og Tobak end paa en Maaneskinsnat over Tropeskovene.

Hvad de Indfødte angik, saa havde han fra Begyndelsen af den rette Indstilling overfor dem, og han vilde være blevet deres Ven, hvis han ikke til Læremester havde haft en feberplaget, mavesur Bestyrer, der hersede og hundsede med de Indfødte, kaldte dem for lavtstaaende Dyr og foragtede dem. Da John Cattwell efter fem Aars Forløb blev forflyttet, begyndte han en virkelig Karrière rundt gennem det engelske Kolonirige. Hans Dygtighed var ubestridelig, for han satte altid Kompagniets Vel højt over alle andre Hensyn. For hver Gang han avancerede, sank en sort eller farvet Mands Sjæl stærkt i Værdi, og da han fyrretyve Aar gammel havnede i Georgetown i britisk Guyana, havde han erhvervet sig et saa bløffende Tag paa at faa Negre og Mulatter til at makke ret, at han blev gjort til Chef for Politiet i den sorte Del af Byen, hvilket vil sige omtrent hele Byen. Men paa dette Tidspunkt havde han været saa optaget af at gøre sig selv til de sorte

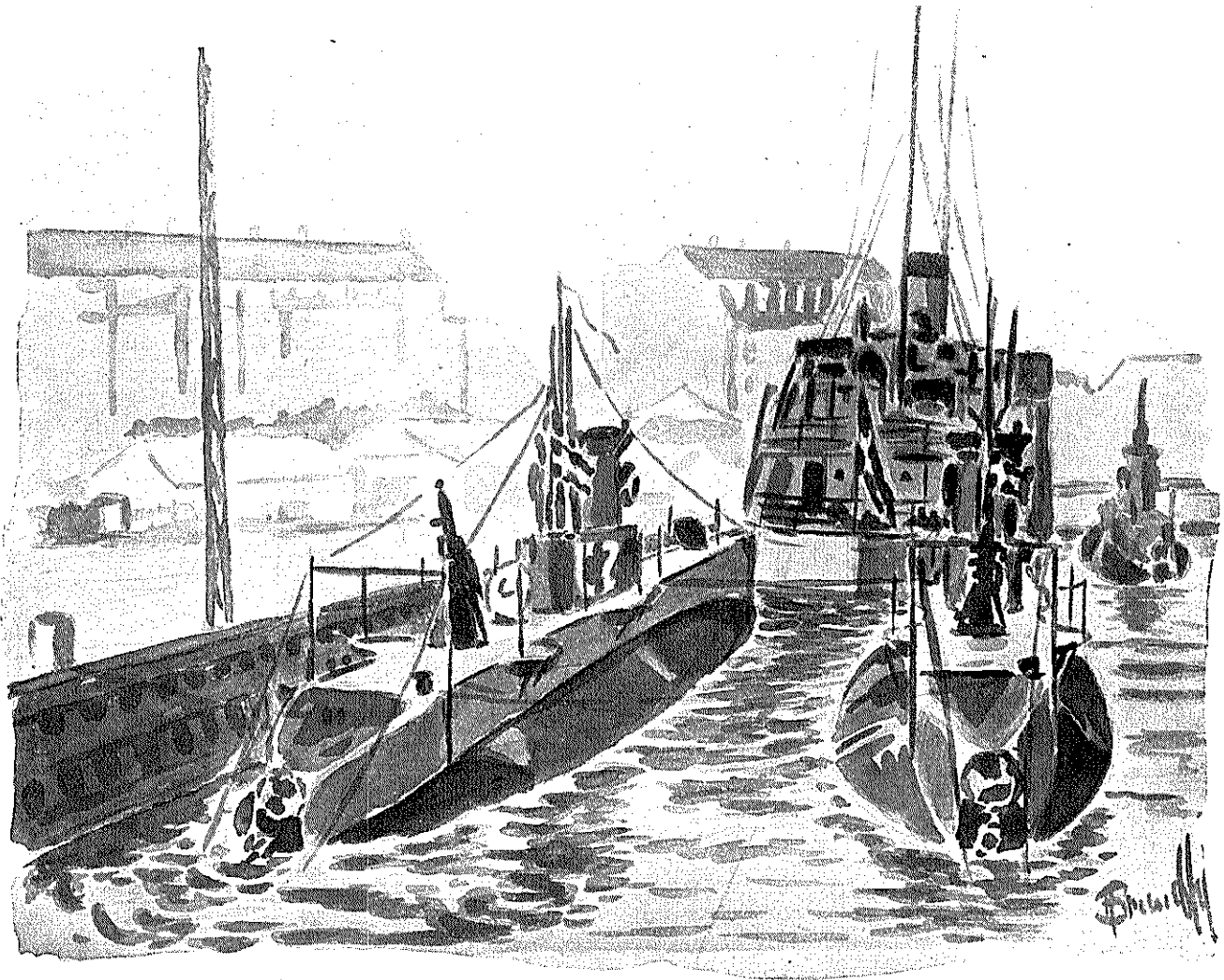
Mænds Behersker, at han helt havde glemt sin Værdighed som hvid Mand. Dertil havde ogsaa i høj Grad Whiskyen været medvirkende. Han nøjedes ikke med at sidde som en truende, straffende hvid Gud over sine sorte Politi-Konstabler, men han begyndte ogsaa at drive ud og ind i Georgetowns sorte Kvarterer, hvor han tyranniserede og spredte Rædsel og Angst omkring sig. Han tiltog sig Rettigheder, som ingen selv nok saa uretfærdig Lov kunde hjemle ham Ret til, og han gjorde det fornødrende Skridt fuldt ud, da han begyndte at efterstræbe de unge Negerkvinder. Da havde hans Sjæl kun Herskesyge, Magtbrynde og Whiskyørst tilbage.

Georgetown er en By paa næsten hundred Tusind sorte Sjæle. Den ligger ved Udløbet af Demerara-Floden, hvorfra det kendte Sukker kommer, og den adskiller sig fra de fleste Byer i det tropiske Sydamerika ved ikke at være en Samling mere eller mindre forfaldne Palmeblads- og Træhytter. De fleste Huse i Georgetown er smukt og godt bygget. Kernen er Forretningskvarteret med en Del Stenhuse. Men udenom Kernen breder sig Byen med ordentlige Gader, hvis Huse ligger som pyntelige Bungalows inde i velpassede Haver.

I en af de pynteligste og mest velholdte Bungalows boede Sammy-Bill. Han var en stor Klædehandler for Herren, og han havde en vidunderlig smuk, ibenholtssort Datter, der hed Mary. Sammy-Bill, hvis Kone var død for flere Aar siden, vogtede paa Mary som den kostelige Skat, hun var. Mary elskede at gaa til Dans, og der var saa mange daarlige Fyre i Danse-



Den gamle Færge »Niels Holst« lagt op, klar til Ophugning.



Undervandsbaade i Aarhus Havn.

lokalerne, der kunde fordreje Hovedet paa hende. At forbyde Mary at gaa til Dans kunde aldrig falde Sammy-Bill ind, saa han gemte sin Uro og Ængstelse for sig selv, og det var ham derfor til stor Befrielse og Glæde, da han opdagede, at det var en Kæmpe af en sort Politi-Konstabel, der tilsidst formaaede at fange Marys noget flagrende Gunst.

Kingston-Joe var seks Fod høj og Efterkommer efter en importeret Sudan-Neger. Men han førte sig som en fribaaren Høvding, naar han kom op gennem Gaden. Han besvarede ikke de mange Blikke fra beundrende Pigeøjne, der fulgte ham inde fra de smaa Haver. Men naar han naaede Sammy-Bills Have, standsede han, og i samme Nu var Mary ved Laagen.

— — Hallo, Mary, er du der! — — —

— — Hallo, Joe, naa, er du paa disse Kanter i Dag! — —

Og saa stod de og sludrede og lo som to Børn, og Sammy-Bill sad et eller andet Sted indenfor og var fuldt ud tilfreds.

Men en Dag, da de var allermest kaade og henrykte og stod og kærtgnede hinandens Hænder over Havelaagen, stivnede Kingston-Joe pludseligt, smækkede Hælene sammen og gjorde stram Honnør. En hvid Mand i Tropetøj og med Trophejlm paa Hovedet gik forbi, besvarede næppe Kingston-Joes Hilsen, men stirrede i Forbifarten meget nøje paa Marys hvide Tænder og blanke Øjne.

— Hvem var den hvide Mand? — spurgte Mary.

— Min Chef — svarede Kingston-Joe og lænede sig igen

ind over Havelaagen. — Er din Far hjemme, Mary? — —

Sammy-Bill var hjemme og nedlod sig til at tage mod Kingston-Joe. Endnu havde de ikke talt sammen som Svigerfar og Svigersøn.

— Min Chef har set Mary, sagde Kingston-Joe.

Sammy-Bill røbede med en Trækning i Ansigtet, at Meddelelsen var ham ubehagelig.

— Det er ikke godt, naar din Chef ser en smuk Kvinde, Joe — hvad har du tænkt dig, vi skal gøre?

— Jeg vil gifte mig med Mary, svarede Kingston-Joe frejdigt.

Sammy-Bill stivnede i krænket Værdighed.

— Sammy-Bills Datter kan ikke gifte sig med en almindelig Politi-Konstabel — du maa avancere først — — —

— Min Chef har netop lovet mig Avancement. Jeg skal tale med ham i Morgen — svarede Kingston-Joe tillidsfuldt.

Den næste Dag stod Kingston-Joe i stram Honnør-Stilling foran sin Chef, John Cattwells Skrivebord.

— Naa, saa du vil altsaa gifte dig — knurrede Cattwell — jamen, hvorfor Pokker gaar du saa ikke hen og gifter dig, dit Kvaj, i Stedet for at komme her og ulejlige mig — —

— Hendes Far forlanger, at jeg skal avancere først, Sir —

— Hvem er hendes Far?

— Sammy-Bill, Sir — —

John Cattwell slog en vældig Latter op.

— Sammy-Bill, den gamle Tyveknekt — — naa, saa han



4-mst. Bark „Pommern“ laster Hvede i Australien.

forlanger Avancement — — ja, jeg skal give ham Avancement — — jeg skal kikke ham efter i Sømmene, skal jeg — — hvad hedder for Resten den sorte Tøs, du vil giftes med — —
— Mary, Sir — —
— Det er altsaa for Marys Skyld, at du er saa doven og forsømmelig — — —

Det dirrede i den pligttopfyldende Kingston-Joes Kæbe-, men han stod ret som et Lys.

— Hvis du vil avancere, saa maa du se at forbedre dig, din Slyngel! — John Cattwell tog en vældig Slurk af sin Whisky. — Sig mig, gaar denne Mary til Dans?

Kingston-Joe kunde ikke faa sig selv til at svare ja, men lyve turde han heller ikke.

— Hørte du ikke, at jeg spurgte — — tordnede Cattwell.

— Mary holder af at danse — — stammede Kingston-Joe.

— Ja, det skal hun jo have Lov til. — John Cattwell var pludselig venlig — Men hvis du vil avancere, maa du holde dig borte fra Danselokalerne. Og husk, at den mindste Ulydighed eller Forseelse vil gøre Ende paa dit Avancement for bestandig — — marsch!

Det blev et frygteligt Slag for gamle Sammy-Bill, da Politichefen hele tre Gange indfandt sig personligt hos ham og forlangte at se hans Bøger og Papirer. Sammy-Bill nød Ry som en velhavende og agtværdig Borger, og at han selv godt vidste den egentlige Grund til Politichefens Besøg hjalp jo ikke, naar hele Kvarteret allerede var i Oprør, og alle de sorte Hoveder i Gaden blev stukket sammen for at regne ud, hvad galt gamle Sammy-Bill kunde have begaaet. Hans eneste Trøst var, at det hver Gang lykkedes ham at faa Mary sendt bort, inden Politichefen havde naaet hans Havelaage.

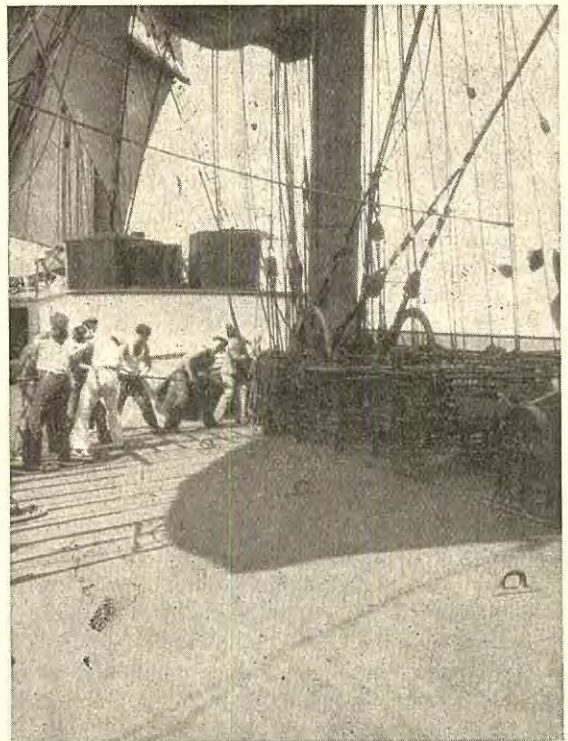
Kingston-Joe havde fortalt Sammy-Bill om sin Samtale med Chefen. Og skønt Sammy-Bill godt forstod, hvad der laa bag John Cattwells Spørgsmaal om Marys Lyst til at danse, faldt det ham alligevel ikke ind at forbyde hende at besøge Danselokalerne. Han forklarede hende blot, at hun skulde have Øj-

nene med sig og forsvinde, saa snart Politichefen viste sig i Lokalet.

Ogsaa for Kingston-Joe blev den efterfølgende Tid fuld af Uro og bange Anelser. Paa sin Aftenrunde i Byen saa han sin Chef hyppigere end ellers gaa ind i Danseetablissementerne, og hver Gang skyndte han sig om til Køkkenregionerne og bankede paa et Vindue aftalte Tegn med Køkkenpersonalet, og Mary kom straks efter ud ad en Bagdør. Saa fulgtes Mary og Kingston-Joe ad gennem Gaderne, hvor Maanesølvet laa over de smaa Havers Palmer, og Negersang til Guitar og Banjo lød ud i den lune Nat. Og imens rasede John Cattwells begærfyldte Whisky-Sjæl fra Etablissement til Etablissement. Naar John Cattwell havde faaet Kig paa et Par Pigeøjne, opgav han aldrig.

Hvor Demerara løber ud i Atlanterhavet, spærrer en Sandbarre tværs over Flodmundingen. Skibe, der vil ud og ind, maa afvente Springfloden til at sætte dem over Barren. Folkene fra den danske Dampner „Hugo“, der laa i Georgetown's Havn og ventede paa Springflod, var i samlet Flok oppe i Byen for at more sig. De havde prøvet Stemningen paa forskellige store Negerrestauranter og var endelig havnet i Tommys Danselokale. Det var et stort Rum, der fyldte det meste af Tommys Træhus, og her dansede Negerungdommen paa Livet løs. Søfolkene fik et mindre Rum, der stødte op til Danselokalet, og her sad de omkring et stort Bord og morede sig, naar de da ikke var inde og danse. Humøret var i Aftenens Løb sat mange Streger op.

Jens, der var en stor, stærk Fyrbøder, opdagede, at han var alene tilbage i Rummet. Alle Kammeraterne var inde i Dansesalen. Han sad lidt og sundede sig, for han havde faaet en Del at drikke, men kunde iøvrigt taale en hel Del. Pludselig kom et forskræmt sort Pigebarn styrtdende ind i Rummet, forfulgt af en hvid Mand. Hun forsøgte at faa Bordet imellem, men den hvide Mand, hvis Ansigt var stærkt ophidset, greb hende i Armen, fejede Ølkrus og Romglas væk fra Sømændene-



Storsejlet gives op ombord i 4-mst. Bark „Pommern“, paa Rejse til Australien.

nes Bord, satte sig op paa det og trak Pigebarnet ind til sig. Hun gjorde fortvivlet Modstand, og det lykkedes hende tilsidst at rive sig løs og styrtede ud i Dansesalen.

Jens havde siddet stille og iagttaget Oprinet. Den hvide Mands Frækhed og Hensynsløshed havde irriteret ham, og nu vilde han lade Manden det vide.

— Jeg synes ikke, jeg kan se Pigebarnet mere — haaned han.

Den hvide Mand skulede ondt til Jens.

— Vedkommer den Sag Dem?

Aah, nej — svarede Jens roligt — men foreløbig vil jeg henstille til Dem, at De fjerner Deres Bagdel fra vort Bord.

Den hvide Mand tog to Ølkrus og vejede dem truende i Haanden.

— Vilde De bryde Dem om at faa disse to i Hovedet — knurrede han.

— Det kan jeg ikke paastaa — svarede Jens sindigt.

Manden stillede Ølkrusene fra sig og rejste sig.

— Grønskolling — sagde han blot og gik forbi Jens ud i Dansesalen.

Nu var Jens gal i Hovedet. Han rejste sig og fulgte efter den anden. Ude midt i Danselokalet greb han ham i Skulderen og snurrede ham rundt.

— Hvad er De i Grunden ude efter, min gode Mand — sagde Jens og holdt fast — De opfører Dem noget udfordrende.

I det samme var Holger ved Jens' Side. Holger var ogsaa Fyrbøder og en uforbederlig Slagsbroder.

— Er der noget i Vejen med den Fyr der? — raabte han og pegede paa den hvide Mand.

— Aah — svarede Jens — han generer de smaa sorte Piger og mig med for den Sags Skyld.

— Naa, saadan!

Holger sagde ikke andet. Men i næste Øjeblik var han indviklet i et vildt og skaanselsløst Slagsmaal med den hvide Mand. De væltede Borde og Stole og rullede rundt paa Gulvet. I samme Nu havde de øvrige Sømænd fra „Hugo“ besat alle Udgange og holdt de ophidsede Negre i Ave. Slagsmaalet rasede fra den ene Ende af Lokalet til den anden. Snart saa det ud til, at Holger skulde faa Overtaget, snart at det var den hvide Mand. Blodet drev af deres Ansigter, og Negrene var vilde af Skræk.

Pludselig blev en af Udgangene tvunget op, og tre kæmpestore sorte Politikonstabler traadte ind. Kingston-Joe var forrest. I et kort Nu havde han overset Situationen.

— Hvorfor slaas de to der? — spurgte han Jens, der havde forsøgt at holde Udgangen spærret.

— Aah, fordi ham den hvidklædte Bølle generede et lille Pigebarn —

— Hvem var Pigen? — spurgte Kingston-Joe med et sært Blink i Øjet.

— Hende derovre — svarede Jens.

Kingston-Joe saa derover og opdagede Mary, der forskræmt søgte at skjule sig. I Kampens Hede havde Holger og den hvide Mand intet bemærket, og i Øjeblikket var Holger øverst og bearbejdede den anden frygteligt. Kingston-Joe kæmpede en Kamp med sig selv. Han havde mest Lyst til at lade Holger fortsætte. Men saa erindrede han Cattwells Ord, og han gik ud paa Gulvet og rev med et rask Tag Holger væk fra Modstanderen. Den hvide Mand rejste sig blind af Blod og Raseri.

— Nu bliver vi arresteret allesammen — hviskede den skælvende Bartender til Jens — det er selve Politichefen, I har pryglet.

Da John Cattwell havde faaet tørret Blodet fra de ophovnede Øjne, saa han, at det var Kingston-Joe, der stod Ret foran ham og afventede hans Ordre. Han vilde se Kingston-Joe ind i Øjnene med sit sædvanlige beherskende Blik, men opdagede til sin Overraskelse, at det var ham selv, der maatte slaa Øjnene ned. Han stod forvirret og saa ned for sig.

— Javel, det er godt, Kingston-Joe — sagde han endelig — I kan godt gaa igen. Denne Affære her skal jeg nok selv ordne.

De tre Konstabler smækkede Hælene sammen og marcherede ud.

Negrene i Lokalet stirrede maalløse paa Politichefen. De havde ventet de frygteligste Følger af Chefens Raseri. Men John Cattwell gik lige ind i Rummet til Søfolkene.

— Allright, boys — sagde han — har I noget imod, at jeg trykker jeres Haand og giver et Glas Øl Omgangen rundt?

— Lad ham bare det — raabte Holger — jeg haaber, jeg har lært ham god Opførsel for Fremtiden.

John Cattwell, Tyrannen, Drukkenbolten og Negrenes Skræk, gik hen til Holger og rakte ham Haanden.

— Tak, Kammerat —

Den næste Dag kom Kingston-Joe gaaende op gennem Gaden. Han førte sig mere rank og mere fribaaren end nogensinde, og da han naaede Sammy-Bills Have, raabte han et hujende:

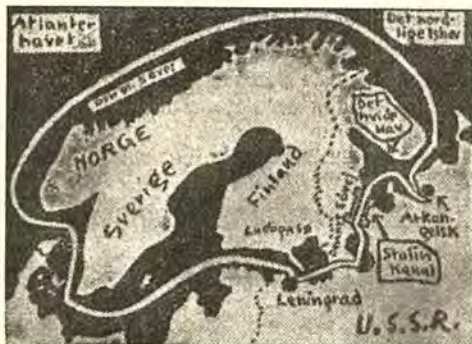
— Hallo, Mary!

Mary kom styrtende ud til Laagen. Hun havde endnu Skrækken fra den foregaaende Aften i Kroppen.

— Oh, Joe — klynkede hun — jeg er saa ulykkelig!

— Nej, Mary, du skal netop være lykkelig. Det var en herlig Aften i Aftes. Er din Far hjemme?

Sammy-Bill var hjemme og tog med en Svigerfars Værdighed imod den forfremmede Kingston-Joe. *Tage Nissen.*



I Midten af 1933 blev Stalin-Kanalen færdigbygget. Bygningen af denne Kanal — der forbinder Østersøen med Hvidehavet — er af overordentlig stor Betydning, idet den forkorter Søvejen fra Leningrad til Arkangelsk med tre Fjerdedele (Tegningen viser Routen før og nu). Den lange hvide Linie er den gamle Søvej fra Leningrad til Arkangelsk. Den korte Linie viser den nye Søvej. Samtidig har den haft stor handelsmæssig og kulturel Betydning for det før Oktoberrevolutionen meget tilbagestaaende Karelien. Arbejdet ved Kanalens Bygning blev udført af Straffefanger, der gennem dette Arbejde fandt Vejen tilbage til Livet. En stor Del af Arbejderne blev belønnet med Leninordenen.

En af vore Søfartspioner for

300 Aar siden

Herhjemme i Danmark var det først en Del Aar ind i det syttende Aarhundrede, at vi søgte Indpas paa „Varmen“ for at faa Andel i det store Udbytte, Portugiserne og Spanierne længe havde høstet, og som Englænderne, Hollænderne og Franskmandene omkring 1600 var begyndt at slaa Kløerne i. I 1618 udgik Ove Geddés Eskadre til det forjættede Land Indien, og der blev Dansborg bygget ved Trankebar. Ostindiefarten kom i god Gænge.

Men der var ogsaa et andet Sted ude i Verden, som de søførende Nationer kappedes om at faa Indpas paa, et Omraade, hvor Rigdomme kunde vindes, og det var Vest-Indien (som det blev kaldt med et temmeligt taabeligt Navn, der imidlertid fik Hævd). Vest-Indiens Produkter indbragte enorm Gevinst i Europa, men det var i mange Aar kun Æventyrere og Tosser, som drog derud, for Dødeligheden derude var forfærdende. Af 10, som drog ud, kom kun 1 hjem. Tropesygdommene tog de fleste, Kapere og Sø-røvere dræbte adskillige, og en hel Del af Pionererne gjorde Kaal paa hinanden.

Karaiberne, de vest-indiske Øers oprindelige Befolkning, døde bort eller udvandrede, og dengang var man endnu ikke begyndt at føre Negere fra Afrika til Øerne som Slaver. Europæerne maatte selv udføre Plantagearbejdet, og det kunde de ikke taale; de døde som Fluere. Man hittede paa at hverve „Servinger“ i Europa og lokke dem ud ved gyldne Løfter. Der var Servinger, som kunde tjene sig op fra Landarbejdet og selv faa Plantage, eller gifte sig til én, men de 95 pCt. af Servingerne gik til Fluernes Brigade.

Danskerne hyttede sig ved deres hjemlige Kødgyrder og vilde ikke vove Pelsen derude — paa faa Undtagelser nær. Blandt disse var Erik Nielsen Smed, Kaperkaptajnen, som vi tidligere har fortalt om, og Jørgen Iversen Dyppel, og det er ham, vi skal fortælle om.

Han var født 1638 i Helsingør og var Søn af en Bager, indvandret fra Sønderjylland. 12 Aar gammel kom han hjemmefra, og efter nogle Aar at have prøvet at opnaa et lønnende Hverv herhjemme, forgæves, „søgte han sin Fortun“ i det driftige Land Holland, hvor saa mange, særlig Sømand, drog hen. Heller ikke dér fik han „Bid“, men saa fulgte han sin Æventyrlyst — og lod sig hverve som Serving i Vest-Indien. Hververen havde „placeret“ ham paa St. Christoph, og efter en herlig Sørejse naaede han den skønne Ø, hvor Tilværelsen blev et hedt Helvede for ham! Slid og Slæb i den stegende Sol, uvant Kost, daarlige Forhold, slemme haardhændede og haardsindede Menne-sker! Døden slog ned paa den og den, og ingen vidste, naar det var hans Tur. Faa undslap Døden og flere ønskede den som Udfrielse af deres Lidelser.

Jørgen Iversen klarede sig og sparede Penge sammen. Saasart det var lykkedes ham at komme lidt ovenpaa, viste det sig forholdsvis let at komme helt ovenpaa. Nu var der Folk af Overklassen, som havde Brug for ham paa en langt mere lønnende Maade end før. Han blev Parthaver hist og her, d. v. s. Part-

haver i det glimrende Udbytte, og i Løbet af faa Aar var han en holden Mand.

Saa gjorde han det meget fornuftige: at realisere sine Ejendomme. Med de Værdier, han fik ind, kunde han blive en stor Mand hjemme. Velan: Jørgen Iversen købte vest-indiske Produkter, udredede Skib til Europa og sejlede saa hjemad med et andet Skib, der tillige overførte hans personlige Ejendele og en Sum rede Penge.

Fornuft gælder til Wandsbeck. Skæbnen raader. Begge Skibene blev taget af engelske Kapere, og Jørgen Iversen Dyppel kom tilbage til Holland saa godt som ruineret. Han rejste straks til Danmark for at faa Regeringen til at tage Affære. Det gjorde den ogsaa, men der kom ikke meget ud af det.

Dengang var man hjemme kommet paa det rene med, at den Ekspedition, som under Erik Nielsen Smed havde taget St. Thomas i Besiddelse, ikke var naaet synderligt vidt. Man var dog klar over, at Danmark maatte være med i Kapløbet efter de vest-indiske Rigdomme, og i 1671 stiftedes et dansk-vest-indisk oktrojeret Kompagni. Dettés Direktion valgte med Kongens Billigelse Jørgen Iversen til Guvernør, og han var Fyr og Flamme. Nu vilde han faa den største Plantage tilmaalt og tildelt, og som god dansk Mand var han glad over, at Danskerne nu gjorde en ordentlig Indsats for at være med derude i det gyldne Vest-Indien.

En vel udrustet Ekspedition afgik om Efteraaret 1671 paa Skibet „Færø“, der kom godt over Atlanten og naaede St. Thomas den 25. Maj 1672. Den 26. Maj blev Øen igen taget i Besiddelse i Kongens og Kompagniets Navn. Og nu blev der taget fat med ukuelig Energi. Skibet kunde undvære ca. 80 Mand, og paa Øen fandtes ca. 150 Englændere, Franskmand og Hollændere. Der blev ryddet Skov, udstukket Plantager, Samtidigt med, at der arbejdedes paa det, skaffede Iversen Hjemladning til „Færø“, der kom godt hjem med den, hvorefter nyt Skib udsendtes.

Imens døde de fleste af de Soldater og Servinger, som var kommet ud fra Danmark. De tilbageblevne samlede Iversen i Fortet og indrettede en Militz af Øens øvrige Beboere, der ikke var yndigere end Europæere paa St. Christoph, og maatte styres med haard Haand. Heldigvis var de indbyrdes uenige og kunde derfor tumles af en erfaren og klog Mand som Iversen.

Han var antaget paa 3 Aar, men Direktionen fik ham overtalt til at blive i Kolonien 3 Aar endnu, og det var godt det samme, for hvilken dansk „Nyling“ eller „greenhorn“ hjemmefra skulde have kunnet erstatte den brave Iversen? Der kom mange nye Folk til Kolonien fra de andre vest-indiske Øer for at nyde godt af de ordnede Forhold paa St. Thomas, men

ogsaa disse Pionerer var langt fra at være Ærke-
engle. Der blev tilmed sendt gode Ladninger hjem,
for Iversen var baade Guvernør, Skibsreder, Køb-
mand, Krieger, Dommer og Forligsmand. Velstanden
paa Øen kaldte „Flibustier“, „Bucaneers“, Kapere og
Sørøvere til, og Iversen maatte ofte ud og slaas med
dem med sine Fortsoldater og Militzen.

Ikke nok med det. Under den fransk-hollandske
Krig blev St. Thomas overfaldet af en fransk Eskadre,
men Iversen og hans Pionerer børstede Angriberne af!

Træt blev den meget bebyrdede Guvernør, og
endelig i Juli 1680 kom en Afløser ud: Velbaarne
Guvernør Nicolas Esmit, og Iversen drog hjem. Vel-
ankommen til Kongens København, hvilede han ud
og beredte sig paa et roligt Liv hjemme, giftede sig
igen (hans første Kone var død i Vest-Indien), blev
valgt ind i det vest-indiske Kompagni's Direktion og
bestemte dit og dat. Men Skæbnen vilde igen ander-
ledes end han!

Guvernør Esmit, som var en lidet anset Person
inden han drog ud, blev værre ude, fik Tropekuller
og gjorde det utvivlsomt, at Koloniens Tilværelse som
dansk vilde umuliggøres, om ikke der blev grebet
ind med fast Haand. „Vær saa god, Hr. Jørgen Iversen
Dyppel! De maa!“ Ny Udnævnelse til Guvernør. Ud-
rustelse af en ny Ekspedition. Nu var det imidlertid
saaledes, at kun faa vilde melde sig som Soldater og
ganske enkelte som Servinger. Hellere Slaveriet i
Marokko eller Algier end frivilligt gaa til det vest-
indiske Helvede! Saa maatte man, for at faa nye
Kolonister, give Fanger fri af Slaveriet — mod at
gaa til Vestindien. 50 mandlige, 50 kvindelige. De
blev giftet sammen efter Lodtrækning med en vis
Frihed til at faa hensigtsmæssig Bytning i Stand.

Endelig antoges nogle Embedsmænd, — og Orlogs-
fregatten „Havmanden“ afgaves til Kompagniet og
udrustedes med Vestindie-Ekspeditionen for Øje.
Iversen indskibede sig med sin unge Kone og sin Søn
af første Ægteskab, og i November 1682 afgik „Hav-

manden“, eskorteret til Kap Lindesnæs af en Orlogs-
mand.

Og saa kom der den Skamplet i dansk Søfarts
Historie. Slaverne var Forbrydere, skønt de nu var
„fri“ Kolonister, og Besætningen paa Skibet var util-
fredse med de forholdsvis mange Hollændere, der var
antaget som Skibsofficerer og Embedsmænd. Røre
kom der om Bord af en uhyggelig Art. Slaverne
rottede sig sammen, skaffede sig Vaaben, — og i
Januar 1682, mens Skibet laa i Nærheden af Azorerne,
faldt de over Skibsbesætningen, myrdede Kaptajnen
og kastede Jørgen Iversen overbord!

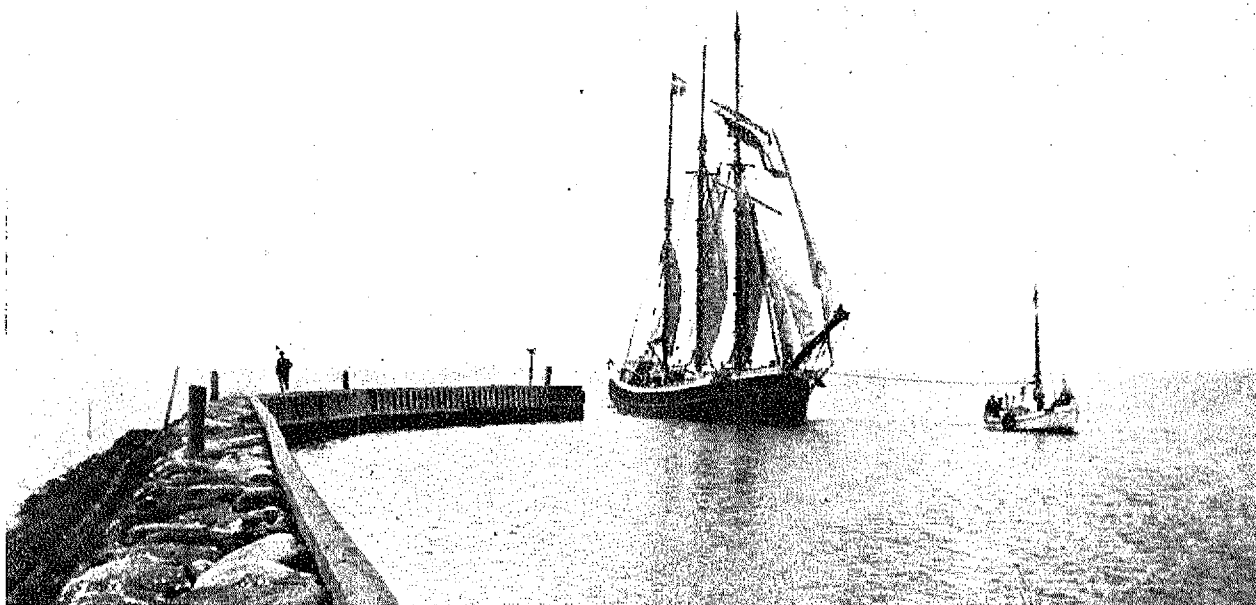
Guvernørfruen havde kort forinden født et Barn.
Ogsaa det blev kastet i Havet. Det ældre Barn, en
Dreng, af Iversens første Ægteskab, blev mærkeligt
nok skaanet, men Guvernørfruen skændedes af
Slaverne.

„Havfruen“ blev af en behjærtet Styrmand ført
hjemad igen; med Pistol for Brystet af ham, mente
de drukne Slaver, som fyldte sig uafbrudt af Øl-,
Brændevins- og Vinfadene, at han efter Ordre bragte
dem til en vildtfremmed Havn, hvor de kunde sælge
Skibet og Ladningen.

Skibet kom i Havn, og Slaverne kom i Galgen.
Fru Iversen giftede sig senere med sin afdøde Mands
Plantagebestyrer, og da han døde, giftede hun sig
for tredie Gang.

— Pioneren Jørgen Iversen Dyppel, der selv drog
ud og lærte paa Stedet, senere virkede selvstændigt
i Vest-Indien for Søfarten og Koloniseringen paa
det nye Felt, under store Vanskeligheder, med godt
Resultat, gik ikke „i Hundene“ under Kampe med
Forhold eller Konkurrenter eller aabenbare Fjender,
men — med Skam at sige — i Hagerne ved Forbry-
deres Bestialitet.

Kay Larsen



3-mastet Skonnert »Nautica« af Marstal for Indgaaende i Dagelykke. Indsendt af J. C. Jensen, Randers.



Hvordan Skibs- skruen blev opfundet

En Aften var der igen fuldt i den gamle Havnebeværtning.

Fidi Meyer havde Ordet.

Han gav sig straks til at bebrejde en andens Lyst til at lyve. Denne anden havde fortalt om en Hvalfiskejagt.

Det var skrækkeligt, hvad han havde været med til der.

En gammel Hvalfisk havde med Halen slynget hans Baad taarnhøjt op i Luften. Saadan cirka 70—75 m op. Og han selv forblev i Baaden og holdt sig krampagtigt fast. Oppe i Luften drejede Baaden omkring og skød saa med Spidsen rettet lige mod Hvalfisken ned paa den med en saadan Fart, at Baaden borede sig to Meter ind i Dyrets Spæk.

Saa døde Dyret af Skræk. Hjerteslag.

Han selv var selvfølgelig sluppet helskindet fra det.

Og Fidi Meyer gjorde Indvendinger.

Det var en Uforskammethed at lyve saadan. Baaden var allerhøjest fløjet 7 m op i Luften.

En Baad var dog ingen Luftballon.

Og det med Hjerteslaget hos en Hvalfisk var ogsaa en tvivlsom Historie.

Den kunde da ligesaa godt være død af Lungebetændelse eller Nicotinforgiftning.

Naa, og saa at en Sømand overhovedet kunde fortælle

saadan noget. — Det kunde jo enhver gøre. — Og nu vilde han fortælle noget, hvorved man kunde se, at der ogsaa fandtes ærlige Sømend her i Verden. Løgnen fik man jo hurtigt nok af. — —

Paa denne Maade øvede Fidi streng Kritik og gik saa efterhaanden over til sin Historie:

„I ved, Englænderne, det er nogle forbandet snu Fyre. De opfinder alt og de hemmeligholder alt.

I kan bande paa, at de allerede for længe siden har bygget Varmehaller paa Nordpolen; de si'r det bare ikke. Og den er ganske sikker: Christoffer Columbus var osse saadan hemmeligt Englænder!“

Her stødte Fidi for første Gang paa Modsigelse.

Han fik at vide af Forsamlingen, at hans Kendskab til Historie var ret beskedent.

Columbus havde tidligere været en spansk Inkvisitor, saadan en Slags Foged, og fordi han havde tabt en Proces, var han stukket til Søs og havde været svineheldig.

Pludseligt rejste Heini Bergmann sig i sin fulde Højde.

Heini var fra Bremerhaven og med fornærmet Alvor sagde han:

„Ingen af Jer har Ret. Kristian Columbus var ingen Englænder, ingen spansk Foged og intet kinesisk Bybud; — han var et Barn fra Lehe, hvad jeg nu skal bevise for jer. I kender jo alle Bremerhaven og Lehe. Saa kender I jo ogsaa Speckenbüttel, hvor I gaar ud om Søndagen og danser. Og hvorfor har de saa stillet et Mindesmærke for Columbus der i Parken? Fordi han er født i Rickmeersstrasse i Lehe. Kun derfor!“ — —

At man fortalte ham, at Lehe var en By paa højst 80 Aar, havde slet ingen Virkning paa ham. Heini Bergmann holdt fast paa sit og gav sig ikke. Først energiske Opfordringer til Fidi Meyer om at fortsætte sin Historie bragte Kamphanerne til Ro.

„Altsaa Engelskmændene har opfundet alt. Kun eet har de ikke opfundet: Skibsskruen! Ja, Folkens, det hedder sig naturligvis, at Englænderen Smith har opfundet Skibsskruen. Det er en Løgn! Min salig Bedstefader Frederik Johan Meyer, Styrmand og Skibsejer, var Opfinderen!“



En Aften var der igen fuldt i den gamle Havnebeværtning.



Frederik Johan Meyer.

Med hævet Stemme havde Fidi udtalt den sidste Sætning.

„Min salig Bedstefader Fidi Jan Meyer har fortalt mig alt ordret, og han har aldrig løjet!“

Her mødte Forfatteren almindelig Tvivl. Han overhørte Afbrydelser om Pæren og Stammen med ophøjet Foragt og fortsatte uforstyrret: „En Dag i August i Aaret 1850 sejlede min Bedstefader med sin Kuf paa Fangst gennem Kanalen ved den franske Kyst. De havde allerede været længe under Vejs, da de pludseligt hørte et Brag. De troede først, at de var grundstødt, men snart fandt de ud af Aarsagen. En Savfisk paa 7 Meters Længde var løbet ind i Skibssidens møre Træ med sin Sav og fo'r frem og tilbage med den. Og paa een Gang var det Slut paa hele Herligheden. Den var løbet fast og kunde ikke komme ud igen. I sit Raseri borede den sig kun dybere og dybere ind i Skibet, saa at tilsidst kun Halefinnen stak udenfor. Og pludseligt sad den fuldstændigt fast. Den kunde hverken komme frem eller tilbage. Imidlertid var Skibet paa Grund af det indtrængende Vand allerede sunket ganske betydeligt, saa at alle var ved Pumperne. Paa een Gang saa min Bedstefader, at Halefinnen bevægede sig op og ned, og at Skibet derved sejlede ganske langsomt videre. Og saa fandt han da ud af, at Fisken var klemt inde i Pumpestangen med sin Sav. Hver Gang, naar Pumperne gik op og ned, maatte Dyret kaste sig om paa Siden og igen gaa med tilbage, for ellers havde den uundgaeligt faaet drejet Saven af. — —

Og pludseligt fik min Bedstefader det 19. Aarhundredes største Idé! Hvis min Bedstefader Fidi Jan Meyer ikke havde levet, kunde man i Dag ikke have rejst med en Skruedamper til Amerika paa fem Dage. Saa maatte man endnu den Dag i Dag køre omkring paa de gamle Hjulkasser, paa hvilke hver eneste Kakerlak bliver søsyg. — Saa faar min Bedstefader med et Par Mand fat i Savfisken og binder den store Krumtap fra Ankervinden fast til dens Sav. Derefter bandt han et tykt Tov om Kroppen paa den og gjorde Enderne fast til Dækket, saa fast, at den hver-

ken kunde komme frem eller tilbage. Endelig smurte han hele Fyren ind med Talg og brun Sæbe, og saa gik det løs! To Matroser maatte dreje ved Krumtappen. Hele Fisken drejede sig med, og derude, udenbords, drejede Halefinnen naturligvis ogsaa. Og med eet kom Sagen i Sving. Saaledes som Dyret blev drejet, maa det vel efterhaanden have faaet Drejesyge, thi efter et Par Minutters Forløb gik Krumtappen helt let omkring. Det saa grangiveligt ud, som om Fisken vilde hjælpe med! — —

Og saa skød den gamle Kuf som en Torpedobaad gennem Vandet. Tilsidst kunde de slet ikke holde Krumtappen mere. Da gik det helt af sig selv. Det eneste, der var at lave, var, stadig at hælde Olie og Talg paa Fisken, for at den ikke skulde snæres over eller løbe varm. Og min Bedstefader fortalte, at Dyret ogsaa har stønnet og blæst, lige som en rigtig Dampmaskine! — —

Og det blev stadig værre, saaledes at den tilsidst gjorde 500 Omdrejninger i Minutet. Og da rejste Haarene sig paa min Bedstefaders Hoved.

Skibet fo'r gennem Havet, og Dyret var ikke til at styre mere. Det bevægede sig som en Besat om sig selv. — Og saa lød der med eet atter et Brag.

Skibet var løbet op paa den engelske Kyst ved Dover. Men Bæstet lod sig ikke standse. Det snurrede stadig rundt som en rasende, saa at Skibet blev båret rigtig solidt ind i Kysten.

Og saa kom de engelske Redningsmandskaber, mellem hvilke denne fordømte Francis Smith befandt sig. Efter at han havde set, hvordan det hele var gaaet for sig, gik han hurtigt hen og opfandt Skibskruen. Er det ikke en bundløs Gemenhed!“

„Hm! hm!“ sagde Skipperne eftertænksomt og sukkede tungt.



Derefter tog han et tykt Tov . . .

Sejlsportsmænd!

Glem ikke Høkassen!

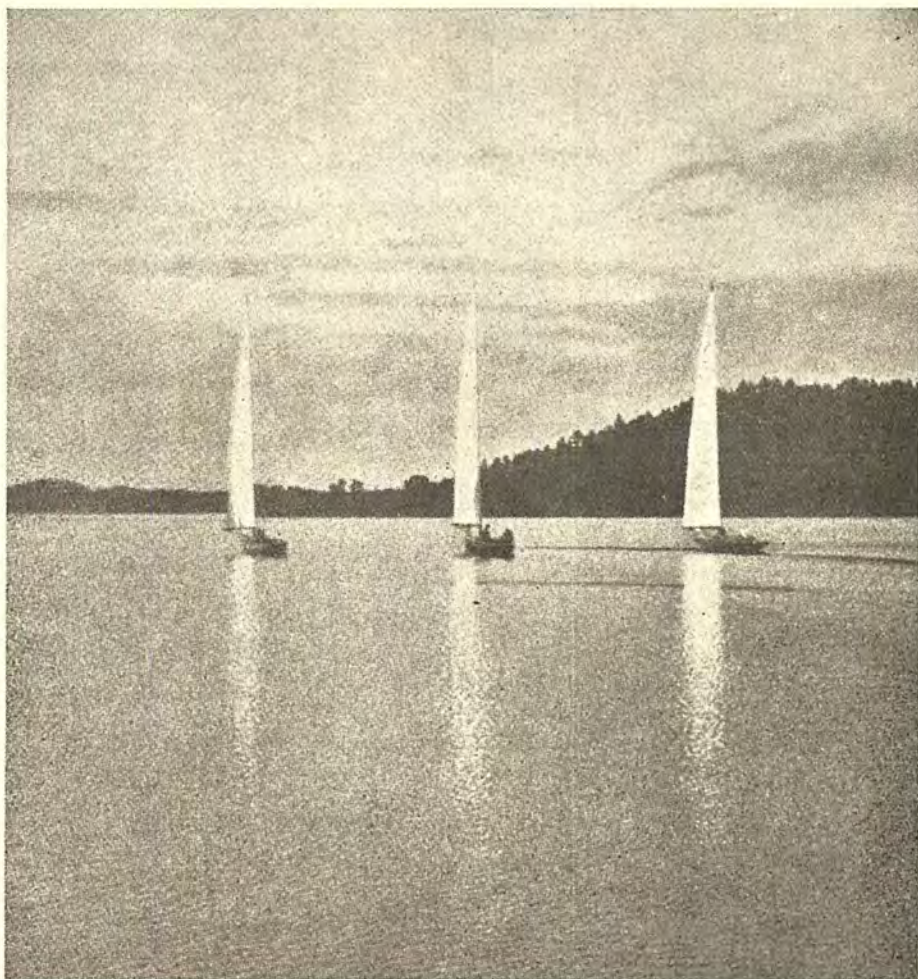
Der er Sejlsportsmænd, der, før de tager paa Langfart, udsteder en mægtig Check til et eller andet Provianteringsfirma. Deres Besværligheder med Madlavning om Bord bestaar blot i at opvarme nogle Konservesdaaser i en stor Gryde. Det er selvfølgelig misundelsesværdigt, men mon det ikke ogsaa kan blive forbandet ensformigt og kedeligt.

Der er andre Sejlsportsfolk, der gaar i Land hver Aften og tilbereder Maden i Land, hvilket selvfølgelig kan have sine Behageligheder. Og endelig er der Sejlsportsfolk, der gaar i Land til Spisetiderne og indtager Maaltiderne paa den nærmeste Kro, og for dem eksisterer der slet ingen Problemer. Men for de Sejlsportsfolk, der virkelig tager paa Langfart i Ordets egentlige Forstand, er Madlavningen en vigtig Faktor, og til dem siger jeg: glem ikke Høkassen!

Høkassens første Fortrin i en Baad er, at man kan tilberede sin Mand naar som helst Vejret og Bevægelser tillader det og saa forøvrigt lade den staa til man har Tid til at spise den. Man kan faktisk om Morgenen besørge Madlavningen for hele Dagen, og har man Ting staaende i Høkassen, der har lidt vanskeligt ved at koges deri, tager man det blot op ved Kaffetider, naar man alligevel har sin Primus i Gang, og giver det et lille Opkog. Selvfølgelig maa man lære sig selv, hvilken Slags Mad, der kan koges i en Høkasse, og hvilke ikke og indvinde Erfaringer om den Tid det tager, men det er dog af stor Betydning,

at Maden er parat, uanset om man skal have Sejlene taget ind, eller i Land for en Drink, eller i sidste Øjeblik skal bjerge Topsejlet og rebe Storsejlet (det er jo ikke nogen ualmindelig Hændelse for den kokkerende Sejlsportsmand, at disse almindelige Tilfælde opstaar, netop som et dejligt Maaltid er færdig til Servering).

Høkassen har Mængder af Fordele. Prøv den!



Solfald i Skærgaarden.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

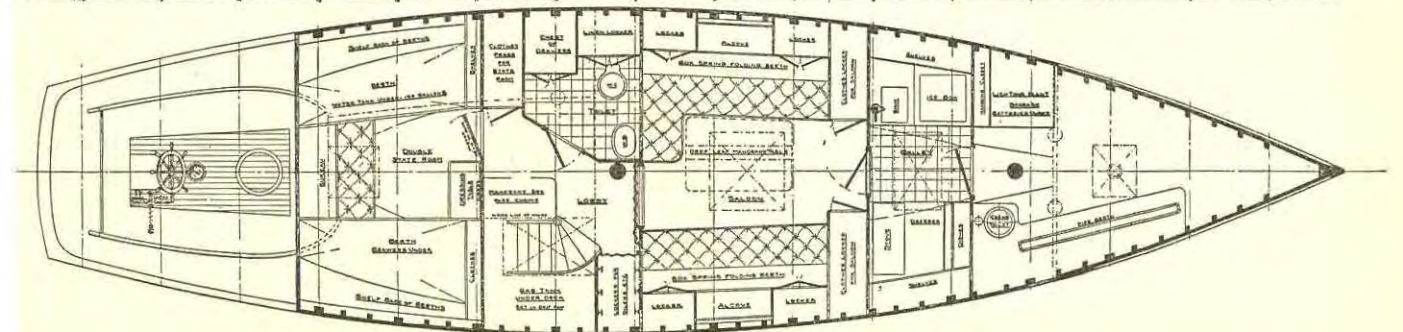
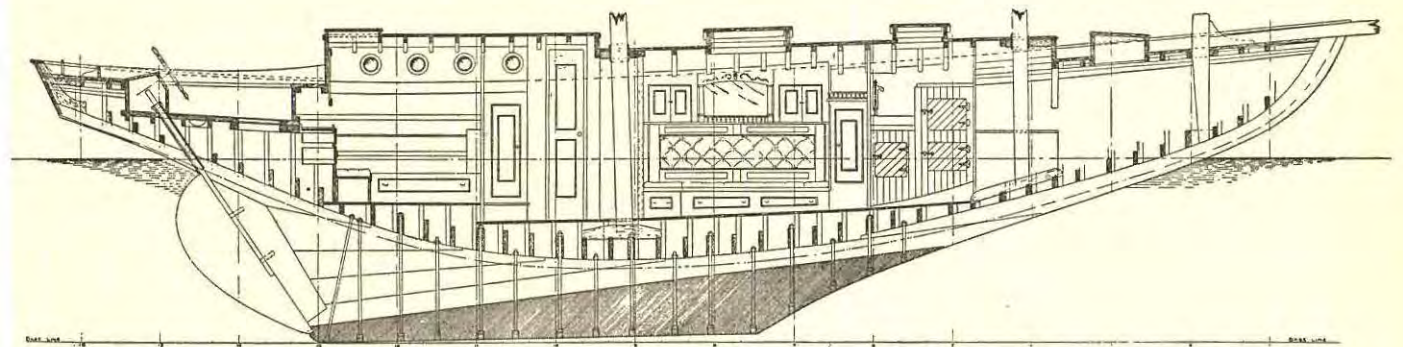
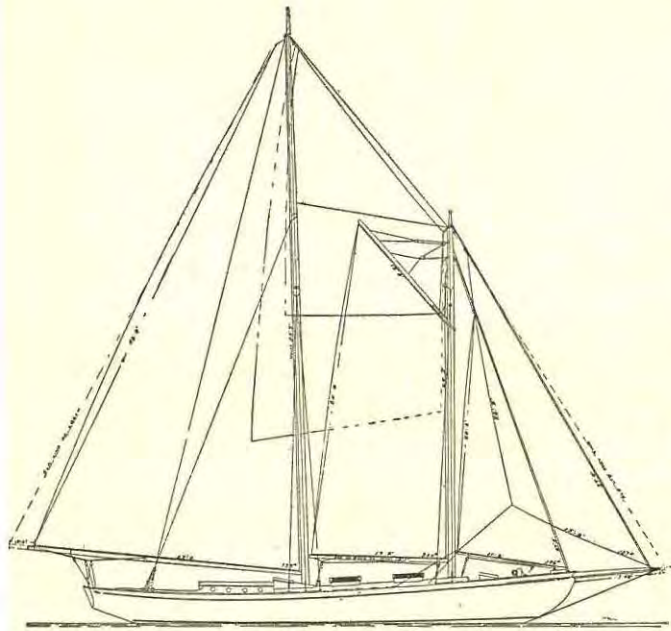
Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930

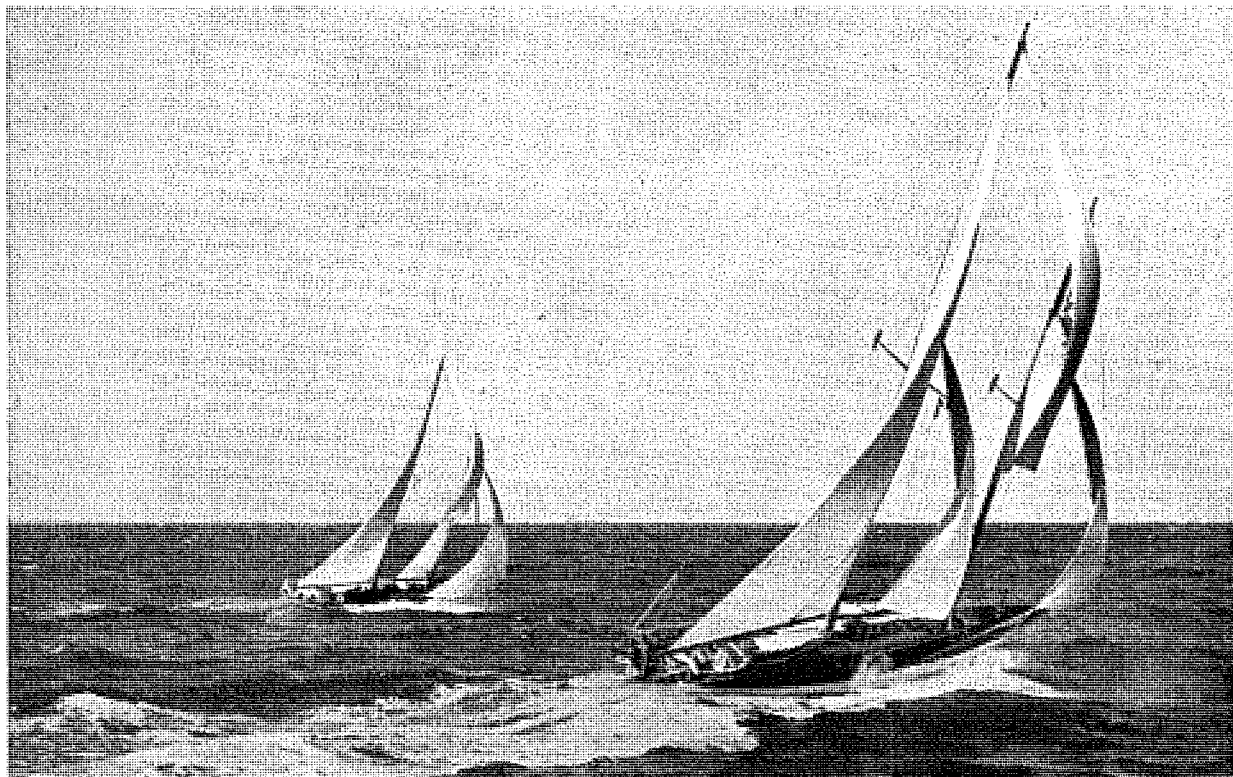


Var det en Dansker,

der vandt det kendte Miami-Nassau-Race i Amerika i Aar?

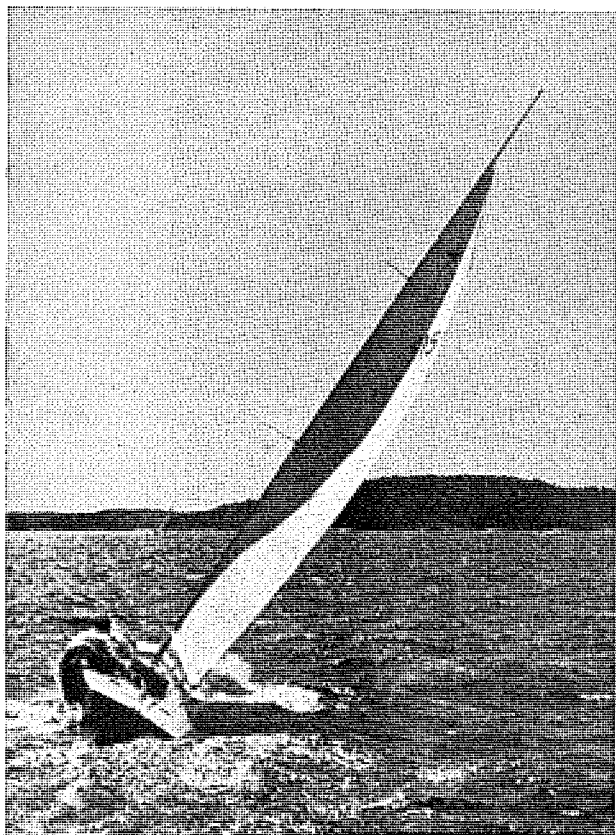
En af Amerikas store Kapsejladser, der afholdes af Miami Yacht Club og Nassau Yacht Club, vandtes af „*Waterwitch*“, der ejes af Mr. C. A. Hansen, Shore Acres Yacht Club, Mamaroneck, New York. „*Waterwitch*“ har en bevæget Fortid. Sidste Aar blev den hærget af Ildebrand, men genopbygget. I Novemberstormen blev den omtrent Vrag, men atter opbygget. Den maaler 49 Fod 6 Tommer i øvre Maal og 39 Fod ved Vandlinien. Bredden 12 Fod 8 Tommer og 7 Fod Dybtgaende. Dens Sejlareal er 1470 Kvadratfod.





»Waterwitch« (i Forgrunden) og en Konkurrent krydser Strømmen.

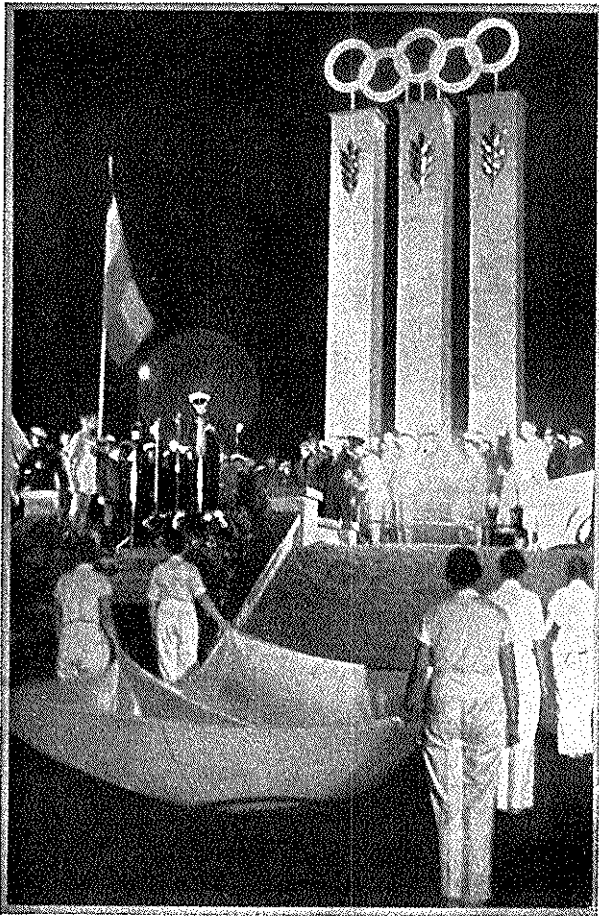
Copyright paa Yacht-Konstruktions- Tegninger



I Stockholms Skærgaard.

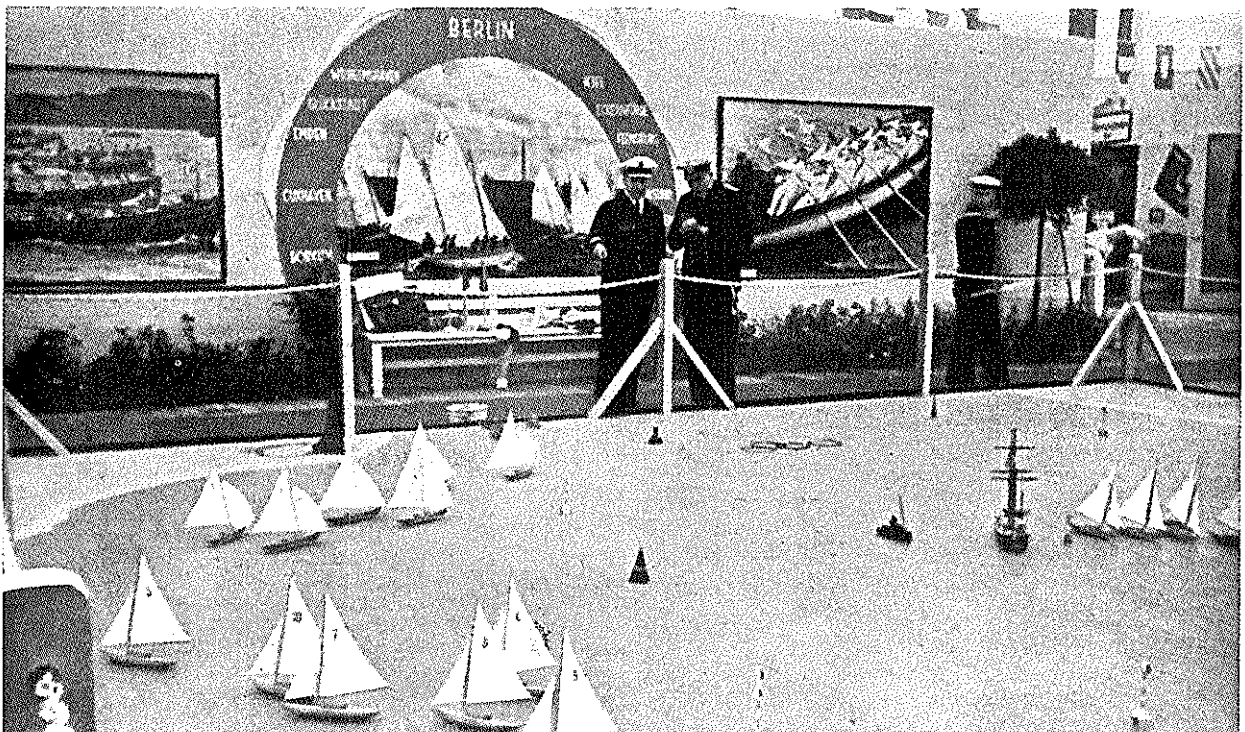
„Vikingen“ har gentagne Gange bragt Konstruktionstegninger til Lystyachter og Motorbaade, og vi har i den Anledning modtaget Forespørgsler fra vore Læsere om, hvad der vilde ske, hvis man benyttede disse Tegninger til at bygge efter. Spørgerne synes altsaa paa Forhaand at have en Anelse om, at saadanne Konstruktionstegninger kunde være beskyttede, og det er ogsaa Tilfældet.

Yacht-Konstruktion er ikke en exakt Videnskab. Hvis den havde været det, vilde Skrog, Rigning, Bekvemmelighedernes Indretning og Sejlføring for længe siden have været bestemt efter en international Standard. Og hvis Yacht-Konstruktion var en exakt Videnskab, vilde alle berømte Yachter og Motorbaade være tegnet af Matematikere uden Brugen af Tegnebord eller de Kundskaber, en maritim Arkitekt maa være i Besiddelse af. Og hvis Yacht-Konstruktion kun var et Arbejde, der gik ud paa nøjagtige Kalkulationer, vilde det have været overflødigt for Amerika at have et Syndikat til at bygge fire Prøveskibe for at forsvare Amerika's Cup mod den sidste SHAMROCK.



De olympiske Kapsejladser aabnes i Kiel.

Yacht-Konstruktion er et i højeste Grad individuelt Arbejde. To Konstruktører vilde aldrig fremstille nøjagtig den samme Baad, ligegyldigt hvor stærkt de er bundet af Regler og Formler. En paa Forhaand given Baads Succes vil bero ligesaa meget paa Konstruktørens Idé om Rigning, Sejlflader og Dimensioner og deres indbyrdes Forhold, som paa Skrogets Linier over og under Vandet. Og Skibets Skønhed er fuldstændig Konstruktørens Arbejde. Og til al Yacht-Konstruktion har Konstruktøren selvfølgelig Copyright eller Ejendomsret, akkurat som Forfatteren har til sin Bog, Komponisten til sin Melodi og Tegneren til sin Tegning. Forøvrigt vilde en Yacht-Konstruktion, der var offentliggjort i „Vikingen“, kræve at blive forstørret op for at kunne anvendes til at bygge efter og her vilde møde den ulovlige Bygmester den Overraskelse, at de almindelige Forvanskninger, der sker ved Reproduktionen i et Blad og de almindelige Fejl, der vil opstaa ved Forstørrelse fra en meget lille Tegning, sandsynligvis vil resultere i de frygteligste Fejl i det færdigbyggede Skib, hvilket udmærket kan udlægges som en Slags Nemesis, for Loven om Copyright er nu engang til for at beskytte Konstruktøren mod „Snyderi“. Hensigten med at offentliggøre Yacht-Konstruktioner i „Vikingen“ er da ogsaa at bibringe Sejlsportsfolk, der interesserer sig for Baadebygning, Indsigt i dette Arbejde og muligvis derigennem hjælpe Amatørbaadebyggere til nye og nyttige Idéer.



Paa Sejlsports-Udstillingen møder den tyske Krigsmarine med en stor Model af den olympiske Sejlbane.

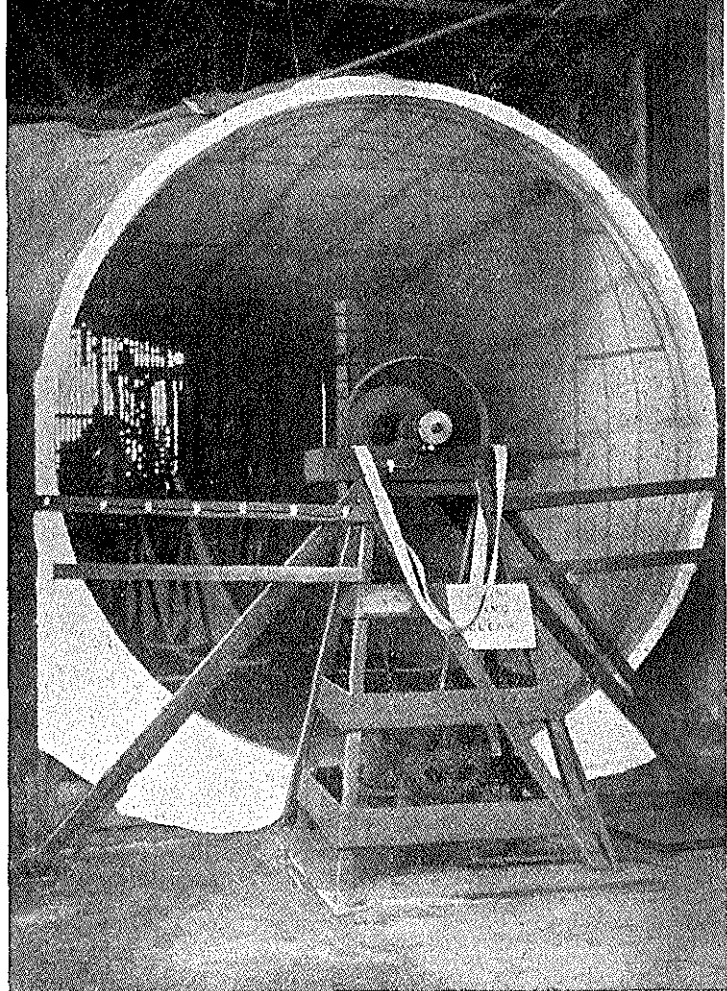


For frisk Brise

— Sig. at De har .est det i „Vikingen“!

Sejls tekniske Vindkanalforsøg i England

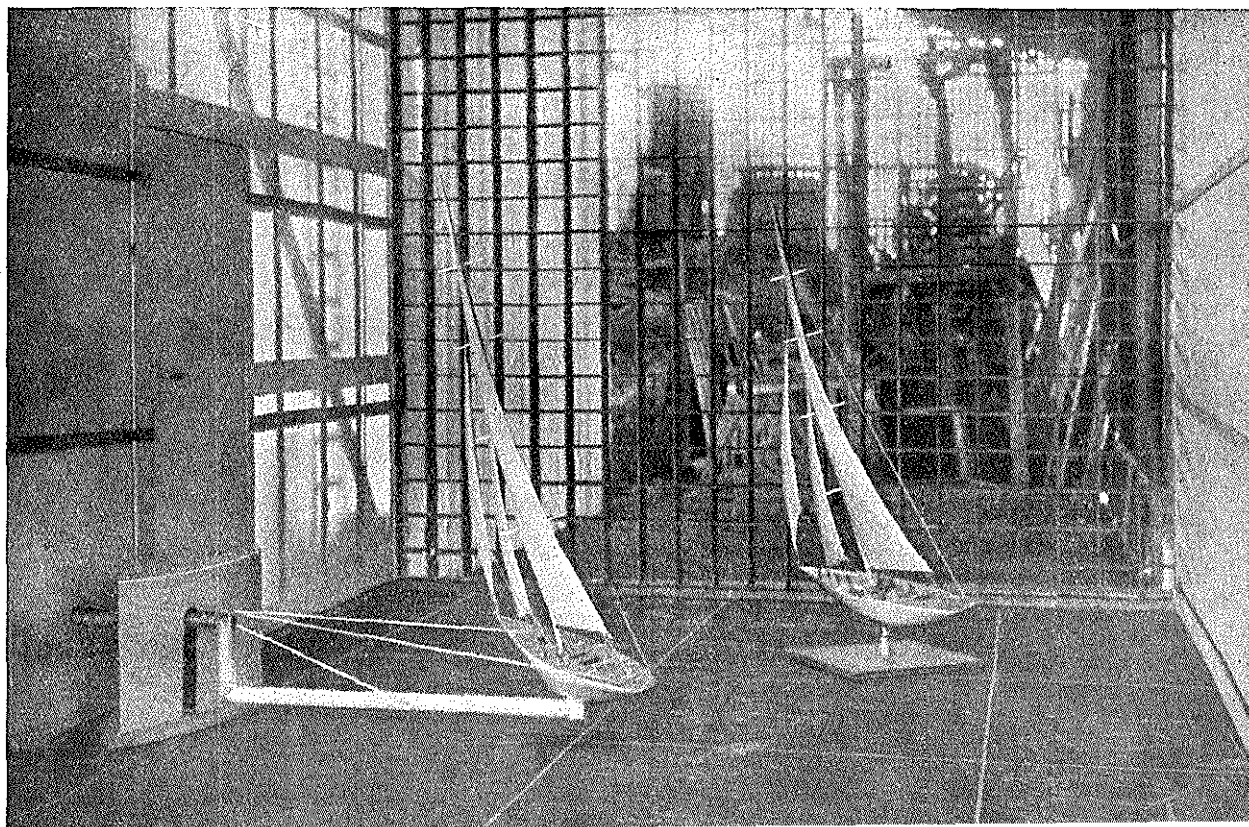
Begge disse Billeder er hentet fra det tyske Sejl-sportsblad „Die Yacht“, der igen har faaet dem fra Amerika-Pokal-Sejleren Fairey. Fairey er som bekendt Ejer af Udfordrerens i Amerika-Pokal-Sejladserne, „Shamrock 5“, og han er samtidig den førende engelske Flyvekonstruktør og Ejer af den største engelske Flyvemaskinevirksomhed. Sin store Interesse for Sejlsport viser han ikke alene ved at deltage i Amerika-Pokal-Sejladserne, men han beskæftiger sig ogsaa i højeste Grad med gennem videnskabelige Forsøg at søge at løse allehaande Problemer indenfor Sejlsporten. Ansporet af Dr. Manfred Curry, hvis Bog han ivrigt havde studeret, og som paa Faireys Indbydelse var kommet til England for at forevise sin berømte Sejlsportsfilm, har Fairey som den hidtil eneste bygget en Vindkanalindretning, der er beregnet specielt for Maaling af Sejlyachter. Han har ved sine Undersøgelser ikke nøjedes med at prøve Sejlene som saadanne, men har ogsaa udstrakt sine Forskninger til regatta-tekniske Spørgsmaal. Paa hостаende Billeder efterprøves saaledes netop Strømførløbets aerodynamiske Fjernvirkning hos to Yachter, der sejler ved Siden af hinanden i den saa stærkt omstridte saakaldte „sikre“ Læstilling. Disse Under-



Vindkanalen set fra Propellen.

søgelser skal have givet en fuldstændig Bekræftelse paa Currys Grundregler.

Indretning
til Over-
førelse
af de
maalelige
Værdier
til de
følsomme
Instru-
menter.

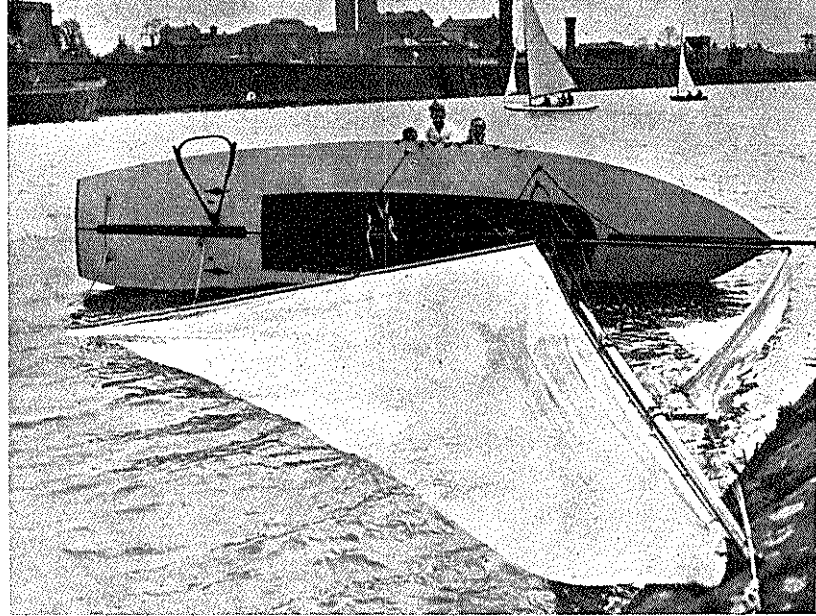


Baadejeren og Søloven

Den stadig stigende Trafik paa Landeveje og i Byerne har tvunget Automobilisterne til at gøre sig fortrolige med Motorloven. Man hører Automobilister blasert tale i Automobillovsudtryk, og Retstrætter synes at høre med til Automobilistens daglige Liv.

Paa Søen er Trafiken ogsaa i stadig Stigen, idet flere og flere Mennesker bliver Lystyacht- og Motorbaadsejere. Og for Trafiken paa Søen gælder Søloven, der ikke er mindre vigtig at kende end Motorloven. Der kan sikkert findes et stort Antal Baadejere, der er fuldstændig ukendte med deres legale Rettigheder og Pligter efter Søloven. Naar de har erhvervet Baaden og overstaaet Indregistrering og hvad der ellers kan høre til at anskaffe en Baad, overlades al yderlig Kendskab til Søloven til Sagføreren. Derfor kan det sikkert være paa sin Plads her at gøre opmærksom paa nogle af de mere almindelige Regler i Søloven og derved muligvis skaane Baadejere for Ulejlighed og Overraskelser.

Hvilke Situationer kan Baadejeren da blive indviklet i, hvor hans Stilling bliver bedømt efter Søloven? Saadanne Situationer opstaar med Lethed af saa almindelige Ting som at Baadejeren indgaar Forpligtelser for Reparationer, Proviant og Brændsel. Han opretter Overenskomster om Søforsikring, Slusepenge og Toldafgifter, Lods og Slæbebaade samt Besætningers Antagelse og Hyre. Han maa ogsaa tage eventuel Straf for Overtrædelse af Navigationsloven

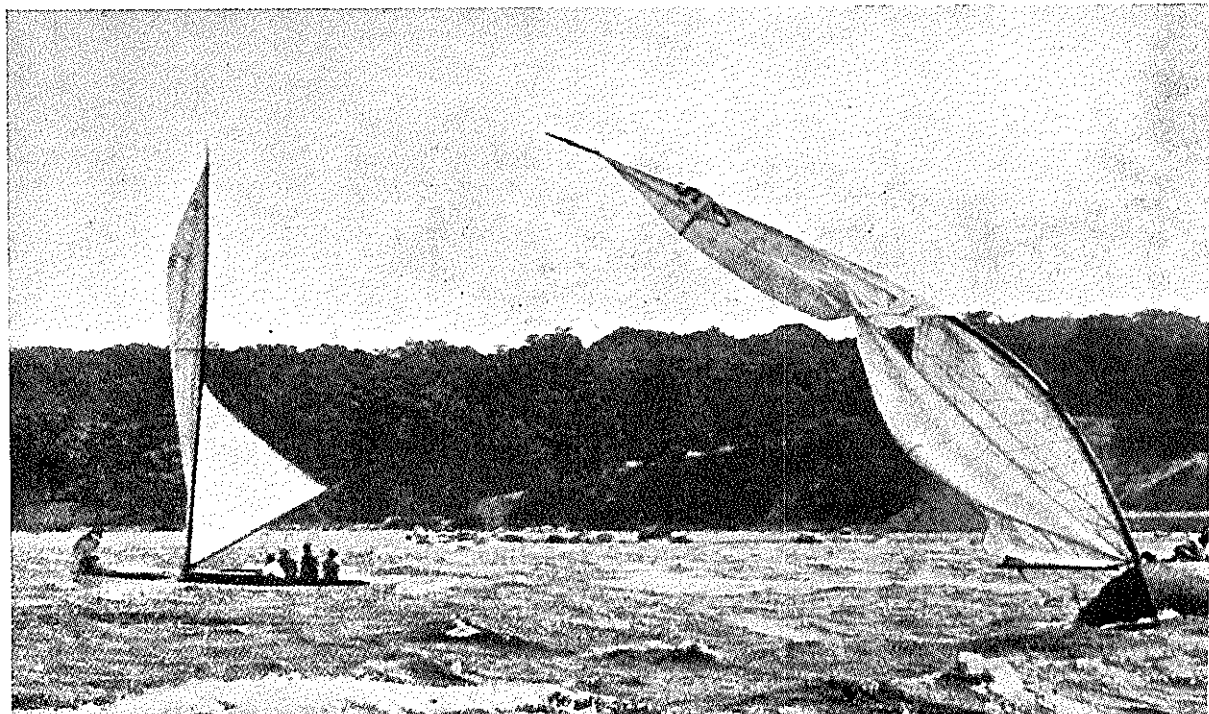


Et Uheld paa Themsen.

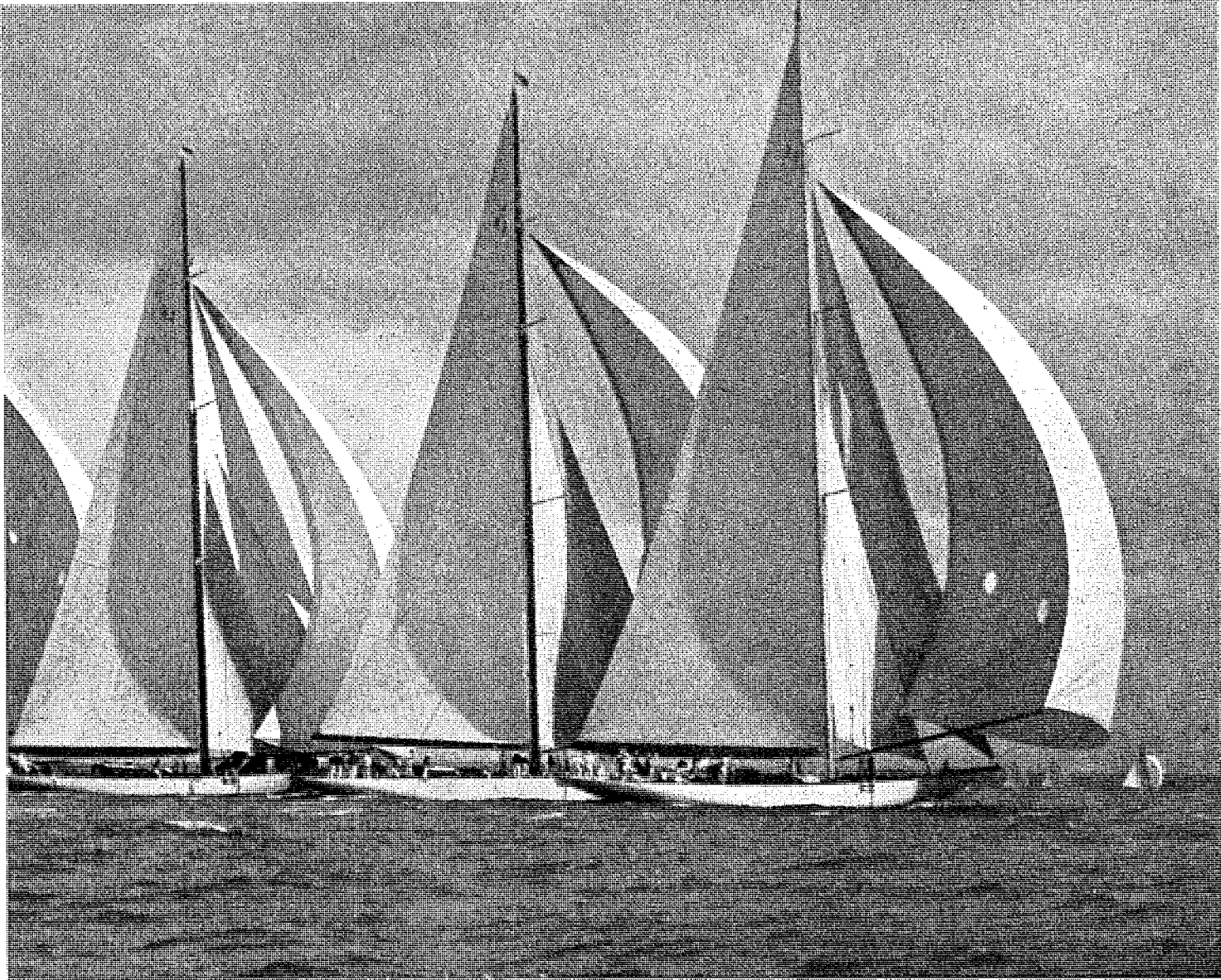
i Betragtning, Krav for Bjergning og Skadeserstatninger for hvad der kan vederfares Personer og Ejendomme ved Søulykker som f. Eks. Kollision.

I Søretten er der i Tilknytning til den ordinære Retsforfølgelse mod Ejeren en Proces, hvorefter selve Baaden kan indstævnes. Ved en Kollision kan Ejeren af den beskadigede Baad sagsøge den anden Baadejer for Skadeserstatning, men han kan ogsaa indstævne den anden Baad. Selv om man selvfølgelig ikke ligefrem kan arrestere et Skib og putte det i Fængsel, saa beslæglægger Retten Baaden, indtil Dommen er faldet, og Baaden kan da sælges for at dække Skadeserstatningen.

Baadejeren maa være opmærksom paa, at Retskrav kan gøres gældende mod hans Baad. Et Provianteringsfirma har saaledes Dækning for sin Regning i Baaden. Han har Ret til at sælge Baaden, hvis Regningen ikke bliver betalt. En Baadejer havde saaledes faaet en Spinnaker og et Storsejl lavet hos en



Nu gaar
Masten.



En Start af det store Format. „Britannia“, „Astra“, „Shamrock V“ og „Candida“.

Sejlmager, men da de leverede Sejl ikke tilfreds-stillede ham, nægtede han at betale, og uvidende om Sølovens Bestemmelser forsømte han at ordne Sagen i Mindelighed, og hans Baad blev derfor beslaglagt og solgt.

Eventuelt Mandskabs Hyre er et meget vigtigt Punkt. Man kan sige, at Søfolk for deres Hyre har Retskrav i Baaden til sidste Planke.

For udført Service saasom Bugsering, Bolværks-Penge og Lods kan der ligeledes gøres Retskrav mod Baaden.

For Søloven omfatter Kollision ikke alene Sammenstød mellem to Fartøjer, men ogsaa de Tilfælde, hvor en Baad løber mod en Dokport, Mole eller lignende. Hovedpunktet i en Retsforfølgning opstaaet af en Kollision er de implicerede Parters Forsømmelig-

hed. Hvis f. Eks. en Motorbaad pludselig gaar i Staa og et andet Fartøj kommer med Kurs ned mod Motorbaaden, saa en Kollision er i Optræk, kan Motorbaadsejeren ikke forholde sig passiv og sige: — lad den bare komme, der er Plads nok udenom. — — Sker der nemlig alligevel en Kollision, vil det Fartøj, der paasejler, ganske vist blive dømt for mangelfuld Udkig og lignende, men Motorbaadsejeren vil ogsaa faa sin Part af Skylden, fordi han ikke har søgt at afværge den truende Kollision. Dommeren vil finde, at Motorbaadsejeren havde opført sig, som om hans Baads Lidenhed eller særlige Privilegier for Lystfartøjer berettigede ham til helt at overlade til det andet Fartøj at afværge Kollisionen.

I næste Nummer af „Vikingen“ skal vi komme tilbage til disse Spørgsmaal.

BROGADE 25
Stuen & Kælderen
Tlf. Amg. 4502
KØBENHAVN K

Brug
BACHERS BUKSER
Kirseys og Holmens Bukser
TIL ALLE PRISER

Alt i Herre og
Søekvipering
og
Gummistøvler

10.000 Ekspl.

af „Barken Margrethe“
er solgt indtil Dato.

Har De ogsaa læst denne
spændende Bog ?

VESTERHAVSTUNER

Interview med Tunskipperen om Tunfiskeri i Nordsøen

Det er paa den Tid, at Kæmpetunen bolttrer sig ude i Nordsøen. — 5 Kuttere er kommet ind med 22 Tunfisk, hvoraf enkelte var saa store Kolosser, saa de solgtes til 144 Kr. Ude i Havnebyen træffer jeg Tunskipperen, der er en ægte Type af de gamle Folkeslægter ved Kysten. Han staar og tegner Luften, som man siger, thi Kutterfiskerne var kommet ind fra Havet og berettet, at nu havde de set Tunen ude i Vest.

Tiden er da nu ogsaa inde, da disse Kæmper skulde være her, og jeg er da ogsaa ved at gøre klar til at gaa ud paa Tunfiskeri, siger han. Det er saadant et Slags Fiskeri for sig selv, men alligevel at gøre klar til det er ikke vidtløftigt. Her skal De se Redskabet, der bruges, og han tager nogle store Kroge frem og nogle Ruller Tov, der er paa 120 Favne hver. Med dette gaar vi Vest ud for at træffe Kæmperne ude, hvor de engelske Trawlere fisker, thi Tunen forfølger disse Trawlskibe. Hvorfor gør de det? — Jo, siger Tunskipperen, naar Trawlen løftes op af Havet, da falder der en Del Smaafisk fra, og disse sluger Tunen med Begærlighed. Det er derude, vi skal have fat paa Kæmperne.

Tunkutteren gaar ind mellem Trawleren, og der gøres klar til Fiskeriet. Krogen fastgøres til den ene Ende af den 120 Favne lange Tovrulle, og som Mading sættes en Makrel paa. Den kastes saa ud fra Kutteren, og med en lang Stage holdes Krogen

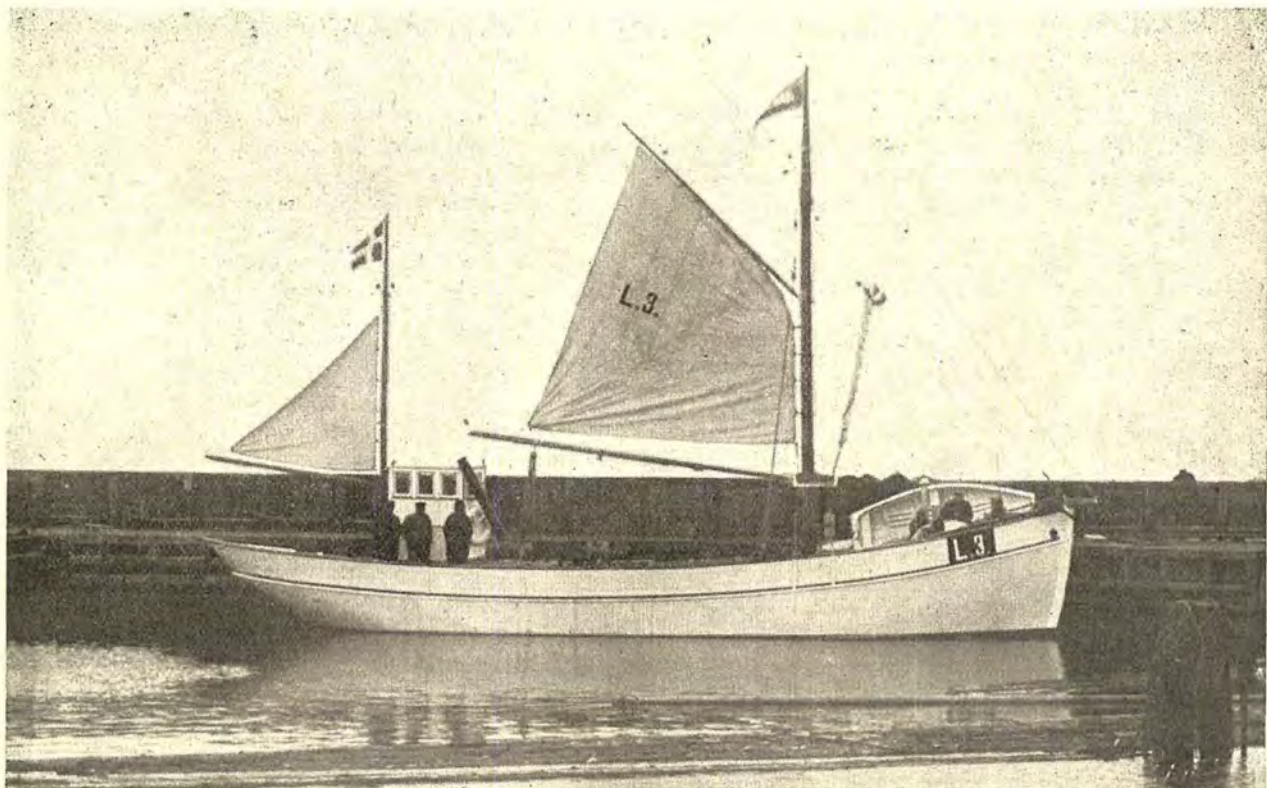
med Makrellen oppe i Havfladen, medens Tovrullen ligger som et Hjul inde paa Dækket.

Der kan gaa en Tid, inden Tunen viser sig, men naar man opdager ligesom en Stribe i Havet, hvor Vandet bobler og syder, da er Tunen i Anmarch for at sluge Makrellen, der bliver en Pind til dens Ligkiste, om jeg maa kalde det saadant, siger Tunskipperen.

Som et Lyn dukker Kæmpen op og sluger Makrellen og faar samtidig Krogen i sin brede Flab. I samme Øjeblik brøler Tunskipperen — Alle Mand bort fra Tovrullen inde paa Dækket. Den saarede Tun farer nemlig bort fra Kutteren, trækkende Tovrullen efter sig, som den farer ud efter. Skulde Fiskerne, der staar paa Dækket, faa et Ben eller Arm i Tovrullen, der i Lynets Fart vikles ud af den flygtende Tun, vil de ubønhørligt blive revet ud i Havet. Der er Tunfiskere, der har fundet Døden paa den Maade.

Under voldsom Larm og Vandsprøjt til Siderne vedbliver Tunen til den 120 Favne Tovrulle er løbet ud, og man tænker, nu vælter Kutteren, naar Kæmpen standser med et Ryk. Men for Tunen er det alligevel ingen Leg at løbe den lange Tovrulle ud, og den bliver dvask og døsigt deraf.

Nu kommer Fiskernes Tur til at hale Tunen ind igen samme Vej tilbage, men det kan ikke gøres med Hænderne, nej Motorspillet maa benyttes for



at hale den ind til Kutterens Side. Af denne Fart frem og tilbage er Kæmpen ikke død, nej, den blunder blot, og med sin Hale kan den knuse alt, der kommer i Nærheden. Fiskerne maa have ham drejet og vendt, saa de kan faa slaet en Tovløkke om Halen, og først da har de Krammet paa Kalorius. Motorspillet hiver ham saa ind paa Dækket.

Saaledes foregaar dette Kæmpefiskeri i Nordsøen. Naar en Fisketur er sluttet, saa ligger der her paa Dækket ofte 10—15 Tuner. At faa dem ned i Lasten er næsten ugørligt. Det er da ogsaa en solid Dækslast, da Tunerne i Reglen vejer fra 500—600 Halvkilo hver. Med saadan Last sætter Tunskipperen

Kursen mod den hjemlige Havn, hvor de udlosses og føres ind i Fiskehallen, hvor Auktionen holdes.

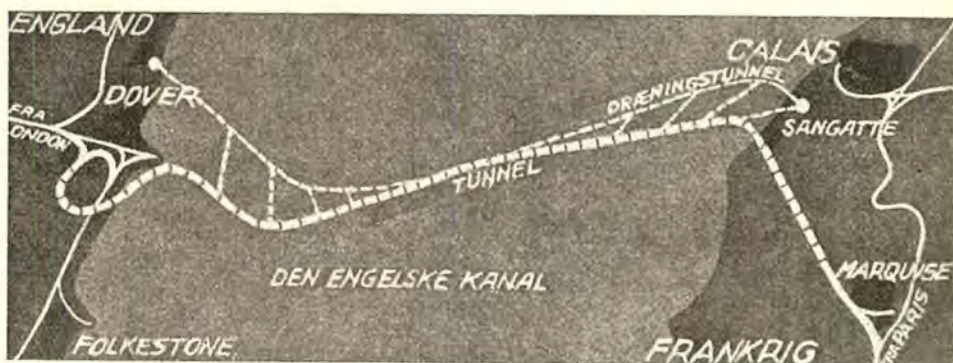
Her lægges de Side om Side, og Køberne byder her paa de største Fisk, der indbringes til Vestkystens Havne. For højeste Bud nu for Tiden fra 110—144 Kr. pr. Krop gives der Hammerslag. En Last paa 10—15 Tuner giver Tunskipperen og hans Folk en samlet Skilling paa 1000—1700 Kr. Det er forstaaeligt, at Tunfiskeriet i Nordsøen langtfra er ufarligt. Der maa Agtpaagivenhed og Snarraadighed til for at være Tunfisker. Derimod er det mindre forstaaeligt, at disse Havets Kæmpedyr kan fanges paa saa simpelt et Redskab som en Krog. Argus.

KANALTUNNELLEN?

Tunnelens Forløb bliver ikke helt retlinet, idet den søger det geologisk set bedste Leje under Havbunden, og den kommer paa engelsk Side op i Dagens Lys et Sted mellem Folkestone og Dover. Det er Meningen, at Forbindelsen skal være dobbeltsporet og hvert Spor skal gaa i egne Rør med 6 Meters Diameter. — Afstanden mellem Rørene bliver ca. 20 Meter. Foruden

disse to Tunneler maa der bygges to til for at holde Hovedtunnelerne fri for Vand. I disse Dræningstunneler føres Vandet til Skakter paa engelsk og fransk Side, hvor det saa pumpes op. Selve Tunnelen bliver 53 Kilometer, og den vil forkorte Rejsetiden mellem Paris og London med 5½ Time. Man regner med en Trafik, som vil nødvendiggøre femten daglige Tog i hver Retning.

Det er for Resten ikke udelukket, at vi vil komme til at opleve Bygningen af i hvert Fald een Under-



Plan over Kanaltunnelen mellem England og Frankrig, ... hvis den kommer?

vandstunnel, før Dover-Calais-Projektet føres ud i Virkeligheden. Dette er den længe paatænkte Tunnel under Bosphorus mellem Nord-Skutari og Rumeli Hisar. Kommer denne Tunnel, vil det blive muligt at rejse, skal vi sige fra Paris eller Berlin, helt til Persien og Indien uden at skifte Tog. Gennemførelsen af denne Tunnelplan vil formodentlig afføde en ny, nemlig en Tunnel under Suezkanalen. Paa denne Maade vil Europa, Asien og Afrika blive knyttet sammen ved et uafbrudt Jernbanenet.

Konsul D. Lauritzens Mindelegat

Vi har i „Vikingen“ før omtalt afdøde Konsul Lauritzens Interesse for Uddannelsen af Skibsofficerer. Denne Interesse har Familien Lauritzen taget i Arv, idet den har stiftet en Fond paa 12,000 Kr., som bestyres af Forstanderen for Fanø Navigationsskole i Forbindelse med Formanden for Nordby Sogneraad samt Kaptajn K. M. Nielsen, saa længe han lever. Fondets Kapital skal være anbragt i Kreditforeningsobligationer, der skal bære Paategning om, at der ikke kan disponeres over dem uden Samtykke af Rederiet J. Lauritzen. I Tilfælde af Fanø Navigationsskoles Nedlæggelse eller Flytning fra Vestjylland tilfalder Fondet Fanø og Esbjerg Bombesøer med Halvdelen til hver.

Efter hver halvårlig afsluttende Eksamen vil der

blive uddelt en Præmie, kaldet „Konsul D. Lauritzens Flidspræmie“, bestaaende f. Eks. af en Prisme-kikkert til en Styrmand, der har faaet sin Uddannelse og bestaaet sin Styrmands-, Skibsfører- og Radiotelegrafisteksamen ved Fanø Navigationsskole.

Legatet er lige stiftet. Første Præmieuddeling finder Sted ved Eksamen i Oktober d. A., en Sekstant med Inskription.

Tidsskrift for Redningsvæsen

Udgaar maanedligt
Kr. 2.50 aarligt

Bestilles
hos Postvæsenet

Et Besøg i New York

Af Palle Holstein



EFTER at have rejst baade i Sydamerika og Nordafrika samt det meste af Europa brændte jeg efter at komme ud og se nye og fremmede Forhold, og besluttede derfor at ville se Verdens største By: New York. — Det lykkedes mig at blive paamønstret paa det Forenede Dampskibs-Selskab's Dobbeltkruedamper S. S. „Frederik VIII“, som via Oslo—Halifax løb paa New York. Jeg var saa heldig at blive forhyret til at arbejde i Skibets Kontor og Trykkeri.

Turen til New York i April Maaned forløb straalende, med et kort Besøg i Oslo og Halifax.

Vi ankom til New York en Mandag Aften, 10 Dage efter Afgangen fra København, uden dog at kunne gaa ind før næste Dags Morgen, da Lægen og de amerikanske Myndigheder ikke kom ombord før. — Det er en stille Aften, Ankeret gaar. — Paa begge Sider af Hudson Floden blinker Lysene, og over Byen driver rødgule Skyer. — En vidunderlig Aften for en Rejsenatur!

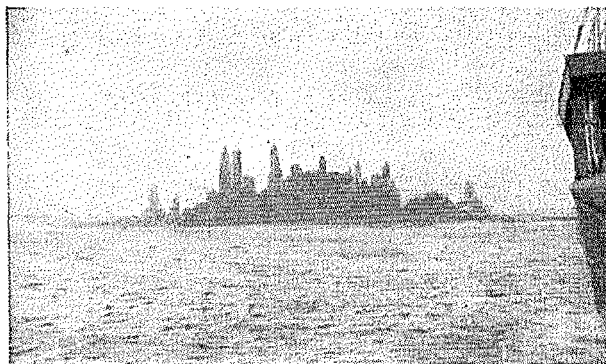
Næste Morgen bliver vi purret ud Kl. 5: Vi ligger stadig for Anker og venter Autoriteterne ombord. — Som et Fata Morgana staar langt borte New York's Skyskrabere indhyllet i en Morgendis, med Frihedsgudinden lige overfor. Snart hives Ankeret, og vi sejler op ad Hudson Floden. Men hvilken Indsejling. — Taagen er lettet, og paa Styrbordssiden har vi alle New York's Skyskrabere og Kæmpebroer, Verdens største Bygningsværker; ved Bagbord Frihedsgudinden!

Indrejsebesværligheder!

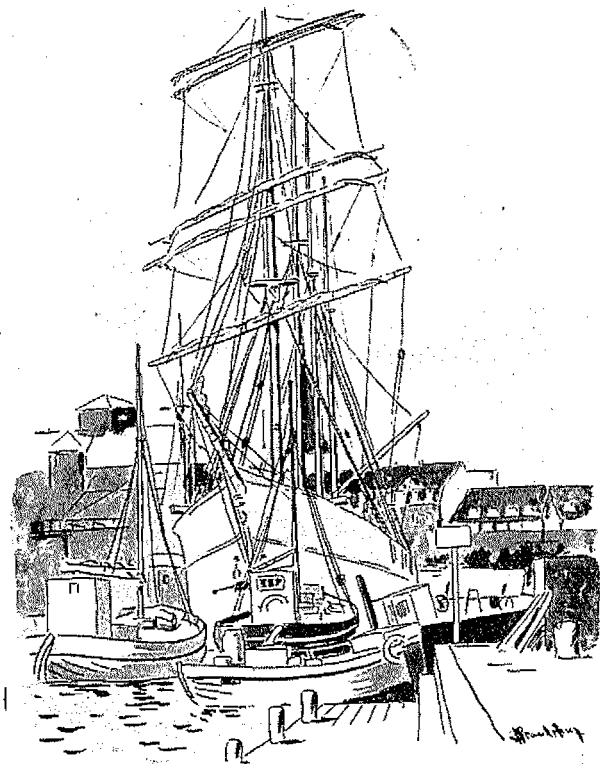
Ombord hersker der blandt Passagererne almindelig Rejsefeber, og der er Travlhed overalt paa Skibet. — Efter at Lægen og Emigrationskontrollen har været ombord, kommer de amerikanske Myndigheder, og alle Passagerer bliver kaldt op og skal afgive Oplysninger om saa godt som alt vedrørende deres personlige Forhold. „Deres Navn? Hvem besøger De? Hvor skal De bo? Hvem betaler Deres Rejse? Hvormange Penge har De hos Dem? etc.“, og hvis der er nogen for at modtage, skal disse hentes op for at attestere Rigtigheden af Passagerens Vidnesbyrd. Derefter stemples alle Papirerne, og han eller hun kan saa sætte sig hen og vente paa at blive raabt op igen senere. — Det er ikke saa lige til at slippe ind i Amerika! — For de ikke engelskkyndige Passagerer fungerede jeg som Tolk overfor de amerikanske Myndigheder; det var ikke kedeligt!

Livet i New York.

S.S. „Frederik VIII“ ligger som nævnt ved 14th Street, New Jersey, og efter at have faaet Landgangspas og sluppet gennem Toldvæsenet med Fotografiapparatet, maa vi enten tage Færgen eller Undergrundsbanen gennem Tunnelen under Floden, til selve New York City, som ligger paa Øen Manhattan. New Yorks Gader har ingen Navne, men Numre, og da Byen er systematisk kvadreret ud, er den selv for en Udlanding meget let at finde rundt i. Personbefordringen i New York foregaar hovedsagelig med Subways, Undergrundsbaner eller Elevators, Tog, der kører i op til 6. Etages Højde midt i Gaden paa mægtige Staalstilladser, der forgrener sig som et Net over hele Byen. Der kan køre indtil 4 Tog over hinanden paa denne Bane. Det er især disse Elevators, der er Skyld i, at Byen er saa støvet. Man bliver snavset paa faa Timer og kan skifte baade Flip og Skjorte flere Gange daglig. New York's Sporvogne er stærkt forældede at se til, daarlige holdte og rædselsfulde at køre i. Man betaler ved Indstigningen, der er ingen Billettering. New York's Busser er bedre, og Totagers. Her betales ved at putte Mønten, 10 Cent, i et Kontrolleapparat, som Konduktøren rækker frem mod en, hvorefter han tømmer Indholdet ud i sin Taske. Heller ikke her faar man Billetter; det kendes slet ikke i New York. I deres Taxivogne er der indbygget Radio, men Taxi bliver temmelig dyr at køre i paa Grund af den enorme Trafik, der hindrer Bilerne i at komme hurtigt frem, selvom nogle Gader er



Indsejlingen.



»Drone« af Mariehamn i Aarhus Havn.
Tegning af H. Brandstrup.

brede nok til at tage 5 Biler ved Siden af hinanden for fuld Fart i hver Retning. For Biler, der skal længere Afstande i Byen uden Ophold, er der bygget de særlige „Speedways“, Trafikaarer oppe over Gaderne, hvor der kun maa køre Automobileer, og hvor Farten maa sættes op til ubegrænset Hastighed. Disse Speedways er bygget i saa lige Linier i saa lange Afstande som overhovedet muligt for at øge Farten, og de skærer aldrig hinanden. — Cykler er et ukendt Begreb i New York.

En af New York's Attraktioner er det store Akvarium med Hundreder og atter Hundreder af forskellige mærkelige Fisk og Havdyr. Skildpadder saa store som et tiaars Barn i et Kæmpebassin, Pelikaner med Næb paa ca. 1 m og sortfødte Pingviner; en elektrisk Aal, der kan udvikle Elektricitet nok til at dræbe en Hest, 8 Fod lang og 20 cm i Diameter, etc.

Broadway-Skyskrabere!

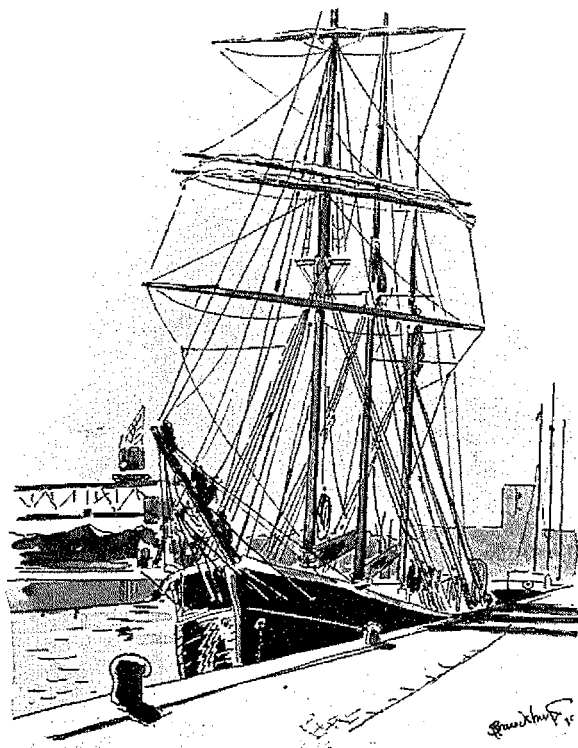
Fra Akvariet kommer vi lige ud paa Broadway med de dyre Butikker, Lysreklamer og største Skyskrabere. I Verdens største Skyskraber, Empire State Building, 1250 Fod høj og med 102 Etager, kom vi op paa Toppen i 3 Stræk med Lyn-elevatoren. Det var bedre end Rutchebanen paa Dyrehavs-bakken. Heroppefra har vi en storslaaet Udsigt over hele New York med alle dens Skyskrabere; der er Woolworth, Paramount, Chrysler, Rochefeller Center med Radio City Hall's særlige Skyskraber; et Pragtværk haade udvendig og indvendig.

Verdens største Teater: Radio City Music Hall.

I denne Bygning er Verdens mest moderne og største Biograf med Teaterscene. Der er Plads til 6200 Mennesker, som

alle kan sidde i store bløde Lænestole, hvor der er rigelig Plads til Benene, og man kan se fra alle Pladser. Teatret er i den varme Tid behageligt afkølet. Hver Forestilling varer 3—4 Timer. Der er Forestilling uafbrudt fra Kl. 11 Formiddag, og Folk kommer og gaar hele Tiden; de fleste kommer under Forestillingen og gaar, naar den begynder forfra for dem. Billetpriserne er ens over hele Teatret, men varierer efter de forskellige Tidspunkter paa Dagen. Billigst er det Kl. 11 Form. nemlig \$ 0,65, dyrest lige efter Kl. 19: \$ 0,99. Selve Teatret med dets pragtfulde Lyseffekter, Verdens største Scene, bedst betalte Kunstnere, Masseopvisninger, samt hvor der medvirker et 75 Mands Orkester, der hæves op ved Forestillingens Begyndelse, kunde blive et helt Kapitel for sig. Paa Scenen kan der danse 70 Korpiger paa Rad, og til Paaskeforestillingen medvirkede der ialt 162 Personer paa Scenen. Paaskeforestillingens Film var den store „Kardinal Richelieu“ med George Arliss. Filmen, der havde Premiére i New York i April 1935, er først kommet op herhjemme i December 1935. Omtrent et Aar efter. — Mellem Film og Teaterforestilling spiller et eller to Kinoorgler paa een Gang, hver med sin fremragende Pianist; er der kun een Pianist, indstilles det andet Kinoorgel elektrisk til at spille med paa samme Tid. Man synker mageligt ned i Lænestolen og nyder at være til i saa storslaaede Omgivelser! — Gaar man ud af selve Teater-rummet, kommer man igennem en Kæmpehall med tomme-tukke Tæpper ad en Trappe saa bred som Østergade ned i Verdens største, mest moderne og hyggeligste Ventefoyer med Søjler af blankt Marmor, diskret, indirekte Belysning, kolosale Spejle samt store Sofaer og Lænestole. Til en mindre Hall støder Herre- og Dametoiletter op til hver sin Side: Marmor-kummer med varme Lufttørringsapparater ved hver enkelt, flydende Sæbe etc. — Midt i Hall'en pranger en stor forgyldt Kvindeskulptur.

Et andet Kæmpe-teater er Roxy, med Plads til 4000;



»Elsie« af Kasum.
Tegning af H. Brandstrup.



Muntert Liv om Bord.

Teatret er indvendigt bygget op i gammel fransk Stil med skønne franske Møbler. I Hall'en ligger Verdens største Tæppe vævet i eet Stykke, og rundt om det ovale Tæppe staar 16 flotte Kontrollører i Liberi, nærmest til Pynt.

Radio Music Hall og Roxy er de eneste Teatre, der i Øjeblikket har stor Varietéoptræden ved Siden af Film.

New York's Negerkvarter, Harlem.

Blev man ført rundt i New York med tilbundne Øjne, vilde man ved Indgangen til Harlem straks kunne orientere sig om, hvor man var, thi den for Negere særegne ramme Lugt vilde slaa en ned med det samme, naar man bare nærmede sig deres Kvarter. Luften bliver jo heller ikke bedre ved deres Races Maade at tilberede deres Mad paa. Kød og Fisk steger de over aaben Ild, saa Osen er næsten uudholdelig i Kvarterets Spisetider. I nogle Gader hersker der det vildeste Rod, og her leger alle de smaa sorte Unger fra de mange børnerige Familier mellem Rotter og Affald.

New Yorks Forbryderkvarter, Chinatown.

Jeg kunde ikke forlade New York uden at have faaet set det Kvarter, der aarligt tiltrækker de fleste af de ca. 400.000 Turister, der ankommer til Byen — nemlig Chinatown. — Skal man faa det rette Udbytte af en saadan Tur, maa man have en stedkendt Fører; ikke en Mand, der leder en gennem alle de forskellige Steder for tilsidst at faa en lokket ind i en eller anden Bod, hvor han, der faar Procenter af, hvad Turisterne køber, er uhyre interesseret i at faa det mest mulige prakket paa sit Offer.

Jeg fandt en Mand, der kendte Chinatown ud og ind, og med ham som Fører startede jeg ud paa Turen. Gennem Bowery's skumle Gader vandrede vi en Aften af Sted. Over Hovedet paa os raslede de elektriske Højbaner, hvis Struktur gjorde Gaderne endnu mere skumle end de andre Gader.

Midt i dette Forbryderkvarter ligger New York's Diamant-Børs. — Betegnende, ikkesandt?

Varige Minder fra Underverdenen.

Vi standser ved en Barbershop. Udenfor drejer det trefarvede elektriske Skilt sagte omkring for at tilkalde Kunder. I Vinduerne pranger mangefarvede Skilte for at fortælle alle, der har Lyst til det, at herinde udfører Professor Wagner sine Kunsttatoeringer. Hvilken Opsigt vilde et Redningsbælte med Navnetrækket S.S. „Frederik VIII“, flankeret af et amerikansk og et dansk Flag tatoveret over Brystet, ikke vække i mit Hjem. For Tiden er jeg jo Sømand, og det hører jo med til enhver Sømands kæreste Minder at kunne henvise til, at han har været i den og den By — bare ved at vise sine Tatoeringer frem. — Dog, jeg afstod fra mit Forehavende.

Paa Vinduet fortæller et Glasskilt een en lille Smule om det Kvarter, vi færdes i. Skiltet fortæller i jævne, bramfrie Ord om, at har du faaet et blaat Øje, saa skal jeg nok fikse det op. Skiltet siger blot: „Blue eyes made natural“! Var det ikke en Idé for Barbererne herhjemme at tage op? De kunde om ikke andet i Karnevalstiden „made natural eyes blue“!

Chinatown ved Nat.

Vi maa videre. Mørket har nu sænket sig over hele Byen, thi Kl. er henad 22. Nu vaagner Chinatown op af sin Dags-søvn. Ude fra Byens Udkanter lister kinesiske Vaskemænd sig langs Husrækkerne ned til den exotiske Del af Byen, hvor hans Helligdom findes. Vi følger Strømmen og drejer om ad Moot Street. Her synes det, som var man atter kommet op paa Broadway — den brede, hvide Vej — Lysreklamer blafrer deres Inskriptioner op mod den mørke Himmel. — Alle averterer de for kinesiske Restaurationer — de andre Forretningsfolk behøver dem ikke. En svag Duft af Occidenten krydrer Luften. Det er de hellige Røgelsespinde, som hvert Hus ligesom bliver balsameret i. En saadan Pind er en hel Alen lang, og antændt forbrænder den langsomt paa et Par Timer og udsender den Duft, som faar Kineseren til at glemme Vesten for hans Fædrenejord, det fjerne Østen.

En Lækkerbidsken for en Kineser var en Forretning, der handlede med Madvarer. Tørrede Hajmaver, Blæksprutter, Spindsvin, Rejer, smaa Sild og mange andre rare Sager, for ikke at tale om Indvoldene af en Høne, der med sit flomme-gule Fedt hang og drev ned paa Gulvet. — Jeg følte ingen Trang til at spise der!

Verdens største Broer.

Tæt ved Chinatown ligger Brooklyn Broen, et af Verdens Vidundere af teknisk Snille og en af Verdens ældste Broer; aabnet 1883. Den er 6537 Fod lang, og Trafikken af Tog, Sporvogne og Biler foregaar i 2 Etager. Fra Midten af den er der en storslaaet Udsigt over hele Broen med dens fantastiske Net af Staalvirer. Ligeledes ser man hele det travle Liv, der udfolder sig paa Hudson Floden, og alle New York's Skyskrabere i Baggrunden med Tusinder af Lys; — et pragtfuldt Syn i Natten! Med Omnibus gennem 5th Avenue, New York's dyreste Gade med flotte Butikker etc., ad Broadway og videre ad River Side langs Hudson Floden kommer vi ud til New York's nyeste Bro, George Washington Broen. Hele Turen varer en Time, skønt der ikke er mange km, men Ruten gaar lige gennem Hjertet af New York. — Denne Bro er 3500 Fod lang og 120 Fod Bred og har Verdens længste Spandvidder. Der er 4 Bilbaner og 2 Fortove, saa man forstaar, at den Bro regnes for et af Verdens mest imponerende Brobygningsarbejder, som hverken en projekteret Øresunds- eller Storebæltbro kan slaa ud.



— Hvis De er syg, Hr., saa maa De da hellere gaa ned i Deres Kahyt?
— Umuligt — De maa tage Kahytten herop!

Jakel's JORDOMSEJLING.



„Klokken fire skal vi sejle“,
saa brummed Skip'pren bag
sit Skæg,
„og Jakel, du kan spejle
os hver til Frokost et Par
gode Æg“.

„Javell Kaptajn, det skal jeg
klare,
jeg tænker ogsaa uden Fejl;
men undskyld, sig mig bare,
om det kan gøres med et
Lomme spejl.“

Knægt! er du fra Forstanden,
og sig mig, har du aldrig lært,
at Æg slaar man paa Panden,
syn's du, Jakel, at det er saa
svært.“

„Nej!“ Jakel lo ad Prøket,
„det kan da blive vældig Grin;“
saa tog han djerv og ægged
af Skip'pren — i Kabysen —
et Dusin.



Og da et Kvarter var omme,
stod Jakel atter frem selvand'n
med Hvide og med Blomme
som Røræg moset ud paa hele
Pand'n. —

„Dreng! du skal nok jaa
haard Hud“,
skreg Skip'pren i sit Raseri,
„først kan du springe forud
og saa slaa fire Glas, nu
Klokken ti.“ —

Fem Minutter efter stilled'
ung Jakel paa Kaptajns
Plads;
„nu er den Rolle spillet,
nu har jeg altsaa smadret
fire Glas.“ —

„Hva'! lod Kaptajns Ølbas,
„ja“, svared' Jakel atter den;
„tre Portvins og et Ølglas;
men vi har hele otte Par igen.“



Saa bleg som Møens Kridtbjerg
og lige nær ve' Nervechock,
var Skipperen, „men skidt vær
med det“, sa' han, „det jævner
sig vel nok.“

„Vi kan jo alle sammen fejle,
og det er ofte saare slemt;
men Pande, Glas og Spejle
vil jeg betragte som ej sket og
glemt.“

„Og skrub saa ud paa Bakken
og lad det store Anker gaa;“
det gjorde Jakel uden Snakken,
men ganske tidlig næste
Morgen laa

„Inger Lise's Køl og Planker
paa sandet Grund i Issefjord;
for nok smed Jakel Anker;
men han lod bare Kæden
bli' om Bord.“

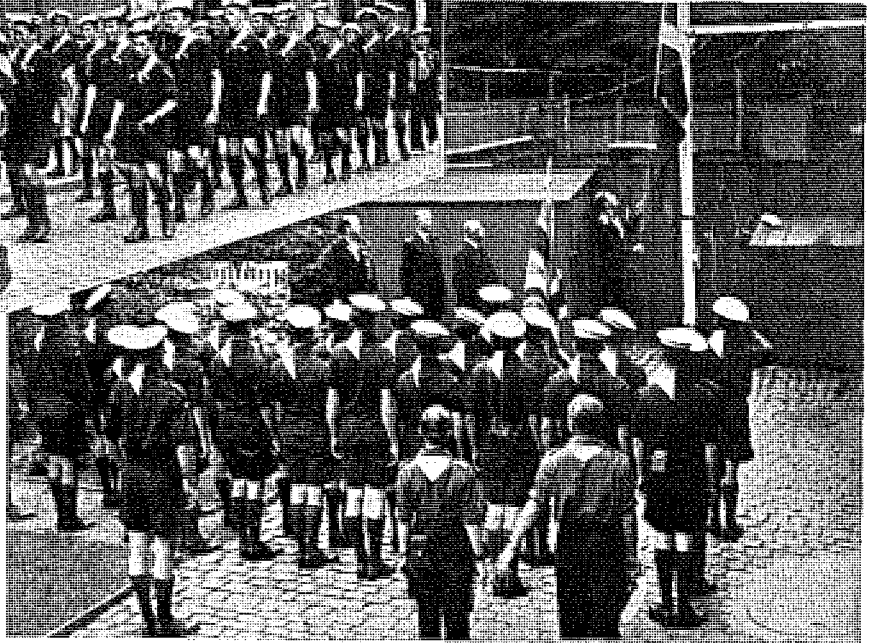
Bombebøssen faar engelsk Besøg



Et Hold engelske Søspejdere, der for Tiden er her paa Besøg, foretog forleden en sauk Høfligheds-Demonstration overfor Deres Værtsland. I søralet Tog kom De med det engelske Flag i Spidsen marcherende ud til Bombebøssen paa Christianshavn.

Som bekendt blev Bombebøssen oprettet kort efter Englands krigerske Besøg heri Begyndelsen af forrige Aarhundrede, der kostede os vor daværende Flaade, og dens første Beboere var gamle Sømand, der havde lidt under Britternes sørgelige Visit.

De engelske Søspejdere marcherede op i Bombebøssens Gaard og aflagde Hønnør for Dannebrog, da



det gik til Tops, og sænkede Deres egen Fane hilsende som Æresbevisning overfor det danske Flag. Efter den smukke Flagparade var de Direktionen for Bombebøssens Gæster ved en Kop Kaffe. Under hele Opholdet var de den københavnske Søspejder-Divisions Gæster.

Engelsk Flaadeoprustning.

Ved Aabningen af den store Flaadeuge i Portsmouth holdt Flaadens Admiral, Jarlen af Beatty, en Tale, der er egnet til at vække endnu større Opsigt end Regeringens Luftværnsprogram. Han bebudede en engelsk Flaadeoprust-

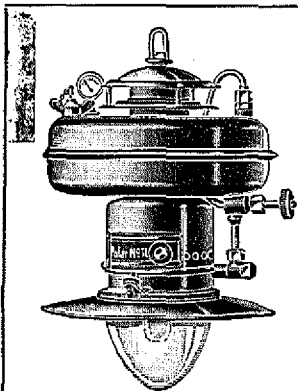
ning, der sprænger Overenskomsterne fra London-Konferencen og betegner en dyster Optakt til Flaadeforhandlingerne.

— Den britiske Flaades Eksistens, sagde Jarlen, afhænger for en stor Del af, at Havenes Sikkerhed varetages. Er vor Flaade stærk nok til denne Opgave? Jeg er bange for, at det er tvivlsomt. Vor Mangel paa Krydsere er beklagelig, og Tiden er nu inde til at sprænge de Lænker, der er paalagt os af London-Traktaten.

Der hersker i Dag en lignende Uro i Centraleuropa som for 20 Aar siden, og den samme Magt er Skyld heri. Begivenhederne i den sidste Tid har været af en saadan Karakter, at et enkelt forkert Skridt vilde have været tilstrækkeligt til paany at sætte Europa i Flamme. Den 4. August er en god Dag at erklære, at vi vil sætte al vor Evne i for at forhindre en Krig, og det bedste Middel hertil er at have en Flaade, der er stærk nok til at sikre Freden.

Tab af Torpedoer.

Det er oplyst, at Tabene af Torpedoer under Øvelser i den engelske Marine i 1934 var paa ca. 1,200,000 Kr.



POLAR-LAMPEN

C. C. MØLLER
St. Jacobsgade 15
Telefon Øbro 3771 x

ISLANDSFÆRDEN

1936

Fra Hans Majestæt Kongens Rejse til Island, hvor „Vikingen“s Maler Lods Fr. Landt deltog for at male til „Jul paa Havet“, har en af „Vikingen“s 1000 Medarbejdere sendt os nedenstaaende Billeder.



Den islandske og den danske Nationalsang spilles.



Kongen overværer islandsk Brydekamp (Glima) og forærer Sejrherrn et Sølvbæger.



Fra Modtagelsen i Reykjavik.

Frihavnsterrænet – før det blev til Frihavn

Nogle Blade fra svundne Tider.

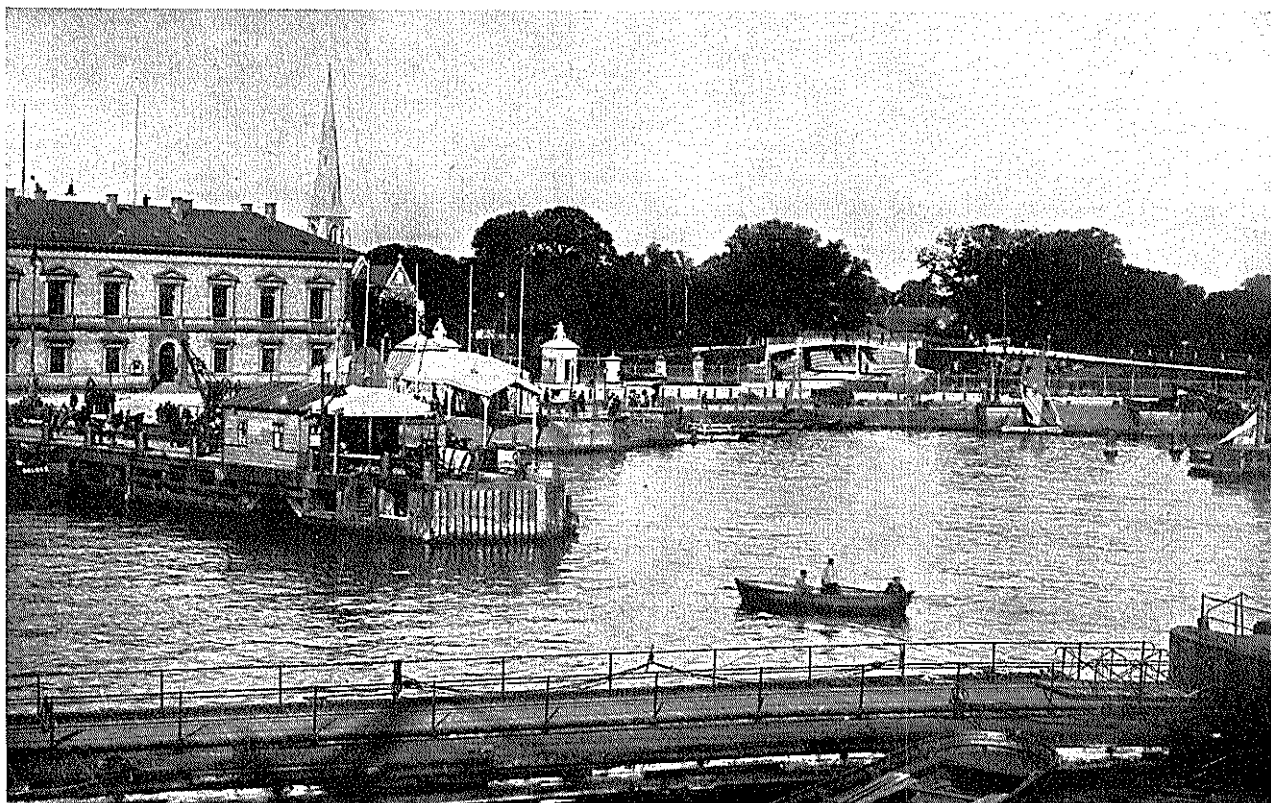
Da man i Begyndelsen af Halvfemserne, altsaa for snart et halvt Aarhundrede siden, begyndte at skabe Frihavnen ved Udgravninger, Dræninger o.s.v., kunde man ofte se en lille uanseelig Herre bevæge sig rundt paa Terrænet, snart prikkende med en Stok i de udgravede Jordmængder, eller snart i Færd med at undersøge Slam, Sand, Sten o. s. v. og altid ivrigt noterende i en diger Lommebog. Denne livligt interesserede, ældre Herre var særdeles velkendt af Dattidens København, af Forskere og Videnskabsmænd og af de Mennesker, der havde med Udgravninger o. l. at gøre, thi det var den ansete geologisk-antikvariske Forfatter, Lærer ved Københavns offentlige Skolevæsen. Hans Nielsen Rosenkjær. (1851—1907).

I Bøger, i Blade og Tidsskrifter har Rosenkjær gjort os kendt med Fortidens København, og da Frihavnsarbejderne skulde paabegyndes, var det ham naturligt ogsaa der at følge nøje med. Med Fagkendskab har Rosenkjær redegjort for Frihavnsterrænets Fortid, og vi gengiver nogle Udsnit af hans Forskninger herom, som sikkert vil interessere netop dette Blads Læsere.

Frihavnsterrænet er inddæmmet fra Havet, men trods det, at der har staaet fra 5—18 Fod Vand, hvor Bassinet gravedes, var der dog et Areal paa ca. 50 Td. Land fra 12 til 25 Fod at grave bort.

Paa Havbunden laa der en Mængde forskellige Sager, som kom til Syne, da Vandet blev pumpet ud, især laa der en Mængde Kanonkugler, nogle vældige Bomber, som ikke var sprængte, en Mængde Stykker af Bomber og nogle Stykker af sprængte Kanoner. Den største Del af disse Ting stammer fra Krigene i Begyndelsen af det attende Aarhundrede. Der er ogsaa fundet enkelte Kanonkugler af Sten. Næsten alt, hvad der fandtes af Støbejern, var omdannet til Grafit, idet Jernet var udtrukket af Havvandet og kun Kullet var blevet tilbage. Nogle af Kuglerne var saa bløde, da de fandtes, at man kunde skære i dem som i en blød Blyant, ja, man kunde endog stikke en almindelig Bordgaffel helt ind i nogle af dem, men naar de havde været udsatte for Luftens Paavirkning i nogen Tid, blev de haardere, men saa smuldrede de som Regel hen.

Grænsen mellem Land og Vand har ikke altid været den samme her ved København, Øresundskysten har baade hævet og sænket sig gentagne Gange. At Landet har ligget



Udsigt fra Hønsbroen mod nordre Toldbod ved Aarhundredets Begyndelse. I Forgrunden ligger en Flydebro „Toldbodbommen“, som Morgen og Aften spærrede Gennemsejlingen og tjente „Holmens faste Stok“ til Passage til og fra Arbejdet. Rofærgen midt i Løbet hed populært „Lynet“ og var Forbindelsesleddet mellem Holmen og Toldboden Dagen igennem.

meget lavere, end det gør nu, kan paavises paa mange Steder langs Kysten, hvor de gamle Havstokke ligger som sikre Vidner. Det kan ogsaa vises, hvorledes Havet har gaaet ind over Lavninger, som nu dyrkes. Ved disse gamle Havarme findes ofte „Køkkenmøddinger“ eller, som de ogsaa kaldes, „Skaldynger“, som viser os, hvor lavt Landet har ligget i den Tid, Dyngerne blev aflejrede, og hvor meget det har hævet sig siden Allejringen i den ældre Stenalders Tid. At Landet har ligget saa lavt, skyldes en Sænkning. Beviserne herfor skal især søges paa Havbunden, hvor de ikke altid er saa let tilgængelige.

Der var tørt Land i tidligere Tider.

Da Frihavnsterrænet blev tørlagt, viste det sig, at det en Gang havde været tørt Land altsammen, og at det tørre Land endog havde strakt sig udenfor Dæmningen, udenfor Østmolen. Hele dette gamle Landskab var dækket af et Lag nyere Strandgrus, som er aflejret, efter at Havet har trængt sig ind over Landet. Strandgrusets Tykkelse vekslede fra et Par Tommer til noget over 2 Fod. Det, som først tiltrak sig Opmærksomheden i det gamle Landskab, var de store Tørvemoser, som her fandtes. Henimod $\frac{1}{4}$ af det 101 Td. Land store Terræn var dækket af Tørvemoser. Det var især længst ude, at Moserne bredte sig. Langs Nordenden af Frihavnen har Ladegaardsaaen haft sit Løb, langs hvilket der gaar en 200—300 Fod bred Mosestrækning, som er mærkelig ved, at der mellem to betydelige Lag Tørv ligger et indtil henimod 3 Fod tykt Lag Ferskvandskalk. Der har været en Tid, da der har vokset store Træer paa det Tørvelag, som ligger under Ferskvandskalken. Eksempelvis skal her nævnes, at der er udgravet et stort Elletræ, som laa umiddelbart paa det nederste Tørvelag, men dækket af Kalken. Træets Stamme var over en Alen tyk, og Hullet, hvori Stubben havde siddet, var fyldt med Kalk. Denne nederste Tørvdannelse har været afsluttet, og Mosen er bleven saa fast, at Skoven har bredt sig ud over den. Vandmængden har saa atter taget til, og Vandet har igen bredt sig ud over Mosen og afsat Kalklaget. Omsider er Kalkallejringen ophørt, og der er atter dannet et betydeligt Lag Tørv. Ude ved Østmolen ligger Bunden af Ladegaardsaaen mindst 25 Fod under Havfladen.

Midtermole og Østmole var en Mose.

I en Mose, som begynder under Midtermolen og strækker sig ud under Østmolen, var Tørvlaget over 5 Fod tykt. Selv i Bunden under dette Tørvlag var der store Træstubbe, som viser, at der har vokset Træer, før Tørvdannelsen begyndte. Tørvene dannes kun i fersk Vand. Træstubbene i Bunden af Moserne viser, at der har været Skovbund, som senere er blevet forvandlet til Søbund. I alle Moser findes en Mængde baade af større og mindre Træstammer, Grene og Blade samt Agern og Nødder, hvilket viser, at der har vokset Træer omkring Moserne. At de i Moserne fundne Træer virkelig er voksede tæt ved Kanten, men ikke skyllede langvejs fra og derud, fremgaar blandt andet deraf, at flere af Egene endnu hang fast ved deres Rødder, som sad fast i Leret, hvori de var voksede. Øst for Midtermolen havde der saaledes staaet en stor Eg. Voksestedet laa omtrent 14 Fod under daglig Vandstand. Den havde vokset ved Kanten af den store Mose, hvori den efter først at være gaaet ud er falden for

en Efteraarstorm, hvad der kunde ses af de nedklemte og vel bevarede Planter. Dens Rødder sad endnu paa deres oprindelige Plads uden at være skilt fra Træet. Paa en større Plads oven i Tørvten omkring ved Egen laa et indtil 4 Tommer tykt Lag af Hasselnøddeskaller, der var gnavede maaske af Egern, som havde boet i Egen. Egetræet var saa friskt, at det kunde bruges til Møbler.

Der var tørt Land en Gang. —

Der har altsaa været en Tid, da Landet har ligget meget højere, end det nu gør. Hele Frihavnsterrænet har ligget betydelig over Havet. Der har rimeligvis endog været tørt ud forbi Trekroner. Man maa næsten antage, at den før omtalte Moses Bund, som ligger mindst 28 Fod under Havfladen, har ligget i Højde med Havets Overflade, da Tørvdannelsen begyndte. Og denne Mose, som ligger udenfor Trekroner, maa vist betragtes som en Fortsættelse af Mosestrækningerne inde i Frihavnsterrænet. Det er ganske morsomt at tænke sig, at her har ligget et stort, frodigt Landskab, som har været dækket af Søer og Skove og været Hjemsted for Skarer af Fugle og Dyr, baade store og smaa. Dette Landskab har saa i Tidens Løb stille sænket sig ned under Havet. I Tusinder af Aar har Slægt efter Slægt sejlet der hen over uden at ane, hvad der „laa under“.

Vil man nu spørge, hvor længe det er siden, dette Landskab har ligget oppe i Solen og Lyset, maa der svares, at det ved man ikke. Kun saa meget ved man, at en stor Del af det havde sænket sig, da Mennesket tog Bolig her ude, hvilket er sket, da Landet laa 13—14 Fod højere end nu. Det vil sige, da var Havet naaet frem omtrent til Midtermolen i Frihavnen. Lidt udenfor 12 Fods Kurven var Grænsen mellem Land og Hav. Nu var Livsbetingelserne gunstige for Mennesket. En stille Havarm, som ikke var dyb, men vist rig paa Fisk, Skov med Mængder af Dyr, Rigdom paa Fugle begge Steder og Aar ligeledes med Fisk samt Flintblokke i Overflod! Hvad kunde et Stenalders-Jægerfolk ønske mere? Tiden gik, Stenaldersfolkene kom og tog Bolig, hvor vi nu graver Frihavn. Forhaabningsfulde lagde disse Mennesker maaske her den første Grund til København. Siden den Tid er forløbet mere end 5000 Aar, og disse Aar spænder over en mægtig Udvikling, som naar fra den raa Flintflække til Gravemaskinen og det elektriske Lys.

Det var den ældre Stenalders Folk, som i hin fjerne Tid boede ude paa Frihavnsterrænet.

— — —

De havde deres Boplads i Nærheden af den militære Badeanstalt, og der har de efterladt sig en Mængde af deres Sager, hvoraf det er lykkedes at finde en Del. Rosenkjær har samlet over 500 Stykker til oldnordisk Museum.

Den ældre Stenalders Folk levede af Jagt og Fiskeri, og de valgte derfor deres Boplads ved Skov og Vand, og det har de ogsaa gjort her. Paa den Tid strakte Refshaleen sig helt ud forbi hvor nu Trekroner ligger, saa Indredden var dengang meget smallere end nu.

Hvor forhen Urtids Mennesker boede og kæmpede for Livet, arbejder nu elektriske Kraner og al den moderne Trafiks Midler.

Forhen primitivt Liv — nu Skandinaviens store, moderne Frihavn!

Det store Højsøfiskeri



I Gang med Arbejdet midt paa Havet. — Udturen fra Fiskerlejet, Turen til Fangstvandene, der førte helt til Island, gav ikke meget at gøre. Men nu gaar det løs! Det første Slæbevod bliver sat ud.



(I Midten). Sorteringen af Fiskene. — De tykke til de tykke. De tynde til de tynde. Her bliver Fangsten sorteret efter Størrelse og Art. Mange Fisk gaar igen over Bord; Søstjerner o. a., der er kommet med i Nettet, kan man ikke bruge.



Fiskene er kommet om Bord. — Alle Fiskene ligger her mellem hinanden, usorterede.



„Donnerwetter! sikken Fangst!“ Efter 6—8 Timers Forløb bliver Nettet halet ind. Først griber Hænderne til, saa hjælper Netvinden og „Galgen“. Der bliver fanget indtil 100 Centner.



Fiskene bliver gjort parat til Fiskekasserne. — Alt bliver lavet om Bord. Sorteret, slagtet og skyllet kommer Fiskene ned i de aabne Kasser, der opbevares paa et iskoldt Sted. I Havn er de saa straks parate til Fiskeauktionen.

Columbus-Archiv i Sevilla

EFTER at Christoffer Columbus var død i 1506, forblev Dokumenterne vedrørende Amerikas Opdagelse i hans Efterkommeres Besiddelse; disse fik efter Panamas nordlige Landstrækninger, „Veragua“, Titlen Hertugen af Veragua.

Columbus-Arkivet var til 1926 et rent privat Familiearkiv. Men saa tilbød Hertugerne af Veragua, der iøvrigt siden 1790 har spillet en stor Rolle ved de spanske Folkefester som Tyreopdrættere, den spanske Stat Arkivet til Købs. Da Regeringen paa den ene Side ubetinget vilde redde de uvurderlige Dokumenter for Landet, men paa den anden Side ogsaa veg tilbage for en saa stor Udgift, fik den den Idé at fremskaffe Summen ved en Erindringsmedaille og ved Indtægten fra den spansk-amerikanske Udstilling i Sevilla. Columbus' Efterkommere havde da i Juni 1926 den betydelige Fornøjelse at kunne stikke en Check fra den spanske Regering paa over 1¼ Million Pesetas i Lommen. Columbus-Dokumenterne, blandt hvilke der er 97 egenhændige Breve fra den berømte Opdagelsesrejsende, blev festligt nedlagt i det vestindiske Arkiv i Sevilla.

Det tidligst daterede Dokument er en Skrivelse fra Kongen af Portugal af den 20. Marts 1488, i hvilket Columbus til sit Ophold i Spanien faar Anbefalinger, der skal gøre den store Rejse, han vil foretage, lettere for ham. Derpaa følger de Anbefalinger, som Kongeparret Ferdinand og Isabella gav ham i Granada til hans første Rejse, med nøje Angivelser for Skibenes

Udrustning og Bevæbning og de fastsatte, rimelige Priser. Andre kongelige Befalinger bestemmer, at der ikke maa tages Told af Ladningen.

Amerika er opdaget, Columbus forbereder sin anden Ekspedition, og Brevene fra de kongelige Majestæter giver Anledninger for en ny Rejse til „Indien“. Den store Opdagelsesrejsende bliver nu officielt kaldt „Descubridor“. Der findes ogsaa det Dokument, hvor Columbus, der dengang allerede var Admiral, Vicekonge og Guvernør over begge Indier, bliver udnævnt til Armadaens General-Kaptajn, hvorved han fik Ret til selv at udnævne Officerer og forsegle Breve i Kongens Navn. Et andet Brev igen giver nøjagtige Instrukser om, hvordan de opdagede Lande og de Lande, de haaber at opdage, skal regeres.

Efter at den anden Ekspedition var ankommet til Amerika, og Columbus havde sendt de første Beretninger til Spanien, viser de til ham rettede Breve hjemmefra de første Spor af det Had og den Forfølgelse, som skulde formørke hans Livsaften.

I et Brev fra Sebastiano de Oleanos til Herskerparret bliver det erklæret, at det er slesk Bagvaskelse, naar man hævder om Columbus, at han har beriget sig og gjort sig skyldig i uærlige Handlinger. Forskellige Breve, der alle stammer fra Tiden mellem April 1497 og Juni 1497, viser, at Amerikas Opdager endnu stadig stod højt i Majestæternes Gunst, og at de ogsaa fornyede hans Privilegier. Men Intrigen er allerede begyndt at give Resultat, og ved Læsningen af de gulnede Dokumenter kan man Skridt for Skridt fastslaa, hvorledes Ulykken vokser og kommer nær-



merc. I Aaret 1500 fik Frater Francisco de Bobadilla det Hverv at tage Columbus i Forvaring. Han blev i Lænker bragt til Spanien.

Man finder i Columbus-Arkivet ogsaa et af ham selv skrevet Dokument, i hvilket han opregner alle de Tjenester, han har gjort Tronen og beklager sig over den Utaknemmighed, der er blevet ham til Del.

Dog allerede i Aaret 1501 er Uretten igen blevet gjort god, thi i Arkivet ligger et Brev fra Kongen og Dronningen af Spanien til Pave Alexander VI,

hvori de beretter om Opdagerens Fortjenester. Ogsaa fra Columbus selv findes der fra denne Tid et Brev til Paven, i hvilket han anmoder om at faa tildelt seks Munke, som skal ledsage ham paa en ny Rejse til det opdagede Land. Saa følger et Brev fra Isabella og Ferdinand, hvori de udtrykker deres Beklagelse over den Bagvaskelse, Columbus er blevet Offer for. Det sidste Dokument fra „Descubridor'en“s Haand er hans Testamente, som han har skrevet den 15. Maj 1506 i Valladolid, seks Dage før sin Død.

Dragør-Museet

En interessant Samling — og en glemt lokal Helt

Dragørmuseet har erhvervet et Kartotek: „Dragør Skibe og Skibsfolk“, udarbejdet af Forfatter Kay Larsen. Det omfatter ca. 1000 Personer og Skibe, og der findes næppe det Dragør-Skib fra ca. 1690 indtil nu, som ikke faar sin større eller mindre „Biografi“ deri, og Dragør havde jo omkring 1870 mange og store Skibe, bl. a. en Del Barker og et Par Fregatter, saaledes den svære Skude „Cornelia“.

Det tjener Museets Bestyrelse, ikke mindst Lederen, Ingeniør Aa. Olsen og Doktor Dick, til Ære, at de har „lagt for“ med et saadant Lokal-Arkiv. Mange mærkelige Detailler er fremdraget, og Forfatter Kay Larsen har endda under Efter-søgningerne fremfundet en Dragør-Helt, som vel en skønne Dag faar sig et Monument i sin By.

Det er Lodsens Anders Ingemarsen, der døde i Dragør 1757 og var blandt de første (6) danske Lodser, som fra 1854 lønnedes af Kongen. Om ham staar der 1757 anført i Kirkebogen: „Den berømte Lods, som reddede den danske Flaade“, og en senere Præst har tilføjet:

„Du redded Danmarks Værn paa oprørt Hav, og Danmarks Børn dig takke i din Grav“.

Giv din bedste Ven Bogen

„Barken
Margrethe“

EFFZETT Sidebordsmotoren



2 HK
2½ HK
3½ HK

Præcisions-
arbejde
Billige Priser
Gunstige
Vilkaar

Telefon: 12 428
V. H. Langebæk
Ingeniør, cand. polyt.
Nørre Søgade 35
København

EFFZETT Sidebordsmotoren

Brøndberg & Tandrup

Lanterner, Lamper og Lygter
Skibsinventar og Reparationer
Udtagelse af Certifikater

St. Kongensgade 27 B
Telefon: Palæ 827

Søfartsmuseet paa Kronborg.

Søfartsmuseet paa Kronborg udtaler sin erkendtlige Tak til enhver Bidragyder og alle, der paa forskellig Vis har ydet Museet deres Hjælp. Faa Museer er som dette i saa levende Kontakt med Publikum, og vi udtaler de bedste Ønsker om en Fortsættelse af det gode Forhold ogsaa i Fremtiden. Vi opfordrer enhver, der ejer eller ved Besked om Materiale, der kan være egnet til Museet, at give Museet Meddelelse

derom, ogsaa selvom dette Materiale ikke ønskes afgivet til Samlingen. Det er ogsaa af megen Betydning for Museet at faa Underretning om det Materiale, som findes. Ethvert Omraade af Museets Virkefelt kan modtage Forøgelser, men da Museet for Tiden især arbejder med Fyr-afdelingen, Sejlsportsafdelingen og Afdelingen for den danske Samfærdsel, vil Genstande, der illustrerer disse Felter, være os velkomne.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. September 1936

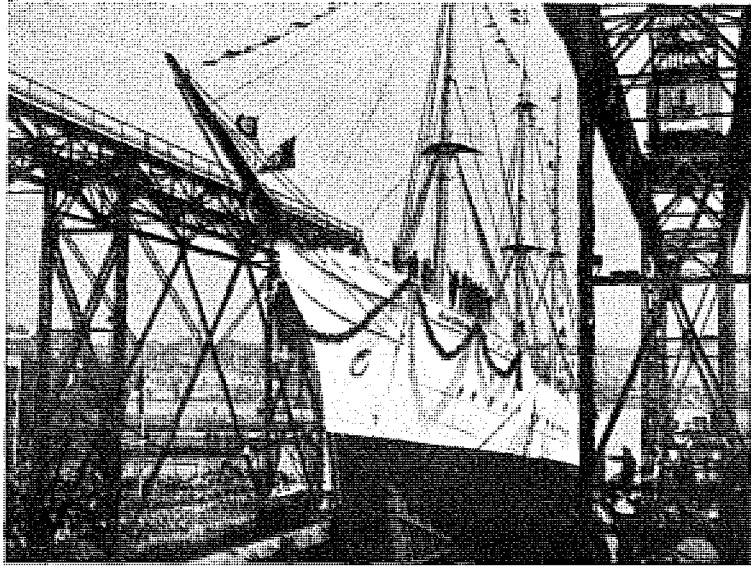


Medlemmer pr. Januar 1936.

Det forenede Dampskibsselskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbåde og Liniereferi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det dansk-franske D/S
 D/S Vendilla
 D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 D/S Det danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings Entrepriise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Actie, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Rønne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Als
 Det dansk-norske D/S
 A/S Rederiet Albion
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 D/S Jyden, Esbjerg
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 A/S Det store nordiske Telegrafelskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phoenix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 De forenede Bugserelskaber, A/S
 A/S Draco

TYSKLAND

søsætter et nyt Sejlskoleskib



Det tyske Sejlskoleskib ved Stabelafløbningen.

Medens flere Mariner, saaledes ogsaa den danske, har forladt Sejlskibssuddannelsen, holder andre fast ved den. Tyskland byggede for 3 Aar siden „Gorch Foch“ i Stedet for den forulykkede „Niobe“, og nu er det andet, „Horst Vessel“, sat i Vandet fra det samme Værft, Blohm & Voss i Hamburg.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde 81 m, største Bredde 12 m, Dybgang 5 m, Deplacement 1750 ts. Den takles som 3-mastet Bark og har et Sejlareal paa 2000 m². Masternes Højde over Vandlinien er 45 m. Hjælpe motoren er en M.A.N.-Motor paa 750 HK, som kan give Skibet en Fart paa 10 kn. for Motor alene.

Skibet er saaledes noget større end „Gorch Foch“, men er iøvrigt

VERITAS
SOLAR- & SMØREOLIE
 LAGRE I ALLE HAVNE
ALFRED OLSEN & Co. A/S
 STOCKHOLM – GØTEBORG – KØBENHAVN

ligesom dette kun beregnet for de nærmeste Farvande. Det kan have 200 Lærlinge om Bord. De bor midtskibs i 2 store Rum paa Mellemdækket. De sover i Hængekøjer, men har sammenklappelige Borde og Bænke i de for dem bestemte Rum. Af fast Besætning er der: 9 Officerer, 15 Dæksofficerer, 26 Underofficerer og 30 Mand.

Skibet har saa mange vandtætte

Skodder, at det kan flyde med et hvilket som helst Rum i fri Forbindelse med Søen. Ved For- og Agterende kan 2 Rum fyldes uden Fare.

Skibet opvarmes med et Varmtvandsanlæg. Der er lagt særlig Vægt paa en god Ventilation, og der findes gennem det et udstrakt Net af Ventilationskanaler.

Alt Dæksmaskineri som Ankerspil, Varpespil og Styremaskine er

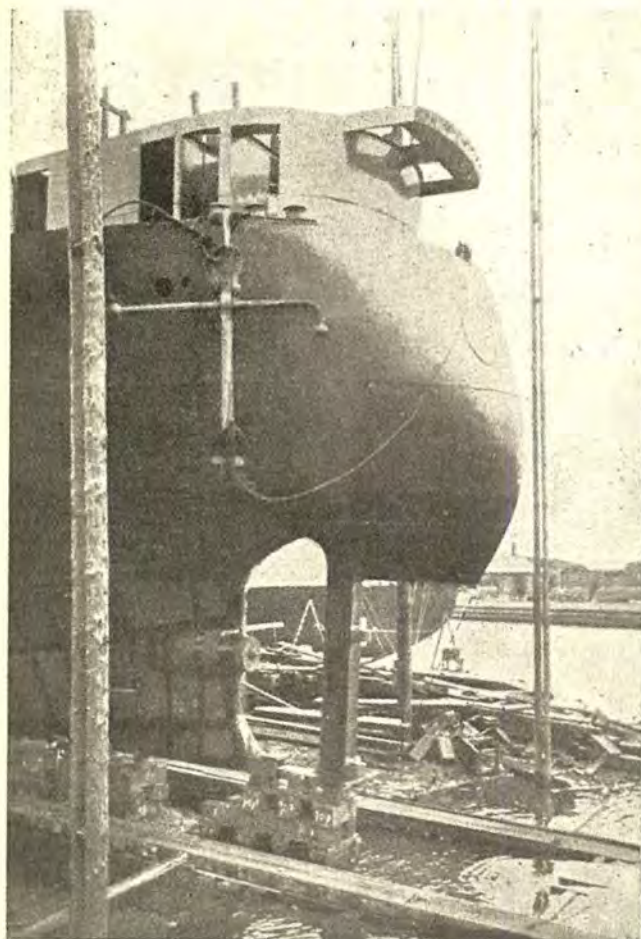
haanddrevet. Skibet er ikke bevæbnet.

3 Dieseldynamoer giver Strøm til Belysning og til Kogning og Bagning.

Radio, Ekkolod, en lille Signallyskaster og 2 Trykluftssirener er installerede.

Af Firmaet Blohm & Voss' 508 Nybygninger er „Horst Wessel“ Sejlskib Nr. 33.

En ny Stævnform



Rederiet Lauritzens Skib med »Helsingør-Hæk« paa Beddingen.

Mangen Læser af „Vikingen“ har sikkert ikke været begejstret ved Synet af en Damper i ballastet Tilstand med sin Krydserhæk højt over Vandet. Hvad man ellers kan sige om den Hækform, køn er den ikke i alle Tilfælde.

Rederiet J. Lauritzen faar for Tiden bygget 3 Skibe paa 2 danske Værfter. De skal alle have Krydserhæk af en ny Konstruktion som vist paa vort Billede. Den er blevet til paa Helsingørs Skibsværft, hvor den ogsaa skal anvendes i andre Nybygninger.

Foruden at give Skibet et bedre Udseende har Modelforsøg vist, at der opnaas en Fartforøgelse paa 2 til 5 pCt. for det fuldt lastede Skib. Det forventes, at Farten i Ballast ogsaa bliver større paa Grund af den længere Vandlinie. Man faar ogsaa en mere støt Kurs med en tilsvarende Forøgelse af Gennemsnitsfarten.

Stævnen danner ogsaa en god Beskyttelse for Roret, og ved en Fart i Is erstatter den fuldstændig den isbrydende Beskyttelsestrunk, som ofte findes i Skibe beregnede til Issejlad.

Roret kan tages af lige saa let som i Skibe med den almindelige Krydserhæk.



Silhuet af almindelig Krydserhæk (til venstre) og af Helsingør-Typen (til højre), begge i let Tilstand.

BURMEISTER & WAIN

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI A/S

— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbeddinger

SKIBSVÆRFTET:
Telefon: Central 6282

DIESELMOTORER

Søfartsraadets Bemærkninger

til det store Broprojekt

Søfartsraadet har udgivet et Hæfte, der indeholder dets Bemærkninger til Projektet om Broer over Storebælt og Øresund, da det naturligvis berører Skibsfartens Interesser. Desuden har Raadet anmodet Redaktør cand. polit. A. C. Kaarsen om at underkaste den fremsatte Trafikplan en kritisk Bedømmelse, og Redaktøren har derefter udarbejdet den Pjece, som slutter Hæftet.

Søfartsraadet udtaler bl. a.:

Man bør lægge Mærke til, at det Krav, som danner Udgangspunkt for Ingeniørernes Arbejde, ikke fremsættes som det danske Samfunds Krav, men som den moderne Samfærdsels Krav, og i Betragtning af, at hele Samfundet vil komme til at bære Byrderne ved Planens Gennemførelse, er det rimeligt, at man først overvejer, om dette Krav virkelig ogsaa kan siges at være det danske Samfunds Krav, eller om det ikke kun er et Krav fra en enkelt Gren indenfor de eksisterende

sterende Samfærdselsmidler. Den fremsatte Trafikplans Gennemførelse vil ikke skabe mere nyttig Transport, men vil kun medføre en Omlægning af denne. Over Land og til Søs kan man nu komme fra Hovedstaden til de fjernest liggende Punkter i Landet paa ca. 8 Timer, og en meget stor Del af Varetransporten sker ad Søvejen om Natten, saa den sker sikkert og billigt fra den ene Dag til den anden.

Det Punkt, hvorpaa Skibsfarten særlig har sin Opmærksomhed henvendt, er naturligvis Forslaget om at bygge de to Broer over Storebælt og Øresund. Den Trafik, der findes over disse Farvande, og den yderligere Trafik, der kan forventes at ville komme indenfor en overskuelig Fremtid, kan ikke paa nogen Maade berettiggende Anvendelsen af de meget store Summer, som de 2 Broer vil koste at bygge, nemlig henholdsvis 257 og 152 Milioner Kroner. Man bør derfor overveje, om ikke en Forbedring af Færgemateriellet maatte være tilstrækkeligt. Indenfor Skibsbygningsindustrien er der i de senere Aar sket saa store

Fremskridt, at der intet vilde være til Hinder for at bygge Færger, der kan transportere Tog og Biler over Vandet i meget store Mængder og med langt større Hastighed end nu, og det ved Anvendelse af Beløb, der er meget smaa i Forhold til de Summer, Broerne vil koste. Danmark har i mange Aar været Foregangsland med Hensyn til Færgetrafiken, som ogsaa er en Turistattraktion. Dette har ogsaa været til Gavn for den danske Skibsbygningsindustri og betydelige Grene indenfor Industrien.

Søfartsraadet maa derfor indtrængende advare imod, at man følger den fra Ingeniørside fremsatte Trafikplan. Efter Raadets Formening er denne Plan langt mere vidtgaaende end forsvarligt, naar Hensyn tages til Landets Økonomi og de eksisterende Trafikmidler og til den Udvikling, disse kan forventes at faa i den kommende Tid.

Redaktør Kaarsen gennemgaar derefter de forskellige Virkninger, som en Gennemførelse af Projektet vil have paa Valutaproblemet, Beskæftigelsen paa Skibsfarten og paa Havnene. — Af de mange Oplysninger, som i disse Forbindelser gives, skal vi nævne følgende:

Som Led i Danmarks Trafiksystem er den indenlandske Skibsfart en betydeligere Faktor, end man i Almindelighed forestiller sig. Den Godsmængde, der befordres mellem hjemlige Havne, udgør rundt regnet $2\frac{1}{2}$ Mill. Tons aarlig. Hvis man, for at foretage en Sammenligning med andre Trafikmidler, sætter den gennemsnitlige Rejselængde til 150 km, kommer man altsaa til det Resultat, at den

M/S "FORT DE FRANCE" HAR SABROE KØLEANLÆG

MASKINRUM I M/S "FORT DE FRANCE"

AFKØLET LASTRUM I M/S "FORT DE FRANCE"

SABROE KOMPRESOR AF MARINE-TYPE

MARINE-KØLEANLÆG

FOR LAST OG PROVIANT, AMMONIAK-, KULSYRE-, KLORMETHYL OG SVOVLSYRLING SYSTEM; MED OG UDEN AUTOMATISK UDSTYR

SABROE

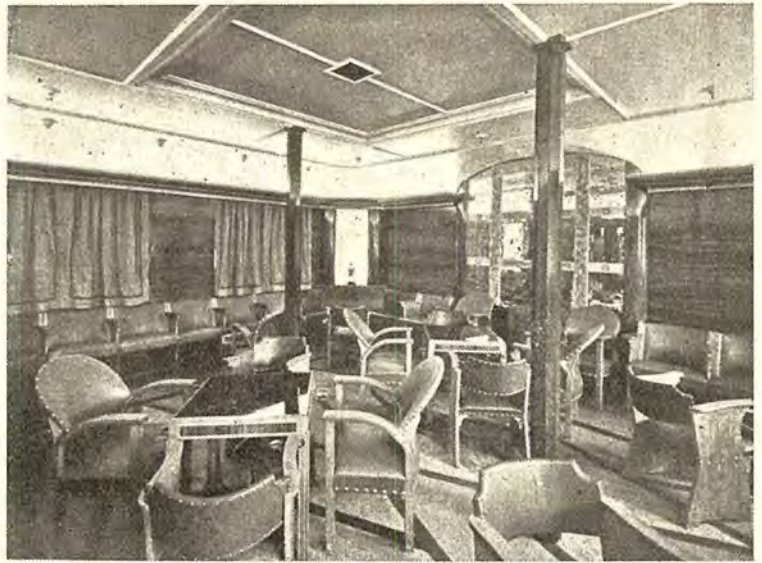
THOMAS THS. SABROE & CO., A/S. AARHUS. DANMARK - TELEGR: SABROE

indenlandske Skibsfart repræsenterer en Godstrafik paa 400 Mill. Tonkilometer. Det er ikke noget ringe Tal i Sammenligning med en Banetrafik paa omkring 700 Mill. Tonkilometer (Statsbaner og Privatbaner tilsammen). I Søfartskredse maa man altsaa se Ingeniørprojektet som et alvorligt Slag mod den danske Indenrigsfart.

Fra Naturens Haand har Danmark modtaget de mest storslaaede Betingelser for at lade en betydelig Del af sin Trafik — ikke blot udenlandsk, men ogsaa indenlandsk — foregaa ad Søvejen. Samfærdselsmuligheder, som andre Lande har søgt at skaffe sig ved Uddybning af Floder, Kanalbygning o. s. v., har vi faaet ganske gratis i vore Sunde og Bælter og i Fjordene, der skærer sig dybt ind i Landet. Kun 14 Byer er uden Havn. Det betyder saalidt over for det Faktum, at der findes 69 Provinshavnebyer og et lige saa stort Antal Havne i Landdistrikterne. Hertil kommer 7 Dampfærgehavne og endelig Københavns Havn, som er i en Klasse for sig selv.

For disse Havne repræsenterer Indenrigsfarten gennemsnitlig 28 pCt. af Vareomsætningen — varierende fra 3 pCt. for Eshjerg helt op til 85 pCt. for Nykøbing S. — Hvad Havnene taber i Indtægter paa Indenlandsfarten, maa de saa søge at indvinde ved forhøjede Afgifter paa Importen, men en formindsket Beskæfti-

En morsom Rygesalon



Vort Billede viser en ny og moderne Form for en Rygesalon, noget i Stil med de gamle engelske Landevejskroer. Man lægger Mærke til de faste Bænke med Armlæn langs Skodderne og de morsomme Stole. Bænkene er polstrede og betrukket med Læder.

gelse i Havnene vil blive Følgen. Det vil ogsaa ramme alle, der har Tilknytning til Skibsfarten, saaledes Skibsværfterne, som har Nybygninger og Reparationer for Indenlandsfarten for 8 Mill. Kr. om Aaret.

»Effzett« Paahængsmotoren

Paahængsmotoren har aldrig haft den Udbredelse her i Danmark som i mange andre Lande. Grunden er sikkert den, at mange af dem lider af forskellige Ulemper, hvoraf en af de største er Vægten.

Nu har imidlertid Ingeniør Langebæk bragt et for os nyt tysk Fabrikat, Effzett-Motoren, paa det danske Marked. Den afviger en Del fra det tidligere kendte, f. Eks. derved, at den anbringes paa Siden af Baaden, og man behøver altsaa ikke at have et spejlgattet Fartøj for at bruge den.

Den fabrikeres for Tiden i Størrelserne 2, 2½ og 3½ HK. Naar man hører, at Vægten kun er 12,15 resp. 16 kg, forstaar man, at de bogstavelig talt kan tages under Armen og evt. anbringes paa en Kasse, som derved kan omdannes til en Motorbaad, der kan opnaa en Fart fra 15—24 km. Benzinforsbruget er meget lille, 1, 1¼ og 2 l i Timen.

Naar dertil kommer, at man kan faa den demonstreret inden Købet, og at der ydes 1 Aars Garanti omfattende baade Materiale og Arbejds løn ved evt. Udskiftning, ja, saa maa man sige, at de ca. 300 Kr.,

som en saadan Motor koster, næppe vil afskrække den, der vel har haft Lyst til saadan en nem lille



Svend, men ikke tidligere har vovet sig i Gang med Anskaffelsen.

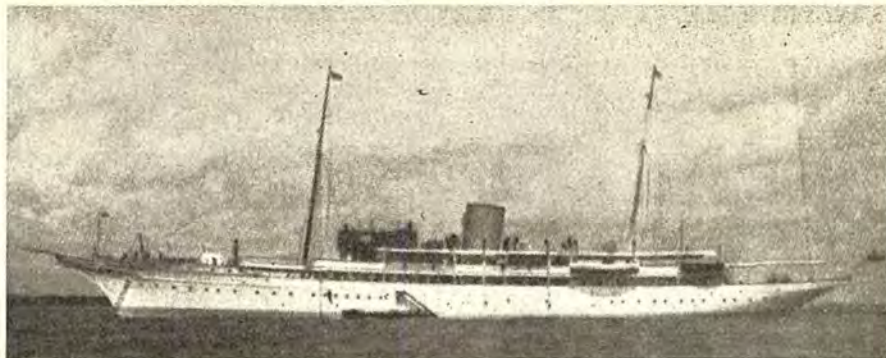
Den engelske Konges Ferie

Man har overalt vist megen Interesse for den engelske Konges Ferietur i Adriaterhavet. Sejladsen foretages med en af de største Dampyachter, som findes. Den hedder „Nahlin“ og er meget komfortabelt udstyret.

Den har følgende Hoveddimensioner: Længde overalt: 90,22 m, Største Bredde 11,05 m, Dybde 6,40 m, Dybgang 4,50 m, Tonnage (Thames yacht measurement) 1574 ts.

Den er bygget paa samme Værft som „Queen Mary“, John Brown & Co., Clydebank, til Lady Yule. Udstyret er tegnet af Sir Charles Allom, som har udført meget Arbejde for den engelske Kongefamilie. Den er 6 Aar gammel.

Den er bygget til at foretage lange Togter og medfører derfor store Brændoliebeholdninger. Dens Ud-



»Nahlin«, der for Tiden er engelsk Kongeyacht.

rustning er tip-top. Det kan saaledes nævnes, at den har Gyro-Selvstyrer.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af enkeltgearedede Turbiner af Brown-Curtis Typen. Hver af de 2 Aksler har én Højtryks-, én Lavtryks- og én Bakturbine. Der er ialt 4000 AHK, der ved 265 O/M giver Skibet en Fart paa 17,4 kn. 2 oliefyrede Kedler af Yarrow-Typen med 3 Beholdere og Overhedere leverer den nødvendige Damp. Ejeren har i de forløbne 6 Aar med „Nahlin“ sejlet over 250,000 Sømil, men ønsker nu at sælge den. Hvis nogen af vore Læsere er Liebhaber, er vi gerne til Tjeneste med Adressen. Det kan faas, saa snart den engelske Konge gaar i Land.



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.



G. W. Frydenlund & Søns Eft.

C. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Alfred Jensen · Nyhavn 24

under

Ny Indehaver

Sømands-
hjemmet

Fuldstændig Sømandsekvipering

BETHEL

Tlf. Byen 438 x

STORT UDVALG!
Olietøj, Gummistøvler
Køjemadrasser

Giv din bedste
Ven Bogen

„BARKEN MARGRETHE“

Den kan faas endnu paa „Vikings“ Kontor.

Tidsskrift for Maskinvæsen

Enhver, der efter Afslutning af en teknisk Uddannelse gaar ud i det private Liv med dets stadig stigende Krav til Tid og Kræfter, vil føle Vanskeligheden ved at holde sig paa Højde med den voksende tekniske Udvikling. Dette gælder ikke mindst alle søfarende Maskinmestre paa Grund af deres ofte lange Fravær fra hjemlige Havne.

I rigtig Erkendelse heraf udgiver Maskinmestrenes Forening et Maanedstidsskrift „Tidsskrift for Maskinvæsen“, der nu er i sin 46. Aargang.

Augustnummeret indeholder en udførlig Artikel om „Queen Mary“ med mange Billeder. Den særlige Omtale af Maskineriet med Billeder og Tegninger vil have stor Interesse for alle Maskinmestre. Hermed sluttes Serien „Moderne Dampskibe“, der begyndte i Januarnummeret. Af andre Artikelsier kan vi nævne: „Nyere Dampkedler m. v. til Landanlæg, moderne Dieselmotorskibe“ og „Nyere Dieselmotorer“. — En Diskussion om „Koksdannelse i Dieselmotor-Stemplers Køleolierum“ har i de senere Maaneder trykket mange Indsendere Pennen i Haand.

Man vil af ovenstaaende se, at Tidsskriftet behandler en Række meget aktuelle maskintekniske Spørgsmaal. Det har for Tiden 4500 Abonnenter, hvoraf de 3800 er Maskinmestre. Vi kan anbefale alle, der har Interesse for Skibs- og Maskinteknik, at tegne sig som Abonnent.

Siden 1955 har Maskinmester H. Wolff (D. S. B.), der er velkendt indenfor Maskinmesterkredse, varetaget Redaktionen med kyndig Haand.

Guldskib Nr. 2 paa Prøvetur

√ Fra A/S B. & W.'s Værft paa Refshaleøen foretoges den 8. August en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet „Kattegat“, bygget til Rederiet A/S Skagerak, Oslo.

Man vil erindre den Konflikt, som opstod mellem B. & W. og et norsk Rederi om Forstaaelsen af en Guldsklausul i en Kontrakt. Der blev indgaaet et Forlig, hvorefter der blev bestilt 2 Motorskibe hos B. & W. Det første, Skagerak, blev afleveret i Februar i Aar, og nu er altsaa ogsaa det sidste „Guldskib“ færdigt.

„Kattegat“ har en Længde paa 115,52 m, Bredden er 16,76 m og Dybden 10,97 m, medens Lasteevnen er 8350 ts. DW. Det er bygget til Norsk Veritas, højeste Klasse som Shelterdækker. Brændselsolie føres i Dobbeltbundens Tanke. Det er indrettet til Fragtfart og har derfor til hurtig Lastning 3 meget store Luger paa 19 × 6,5 m. Til dette Brug er der anbragt 10 Samsonposter med Bomme og 10 elektriske Spil.

Skroget er bygget med udfaldende Stævn og Krydsershæk. I et stort Dækskub midtskibs findes Salon, Rederkammer, Pantry etc. I et Hus ovenpaa dette bor Kaptajnen. Officersbeboelsen er anbragt i et Hus over Motorcasingen, hvor der ogsaa findes Messe, Sygelukaf, Kabys m. m. Den øvrige Besætning bor i 2-Mandskamre agter med særskilt Messer, Bad etc.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 5-cyl. 2-Takts Dieselmotor af B. & W.'s nyeste Type, der udvikler 5200 IHK. Farten paa Last bliver 12 kn.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet samt enkelte andre.

Med Kapajn Gjurod som Fører og Maskinmester Flerenese som Maskinchef afgik „Kattegat“ straks efter Prøveturen via Antwerpen til den nordamerikanske Stillehavskyst.

H. SCHØSLER PEDERSEN

Floras Alle 12, Vanløse

Malerier af Skibe — Maritim Reklame

Husk at forny Deres Abonnement

NYHAVNS SKIBSHANDEL

Nyhavn 13

A. Aldenborg

Telef. Byen 3214

Foruden nyt og brugt Skibsinventar føres nu ogsaa alt i Skibsproviant, fortoldet og paa Udførsel

E. S. M. Denckers Efff.

P. JENSEN

Rebsslagermester, Vestergade 16

Eneleverandør af Plombsnøre til Toldvæsnet hele Landet over og alle offentlige Institutioner

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Efff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16



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



Depot for Skibsprovantering
 Heibergsgade 16 :: København K.
 Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer
 Depot i alle danske Provinshavne



HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
 Faaes i alle Verdenshavne

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
 (Holzapfel) A 5
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601

„Vikingen“s Forlag udgiver nu nedenstaaende Farvebilleder opklæbet paa Karton.



Nr. 1. Skoleskibet „Danmark“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×35 cm. Pris Kr. 3.00.



Nr. 2. Typisk dansk Skonnert.
 Maleri af Benjamin Olsen.
 Størrelse ca. 35×40 cm.
 Pris Kr. 3.50.



Nr. 3. „Suomen Jautsen“.
 Flerfarvet Akvarel. Størrelse ca. 30×30 cm.
 Pris Kr. 2.50.



Nr. 4. Skoleskibet „Georg Stage“
 (nu Joseph Conrad). Maleri af Lods Landt.
 Størrelse ca. 35×40 cm. Pris Kr. 3.50.

=====
 Ved Bestilling bedes Nr.
 opgivet paa det ønskede
 Billede og Beløbet ind-
 sendes til »Vikingen«
 Forlag, Gl. Mønt 39,
 Tlf. Central 9822 eller
 indbetales paa Postgiro
 1382.
 =====

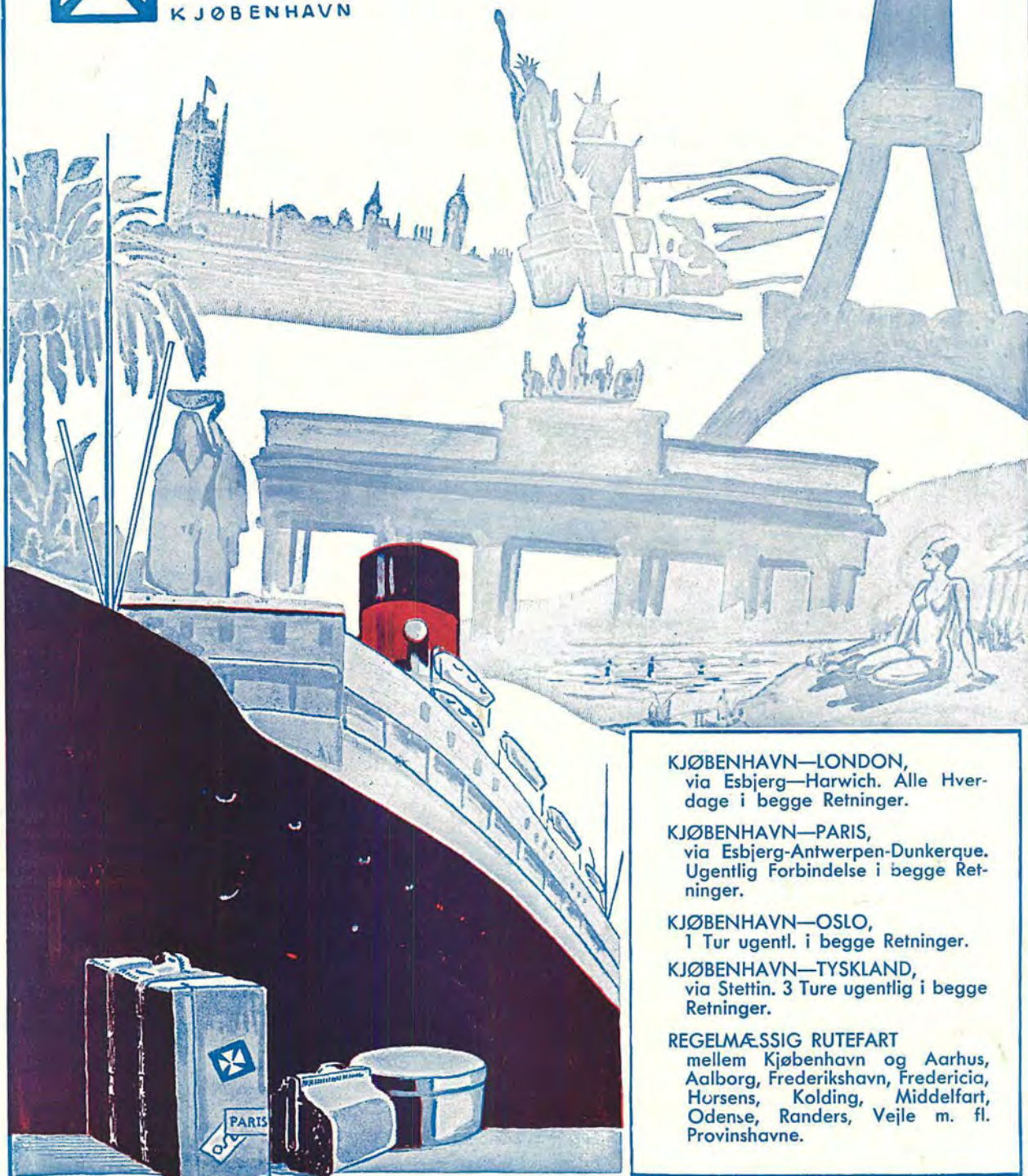


Nr. 5. Skoleskibet „København“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×40 cm. Pris Kr. 3.50.





DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Stettin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem Kjøbenhavn og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

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



VIKINGEN

50 Øre

Lodsbaaden gaar ud.
Akvarel af Thorup Jensen.

1936 - Nr. 10
13. Aargang





S/S "Marna". Dette nye Skib paa 1700 Tons har en Sæmpeldampmaskine paa 1750 HK kombineret med en Spi'dedampsturbine. Til Dampcylindrene bruges Gargoyle Marine Super Cylinder Oil Extra Hecla og til Lejerne Gargoyle Komo Marine Engine Oil, medens Turbinerne smøres med Gargoyle Vacme Marine Oil Extra Heavy.

M/S "Chilean Reefer" paa 1851 Br. Tons drives ved Hjælp af en 2250 HK B. & W. Dieselmotor af den enkeltvirkende Trunktype med 6 Cylindre. Disse smøres med Gargoyle Vacme Marine Oil AA og Lejerne med Gargoyle Vacme Oil Extra Heavy.



J. Lauritzen bruger

GARGOYLE MARINE OIL

J. Lauritzens Baade pløjer alle 7 Verdenshave, og overalt kan de faa nøjagtig samme Olie, som Rederiet valgte til Smøring af disse nye smukke Skibe. Gargoyle Marine Olierne faas nemlig i mere end 400 førende Havne, overalt i samme gode Kvalitet, der virkelig beskytter og bevarer Maskindelene, og som giver største Sikkerhed og bedste Økonomi i Driften.



GARGOYLE MARINE OIL

VACUUM OIL COMPANY A/S · KØBENHAVN

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

TROPELIV

Af H. N. Andersen

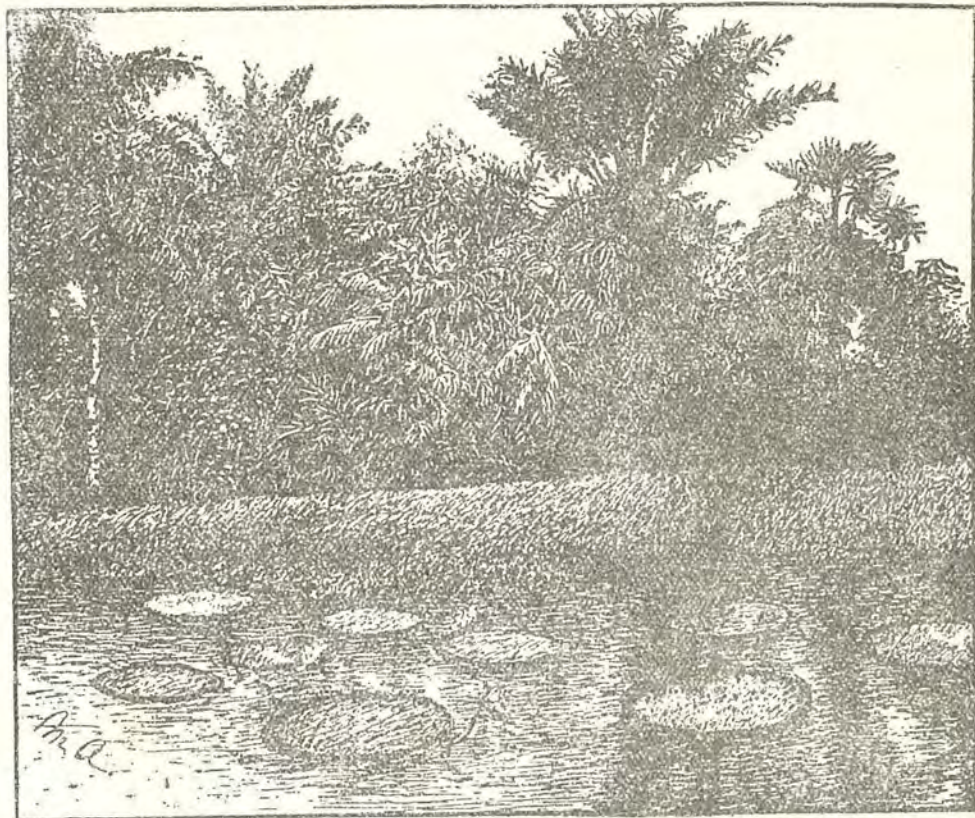
Skaberen af Østasiatisk Kompagni, Etatsraad H. N. Andersen, har i sin Bog „Udvikling“ fortsat de Livserindringer, der paabegyndtes i „Tilbageblik“.

Her bringer vi nedenfor et Afsnit, der skildrer H. N. Andersen og Fruens Liv i Bangkok for snart 50 Aar siden.

Op dukker af Mindernes Mylder Dage i Bangkok ved Monsunens Skiftetid, hvor Luften staar stille, og Solen brænder fra en skyfri Himmelsaa der intetsteds findes Ly for Varmen. Lægger man i en skyggefuld Stue Haanden paa en Jerngenstand, faar man en Følelse af, at den har været i Ilden og kun til Dels er afkølet, og bader man sig i Vand, der holder en 25 Grader Reaumur, gaar der straks en Kuldegysning gennem En.

I Overgangen fra Nordostmonsunen til Sydvestmonsunen, særlig i Maanederne Marts og April, før Regnen begynder at falde, naar Solen med tiltagende Glød har gennemvarmet Jorden og Husene, synes det, som om enhver sagte Luftning medfører Varme. Naar den første Regn begynder at falde, sluges den af den op-hedede Jord, hvorfra der i Dagevis kan udstrømme en fugtig Varme, der virker mattende og slovende. I den første Halvdel af Maj begynder sædvanlig den

forlosende Sydvestmonsun, som medfører kritiske Skybrud, saa Vandet strømmer hen ad Jorden, meddens Tordenen culler med skrattende, ovedovende Lyd, og knitrrende Lyn farer paa Kryds og tværs gennem Luften og kan hænde flækker store Træer, der giver Husly for Slanger og andet Kryb, som farer husvilde rundt i det strømmende Vand, hvis de ikke dræbes. Udbrudet af saadanne voldsomme Byger udtræder sædvanligvis hen paa Eftermiddagen, naar Flodtiden sætter ind. Uvejret kan efter dens første Rasen fortsætte sig gennem Natten med hvide Torden-dron og Regnens Plasken til Akkompagnement af de



„Tropestemming“, tegnet af Etatsraad N. N. Andersen's Hustru, Fru Maria Andersen.

store Oksefrøer, der frembringer Lyde som vedvarende Brøl af Okser — taknemmelige Nætter for Tyve, fordi deres Virken ikke høres.

Dette er Regntiden, som ikke er at forstaa saaledes, at det til Stadighed regner; selv i Regnperioden kan der være Tørvejr Dage ad Gangen, ligesom der kan være Perioder, hvor Sydvestmonsunen er svag. Men i Juni, Juli og August blæser Monsunen gennemgaaende frisk. I September, Oktober og November er Vejret variabelt; men det næste Par Maaneder er det mere eller mindre køligt, og Temperaturen i Bangkok kan gaa ned til 10—12 Grader Reaumur om Natten med tynd, gennemsigtig, klar Luft. Stjernerne syner store og Maanen rund. I saadanne Nætter gaar det ind i Bevidstheden, at Himmellegerne svæver i Æteren.

Hver Tid paa Dagen har sine Ejendommeligheder. Staar man op før Solen og gaar ned i Haven, bliver man Vidne til, hvorledes alt levende forsøger at forsyne sig med Livets Fornødenheder i den tidlige Morgenrime. Fugle, Insekter, Slanger og andet Kryb er fremme, og der udfægtes mange Kampe for Tilværelsen. Men en Time efter, at Solen er begyndt at sende sine Straaler ud over Jorden, har de fleste trukket sig tilbage til deres Skjulesteder. En stor Del af Tropernes Dyreverden skjuler sine Handlinger bag Nattens Slør. Paa nogle Tider af Aaret i de første Aftentimer dækkes de oplyste Stuer, særlig i Nærheden af Lamper og Lys, af tykke Lag af større og mindre Insekter, og man kan blive Vidne til en tyst Jagt paa disse af de lydløse Firben, som sværmer om paa Loft og Vægge.

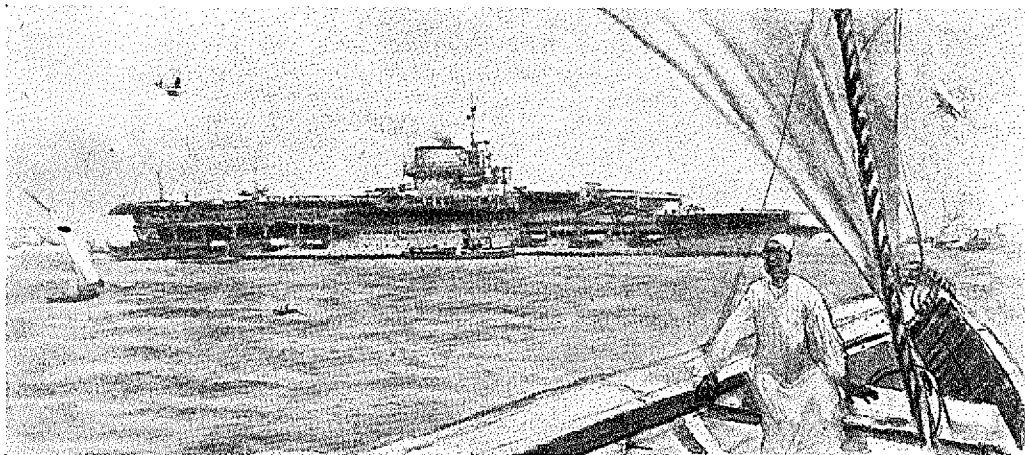
Til Tider vibrerer Luften af Gekkoens Skrig — et graat, brunspættet, krokodillignende Firben af en 8 til 10 Tommers Længde, som kommer til Syne paa Væggen bag fra et Maleri eller anden Genstand. Dens Skrig er egentlig en Række paa hverandre følgende Skrig, der som Hundeglam kan høres langt bort, og som kan faa Mennesker, der endnu ikke er fortrolige med Lyden, til at fare sammen. Men meget af det, Himlen hvælver sig over i Tropene, glider under Vanens Magt ind i Menneskets Tilværelse som Selvfølgeligheder og bliver en Del af det daglige Liv. Selv de blodtørstige Moskitoer, som er særlig ivrige i mørke Nætter, kan blive en Vaneplage.

Der er dog to Ting, som jeg aldrig upaaagtet har kunnet faa til at glide ind i min Tilværelse. Et halvt Hundrede Skridt fra vort Hus i Oriental Avenue stod et stort, gammelt Træ, et ficus religiosa eller Botræ, som Siameserne kalder det, og som af dem anses for helligt. I dette Træ samledes der om Natten paa visse Tider af Aaret af mig ubekendte Aarsager en talrig Koloni af store Flagermus, populært kaldet flyvende Ræve, der, naar man ser dem svæve i Luften, ligner Krager. De hang ved Benene i Træet, og det var et underligt Syn at se dette Træ i en stjerneklar Nat befolket med disse halvt Fugle, halvt Pattedyr, som i Timevis kunde vedblive i Kor at udstøde saa spidse, gennemtrængende Skrig, at de kunde holde Nerverne i en vibrerende Bevægelse. De har berøvet mig mange Timers haardt tiltrængt Søvn. Nogle Gange har jeg affyret mit Gevær mod Træet; men døde der nogen, blev de hængende, og naar Dagen gryede, var de borte. Det kunde give Fred en kort Tid; men før Søvn atter meldte sig, var de der igen til henimod Morgenstunden.

I Nærheden af Fuldmaane kunde man ved Midnatsid blive Vidne til, at de saakaldte Pariahunde, som det vrimler af i Bangkok, næsten som paa et givet Signal hævede Snuden mod Maanen og fra den ene Ende af Byen til den anden pludselig begyndte at hyle i Kor. Naar jeg en saadan maaneklar Nat laa i min bedste Søvn, og Hylet begyndte, saa jeg halvt i Drømme alle Bangkoks Pariahunde stikke Snaderne frem mod Maanen og hyle, men kun et Øjeblik til, og jeg var inde i en hylende Virkelighed og maatte medleve en Times nerverysende Hundehyl, hvis Virkninger ikke kan gengives.

Aarets mest spændende Bog er

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK



**Englands
svømmende
Flyvehavn
foran
Alexandria.**

Foran Alexandria ligger nu to store Moderskibe for Flyvemaskiner med Landingspladser, Flyvehaller og Reparationsværksteder.

Dramaer paa Havet - -

Fanøbarken, der vilde hjem, og andre Søbegivenheder

Af Kay Larsen. — Illustreret af H. Schøster Pedersen.

DER ER SAA OFTE fortalt om de store Forlis, de store Strandinger, i Storm og Uvejr. Livet paa Søen — og ogsaa Døden paa Søen — former sig imidlertid saa forskelligartet, at vi fristes til at fremdrage nogle Eksempler af en Art, som er anderledes end de Foreteelser, som i Almindelighed beskrives. Hvad vi fortæller er ikke „spundne Ender“, ikke udsmykkede Genfortællinger, men beviselige Hændelser, — Fakta.

— I Slutningen af Marts 1928 laa den tomastede Kutter „Acorn“ fra Klaksvik og drev Fiskeri under Island. Da det blev haardt Vejr, løb den ind i Medelandsbugten for at søge Læ. Medens den laa dør, blev den ramt af en svær Braadsø. Saltet i Lasten forskød sig, og Kutteren fik Slagside.

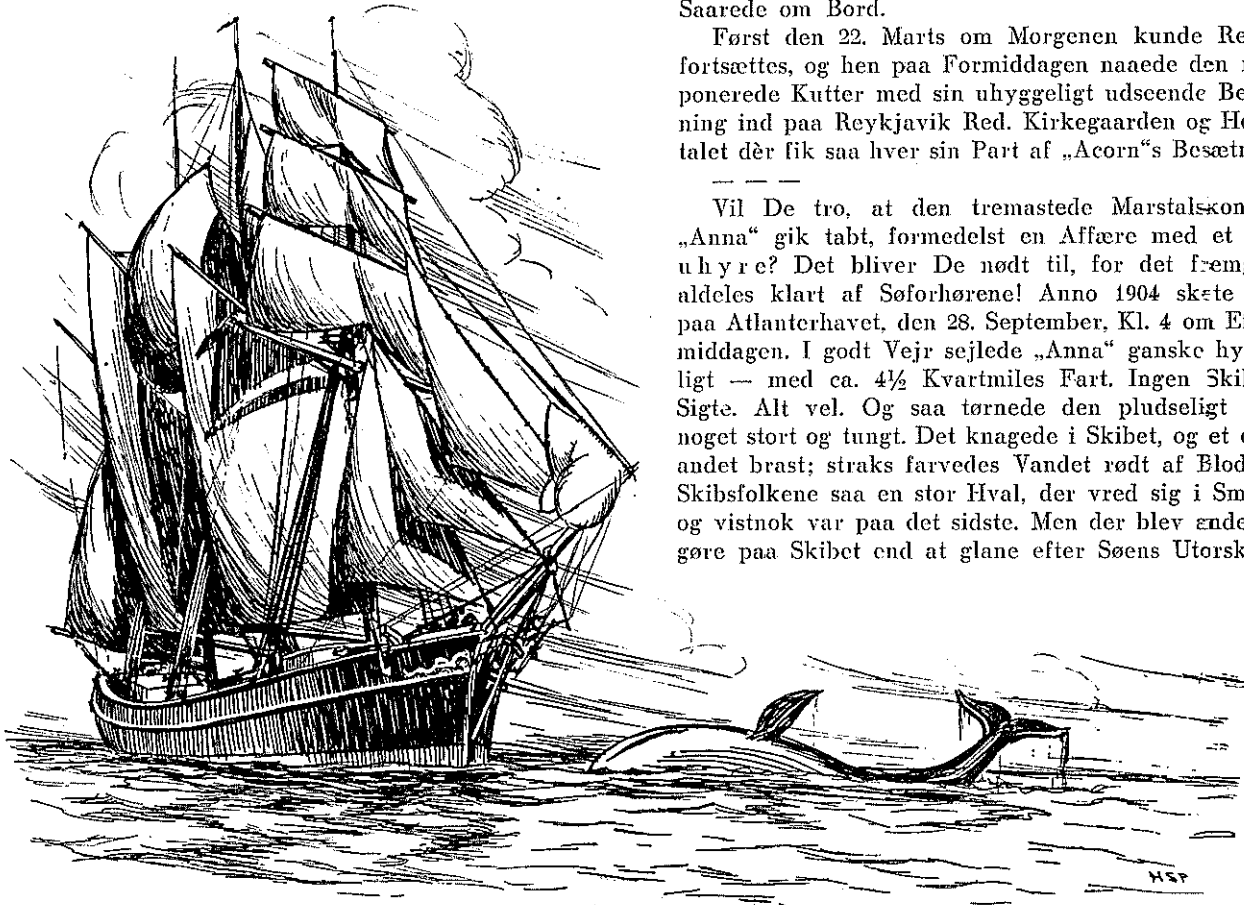
Det var i sig selv ikke saa farligt, men der skete det ulyksalige i Lukafet, at Petroleumslampen ved Stødet faldt ned samtidig med to Carbid-Beholdere, der laa uden Surring paa en Hylde. Der var 10 Kilo Carbid i hver. I Løbet af Sekunder stod Lukafet i lys Lue. Dæksfolkene søgte at slukke med Vand, hvil-

ket naturligvis var forgæves, — og der laa 9 Mand i Lukafets Køjer. Man pressede saa et vaadt Sejl ned i Rummet. Det var et slemt Stykke Arbejde at dæmpe Ilden paa den Maade; Hænder, Haar og Klæder blev forbrændt, men det gjaldt de ni Kammeraters Liv, rimeligvis hele Besætningens Liv! Og da Sejlet omsider kunde fjernes, var det et modbydeligt Syn, der frembød sig. En Mand laa død i Køjen, og de andre var forfærdeligt tilredt. Lægehjælp fandtes ikke, ingen Medikamenter.

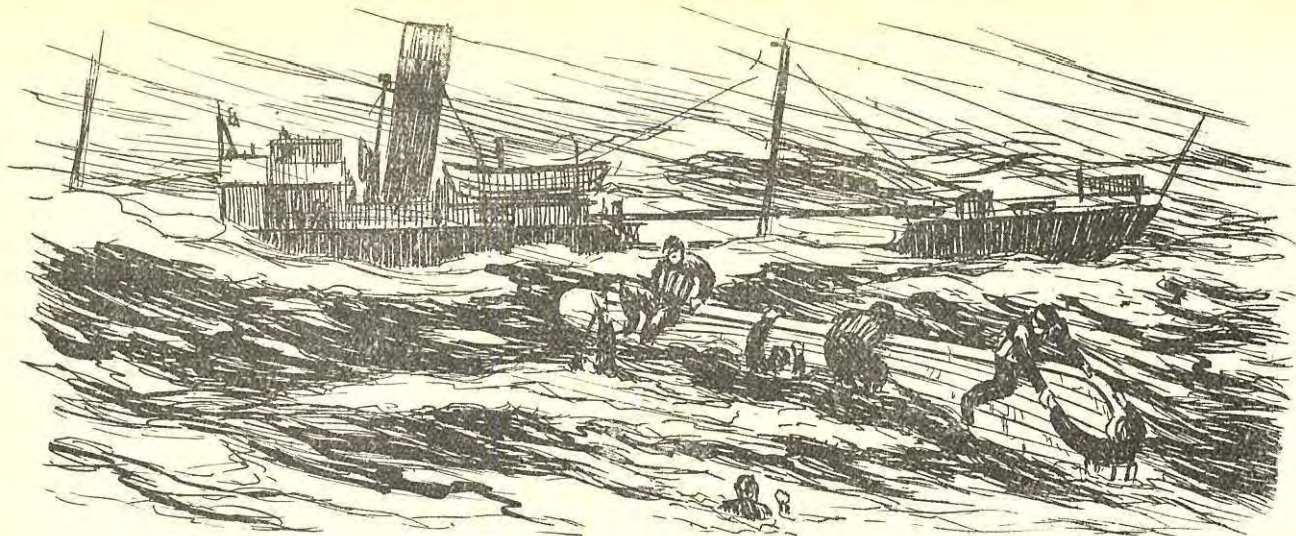
Kursen sattes Vesten over. Sent paa Aftenen saas flere Damptrawlere. Der hejstes straks Nødsignal paa „Acorn“, men det blev ikke bemærket. Og imens døde den ene efter den anden af Kammeraterne nede under Dækket, — fem, foruden den Mand, som straks mistede Livet. Dagen efter, den 21. Marts, passeredes Vestmanøerne i stiv sydvestlig Kuling, men Kursen holdtes i Retning af Reykjavik. Den Aften passerede Kutteren Reykjanæs, men maatte saa underdrejes for Storm og Snetykning; der var foreløbig ingen Ende paa Lidelserne. Endnu en Mand døde af sine Brandsaar, og Kutteren havde nu 6 Lig og 5 Saarede om Bord.

Først den 22. Marts om Morgenen kunde Rejsen fortsættes, og hen paa Formiddagen naaede den ramponerede Kutter med sin uhyggeligt udseende Besætning ind paa Reykjavik Red. Kirkegaarden og Hospitalet dør fik saa hver sin Part af „Acorn“s Besætning.

— — —
Vil De tro, at den tremastede Marstalskonnert „Anna“ gik tabt, formedelst en Affære med et Sø-uhyre? Det bliver De nødt til, for det fremgaar aldeles klart af Søforhørene! Anno 1904 skete det, paa Atlanterhavet, den 28. September, Kl. 4 om Eftermiddagen. I godt Vejr sejlede „Anna“ ganske hyggeligt — med ca. 4½ Kvartmiles Fart. Ingen Skibe i Sigte. Alt vel. Og saa tørnede den pludseligt mod noget stort og tungt. Det knagede i Skibet, og et eller andet brast; straks farvedes Vandet rødt af Blod, og Skibsfolkene saa en stor Hval, der vred sig i Smerte og vistnok var paa det sidste. Men der blev endet at gøre paa Skibet end at glane efter Søens Utorsk:



Skibsfolkene saa en stor Hval, der vred sig i Smerte.



Otte Mand var kommet ned i Redningsbaaden, da den drev af — og kæntrede, — alle Folkene fik dog fat i Kølen og holdt sig oppe.

Det, der brast, det var Stævnen! „Anna“ var blevet uhjælpeligt læk. Et Par Mand sattes til Pumperne, og Resten af Folkene Jempede Ballasten agter over for at lette Forskibet. Skibet var paa Rejse fra Island til Canada, men nu lod Kaptajnen, H. C. Carlsen, styre Syd paa, for hurtigst muligt at naa Dampskibsruten. Det var ganske klart, at „Anna“ skulde tilbunds ligesom den døde Hval. Trods forceret Pumpning steg Vandet i Lastrummet. Storbaaden klargjordes med Proviant og Vand. Det var stadigt klart Vejrs, jævn Kuling, helt og holdent Magsvejr, — og dog skulde det gode, ny, egebyggede Skib ned! Det var bittert, men nederdrægtigt sikkert.

To Dage efter Sammenstødet med det tunge Dos af en Hval, som ikke gad flytte sig i Tide og derved forvoldte al den Kval og Skade — ogsaa for dem derhjemme i Marstal, — observeredes en Damper, som ved Blus og Signaler kaldtes til Assistance. Damperen nærmede sig, og Besætningen, som var aldeles udmattet efter 59 Timers uafbrudt Pumpning, gik nu i Baadene og forlod Skibet, som næppe vilde holdes oven Vand en Time endnu. Damperen, „Queenmore“ af Liverpool, tog Mandskabet om Bord, fortsatte Rejse og landsatte „Anna“s Folk i New York den 11. Oktober.

Se, det var jo altsammen Hvalens Skyld.

Et mærkeligt lille Drama udspillede en stille Dag paa Limfjorden i 1915 i den skønne Maaned Maj. Der kom Aalborg-Skipperen Waldemar Christensen sejlede Vester paa med sin Galease „De 12 Sødskende“, en lille 50 Aar gammel Skude. Besætningen bestod blot af Skipperen — og hans 15-aarige Datter, som stod til Rors, mens Christensen selv passede Sejlene.

Da Galeasen var udfør Livø, sprang den læk. Christensen gav sig straks til at pumpe, men Vandet trængte ind i Kulladningen, og et Par Timer efter var Skuden synkefærdig.

En modgaaende Galease, „Emaus“, kom forbi og bemærkede Tilstanden, løb om til „De 12 Sødskende“, præjede den og tilbød Hjælp. Men Christensen afviste den, blev stadigt ved at pumpe, — for Skuden var ikke assureret; den skulde holdes oppe. Pigebarnet

blev ved sit Ror. „Emaus“ gik saa videre; Besætningen kunde imidlertid indse, at det trak op til Katastrofe og vendte paany, og netop da sank „de 12 Sødskende“ pludseligt.

„Emaus“ kom i rette Tid til at redde den unge Pige, der svømmede som en Fisk. Hun blev bjærget, men Christensen var straks gaet til Bunds. Pigebarnet, som den skønne, stille Majdag mistede alt, hvad hun ejede, sin Fader, Skibet og sin hidtidige Stilling i Samfundet, blev samme Eftermiddag sat i Land i Løgstør. — —

Vi skal nu fortælle om en Søbegivenhed, helt forskellig fra den foregaaende, idet netop kun Kaptajnen reddedes af alle Skibets 5 Officerer.

Det københavnske Dampskib „Volmer“, Kapt. Th. Ørbech, afgik til Swansea og derfra den 24. December 1912 med 1895 Tons Kul til Nizza. Udfør Scilly-Øerne maatte den bøje af for en vestlig orkanagtig Storm. Medens den laa underdrejet med Stævnen op mod Søen og med „langsom Fart“ paa Maskinen, saas tæt forude en mægtig Braadsø. Maskinen blev stoppet. Et Øjeblik efter brød Søen ind over Forskibet, knuste flere Luger, bøjede Lønningen udefter og rullede den første Pladerække i Brodækket op.

Alle Mand kaldtes paa Dækket og sattes i Gang med at tætnes for Lugeaabningerne. Al Energi sattes ind derpaa, men Søen brød Gang paa Gang over Dækket med saadan Kraft, at al Modstand mod Odelæggelsen var forgæves. Vandet fossede ind over „Volmer“ og trængte ned i Rummene. Kaptajn Ørbech lod hejse Nødsignal og søgte — med stor Risiko — at manøvrere Skibet rundt til Kurs Øst over mod Mounts Bay. Der pumpedes af al Kraft, men til ingen Verdens Nytte.

Vandet steg i Lasten, og „Volmer“ fik snart betydelig Bagbords Slagside. Kl. 5 om Eftermiddagen kom et Skib paa nært Hold, men ogsaa det havde Nødflag oppe. Nu maatte imidlertid „Volmer“ forlades. Hver Mand forsynedes med Redningsbælte, og Bagbords Redningsbaad firedes i Vandet. Otte Mand var kommet ned i den, da den drev af — og kæntrede; alle Folkene fik dog fat i Kølen og holdt sig oppe.

Kaptajn Ørbech, der indsaa, at „Volmer“ vilde gaa ned i Løbet af nogle Minutter, opfordrede Besætningen til at springe over Bord og søge hen til den kæn-trede Baad. Ingen vilde imidlertid inlade sig derpaa, og han sprang saa selv i Søen for at vise de andre Vejen, for at give Eksemplet. Han naaede Baaden, fik Tag i den — og Orden paa Folkene dør, saa de ved forenede Anstrængelser fik Baaden paa ret Køl og kom op i den. Omtrent samtidig sank „Volmer“ med de ombordværende 8 Mand.

Den fremmede Damper med Nødsignalet var imens kommet ud af Sigte, — og Natten om Bord i Redningsbaaden blev forfærdelig; syv af Folkene omkom af Kulde og Udmattelse.

Først den 28. December (det var en drøj Juletid!) blev Kaptajn Ørbech og een Matros, de eneste overlevende fra „Volmer“, i yderst forkommen og lidende Tilstand optaget af et forbisejlende Skib. Det var Fiskerskoléskibet „Iris V“ af Ostende, og det land-satte de Skibbrudne i Lewlyn.

Havet kan være saa herligt, saare underskønt, men det er forbandet ubarmhjertigt.

— — —
Vi skal slutte denne lille Række Skildringer med en Beretning om Fanøbriggen „Claus“, der vilde hjem!

Det var et godt og solidt Skib, der længe havde gjort sin Pligt som det sømmer sig en ærlig Skude. Nu skulde Briggen — under den kyndige Skipper H. L. Hansen af Nordby Anno 1897 bringe 8000 Stk. Minetømmer fra Kragerø til Port Talbot. Ogsaa Styrmanden, N. P. Madsen, var fra Sønderho.

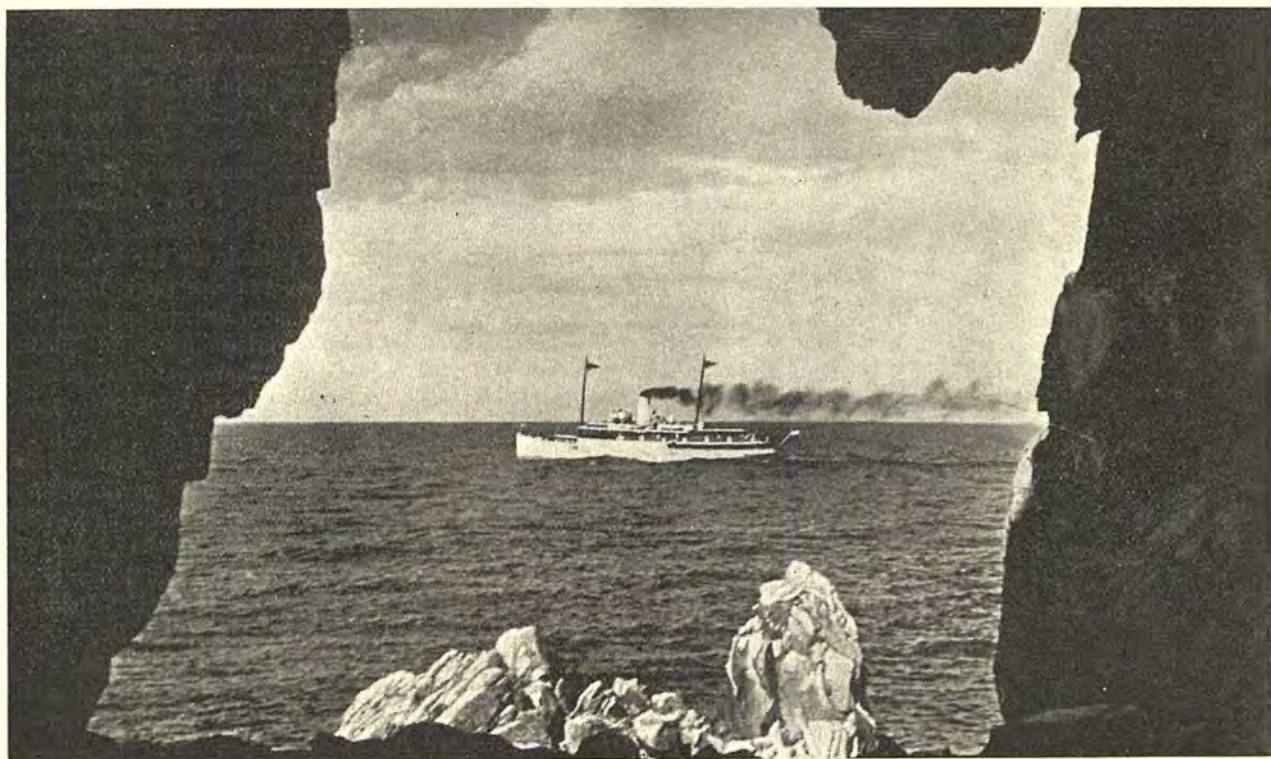
„Claus“ kom aldrig til Port Talbot, men hjem paa en sørgelig og underlig Maade.

Paa Fanø Vesterstrand er der om Vinteren saare øde. Saa har ingen noget dér at gøre, særligt i koldt og stormfuldt Vejr. Tilfældigt kom en Mand langs Stranden om Morgenen den 1. December og han saa — 500 Meter ude — den velkendte, hjemlige Brig liggende ramponeret paa yderste Revle, og straks efter fandt han „Strandvadskere“, — og det var Bekendte ogsaa: Ligene af „Claus“ Besætning.

I Havstokken laa en sønderslaaet Jolle og en kæn-tret Pram. Folk blev kaldt til og bar Ligene til deres Hjemsteder.

Det havde været Storm den foregaaende Aften, med Regnbyger, og „Claus“ var drevet ind paa Stranden uden at „de derhjemme“ anede det. Ude om Bord paa Briggen laa Storbaaden i uskadt Stand paa Dækket, fastsurret paa sædvanlig Maade. I Kaptajnens Kahyt fandt man en Skibsdagbog, der næsten var pjasket ulæselig af Søvand, men det kunde dog læses, at Storm og orkanagtige Byger havde drevet „Claus“ ind mod Kysten, — og den var ikke til at drive ud igen. Rigningen var blevet kappet, og da intet hjælp, var Besætningen gaaet fra Borde — for at naa ind til Hjemstedet. Skibsfolkene kom jo ogsaa dertil, men kun som Strandvadskere.

Kay Larsen.

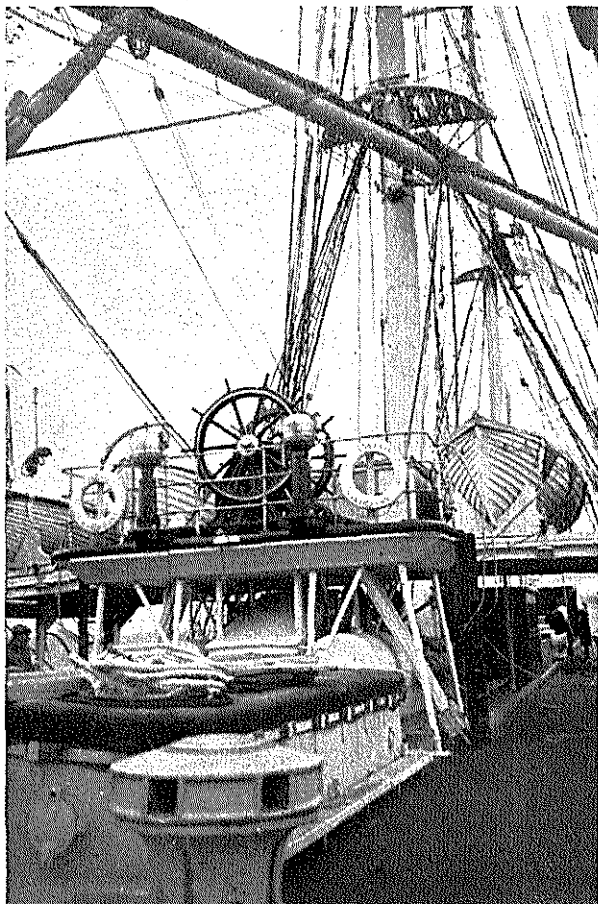


Turistdamperen passerer Grotten ved Kullaberg

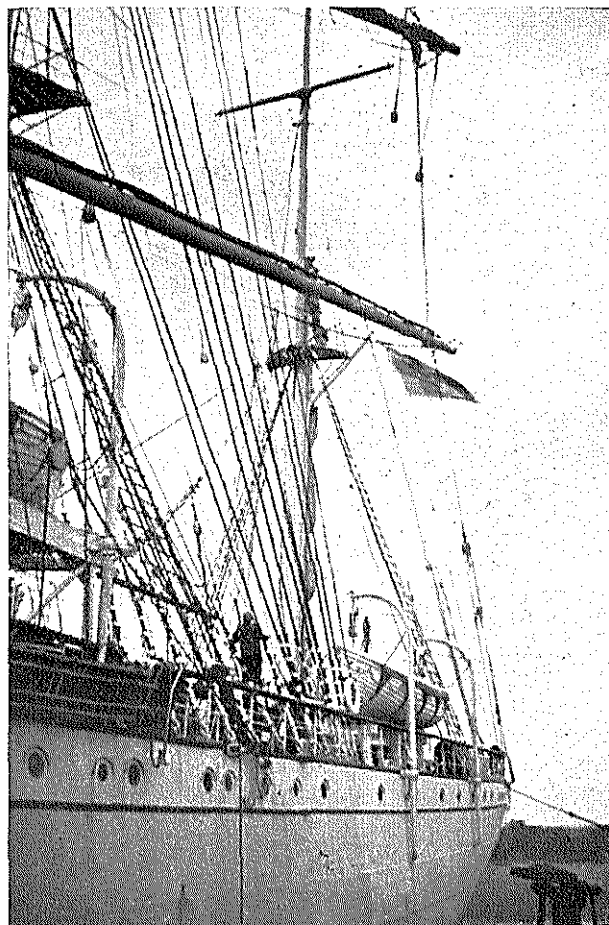
UNDER SEJL

DET var med Vemod, at man erfarede, at „Hertuginde“ ikke kunde bjerges, men maatte opgives dernede ved Indløbet til Kanalen. En trist Afslutning paa en ellers veludført Rejse. Verden er et smukt Sejlskib fattigere, ja „Hertuginde“ var vel den smukkeste Svane, der i vor Tid har befaret Oceanerne. Det tynder stærkt ud i Rækkerne. Det, Klipperne ikke tager; det, Stormene skaaner, ja, det gaar al Kødets Gang paa Ophugningsværftet.

Men endnu foretager de stolte Finner deres Færd over de store Have. Endnu breder de deres hvide Vinger til en sidste Dyst med Damp og Motor. Og forhaabentlig vil det endnu vare længe, inden den sidste Svane for stedse er borte. Den Dag, vi ikke længer har vore Fædres skønne Sejlere, ja, da er Verden fattig. Søens Romantik, Søens Tiltrækning paa det unge Sind kan vanskeligt tænkes at fængsle vore Sønner i den Gråd, som Tilfældet var med vore Fædre. Ombord i Sejleren



„L'Avenir“. Hovedstyringen. I haardt Vejr kan det være en drøj Tørn at holde Kursen. To Mand til Rors hører ikke til Sjældenhederne.



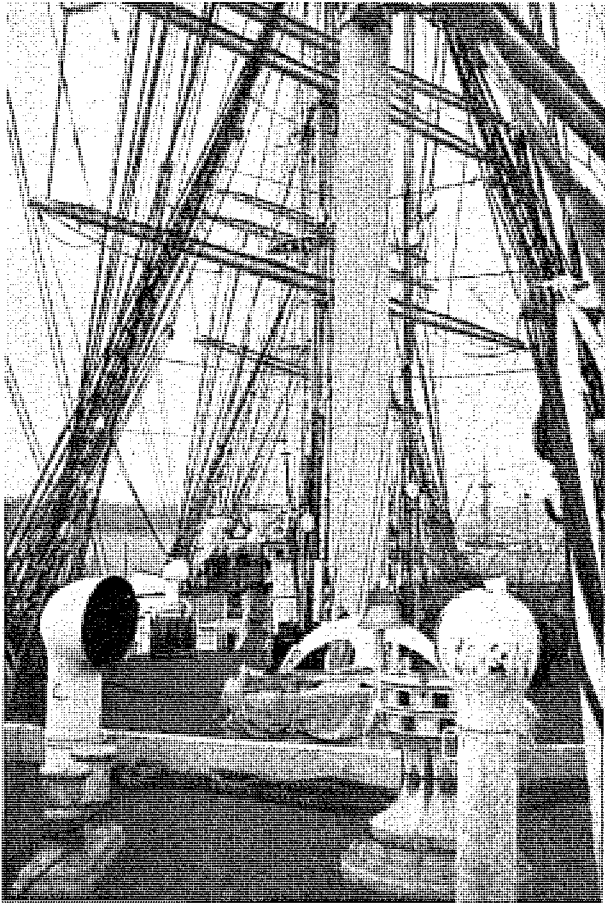
„L'Avenir“. Selv i Havn virker de store Linier paa Beskueren.

modnes Drengen til Mand. Her lærer han at tage en Situation, at handle hurtigt og handle i det rette Øjeblik. I er Piber under Kap Horn, i Olietøj paa et drivvaadt Dæk, paa Skanse eller Bak, ligemeget, her læres Livets Skole, den, der bringer den Unge over megen Vanskelighed senere hen i Livet.

Prima Ballerina i Svaneflokkens Dans over Verdenshavene er nu sikkert „L'Avenir“ tilhørende Sjøfartsraaden i Mariehamn, den gamle Storredere paa Aaland, der har bevaret sin Ungdomskærlighed til Sejleren og paa sine gamle Dage har bevaret disse og endnu driver sin store Rederivirksomhed udelukkende med store Sejlskibe. Vi bringer her nogle Billeder taget ombord i „L'Avenir“, idet vi haaber, at Læseren maa faa lidt af den samme Følelse, som betog Fotografen, at Interessen for Storsejleren stadig maa leve.

„L'Avenir“ blev bygget hos Rickmers i Bremerhaven i 1908 som belgisk Skoleskib. Det er en 4-mastet Bark paa 2733 Tons af Staal. 278 Fod langt, 44 Fod 8 Tommer bredt og 26 Fod 5 Tommer dybt. Den belgiske Regering anvendte „L'Avenir“ indtil 1932, da Skibet solgtes til Kaptajn Erikson. Barken er en god Sejler og har flere fine Rejser, saaledes: i 1925 Dakar—Melbourne 69 Dage, 1926 Geelong—Lizard 110 Dage, 1932 Helsingborg—Port Lincoln 82 Dage.

Da Barken er et moderne velindrettet Skib med gode Kamre for Passagerer, har man i de senere Aar forsøgt at tage Passagerer med paa de store Rejser fra Europa til Australien. Disse Rejser har været stærkt søgte af Turister, der ønskede at foretage en lang Sørrejse i disse herlige Omgivelser ombord i et stort Sejlskib, hvor hver Dag er en Oplevelse, en



„L'Avenir“. Udsigt fra Bølken.



„L'Avenir“. Udsigt over det 278 Fod lange Dæk.

ten Farten gaar mageligt med alle Sejl sat eller i friskt Vejr, naar der rebes. Lad os da glædes over Havets Svaner, saalænge de endnu eksisterer, og lad os ønske den Mand Lykke til,

der i den elvte Time tog denne Opgave op at bevare og drive Storsejleren, at tro paa den, da alle andre havde venct sig fra den.

Ange Olsen.

Pitcairn-Øen



Nordhoff og Hall: Pitcairn-Øen. 4,75 heftet, 7,75 Vælskbind (Cydendal).

Med „Pitcairn-Øen“, som nu er udkommet, afslutter Forfatterparret Nordhoff og Hall dette Aarhundredes berømteste Søromantologi, de tre Bøger om Begivenhederne, der knytter sig til Skibet „Bounty“ og den brutale Kaptajn Bligh.

Medens „Mytterii“ handler om Besætningens Oprør og „I Kamp med Havet“ om Verdens berømteste Rejse i aaben Baad, 3600 miles i

staar med samme Glans af Romantik og Mystik og Eventyr om sig som Tahiti. Den blev opdaget 1767, men laa ubeboet hen, indtil Mytteristerne fra „Bounty“ — saadan som det paa autentisk Grundlag skildres i „Pitcairn-Øen“ — tog den i Besiddelse med deres indfødte Kvinder og forvandlede det lille Sydhavsparadis til en Slagmark. De overlevende blev paa Øen, stiftede Familie, og deres Efterkommere udgør nu et lille Pitcairnsamfund paa 170 Mennesker.

Det siger sig selv, at „Pitcairn-Øen“ maa være noget for sig selv. Det er den ogsaa. Man hører om Mytteristerne hvorledes de af Frygt for Forsølgelse flygtede fra Tahiti med tolv indfødte Kvinder og seks indfødte Mænd til Øen, der var fuldstændig afskaaret fra Omverdenen hvorledes de brændte „Bounty“ og grundede en primitiv Stat, der Gang paa Gang blev udsat for svære Rystelser, fordi Lidenskaberne kom i Kog — paa Grund af Begær, Drik, Strid mellem hvide og farvede og Mangel paa Kvinder.

Alt ialt en Bog, som vil blive slugt af de Tærsinder, der har læst de foregaaende.

stadig Livsfare, saa fortæller den nye Nordhoff og Hall om Fletcher Christian og „Beanty“ Mytteristernes videre Skæbne paa Pitcairn-Øen. Det er en vulkansk Ø i Sydhavet, en Ø, der

Moderkærlighed

Næe, man kan nu sige, hvad man vil: Moderkærligheden vedbliver dog at være den stærkeste Drift hos Mennesker og Dyr. Det blev jeg klar over, da jeg for cirka tyve Aar siden sejlede paa Varmen med „Matador“. Den var et herligt Skib og en hurtiggaaende Sejler. Ak, desværre, kære Børn, saa bli'r der slet ikke bygget saadanne Skibe mere, og dengang fandtes der heller ikke disse forbandede hurtiggaaende Dampere. Vor Kaptajn var en kærlig Sjæl og frem for alt Dyreven. De Folk, der holder meget af Dyr, de er ogsaa gerne gode Mennesker, mærk Jer det. Da vi lettede fra Geestemünde, saa lignede „Matador“ komplet Noahs Ark. Tre Aber, Papegøjer, fire Hunde, tre Katte, 25 Høns, et Par Gæs og Ænder, Kanarifugle, Kaniner og Marsvin — foruden de sædvanlige Rotter, Kakerlakker og Væggelus. Og da vi endelig langede Monteideo, saa havde vi naturligvis 22 Katte, 8 Aber, 9 Hunde, foruden alt muligt andet Djævelskab om Bord. Men jeg skal ikke uddybe dette, men gaa videre.

Der var et Dyr, som den Gamle særlig havde kastet sin Kærlighed paa, det var en Gaas, som han havde givet Navnet „Augusta“. Naa, nu er Augusta død, men havde jeg hende her, ja, ved den levende Gud, jeg drejede Faneme Halsen om paa hende. Den Satan, hun gjorde den ene Udflugt overbord efter den anden i den Tid vi laa i Søen. Hun spadserede nok saa pænt og anstændigt omkring paa Dækket og teede sig saa uskyldigt, som kunde hun ikke tælle til tre. Men saa paa een Gang tog hun et lille Tilløb, hoppede op paa Rælingen og flagrede afsted. Saa skulde vi altid



Den gamle stod hele Tiden paa Dækket og holdt med Kikkerten Øje med os.



Han kom mindst 100 Gange om Dagen hen til Buret.

gøre Baaden klar, vende og dreje ligetil vi atter havde faaet Bæstet fanget. Ofte maatte „Matador“ ligge saa længe underdrejet, at vi tvivlede paa, om vi nogensinde kom videre. Den Gamle stod hele Tiden paa Dækket og holdt med Kikkerten Øje med os og passede paa, om vi nu ikke stak Pelikanen en lille en med Aaren, saaledes at den forlagde Residensen til de evige Jagtegne. En af Bæstets andre Venner var en Gase, en gammel Rad. Den stod altid paa Dækket og saa efter hende, naar hun tog ud paa en lille Baderejse, men saa stor Kærlighed nærrede den dog ikke til hende, at den sprang efter hende. Den var nemlig vandskræk.

Naa, hvordan det nu gik til eller ikke, en skønne Dag lagde Augusta tre smukke Æg og satte sig tilrette paa dem. Den Gamle grinede over hele Fjæset. Han imødesaa med Glæde en saadan Familieforøgelse, og mindst hundrede Gange om Dagen stod han foran Kassen, hvor hun laa, og smigrede hende rigtig tykt. Og hendes Ven, den gamle infame Gase, den saa sgu ud som en Konge, den var saa stolt, som var det den, der havde lagt Æggene.

Det var godt Vejr og god Vind, og Bryllupsrejsen



En skønne Morgen var Ulykken over os.

gik raskt fremad. Dog hvorlænge var Adam i Paradis? En skønne Morgen var Ulykken over os. Da vi kiggede hen til Kassen, var Augusta borte. Hun var ikke at finde paa hele Dækket, kun Æggene laa alene tilbage. Vi gik imod en Katastrofe, men vi maatte jo straks melde det passerede til den Gamle. Han kom farende som en Gal hen paa Fordækket. I Sataner, I har smidt Augusta over Bord. Og selv om det voldte den Gamle uhyre Kvaler at sige Ord med „sm“ i, saa fortsatte han dog: Er Augusta ikke kommet inden et Kvarter, saa — smider — jeg Jer alle heraus. Saa kan I svømme rundt og lede efter hende.

Vi bedyrede alle vor komplette Uskyld med en saadan Inderlighed, at det tilsidst lykkedes os at overbevise ham derom. Han gav sig derfor i Lag med at søge efter Augusta. Utallige Gange raabte

han hendes Navn — ømt, smeltende, vemodigt og inderligt, — men det hjalp ikke, hun var og blev væk. Saa tog han sin Tilflugt til hele Sætninger: Kære lille Augusta, hvor er du da. Kom, mit Hjertebarn kom, dine Børn venter paa dig. — Det hjalp akkurat ligesaa meget. Skønt den Gamle manglede sine Fortænder, saa forsøgte han dog at fløjte for at lokke den frem. — Men for-gæves — Augusta var og blev væk. Efter at have gennemstøvet Skuden fra For til Agter, saa kom han omsider til Klarhed over, at Augusta ikke længer var om Bord, og han tog et Stykke Uldtøj, varmede det og lagde det over Æggene. Saa tog han sin lange Kikkert under Armen og steg op i Stormasten — helt op og vilde holde Udkig deroppe fra. — Men selv denne mejsommelige Opstigning kronedes ikke med noget Feld. Den Gamle kom hurtigere ned, end vi havde tænkt os, vi havde ellers allerede glædet os til at være af med ham et Par Dage, men han kom pludseligt ned. Paa hans Bevægelser kunde vi se, at han havde fattet en bestemt Beslutning. Allerede da han var halvt nede af Masten, raabte han: Kok, Kok, for Satan .. sæt øjeblikkelig en Kedel Vand over Ilden. — —

I Travløb rendte han ned i sin Kalyt og kom snart efter op paa Dækket igen. I Haanden holdt han to Isposer, som han havde taget fra Skibsapoteket. „Kom med Vandet, Kok, og kom med en Smule varmt Vand i Poserne her.“

Nu var vi klar over Situationen; — og hvad vi tippede, det gik i Opfyldelse. Omhyggeligt lagde den Gamle de fyldte Poser paa Æggene, der moderløse laa tilbage i Kassen.

„Kok“, sagde den Gamle, „disse to Poser betyder hele din Salighed. Hvert Kvarter maa du skifte Vandet i en af dem og lægge den forsigtigt over Æggene.“ —

Men næste Dag skete der noget frygteligt: Da Kokken skulde fylde den ene Pose, saa brændte han sine Fingre paa Vandet, og med en Ed saa lang som et ondt Aar kylede han Posen over Bord. Han kom dog til Besindelse og tog Pose Nummer to med sig ind i Byssen for at fylde den, men da han skulde fylde Vandet i den, saa tabte han den ned i Ilden og den gik op i Luer efterladende en forbandet Stank.

Den Scene, der fulgte, er umulig at skildre. Den Gamle forlangte først af Kokken, at han selv skulde sætte sig paa Æggene, men Kokken blev saa fnysende gal over denne Ordre, at han bad Kaptajnen om selv at ruge videre paa Æggene. Enden paa hele denne Underholdning var ikke særlig gemytlig: Den Gamle smed Kokken ud af Kabyssen og svor, at han vilde melde ham for Mytteri, og Kokken paa sin Side anbefalede i Flugten Kaptajnen at tage Ophold paa en Sindssygeanstalt tæt ved Berlin. Kokken var nemlig fra Berlin, og der var det en af de værste Henvisninger, man kunde give en Mand.

Da Kokken var forsvundet ned i Lukafet, saa vandrede den Gamle med eftertænksomt bøjet Hoved hen til Reden og stillede sig sørgmodig foran Kassen. Han spyttede ikke engang, og det var for os et Tegn til, at han var i Gang med et svært aandeligt Arbejde.

Efter at have staaet saadan en Tid lang i alvorlig og dyb Sorg, saa kaldte han paa Tømmermanden: „Hør, Tømmermand, lav mig fluks saadan en lille Kasse paa Størrelse med en Cigar-kasse, men lav den af noget godt solidt Træ.“ — —

Saa tog han forsigtigt de tre Æg og gik langsomt og højtideligt med dem hen over Dækket og ned



agter i sin Kahyt. Vi gjorde os indbyrdes de mest mærkelige Formodninger om, hvad han nu vilde. — Men det kom helt anderledes. Da Tømmermanden omsider bragte ham den forlangte Kasse, saa sneg vi os alle agterud og kiggede gennem Skyligtet ned i den Gamles Kahyt.

Han havde to Flasker Kognac staaende paa Bordet foran sig, noget vi fandt saa meget desto mærkeligere, som han kun var ene Mand dernede.

Da han havde modtaget den lille Kasse, hentede han hende fra Køjeskabet en Daase rød Maling og en

Pensel og malede nu med store Bogstaver og med en hidtil ukendt Færdighed „AUGUSTA“ paa Kassens Laag. Saa stoppede han noget fint Papir ned i Kassen, tog Æggene et for et, saa paa dem med et uendeligt sørgmodigt Blik, og lagde dem saa ned i Kisten. Saa lagde han Laaget paa, sømmede det godt til og bandt slutteligt en Snor om det hele.

Saa satte han Kisten paa Bordet foran sig og begyndte nu en alvorlig og meget grundig „Andagt“.

Denne Andagt trak saa længe ud, at vi ved Midnatstid foretrak at forlade vor Udkigspost. — —

Næste Morgen laa den Gamle i dyb Slumner i sin Køje. Paa Bordet stod en tom Flaske og en anden laa i samme sørgelige Tilstand paa Dørken.

I den Gamles Arme hvilede saavel Skallerne som Resterne af Augustas tre Børn. Efter at have tømt Flaske Nummer to var Savnet aabenbart blevet den Gamle for stort og han havde atter aabnet Kisten og taget Æggene ud.

Men Æggene var naturligvis smadrede ved den halsbrækkende Klatren op i Køjen og en gulliggrøn ikke just vellugtende Vædske prydede den Gamles højre Arm, Halvdelen af hans Ansigt og største Delen af hans Køjetøj. —

Hin Morgen brugte Kaptajnen umenneskelige Mængder af varmt Vand til at vaske sig i, og da han henimod Middag kom op paa Dækket, kastede han en sammearullet Byldt Kluns over Bord, en Byldt, der efter alle Solemærker at dømme indeholdt de sørgelige Rester af Augustas Afkom.

Og den Gamle blev herefter atter sød og flink overfor os. Han opdagede Gudskelov ikke og har aldrig opdaget, at vi hin ulykkelige Nat havde slågtet, kogt og ædt — hans Augusta. — — —

Og det var vel ogsaa det bedste

Festlig Køllægning af den første „Kraft-durch Freude“-Damper



Paa Howaldt-Værftet i Hamburg Havn blev fornylig Kølen lagt til det første Nazi-Dampskib til Feriefarterne for „Kraft durch Freude“. Paa vort Foto ser man Bevægelsens Leder, Minister Dr. Ley, hamre den første Nitte i. I sin Tale sagde han: „Vi vil ikke helme, før vi har en „Kraft durch Freude“-Flaade paa mindst 50 Skibe, saa vil vi kunne sende 2 Millioner tyske Arbejdere ud aarlig til Ferier paa Havet og til fjerne Kyster“.

Et eventyrligt Liv

NU CIGARHANDLER i Amaliegade født Rigs greve Ludvig v. Rantzow begyndt som Skibsdreng, blev Styrmand paa Langfart Skipper i Troperne Guldgraver i Australien Kaptajn paa en Millionæryacht Perlehandler blandt Menneskeædere Industrimand i København og nu til sidst havnet som Cigarhandler i Amaliegade.

Dette sjældne Æventyr, som virkeligt er Ludvig von Rantzow's Liv, skildrer han nu i sin Livsroman, der er udkommet paa Berlingske's Forlag, og som bærer Titlen: „Wala — min Sydhavse“.

I sin Fritid forarbejder han i Træ, Traad og Papir smaa pilne Skibsmodeller, som han lader indfatte i firkantede Glasæsker.

— — Jeg havde købt et Fartøj i Sydney og sejlede som Handelsmand paa Ny Hebriderne, Fijøerne og de Kanter, hvor vi opkøbte Kopra for Naturalier, for Eksempel 10 Kokosnødder for en Stang Tobak, tolv for en Kridtpibe fuld af rød Farve til at smøre i Ansigtet. Vi færdedes, mit Mandskab og jeg, mellem Menneskeædere og maatte altid bære Vaaben hos os. Det var haardt, men morsomt. Den Gang blev der givet ret god Pris for Kopra, og jeg regnede med, at kunde jeg blive i det to Aar til, skulde jeg kunne slutte med en Nettofortjeneste paa en halv Million. Saa kom Malariaen i Vejen.

En Dag, vi stod ud af Havn — jeg var ved Roret, mens Mandskabet halde Ankeret — mistede jeg pludselig mit Syn. Jeg kaldte paa Styrmanden og lod ham tage Roret, og de andre hjalp mig ned i Kahytten. Der laa jeg tolv, fjorten Timer, fuldstændig blind. — Først saa begyndte Lyset ganske svagt at føles igen i mine Øjne. Vi mødte noget senere en fransk Orlogsmænd, der tog mig om Bord, og i de følgende Dage genvandt jeg heldigvis mit Syn. Men Lægen i Sydney paalagde mig at søge Klimaforandring straks, og over Hals og Hoved maatte jeg sælge Skib og alt, hvad jeg ejede, paa Stedet; naturligvis blev jeg snydt ud over alle Grænser. Ja, det var haardt, men morsomt.

Jeg rejste op til det nordligste Australien og overvandt min Sygdom paa tre Aar. I Queensland var Guldgraveriet den Gang begyndt under store Forventninger. Sammen med to Danske, Kaptajn Engelhardt og Hans Jagd, og min australske Svoger Born de Born, vilde ogsaa jeg forsøge Lykken. For to og en halv Krone erhvervede man en Guldlicens af Staten og var saa berettiget til at grave paa to og en halv Acre, der blev afmærket og bogstaveligt talt betragtet som Ens Ejendom.

Lidt Guld fik jeg da samlet, jeg tog det op med Kvægsølv og lavede Smykker af det til min Kone. Hendes Forlovelsesring er af Guld, som jeg selv har fundet og forarbejdet.

Guldgraveri er og bliver Lotterispil. Man kan blive Millionær paa en Time, man kan ogsaa dø Sultedøden efter uendelige Aars haabløst Slid. Ja, det er haardt,

men morsomt. Saa tog jeg tilbage til Sydney. — En Maaned førte jeg en stor Lystyacht for en tilsyneladende velhavende Millionær, en Nordmand, der sejlede under engelsk Flag. Men efter kort Tid opdagede jeg, at Fartøjet var fyldt med Kokain, en Smuglerfærd af overdaadige Dimensioner.

Jeg tog Magten om Bord og lagde Ejeren i Lænker under Trusel med, at han skulde blive Offer for et brat Ulykkestilfælde, hvis han ikke faldt til Føje. Saa sejlede vi til Havn og overlod hele Kagen til Myndighederne.

I 1912 kom jeg hjem til Danmark og fik noget at gøre med det herværende Værft for den patenterede Engelhardt-Motorbaad. Der var Engelhardt-Værfter i en hel Række europæiske Lande, men saa kom Krig og standsede Udviklingen.

Jeg var blevet 64 Aar, men var ellers ikke i Humør til at lægge op. Saa tog jeg fat paa denne her Tobakshistorie.

— Hvorfor blev De Sømand?

— Min Far havde et Gods i Jylland, Kørsøgaard, men efter hans Død, da jeg var elleve Aar, var der intet ud over en lille Mødreneary til mine Søskende og mig. Min Fader blev dræbt af et Vaadeskud under en Jagt paa Godset. Og saa havde jeg fra min tidligste Ungdom Lyst til at leve Livet rigtigt, se det, som det er Det er haardt, men ganske morsomt.



— Men Adolf, husk paa, vi er kun hyrede som almindelige Sømand og ikke pligtige til at klare saadan et Job som Tyrefægttere.

„TRAGEDIE“

JENS MORTENSEN var af den Slags Mænd, som der gaar Ry af. Besætningerne om Bord i de smaa stormpiskede Nordsøkuttere havde altid en eller anden Skrøne at fortælle om ham, og altid var det om, hvordan han med Svineheld var sluppet nogenlunde levende og helskindet fra en dumdrende, molboagtig Dumhed, som han med en Bjørns Optimisme og Klodsethed havde begaaet og derved bragt baade sig selv og andre i de frygteligste Situationer.

Trods mange rystende Begivenheder og megen grovkornet Spot havde han bevaret en urokkelig Sindsligevægt, der stod i godt Forhold til hans Kropps Størrelse og Uflyttelighed.

Overfør Tildragelser, som ud af andres Halse vristede mange og sindrige Eder og Forbandelser og megen Skrig og Skraal, havde han kun en Kommentar, naar Slaget var endt, og Sveden tørret af Panden: „Det var nu det“, mælte han gravlvaldigt, baade da han kvaste en 80 Hestes „Tuxham“ Motor, saa Stumperne fløj i Luften og truede med Død og Lemlæstelse i vid Omkreds, og da han en Foraarsmorgen sejlede „Mariane“s Hyttefæde i Sænk og hældte 3000 kg store Flynder tilbage i Havet igen, og da han —

Jens Mortensen havde to Ærgerrigheder her i Livet — at blive Skipper om Bord i egen Skude og at blive gift med Enken Sørine Nielsen, som havde Pensionat i Havnegade.

Disse to Maal havde han sat sig, han styrede mod dem med sejt, rolig Stædighed, og da han stod i Færd med at naa dem, led han sit Livs største og bogstaveligste Forlis. —

Paa hemmelighedsfuld og ufattelig Maade var det lykkedes ham at holde saa længe paa Pen og Blyant og granske saa meget i nautiske Værker, at han efter en Vinters Bøvl og umenneskeligt Slid havde faaet Prædikatet: Sætteskipper hæftet paa sig, som gav ham Ret til at føre Skib af den og den Størrelse i de og de Farvande.

Desuden havde han i sit fireogtredivaarige Liv sparet saa mange Penge sammen, at der kunde blive en god Slump til Køb af en ikke alt for flot Skude. Han havde ogsaa længe haft en Kutter i Kikkerten og i det stille gaaet og værdsat den og kælet for Tanken om at optræde som Skipper om Bord i den.

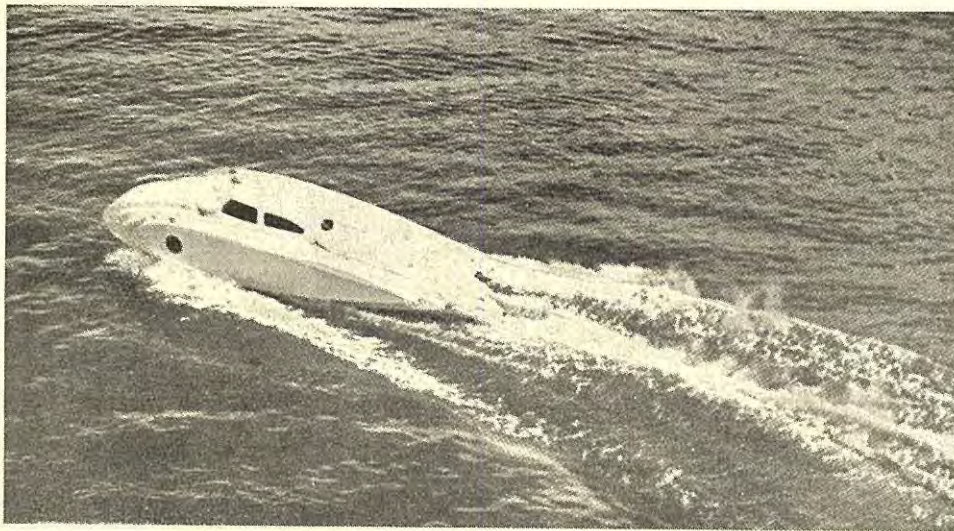
„Petronius“ hed Skibet, 35 Tons, rundgattet, bygget paa Kravel med Spanter og opstaaende af godt, solidt Egetømmer. Rigning og løbende Gods var forfaldent, og Skuden trængte til Lapsalvning, Kalfatring, Patent og Maling baade hist og her. Der stod en god Mast og en nogenlunde Maskine om Bord i den, og med en ny Mesan og en ordentlig Kølhaling kunde der nok blive en ordentlig Skude ud af „Petronius“.

Sørine Nielsen hed Enken, rundgattet og bredbovet var hun og iøvrigt bygget af godt og frodigt Materiale, nok var hun noget mundrap, men ved den rette Behandling kunde der vel blive en Mønsterkone af hende igen, det var da Jens Mortensens Mening.

„Petronius“ blev købt, og ved Handelen steg Jens Mortensen saadan i Enkens Agtelse, at hun halvt om halvt gav ham Haandslag paa Erhvervelsen af alle hendes Herligheder med al Ret forbeholdt. Naar „Petronius“ var rigget til og den første Last i Havn, skulde Brylluppet staa, det var en Aftale, den vilde begge implicerede Parter staa ved, og en vis Vodbinder, som havde gjort stormende Kur til Sørine, hang med Hovedet. —

Et Par Uger gik i Duft af Maling, Tjære, Beg og gammelt Skidt og i en Sky af Regninger, og saa stod et Par befriede Fanger „Petronius“ og Jens Mortensen ud af Havnen en Aften i Kuling og saa sløret Vejr, at det holdt alle andre Kuttere inden for Havnemolen.

Det var ikke første Klasses Mandskab, der var om Bord i „Petronius“. Skipperens fatale Ry afholdt enhver Fisker med Selvgtelse fra at sejle med ham, saa de to Mænd Jens Mortensen havde hyret, var ikke engang middelmådige, hverken som Mennesker eller Søfolk, ja, sandt at sige, var det to elendige Fyre,



Det sidste Skrig i Strømlinie. Det er en Ambulancebaad fra Portland, Dragon, U. S. A.

der stank svært af ikke alt for rent Sprit. — Jens Mortensen stod da ogsaa selv i Styrehuset Dybet ud, og da han hilstes af den sidste Straale fra Ledefyrene i Land, mumlede han ubevidst sit gamle Mundheld: „Det var nu det“.

Saa rettede han igen Blikket forefter, og med en Stemme, som ingen før havde tænkt ham i Besiddelse af, brølte han paa sine to Mænd, der i Tillid til Skipperens skrogede Skikkelighed havde søgt Tilflugt i det relativt hyggelige Lukaf.

Med en Fart, der langt oversteg deres sædvanlige, kom de paa Dækket og agterover i den Tro, at der var sket en Ulykke.

I Stedet fandt de en hel ny og ukendt Jens Mortensen, en Mand, der var Skipper om Bord paa egen Skude, med Tro paa egne Evner og Kræfter og den deraf følgende Myndighed; han satte Vagten, angav Kursen og instruerede om Maskinens Pasning — alt sammen i en selvfølgelig myndig Tone, som udelukkede ethvert Tilløb til Morsomheder. Til sidst oplyste han de to gæve Gutter om, at han tog deres medbragte Spiritusbeholdning i Forvaring, til de igen naaede Havn, saa lod han Ras gaa til Køjs, medens Jenvold overtog Roret; selv undte han sig ikke ordentlig Hvile, men da han havde truffet sine Dispositioner, anbragte han sig paa Bænken i Styrehuset, og den Slummer, han nu og da faldt i, var den eneste Søvn, han fik, medens Kutteren Natten igennem huggede sig frem gennem den krappe Sø. —

Dagen brød frem med graa Stormslyer og flygende Vand over Baaden, naar den stak Næsen i en Sø, men ikke noget med at dangdere den om Bord paa „Petronius“. Skipperen var her og der og allevegne, der skulde gøres klar til Fiskeri. Vod skulde efterses, og Tovværk plejdes, og det selv om Vandet røg over Skuden og lige lukt gennem de to „Rappers“ ufuldkomne Klæder.

Skipperens uforklarlige Forvandling affødte Lydighed og Flid, hvem vidste, hvad Kolossen kunde finde paa?

For Jens Mortensens indre Blik stod Billedet af Sørine, af Fremtidshjemmet og en Plads blandt Godtfolk som Maalet, der syntes nærmere og nærmere for hver indsejlet mile. —

Da Loggen viste 120 miles „Vest til Nord“ af Dybet, blev Ankeret kastet og det første Træk sat og hevet ind under voksende Spænding fra Jens Mortensens Side, men da det kom ind med 400 kg store Kuller, gav det Blod paa Tanden ogsaa hos Ras og Jenvold, og endnu engang blev Lykken prøvet, inden der blev Tid til at hvile de trætte Kroppe; men det var ogsaa mørk Nat, inden den sidste Fisk var hevet indenbords, saa mere end to-tre Timers Søvn kunde der under ingen Omstændigheder blive Tale om. —

Om Morgen, da Solen viste sig over Himmellanden, jog „Petronius“ allerede over Havfladen og satte første Træk, og se — Lykkens milde Gaver vældede ind over „Petronius“ nyistandsatte Lønning.

Vod efter Vod blev hevet indenbords med slanke, sølvskinnende Kuller, det blev et Fiskeri uden Lige, den store Gevinst, som hver eneste Fisker drømmer om at opleve — maaske blot en eneste Gang i sit slidsomme, stormomsuste Liv.

Blæsten havde lagt sig, Søen var blevet rolig, Ind-

voldene fra de slagtede Fisk flød ud gennem Lærseportene. Maagernes Forposter gjorde Anskrig, og en Hær af Fugle hidkaldtes og omsværmede skrigende den lille stønnende, bloddryppende Skude, hvor tre Mænd rasede i Dynger af Fisk. Ad usporlige Veje, hidkaldt ved Dyrenes usvigelige Efterretningssystem, stævnedes Hajerne lydløst frem mod Slagtepladsens Blodstrøm, pludselig var de der — ti, tyve, halvtreds maaske, som Skygger smøg deres smidige Kropper gennem Vandet, som en Flok tavse Ulve fulgte de utrætteligt Kutteren — vogtende paa hver blodig Luns, der gled udenbords.

Knivene gik, saa Blodet sprøjtede, paa bare Arme, paa Tøj og i Ansigtet, de tre lignede en Bænde Mordere tilsølede af Indvolde og Blod, de sprang over Dækket som Dreng, de brølede af Jagtens Spænding, de hev Vod ind, satte Træk og flænsede Fisk, vilde af Heldet og Udsigten til Penge.

Medens Solen trak sin lysende, flimrende Bane over Himmeldybet, fangede, flænsede og isede de Fisk, og hen mod Aften var Lasten fuld til Løgekarmen af den fineste Salgsvarer, men endnu havde de ikke nok, de satte Slingrebredder op og fyldte Dækket med slagtede Kuller, det blev en herlig Last, en kostbar Last til Tusinder af Kroner, men de maatte jo stoppe til sidst, før Skuden sank. Ankeret blev hevet op og Kursen sat mod Havnen, alt det Maskinen kunde trække.

Skipperen tog selv første Vagt, medens Ras og Jenvold tumlede i Køjen og sov ind med et halvt udtalt Ord paa Læben, og det var en lykkelig Skipper, der styrede „Petronius“ hen over det stille Hav, hvorover Morgensolen igen stod op og lod sine Straaler lege i Kutterens Kølvan.

Dette Fiskeri var hans Livs største Triumf, han vilde faa Bunker af Penge for Lasten, og saa skulde Brylluppet staa.

Trods de lyse Udsigter maatte han slaas alvorligt med Sønnen. Øjnene faldt i, ret som han stod og stirrede paa Styrestregen. Maskinen sang sin ensformige Vuggesang, og Smaabølgerne klukkede kædent om Skibets Sider.

De ensformige Lyde lagde sig efterhaanden over hans Bevidsthed som en Dunpude — pakkede ham ind i en Tilstand, hvor hans eneste Begær var Ønsket om Hvile. Pokker med Ansvar og Pligter og Penge, han vilde sove, hans mægtige Krop droges mod den vandrette Stilling — men med et Kæmpetag i sig selv halede han sin Ansvars- og Pligtfølelse frem i det mest skærende Dagslys saa længe, at han fik Tid til at tumle ud paa Dækket, hive en Pøs Saltvand indenbords og lade sit store beskidte Fjæs dukke til Bunds i Pøsen.

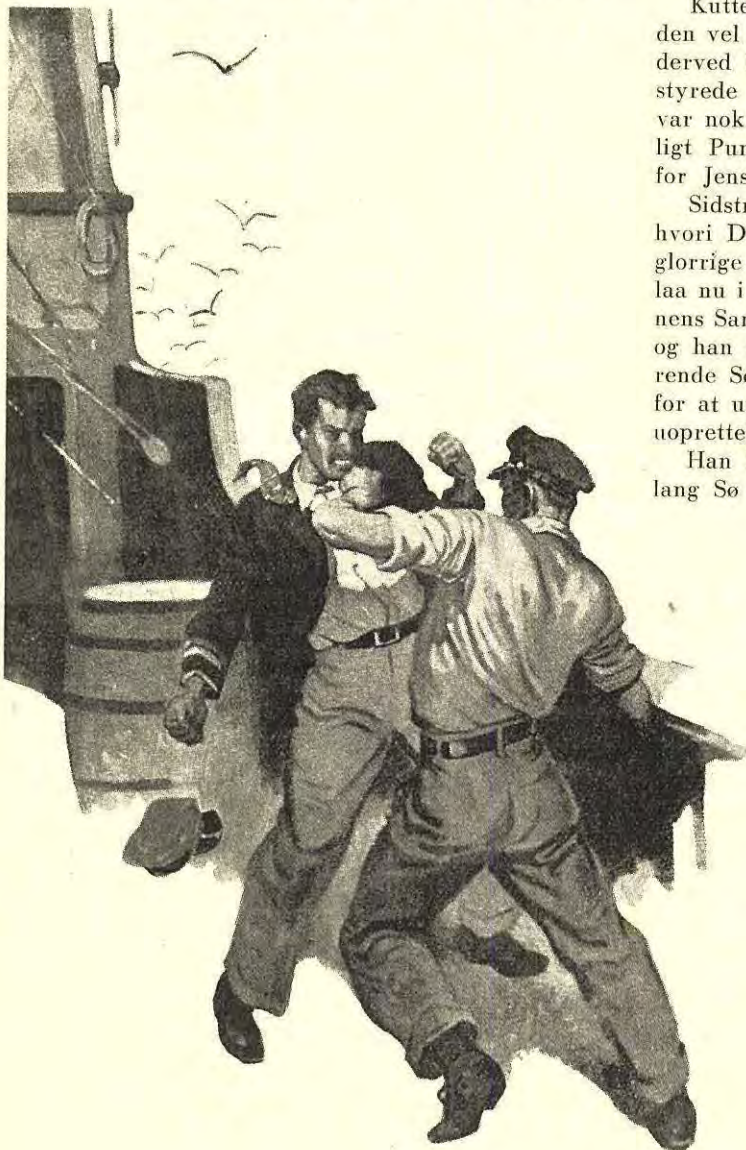
Denne Manøvre gentog han Gang paa Gang i de kommende Timer, thi for hans omtaagede Bevidsthed stod et frygteligt, advarende Syn — han selv liggende paa Dækket overvundet af Sønnen og Ras og Jenvold spottende ved Siden.

Han kunde have purret dem — ja, men en forrykt Halsstarrighed paabød ham nu pludselig at lade de to Kanutter snue til de selv gad tørne ud; havde han anet, hvad denne tompede Stædighed skulde koste ham af Lidelse, medens han som Offer for de særeste Hallucinationer styrede Kutteren frem over det sol-

glimsende Hav — ja, saa havde han nok med det samme urdflyet Besættelsen, nu derimod, da han en Gang havde ladet sig bjergtage af Idéen, var det ham dødsens umuligt at gaa de faa Skridt frem over Dækket og brøle ned gennem Lukafkappen, han maatte holde det, ikke engang højt udtale, men kun tærkte Lefte som en dyreste, hellig Ed, eller knække sammen

Hvert Minut var en Lidelse, hver Time var ufatteligt lang, men da Styrehusets Ur viste ti, stod Skipperen endnu til Rors, medens smaa, røde Djævle torterede hans forpinte Hjerne. Klokken tolv stod han der stadig, halvild af Søvnighed og Stædighed. — Klokken hen ved to stak Ras sit forpjuskede Hoved frem af Lukafkappen, og da han opdagede Solens Stilling paa Himlen, blev hans søvnige Gaben afløst af et forfærdet Brøl. Han fo'r agterover til Styrehuset, vis paa at finde Skipperen komplet rasende, men Jens Mortensen modtog ham meget værdigt og mælte kun, medens han rødøjet stirrede forbi ham: „Det var nu det. En kan da fornemme, det er godt at have et Par solide Karle med, der kan purre mig, saa snart I ser Fyr forude.“

Saa gik han lige forbi den betuttede Ras og for-



svandt under Dækket forude, og saa snart han havde sendt Jenvold paa Dækket, gav han efter for sin umaadelige Udmattelse og væltede fuldt paaklædt i Køjen.

Men se om Sønnen vilde skaffe hans forpinte Hovede Lise. En Tid lang laa han og vendte og drejede sig og indtog alle mulige Stillinger, men da Sønnens Engel stadig ikke vilde forbarme sig over ham, gjorde han noget, som han aldrig siden tilgav sig selv; han stod op, fandt den beslaglagte Spiritusdunk frem og tog sig en ordentlig „Gibbernakker“. Dunken lod han staa fremme paa Dørken, og her fandt Jenvold den, da han nogle Timer senere listede ned i Lukafet for at hente noget spiseligt. —

Hvad der skete de følgende Timer, er aldrig blevet helt og fuldt opklaret, dels fordi de tre ombordværende af gode Grunde efterhaanden blev ude af Stand til at erindre helt klart, og dels fordi de samme aldrig siden har haft synderlig Lyst til at berøre Emnet „Petronius“ nærmere, men Resultatet blev i hvert Fald, at „Petronius“, da Mørket sænkede sig over Hav og Land, styrede en højst besynderlig og farlig Kurs lige lukt paa den jyske Vestkyst, ladende haant om Fyrenes advarende Lyn.

Kutteren havde ingen Lanterner oppe, ellers var den vel blevet prajet af andre og de ombordværende derved bragt til Sans og Samling; som det nu var, styrede den sin sikre Undergang i Møde. Klokken var nok omkring to Nat, da der blev sat et forsvarligt Punktum for saavel „Petronius's“ Levetid som for Jens Mortensens Ægteskabsdrøm.

Sidstnævnte var lige vaagnet af sin dybe Søvn, hvori Drømme om Sørnines Kærtegn og „Petronius's“ glørrige Fremtid havde spillet en stor Rolle, han laa nu i en saare blid Stemning og lyttede til Maskinens Sang, han mente, at den lød noget uregelmæssig, og han syntes ogsaa, der gik en sær lang, frembærende Sø, og han skulde lige til at gaa paa Dækket for at undersøge begge Dele, da det forfærdelige og uoprettelige skete.

Han kunde mærke „Petronius“ red paa en svær lang Sø og blev baaret frem med rivende Hast; saa kom et Stød saa ufatteligt voldsomt, at alting i Kutteren sprængtes fra hinanden. „Gud i Himlen da, vi er jo strandet“, skreg han og kom med stort Besvær paa Dækket. Endnu et mægtigt Stød fulgte. „Petronius“ rullede over paa Siden og blev liggende — sønderslaaet og lemlæstet.

Kutteren var slaet helt op paa Stranden. Ras og Jenvold reddede kun Spiritusdunken, som var tom — og Livet — desværre det sidste ogsaa, sagde Jens Mortensen engang senere til mig.

Sørine blev gift to Maaneder senere — med Vodbinderen. — Samme Dag blev Ras og Jenvold indlagt paa Hospitalet med svære Kvæstelser — det var forresten første Gang, at Jens Mortensen havde forgrebet sig paa noget Menneske.

Adolf Hansen.

JUNGMAND

TEKST: ALLAN LARSEN.
TEGNING: HOLGER ANDREASSEN.

Jakel's JORDOMSEJLING.

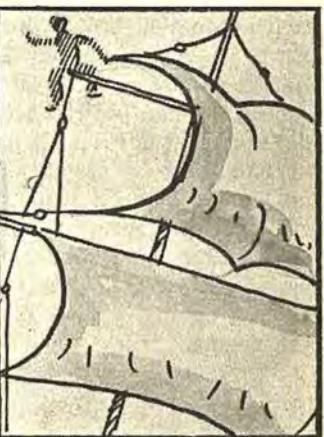


Da „Inger Lise“ slap Bunden i Fjorden, saa var det hele saavidt da i Orden; men kort for de sejled', kom der Telegram til Skipperen, og det var fra hnses Madam.

De maa ha' vær't lidt tragisk at læse, for Kaptajn Sebastian rynked' sin Næse og raabte til Jakel med dæmpet Gemyt: „Kan du gøre lidt pønt i den Bagbords Kahyt.“

„Jeg skal betro dig, din Lømmel, at Sagen er den — min Kone ta'r med os til Skagen; og Jakel gik agter med Vandpøs og Klor, mens han mumlede: „Nu faar vi en Havfrue ombord.“

„Inger Lise“ var Navnet som for nævnt paa Skuden; men ogsaa paa Skippereens Kone fjorden, hun blev roet ud med sin Kisbag og Søsk af Jakel — i Jollen — som havde en Læk.

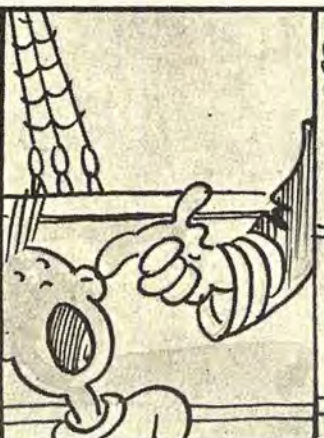


At ro var der ikke saa kort en Distance, og midtvejs fik Fruen Overbalance, hun plumpede i med et Skrig og et Vræl, saa Jakel var ved at gaa udenbords se“.

Men Tid var der ikke til Tænken og Grublen, og Jakel benytted' sit Omløb i Kuplen, han trak begge Aarer — og skyndte sig væk for „Flodbølgen“ kom, husk hans Jolle var læk.

Ud til Kaptajnen han kom næsten gloende. „Hvad Farao!“ skreg denne, „hvor har du min Kone?“ „Naa, Skipperens Kone,“ sa'e Jakel, „Ja Gud, det glemte jeg helt, hun stod a' og steg ud.“

I et Nu blev Storbaad'n sat mid og beaandet, med tretten Knobs Fart skod den hen over Vaedet, mens Jakel sang til fra de øverste Røer, „en Sømandsbrud hun har vel Bølgerne kær.“



Da „Redningsarbejdet“ var smerte frit ordnet, tog Skipper Jakel hen til sig og tordned': „Du er da den dumme Fyr, jeg har kendt, dit Hjerneindhold er vist kun faa Procent.“

„Først gaar du flot hen og spilder min Kone, og ror bare væk, skont hun er ved a' drone; men nu skal du faa et Par nyttige Ord, husk altid at raabe et „Mand over Bord!“

„Ja, det har jeg da lært derhjemme paa Egnen.“ „Hvorfor skreg du saa ikke, dit Drog?“ sa'e Kaptajnen; „Nø! Mand er da ikke det rigtige Ord, naar det er en Dame, som gaar overbord.“ — —

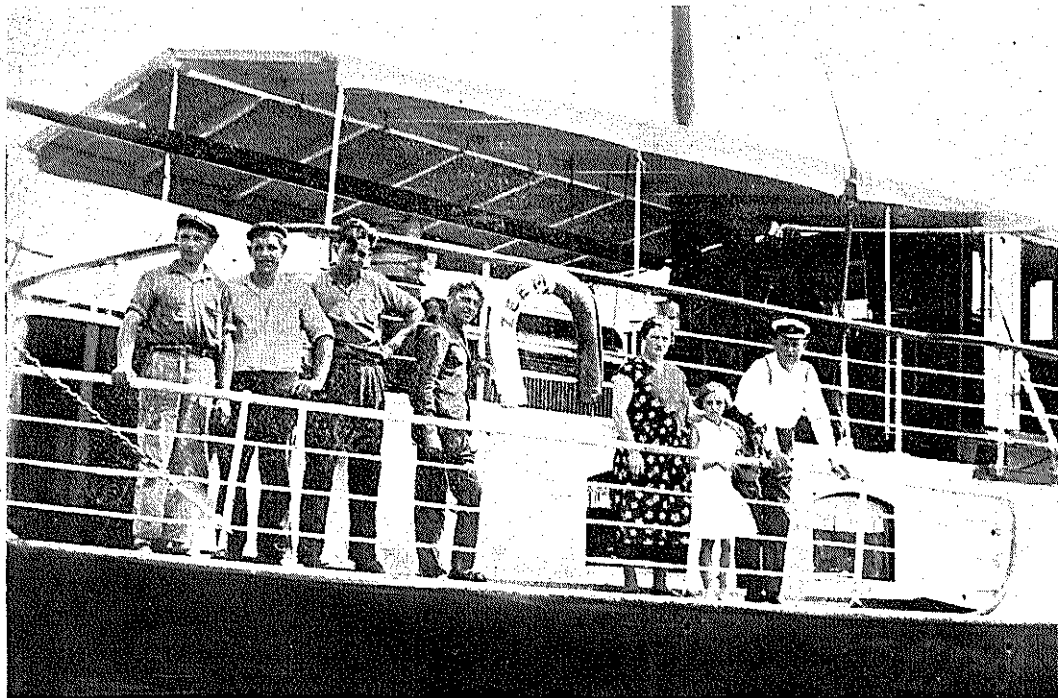
Da lo hele Mandskabe, Baads og Matrøser, selv Skipper fik Smil under Øjnenes Paser; da han kasted' vor Ver ud i Kølvaedets Spor og skreg, saa det runged': „Hov! Dreng overbord!“

Strandfogedens Datter

UDE i det yderste Vest, hvor Blæsten arrigt stryger fra Havet oppe over den skarpe Skræntkam, laa et gammelt Hus forhutlet og med Taget revet op i Totter. Maagerne skreg over Skorstenen og de hældende skæve Gavle, naar de var paa Flugt fra Havet ind over Klitsognets magre Jorder. I ondt Vejr, naar Paalandsstormen tudede, da rystede Huset, saa Hængelampen under Loftet dinglede, saa Klit Søvren, der boede her, ikke om Aftenen kunde læse sin Avis. Skumflagerne fra den kogende Revle kastedes op mod den vestre Gavl, saa den blev pudret hvid, og smaa Sten fra Skræntens skraa Sider knaldede paa de lave Vinduer. Saa bandsat nærgaaende Havet da ogsaa bliver, kunde Klit Søvren da ogsaa sige og trippede udenfor for at tage et Overblik over Havet og det onde Vejr.

At Havet blev nærgaaende, havde han Ret i, thi fra et Husmandssted paa 5 Tdr. Land var det nu svundet ind, saa der kun var 28 Alen fra Husets Sylsten ud til den bratte Skrænt. Klit Søvren havde set Havet sluge det hele. Stykke efter Stykke var gennem Aarene styrtet ned paa den stenede Strand. I mange Aar havde han pløjet Furen i egen Jord, men nu var det borte, og dog skulde han svare sin Afgift til Stat og Kommune og Tiende til Præsten af den Jord, der nu laa der vestude, hvor Skibe strandede. Fra at faa Føden af egen Jord, var han nu degraderet til almindelig Daglejer, der gik rundt i Sognet fra Gaard til Gaard for at tjene en Dagløn, for, som han sagde, Kaaren og mæ har da ikke Lyst til ligefrem at gaa paa Sognet.

Klit Søvren var saa at sige Nabo til den stoute og affholdte Klitbonde, hvis Gaard laa vestligt i Sognet. Foruden at drive sin Gaard var han tillige Strandfoged og Opsynsmand over Sognets Redningsstation. Disse Bestillinger var som gaaet i Arv fra Fader til Søn. Søvren var hans Daglejer, gik ud og ind, som det passede ham. Han kendte Strandfogedens Døtre, der nu var vokset op til smukke Piger, fra Børn af. Naar han var i lystigt Lune, kneb han dem under Hagen og sagde da henvendt til Strandfogeden: „Ja, Havet har ikke behandlet os ens. Dig har det givet Velstand, mig Fattigdom.“ Og for saavidt passede det. Havet lagde Vraggods op i Strandfogedens Strandlehn ude ved Kysten, og af og til strandede et Skib, og altsammen gav det Penge. Derimod fra Søvren tog Havet al hans Jord, og med Tiden vilde det slaa ham helt paa Flugt. Saa mangan en Gang, naar Efteraarsstormen tudede, stod Klit Søvren ude paa Skræntens Kant og saa, at Havet tog Bid efter Bid, og det stod ham klart, at de 28 Alen Vesten for Huset ikke vilde holde længe, men styrte — og saa færdig. Saa maatte han og Kaaren pakke deres Kluns og flytte. Han saa Skibene stryge forbi med fulde Sejl knibende sig om Pynten mod Nord, og den haarde, stormfulde Dag saa han det lille Skib, der med Paalandsstormen agter ind blev slaet mod Revlen Vest for Strandfogedens Gaard. Det dukkede sig for de vældige Søer, saa Skumsprøjtet stod over Rigningen. Søvren løb til Strandfogedens Gaard En Stranding under Kysten — det var saa sikkert som Amen i Kirken. Det var just i Klippetiden, og Strandfogedens Døtre laa ude i Laden og klippede Faar.



Den hollandske Kaptajn med sin Hustru, Strandfogedens Datter, og Besætning paa Dækket af sit Skib.

Søvren raabte: „En Stranding under Kysten!“ og der blev nu andet at tænke paa end at klippe Faar. Saksen blev hurtig lagt, og Faarene løst og jaget ud paa Marken med den ene Side klippet og den anden uklippet. Der maatte nu laves Mad og Senge redes op til Søfolkene, der nu kom til Gaarde.

Der blev slaaet Alarm ved Redningsstationen, og Redningsmændene hastede forbi mod denne, da Søvren i sine jernbeslaaede Træsko traadte saa haardt i Stenbroen, saa det gungrede, da han skridtede ud gennem Gaardsledet mod Havet. Han naaede saa omtrent Stranden samtidig med Redningsmandskabet, der hurtigt var klar til at skyde Raketlinen ud, naar det lille Skib tørnede mod den første eller anden Revle. Opsynsmanden, Strandfogeden, var en Mester til at stille sit Stativ saaledes, at Raketlinen faldt over Skibet. Han skød ikke fejl. Men Skibet blev liggende derude, da Aftenen faldt paa og Natten med, og anden Dags Morgen laa det der fremdeles, snart var det helt borte i Bøgedalen for saa atter at komme til Syne paa de hushøje Bølger. „Han ligger godt for Ildebrand,“ sagde Søvsen, „og det maa være stærke Ankergrejer, han har, og det maa være en haard Kaptajn, der er paa den Skude, der vover at trodse Havets Magt i dette Herrens Vejr. Inden et Døgn er omme, er han kaput og maa herind,“ forsikrede Søvren og vendte Skraaen i Munden og spyttede ud i den hvide Fraade, der hvirvlede paa Stranden. I tre Døgn tudede Stormen uafbrudt, medens Faarene løb halvt klippede om paa Markerne, og det lille Skib holdt Stand derude. Men saa brast Ankergrejerne, og uhjælpe ligt drev det ind mod Kysten. Strandfogeden skød Linen ud, og i Redningsstol blev Mandskabet trukket i Land og sidst Kaptajnen, en ung, ugift Hollænder paa ikke stort over 20 Aar. Skibet var lastet med Props, hed „Anny“ og var hjemmehørende i Groningen. „Det er Navnet paa en sød Pige,“ sagde Søvren, „men herind skulde denne Kaptajn nu. Havet og Skæbnen havde bestemt det saaledes.“

Hos Strandfogeden blev Kaptajn og Besætning indkvarteret, og Havet besørgede Skibet op paa den tørre Strand, saa man kunde gaa rundt om „Anny“. Men det tog alligevel lang Tid at faa udlossen Skibet og afholdt Auktion, og imens opholdt den unge Kaptajn sig hos Strandfogeden. Om det var Anledningen til Rygterne, der sivede ud i Sognet, skal ikke kunne siges, men ved Kaffegilderne mumledes der om, at den unge hollandske Kaptajn havde kastet sine Øjne paa en af Strandfogedens smukke Døtre. Klit Søvren hørte det ogsaa, men han sagde Sludder og Vrøvl, Kaptajnen kan ikke sige et dansk Ord, og Strandfogedens Datter ikke et hollandsk Ord, men føjede alligevel til, at Kærlighedens Veje er jo uransagelige, og strøg Kaaren paa Kinden. At en fremmed Kaptajn skulde tage en af Sognets Piger, kunde mange i Sognet ikke fæste Lid til. Det var ganske uhørt og ukendt.

Da det var klappet og klart med Strandingen, kom Tiden, da Kaptajnen skulde rejse, men forinden fejredes Forlovelse hos Strandfogeden. Efter dette var det, ligesom den gamle Overtro var ved at stikke Hovedet frem, da mange sagde: „Naa, det var derfor, at Havet efter tre Døgns Forløb satte denne Kaptajn ind paa Kysten, for at han kunde finde sin Kone.“ Søvren derimod sagde: „Ude af Øje, ude af Sind. Sø-

mænd slaar Kegler i hver en Havn. Lad os nu se, om han henter Pigen i Strandgaarden.“

Den unge Kaptajn fik atter Skib at føre, og det varede ikke saa længe, inden han vendte tilbage til den vestjydske Strandfogedgaard, og Brylluppet fejredes. Da sagde man: „Strandfogeden reddede Kaptajnen i Land i Redningsstolen, men til Gengæld tog samme Kaptajn Strandfogedens Datter.“ Pigen fra Strandgaarden fulgte sin Kaptajn, drog bort fra Barndomshjemmet, og hendes Forældre har aldrig af den Grund haft Sorg. „Det var dog bandsat,“ sagde Klit Søvren altid, „at vor Pige saadan skulde blive kidnappet, med hendes Villie,“ føjede han til.

Kaptajnen fik eget Skib at føre, og gennem flere Aar sejlede Strandfogdens Datter med sin Mand over Verdenshavene. De havde ikke andet Hjem. Dog af og til var de fra nærmeste Havn paa Besøg i Fædre hjemmet. Gennem de Aar, hun fo'r paa Havene, ældedes hendes Fader, der nu er over Støvets Aar, og Klit Søvren og Kaaren blev slaaet paa Flugt af Eavet, maatte nedbryde deres Hus og flytte mod Øst. Fra Daglejer i Sognet gik Søvren over til Høfdearbejde. En varm Sommerdag, han stod i Blokformen, styrtede han om og døde. De to Børster, der stod ved, løftede ham op og lagde ham paa Græsset. „Vor Kammerat,“ sagde de, „segnede paa Arbejdets Mark, men vi skal nu sætte ham et Minde, der vil blive staaende.“ Da Blekken blev støbt færdig, ridsede de med deres Kniv Aar og Dato, da han døde, og Blokken blev saa sat ud i Høfden. Denne Mindesten vil Havet evigt øverskylle, vaske ren for Mos og Rust, sagde Børsterne. Klit Søvren fik sin Gravsten, den ejendomme ligste paa Vestkysten. Og Strandfogedens Datter er vendt tilbage. For faa Aar siden lod Kaptajnen opføre en Villa i hollandsk Stil i hendes Fødesogn, og da han lagde op og solgte sit sidste Skib, flyttede de ind i denne. Her besøgte jeg i Foraaret det gæstfri Par. De bor nu saa at sige Side om Side med hendes Barndomshjem. Med et Smil siger Kaptajnen: „Jeg kom og snart ligesom stjal Strandfogedens Datter, men nu har jeg ført hende tilbage igen,“ og han rækker mig Billedet af „Anny“, det lille Skib, der første Gang førte ham hertil.



– Der blæste en Storm, som om Fanden var løs! Storbaaden kændrede og tolv af mine Kammerater fandt deres Grav i Bølgerne.

– Hvordan blev du selv reddet?

– Jeg blev afmønstret, medens vi laa i Valparaiso.

I »Boardingmasterens« Klør

FULDRIKKEREN „MAJORKA“ laa paa Rheden i „Pencacola“, Florida, sejlklar for Rio Janeiro. Vi ventede kun paa de 8 nye Matroser, som skulde erstatte de bortrømte af lignende Antal. En Boardingmaster havde faaet Besked og havde lovet, at naar Skibet var sejlklar, saa skulde Mandskabet være der. Vi, der var om Bord, var naturligvis spændt paa, hvad det var for Folk, vi skulde leve i Løgar sammen med, og Spændingen blev ikke mindre, da Styrmanden kom med seks Par rustne Haandjærn, som han gav Ordre til at pudse blanke.

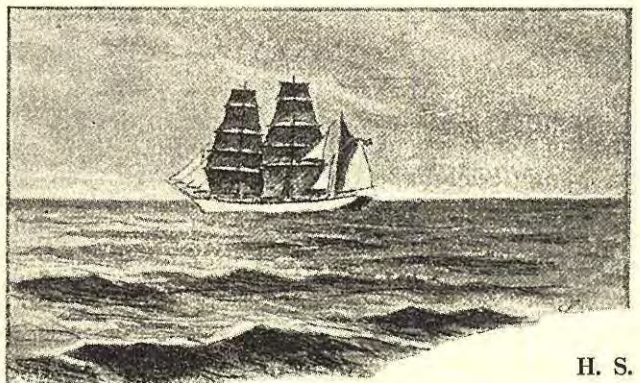
Hen mod Aften kom saa en større Motorbaad tøffende langs Siden. Den fik en Ende og blev forføjet. Vi kiggede ned i Baaden og saa en broget Forening af Køjesække og, som det viste sig, berusede Mennesker. To yngre kraftige Mænd, det var Boardingmasterens betroede Folk, søgte nu at bringe Liv i de drukne Søfolk og faa dem til at entre op af den Løjder, der hang langs Skibssiden. Dette viste sig snart umuligt, og saa maatte vi hale dem op paa Dækket i en Talje. Da de endelig var kommet indenbords med samt deres Kluns, kunde de dog uden videre Hjælp stavre forud i Lukafet, hvor de fandt hver en søn Køje, og snart laa de i dyb Søvn. Motorbaaden blev halet agterud, og de to Mænd kom om Bord. De skulde holde Vagt om Natten og sørge for, at ingen af de om Bord bragte Matroser rømte bort fra Skibet. Dette var der ingen Fare for foreløbig, dertil var de for døddrukne; men ingen vidste jo, hvad der kunde ske, naar de blev ædrue; thi ingen af dem var jo kommet frivillige om Bord. Derfor blev de to Vagtmænd paa Dækket hele Natten, og at de var forberedt paa lidt af hvert, det saaes tydeligt af de to svære Revolvere, som de bar i Baglommen. Før de nyankomnes Køjesække blev bragt ind i Lukafet, blev de endevendt, og de fundne Skedeknive fik Spidsen brækket af og igen anbragt i Sækkene. „Det er rigtigt, bedst at tage sine Forholdsregler i Tide“, bemærkede en af Vagtmændene. „Ja“, svarede Styrmanden. „Man ved jo aldrig, hvad Slags Folk det er, og en Kniv uden Spids er nu en Gang ikke saa farlig som en med Spids.“

Snart var der Ro over hele Skibet, men det var ikke til at sove i det snævre Lukaf; thi der var en Whiskystank uden Lige. Saa vaagnede en, og saa en anden, raabte paa noget at drikke, bandede over den haarde Køje, vilde have at vide, hvor han var, og saa fremdeles. Klokkeren 5½ om Morgenen kom Kokken med Kaffe, og der blev purret ud overalt. Klokkeren 6 kom Styrmanden og gav Ordre til at lette Anker. „Alle Mand til Gangspillet“, lød det.

Denne Ordre maatte gentages, og Styrmanden maatte i egen Person ind i Lukafet og forklare de nye Folk, at de nu var paamønstret som Matroser om Bord i Fuldriggeren „Majorka“, „bound for Rio“. Hyren 20 Dollars og en Maanedes Forskud. De egenhændige underskrevne Kontrakter var i Kaptajnens Besiddelse, saa den Side af Sagen var i Orden. „Og nu til Gangspillet, Boys“, sluttede Styrman-

den sin lille Tale. Der lød en ivrig Protest. Ingen vidste af at have skrevet nogen Hyrekontrakt under og langt mindre faaet 20 Dollars udbetalt, og de vilde ikke med Skibet her eller bestille noget. „Ja, saa maa Boardingmasteren vel have taget de Penge, og I har vel været beruset, saa I ikke husker, at I har skrevet under paa Kontrakten; men nu er I her, og arbejde skal I. — Herud med jer“, raabte Styrmanden, og greb en af dem i Armen. Nu kom ogsaa de to Vagtmænd til, og med Revolverne svippende i Hænderne sagde de: „Lyt nu hellere til Styrmanden og gaa til jert Arbejde. Der ligger en 50 Cents Flaske i hver Køjesæk, det er da altid en Trøst.“ Denne Oplysning om en fyldt Whiskyflaske i Køjesækken gjorde Udslaget, og en efter en listede de ud gennem Døren og op paa Bakken. Først kom den unge „Brasilianer“, saa fulgte „Peru Indianeren“, „Engländeren“, „Tyskeren“, to „Nordmænd“ og saa „Italieneren“, lige kommet ud af Fængslet. Til sidst kom en gammel „Kanadier“, paa hvem det ene Øje hang i Laser. Han bandede alt og alle og ønskede alt muligt ondt over baade Skib og Styrmand. Det gik dog nogenlunde med at hive Anker, og Sejl efter Sejl blev sat. Et Under var det, at ingen af de endnu langtfra ædrue Matroser, ikke faldt ned fra Riggen under Arbejdet med at løse Sejl. Først da Skibet begyndte at sejle, forlod Motorbaaden med de to Vagtmænd os, og saa stævnedes vi ud fra Frihedens lovpriste Land. Da først Whiskyen var drevet ud af Kroppen paa de nye Folk, viste de sig at være gode Kammerater, og trods det, at vi var 12 forskellige Nationer om Bord, kom det dog aldrig til Stridigheder, og Rejsen forløb uden Uheld eller særlige Begivenheder, bortset fra, at „Italieneren“ søgte at dolke Styrmanden en mørk Nat, hvilket dog mislykkedes; men den Slags Ting kan jo hænde i det bedste Skib.

48 Dage efter Afsejlingen fra Pencacola lod vi Ankeret falde paa Rios Rhed, og de 8 Mand tog deres Sække og gik i Land, hvor vel en anden Boardingmaster snart fik fat i dem, skrev deres Navne paa en Forhyringskontrakt, tog en Maanedes Hyre som Betaling og sendte dem med en eller anden Vindjammer tilbage til Staterne, hvor de kom fra.



H. S.



Fra gamle Dage — ca. 1750. Efter Maleri af Peter M. Wood.

Nutidens hurtigste Sejlere og Fortidens

At Verdens sidste Rest af vinddrevne Skibe ikke hører hjemme i Hurtigsejlernes Klasse, har det fra Australien til Europa afsluttede Hvide-Derby bevist. Vinderen blev som ventet sidste Gang den 4-mastede Bark „Priwall“, som ejes af Rederiet Laiesz i Hamborg, og som gjorde Rejsen til Queenstown paa 91 Dage.

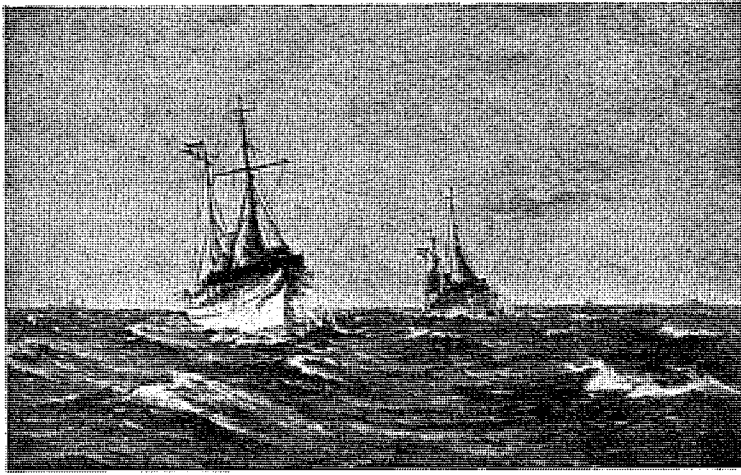
Om denne Præstation er der naturligvis mellem Søens Mænd delte Meninger. Medens den yngre Generation regner disse 91 Dage for Hurtigsejlad, finder den ældre den middelmaadig. Som bekendt staar Nutidens Vindjammer-Rekorder ikke paa Højde med Fortidens, det har naturligvis sine Grunde. Materiellet er det samme; Som Bevis herfor behøver man kun at nævne de engelske 4-mastede Barkskibe „Queence“ og „Swarhilda“ og andre; disse var, ligesom den sidste Rest, bygget af Staal og gjorde mange Gange den samme Rejse, altsaa fra Australien til England paa nogle og treds Dage, saa Grunden er sikkert Nutidens Skibsrederes Humanitet.

Hvad de finske Skibe angaar, da ejes disse af en human Reder, som indprenter sine Kaptajner Valgsproget: „Sikkerhed fremfor Hurtighed“ i Modsætning til Fortidens, som lød paa „Hurtighed eller Afsked!“ Af disse staar de tyske Redere Laiesz og Rickmers i frisk Minde hos mangan en Dansker, som nu har lagt op og lever paa Minderne om de Dage, da vi fo'r med ovennævnte Rederes dyblastede

Salpeterskibe, hvor Bramsejl og Overmærsejl fik Lov til at bjærge sig selv, hvor Underkøjerne i Lukafet til Tæder stod under Vand, og hvor man var taknemmelig ved at gense sin Hjemstavn uden at være lemlæstet. Ingen Mand om Bord i disse Skibe saa fjendsk til sin Kaptajn før denne ryggesløse Sejlads; enhver vidste, at var et bestemt Antal Dages Sejlads fra Peru til Hamborg overskredet, da mistede han sit Levebrød.

Denne Behandling genkalder i Erindringen „Marie Rickmers“ Undergang. Dette Skibs Kaptajn modtog ved sin Ankomst til Saigon i fransk Tonkin — pr. Telegram — en Reprimande fra sin Reder, fordi Rejsen havde været for lang; efter at have læst dette faldt han død om, ramt af et Hjerteslag. 1. Styrmand overtog Kommandoen, og efter at Kap St. James paa Tonkins Kyst var passeret, var irgen til Dato hørt eller set noget til denne stolte Sejler, som i de Dage var Verdens største.

A propos Rederiet Laiesz, da synes dette stadig at være Verdens ledende, hvad angaar Sejlskibsrekorder, og det har det været i de sidste 50 Aar. Hvori dette nu ligger, kan vel næppe siges med Bestemthed. Valgsproget „Hurtighed eller Afsked“ staar ikke ved Magt mere; antagelig er dets Skibe bedre bemandede, saaledes har „Priwall“ en Besætning paa 41 Mand, hvoraf Størstedelen har været Sejlskibsmænd fra Barndommen.



Kongerejsen til Island 1936. Kongeskibet „Dannebrog“ og Inspektionsskibet „Hvidbjørnen“ — Maleri af Lods Fr. Landt. Format 39×25 cm.

Et af de smukke Farvebilag, der findes i „Jul paa Havet“, malet paa Kongerejsen 1936 til „Jul paa Havet“ af den af „Vikingen“s Læsere saa godt kendte Maler Lods Landt, der med sin djærve Malemaade har skabt et smukt og stemningsfuldt Billede fra Hans Majestæt Kongens Rejse.

FOR at imødekomme alle vore trofaste Læsere, hvis stadig har været at faa „Jul paa Havet“ ud i sa Tid, at den kan naa frem til Jul over hele Jorden, „Vikingen“ bestemt

„Jul paa Havet“s Udsende til 15. Oktober,

saaledes, at det allerede nu kan bestilles hos Dere handler eller paa „Vikingen“s Ekspedition, Gl. Mønter Telefon Byen 8040, Postgiro 1382.

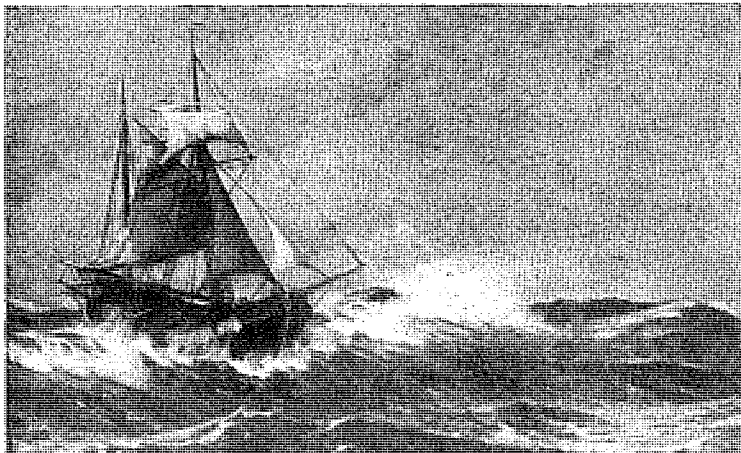
„Jul paa Havet“, hvis store Succes de foregaaende Aar har været fastslaaet overalt, udkommer i Aar sa endnu mere

indholdsrigt, smukt og underholdende Julehefte

Forsiden er ligesom sidste Aar malet af H. Schøsler-Pedersen og allerede her møder man den Julestemning, som er Betingelse for et rigtigt Julhæfte.

»JUL PAA HAVET«

Et enestaaende Billedværk
for kun **Kr. 1,50**



Hollandsk Galease. — Maleri udlaaent af Kleis Kunsthandel. Format 37×23 cm.

Dette Maleri, som tilhører gammel dansk Malerkunst, har vi gengivet i Farver, fordi det giver et saa smukt og stemningsfuldt Billede, der med sin pragtfulde Sø og med de udspændte karakteristiske Sejls virker meget storslaaende.

Her følger 3 pragtfulde Farvebilag fra den danske C Marine af H. Schøsler-Pedersen: „Danske Torpedobaaere baade stævner ud fra Rheden“, „Hvidbjørnen vinder de islandske Farvande mod ulovligt Fiskeri“, „Niels Juel, Peder Skram og Olfert Fischer overvinder en Undervandsbaadsflotille med Moderskib H. Gerner“. Dette sidste storslaaede Farvebillede fra den danske Flaade gaar over 2 Sider. Disse Farvebilleder har været forevist nogle af vore Marineautoriteter, der har klæret dem for at være noget af det smukkeste og bedste der har været fremstillet af Marinebilleder af Nutids

En Samling smukke Billeder af Chr. Mølsteds Historiske Malerier slutter denne smukke Afdeling.

Atter en Novelle „Latteren“ af Tage Nissen, illustration af Frode Kierulff, en historisk Roman fra Livet paa den norske kysten af Thomas Olesen Løkken. Billeder fra den norske kyst af borg og Pastor Ostermanns Artikel om Knud Rasmussen, Farvebillede af Knud Rasmussens Gravsted Vestre Kirkegaard, en meget smuk farveillustreret Juleberetningsnovelle fra Grønland „Nattevandrerens“ af H. Ette, illustreret af Poul Poulsen. Dobbeltside i Farver af det gamle østgrønlandske Fangstkompanis Historie om en Fjordhytte paa Sabineøen, Farvebillede af en Fjordhytte Farvebillede af en grønlandsk Fjordby og „Fjordhytte for Foden af det pragtfulde Danmarksmuseum“, ogsaa i Farver.

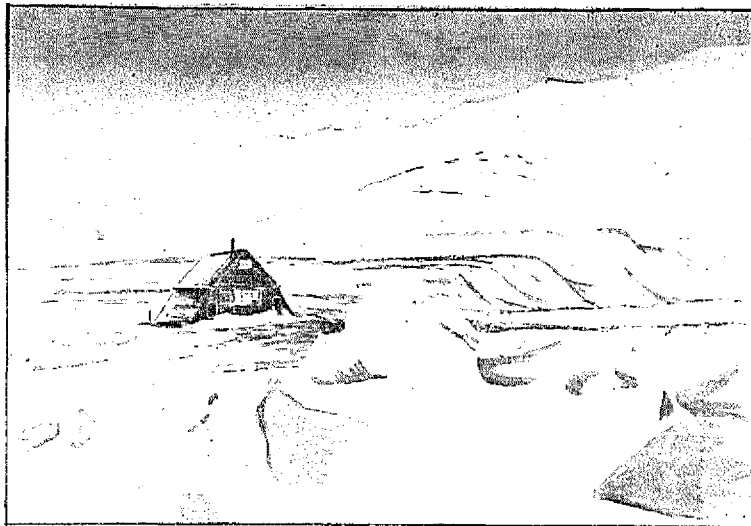
Magister Luplau Janssen har skrevet en Artikel om „Julestjernen“ og Martha Lichtenberg Madsen har skrevet den nye velle „Du husker vel at skrive hjem“, Maskin

telsiden, der ogsaa er i Farver, viser en gammel t, der ligger for Afsejling for en Langfartstur fra Told- i det 18. Aarhundrede. De to næste Sider er en eltside, et pragtfuldt Billede fra **Kongens Islands- af Kongeskibet og „Hvidbjørnen“**, et Maleri, „Vikingen“s Maler Lods Fr. Landt har haft Lejlighed male, da han med Hans Majestæts Tilladelse har get i Kongerejsen.

a et Farvebillede af „Marquarie“, den sidste af n-Blackwalls Linere, bygget i 1875.

avenes Forfatter, **Knud Andersen**, har skrevet en Julefortælling „Om Kap med Julen“, der er illustreret af H. Schøtler-Pedersen. „De gyldne Draaber“, en sig spændende Virkelighedsroman af den bekendte Dikter **Otto Wang**. Et pragtfuldt Billede af **Skibsløben** med et Digt af **Allan Larsen**. „Bluff“, en morsomme Novelle fra det daglige Liv paa Søen, af **Borge Petersen**, illustreret af **Holger Andreasen**.

og saa „Flaaden, Holmen og Minderne“, en Artikel af Marinehistorikeren **Kay Larsen** med **Viceadmiral Høitzers** Hilsen fra Orlogsmarinen til „Vikingen“s 100-års Dage, Digt „Vor Marine“ af Allan Larsen.



Det gamle østgrønlandske Fangstkompanis Bygning paa Sablæøen, bygget 1919. — Akvarel af Poul Poulsen. Format 37 × 26 cm.

Ovenstaaende Billede formaar ikke at gengive den smukke Stemning og de fine Toner, som Poul Poulsen har faaet frem i sin Akvarel, der bliver gengivet i Farver i „Jul paa Havet“, og som er med i de 8 Farvesider, der følger med Grønlandsserien.

HAVET «

af **J. Chr. Pedersen** en spændende Fortælling fra Krigstid om „Fyrpladsens Adelsmand“ og „Den gamle Adelsmand“, Novelle af **Ingeniør J. Thorvang**, **Jungend Jakels Jordomsejling**, humoristisk Serie fra Søen, **Udsødsopgave** med 21 Præmier til en Værdi af **Kr. 1000**. Farvebillede: Maleri af **Vilh. Arnesen**: En **Marist**, der har mistet Klyverbommen og Brammen i Storm paa Atlanterhavet. Dobbeltside i Farver: **Hollandsk Galease**. S/S **Texas** i Storm paa Atlanterhavet. Farvebillede: „**Magellans Hjemkomst**“. Et Stemningsbillede af den kendte Tegner **Osvold Jensen**: „**Skibsdrengen, der fodrer sine Venner**“ slutter Hæftet. Hæftet, hvis hele Indhold samlet virker som en værdig Repræsentant for Danmark og den danske Søfart.

„Jul paa Havet“

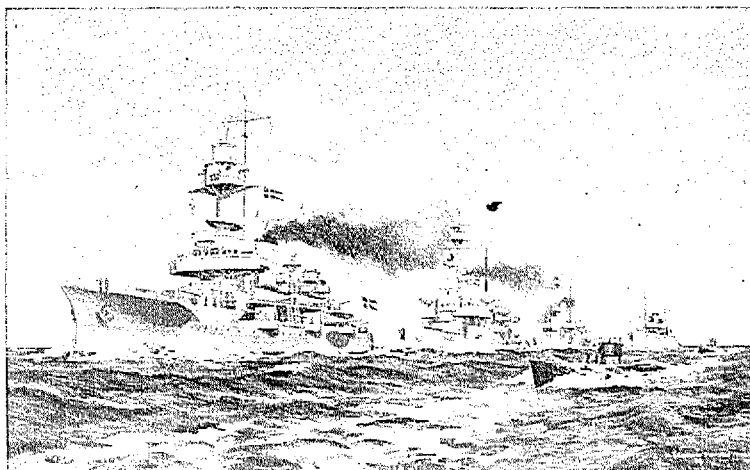
Har aldrig været saa indholdsrigt, saa stort og smukt som dette, og vi er sikre paa, at vore Læsere vil dele denne vore Hæftes, og vi haaber paa, at de ikke alene vil købe det, men ogsaa bruge det som Gave, thi som saadant vil det sikkert vække Glæde, selv hos Folk, som ikke direkte er i Kontakt med Søen.

Hæftet sælges ogsaa i Aar for kun **Kr. 1,50**

„Jul paa Havet“ er ikke blot et godt Julehæfte, men med sine 24 Farvesider og med Masser af andre Illustrationer er det et nestaaende Billedværk.

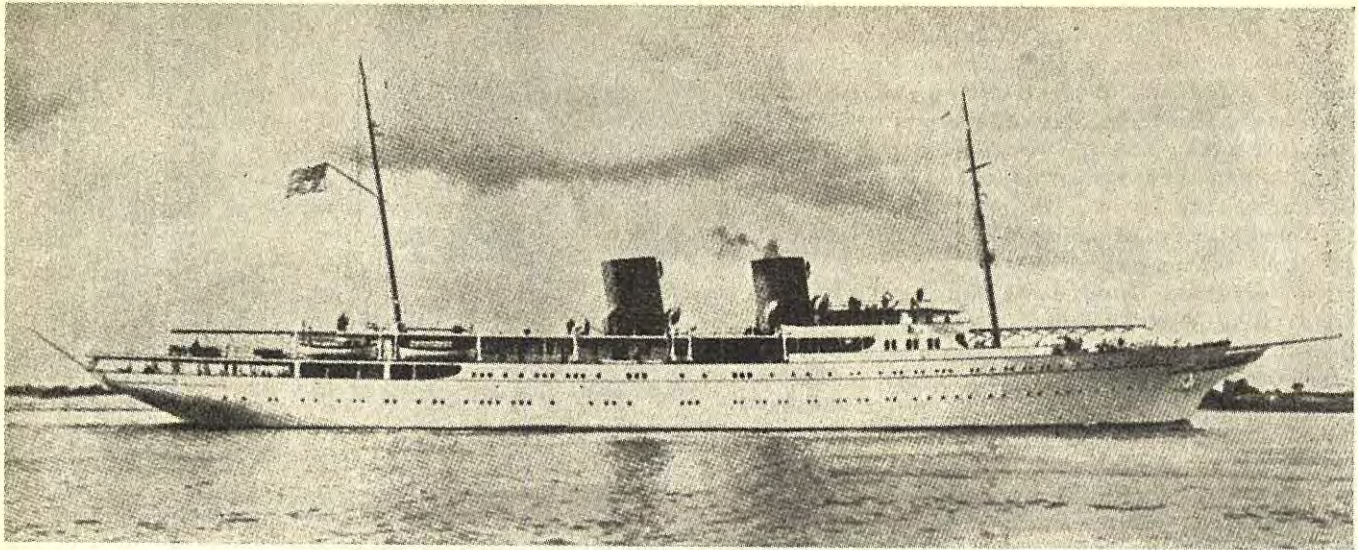
24 Sider Farvebilag.

Masser af Illustrationer.



„Niels Juel“, „Peder Skram“ og „Olfert Fischer“ overhaaler en Undervandsboadsflotille med Mod-rskib „Henrik Gerner“. Akvarel af H. Schøtler-Pedersen. Format 38 × 24 cm.

I dette Farvebillede har H. Schøtler-Pedersen fremstillet noget af det bedste, der er malet i Marinebilleder. Ved Akvarellens Korrekthed, glimrende Komposition og de meget smukke Farver er her skabt et Farvebillede, som giver den mest storslaaede Virkning af Skibe fra den danske Flaade.



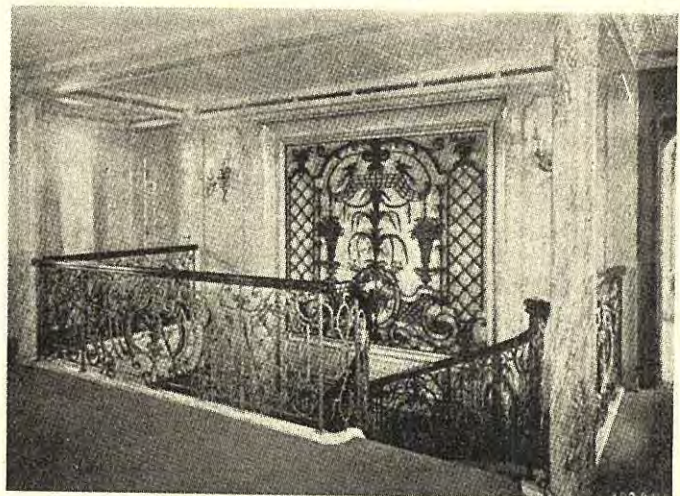
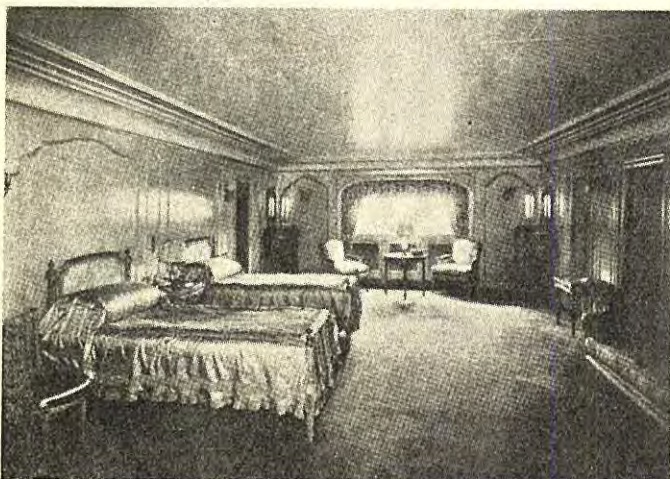
»SAVARONA«

Amerikas største Lyst-Yacht

Amerikanerne er Mestre i at gøre sig det komfortabelt, og saa er det dem ligegyldigt, hvad det koster. Et af de bedste Beviser herpaa danner den store amerikanske Lystyacht „Savarona“. Den er den største Lystyacht under amerikansk Flag, og den overgaas i Styrrelse kun af den brittiske og den italienske Kongeyacht „Victoria“ og „Savoia“. Den er i enhver Henseende bygget som en fuldt moderne transatlantisk Passagerbaad — og det er, hvad „Savarona“ i Virkeligheden er: en luksusdstyret Passager-Liner til privat Brug. Den ejes af „Savarona Ship Corporation, New York, og er tegnet af den

kendte Skibskonstruktør William Francis Gibbs i New York. Den løb af Stabelen hos Blohm & Voss i Hamburg 1931. Den maaler 407 Fod og ti Tommer og er paa 4.646.29 Tons. Den er forsynet med seks Højtryks-Turbiner, dobbeltskruet, med fire oliefyrede Højtrykskedler i to adskilte, vandtætte Rum. Bunkerne kan tage 1000 Tons Raaoile, der giver „Savarona“ en Aktionsradius paa 6000 miles med en Fart af 18 Knob.

„Vikingen“ bringer her nogle Billeder fra den luksuøse, private Oceanflyver.



„Savarona“s Indre er som en Drøm fra en amerikansk Luksusfilm.

Sejlsport og Ægteskab



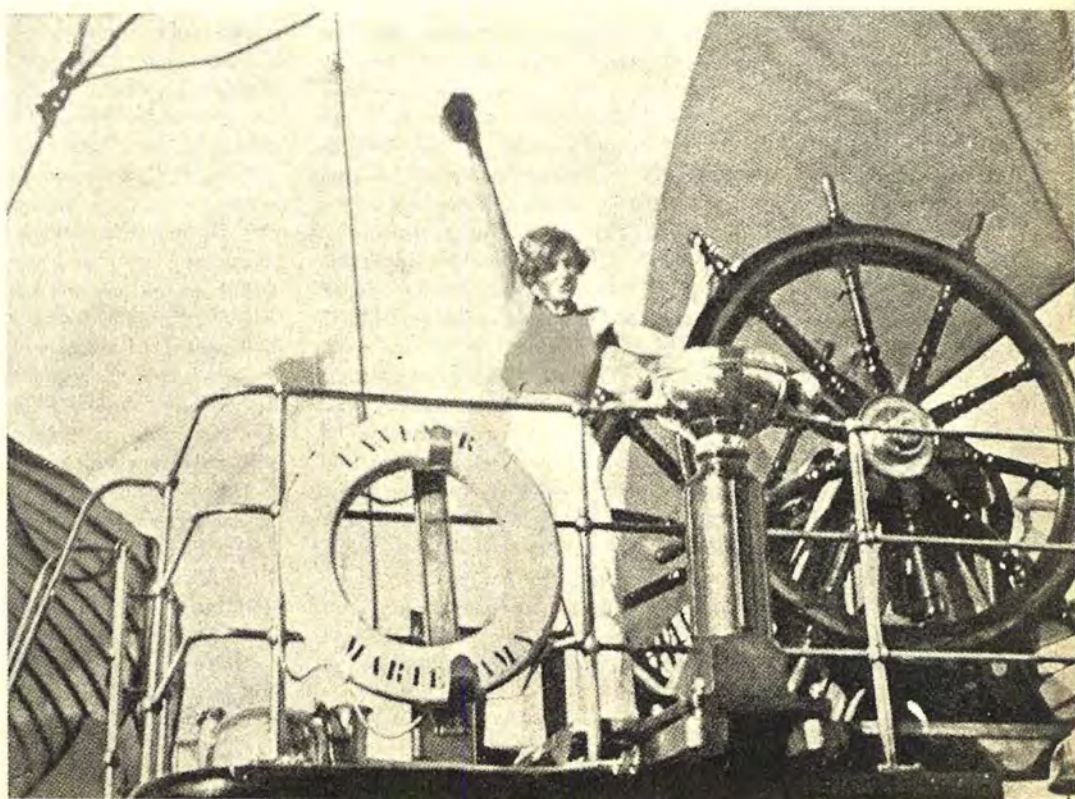
For hvor mange Ægtepar er Motorbaaden eller Lystyachten ikke Elevet en Del af den ægteskabelige Tilværelse? Manden er Skipper om Bord, og Konen er det faste Mandskab, den gode Kammerat og den uundværlige Kok. Fra tidligt Foraar til sent Efteraar leves det mest ideelle Familieliv om Bord i de smilende danske Farvande.

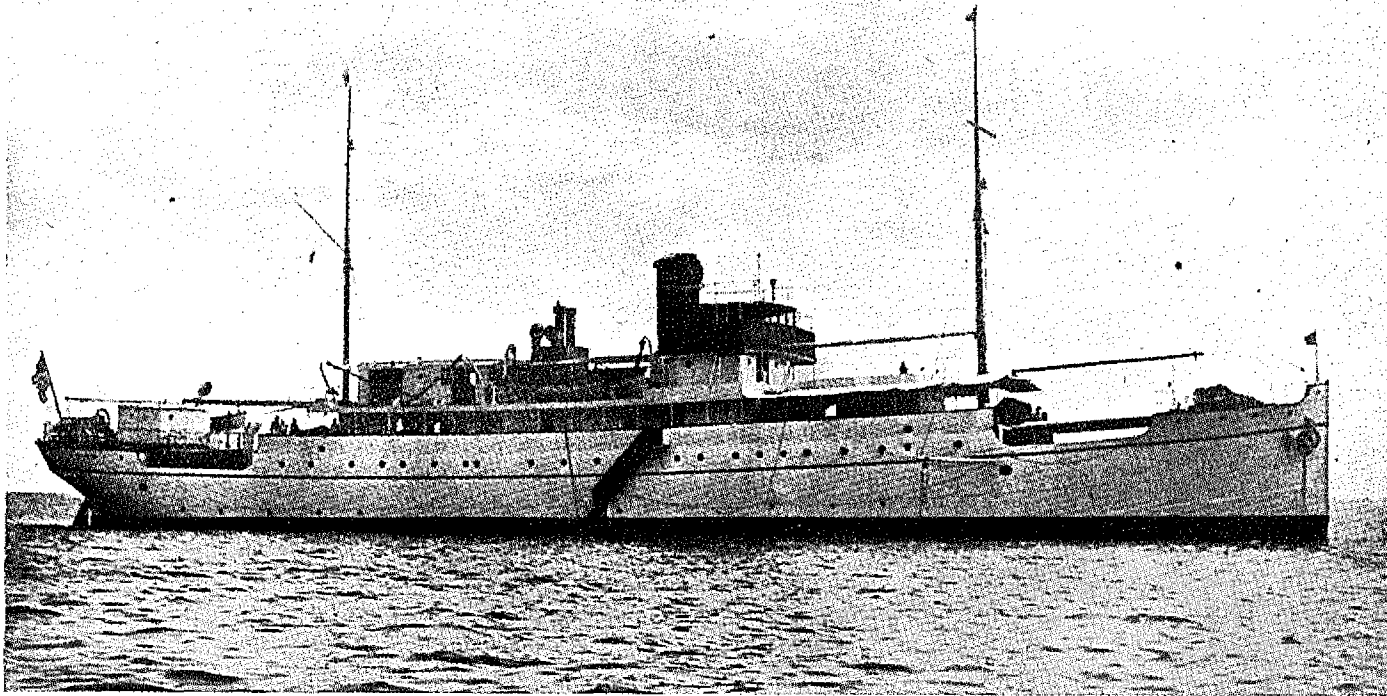
Men der er ogsaa Sejlsportsmænd, der som Ægtemænd er at beklage. Det er dem, hvis Koner hader Sejlsporten. Der var en saadan Dame, der for nylig sagde: — Jeg er godt Selkskab, naar jeg blot faar Lejlighed til at været det, og jeg fortjener mere Opmærksomhed, og kan jeg ikke faa det i Hjemmet, skal jeg søge det andet Steds! —

Ja, Frue, det burde De gøre Alvor af i Stedet for at ødelægge Dem selv med Ærgrelser over Deres Mands Interesse for Baade. Hvorfor ikke danne Dem en Vennekreds af dem, der deler Deres Interesser, ligesom Deres Mand har sine Ven-

ner indenfor Sejlsporten? Der er ingen Tvivl om, at det er smukkere og sparer en Bunke Penge, hvis baade Mand og Kone dyrker den samme Interesse. Men 99 pCt. af al ægteskabelig Elendighed stammer fra, at den ene af Ægtefællerne forsøger at paatvinge den anden sine egne Interesser uden Hensyn til, om denne anden derved kommer til at vandre omkring i ufrivilligt Slaveri under den stærkeres Vilje. Naar det nu er saadan, at kun i et af hundrede Ægteskaber dyrker Ægtefællerne samme Interesse, hvorfor i den sunde Forufts Navn saa ikke lade hver især dyrke sin Interesse uden alle disse Bebrejdelser og Gnidninger, der hurtigt slider Nerverne op uden at give noget til Gengæld. Nej, det, der giver igen, er Interessen for Sejlsporten, og er Fruen ude af Stand til at deltage i denne sunde og friske Sport, maa hun dog indrømme, at det er bedre, at Manden bruger sin Tid paa Søen, end at han vier den til andre og — muligvis — daarligere Interesser.

Naar man ser paa dette Billede, maa man indrømme, at om Bord i et Sejlskib virker den kvindelige Figur ikke alene som en yndig Mascot, men synes ligefrem at være en Del af Skudens Sjæl.





Det er ikke sjældent, at en Luksusting degraderes til en simpel Brugsgenstand. Det omvendte er mere sjældent. Her er et Tilfælde hvor en almindelig Fragtdamper er ophøjet til noget saa fint som en Rigmands Lystyacht. Den tilhører Frederic E. Lewis og hjemmehørende i Los Angeles.

Sejlsport og Søloven

(Fortsat fra September-Nummeret)

Under en Nordøstenvind, der havde Karakteren af Storm, løb en Skonnert op paa Siden af en Slæbebaad i Funktion. Skonnerten, der var lagt haardt op i Vinden, havde en Kurs omtrent parallel med Slæbebaaden, men netop som den var ved at passere, ændrede begge Skibe Kurs uden Signal, og Skonnerten løb ind mellem Slæbebaaden og det Skib, den slæbte, og en Kollision var uundgaaelig. I dette Tilfælde kan der ikke opstilles nogen uomgængelig Regel, hvorefter Skyldsspørgsmaalet kan udregnes, idet en Mængde Faktorer maa tages i Betragtning. Løb Baadene med en Fart, der stod i Forhold til Sigtharheden? Var begge Skibes Udstyr tilstrækkeligt til at muliggøre sikker Navigation? Var Fløjte, Kompas Styregrejser og andre Mekanismer i god Arbejdsstand? Var Baadene bemandede med Folk, der var i Besiddelse af tilstrækkelig Øvelse og Viden? Alle disse Ting maa tages nøje i Betragtning, før Domstolen afgør Skyldsspørgsmaalet.

Paa Grund af den store Fare, det rummer, fordrer Livs og Ejendoms Sikkerhed, at Søloven gaar meget strengt frem mod Forsømmelser og Efterladenskab. Uophørlig Vagt og Omhu vertes af dem, i hvis Hænder et Fartøjs Manøvrering er lagt. Lad Landevejene være fyldt af Køretøjer med daarlige Bremses, løse Hjul og hakkende Motorer, men en Baad, der sejler vore farbare Søveje, maa være i tip-top Stand og udrustet med hensigtsmæssigt Udstyr til sikker Navigation. En hvilken som helst Art af Forsømmelighed under Manøvrering med et

Fartøj eller nogen Mangel i Udstyrelse, som, omend ufrivilligt, bliver Skyld i Haveri, Kollision eller anden Skade, der paa drages andre, betragtes som Brud paa uafviselige Pligter.

Hvis Domstolen finder ud af, at den Automotilist, der sagsøger for Skade ved et Sammenstød, selv har bidraget paa en eller anden Maade til den skete Ulykke, er han straks udelukket fra Erstatning. Men saaledes er det ikke efter Søloven. Hvor den sagsøgende Part findes at have været Skyld i nogen Fejl, som, delvis, har foranlediget Kollisionen, kan han dog opnaa Erstatning for sket Skade. Søloven vejer Forsømmeligheden paa begge Sider og fordeler saa Skadeserstatningerne mellem dem. Saa hvis en Baad udsætter sig selv for Fare for Kollision, og den anden Baad forårsager Kollisionen ved sin egen Forsømmelighed, bliver Tabene delt og fordelt, saa at hver af Parterne kan opnaa Erstatning hos den anden i Forhold til hver enkelt Skyld. Selvfølgelig kan den sagsøgende, hvor hele Fejlen findes at være hans egen, ingen Skadeserstatning opnaa.

Der er et andet Tilfælde, hvor Skadeserstatning ikke kan opnaas. Det er det Tilfælde, hvor Kollisionen var uundgaaelig. Begge Skibe kan være skyldfri. Uheldet skete under saadanne Omstændigheder, at det ikke kunde afværges, og ingen af Baadene begik Fejl. Her kan Skadeserstatning ikke opnaas. Hver Baad maa bære sit eget Tab.

Ordene Bjergning og Undsætning forekommer ofte i For-

bindelse med Søen. I Modsætning til Automobilisten, der saa ofte suser forbi og undlader at bringe Hjælp og Assistance til den uheldige Chauffør, der er strandet i Vejsiden, er Søens Folk altid parat til at komme andre til Hjælp. Naar Raketter, S. O. S' eller andre Signaler kalder til hurtig Hjælp, iler Sømanden til saa hurtigt, han evner det, og udsætter gerne Liv, Ejendom, Tid og Energi.

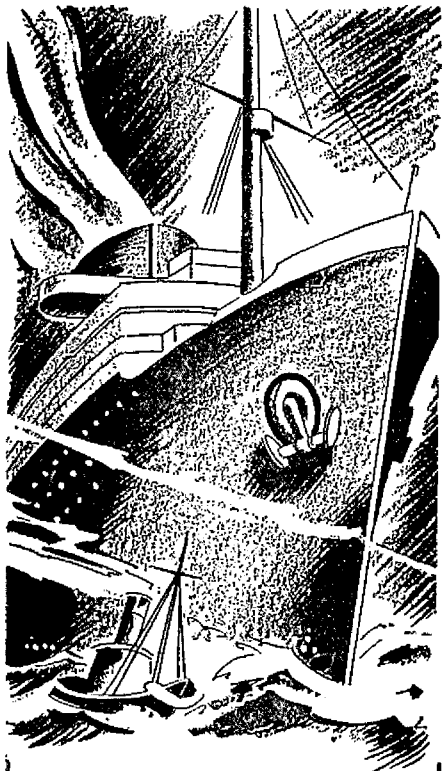
For at kunne gøre Krav om Bjergeløn maa det hjælpne

Skib være i Fare. Dette betyder ikke, at der er øjeblikkelig Fare for Liv og Ejendom. Det er tilstrækkeligt, hvis Forholdene er saadanne, at der er truende Fare, eller at Bøden ved et eller andet Uheld vilde blive udsat for andre Farer end netop dem, der hører til Søens almindelige Risiko.

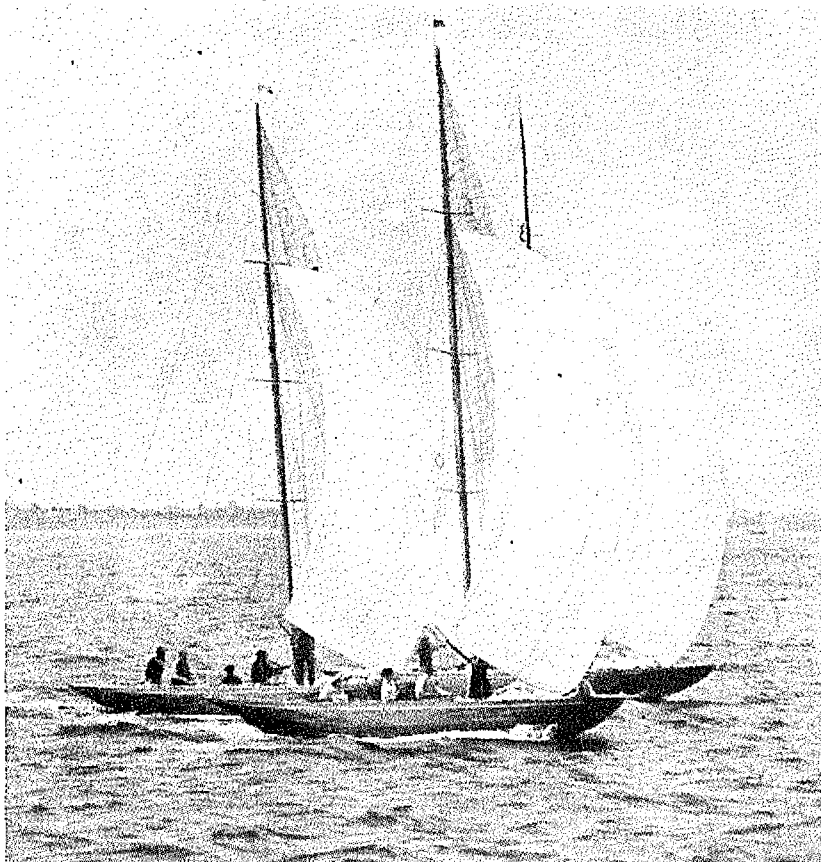
Mandskab og Officerer paa det nødstedte Skib har almindeligvis ikke Krav paa Bjergeløn for deres Arbejde, fordi de er forpligtet til at yde deres yderste for at frelse Liv og Skib.

De, der foretager Bjergning til Søs, maa udvise baade Dygtighed og Forsigtighed. De kan ikke garantere et godt Resultat af Bjergningen, men de maa vide, hvad de paatager sig. Mangel paa Aandsnærværelse og udvist Forsømmelighed fra Bjergernes Side kan resultere ikke alene i Fortabelse af Bjergeløn, men endogsaa i, at Bjergeren kan komme til at betale Skadeserstatning.

Bjergeløn betales ikke alene som en Erstatning for det Arbejde og de Anstrengelser, der er lagt i Bjergningen, men ogsaa som en Belønning. Ved Fastsættelsen af Bjergeløn tages endvidere i Betragtning den Risiko for Liv og Ejendom, der løbes, samt Værdien af det bjergede Skib og dets Ladning. Bjergelønnen som Belønning har til Hensigt at opmuntre alle, der er beskæftiget med Baade og Skibe, til at gøre deres bedste for god Navigation og godt Sømandsskab.



Et smukt Opløb fra Kieler-Ugen i Olympia-Aaret 1936



I hver en Havn -

I hver en Havn Verden over beundres de danske Skibe. Trods hvasse Angreb af Storm og Bølger, af Sol og Saltvand, er de altid smukke og velholdte. De er malet med Sadolin & Holmblads verdenskendte Farver og Lakker, de bedste til ethvert Formaal.

BLAKOLIN, sort Udenbordsfarve.

KINALIN, Emaillemaling.

SADOLINs strygefærdige **MØNNIE**

LASTRUMSFARVE

Anker Skibsbundfarve:

ANTI-CORROSIVE

ANTI-FOULING

BOOT-TOPPING

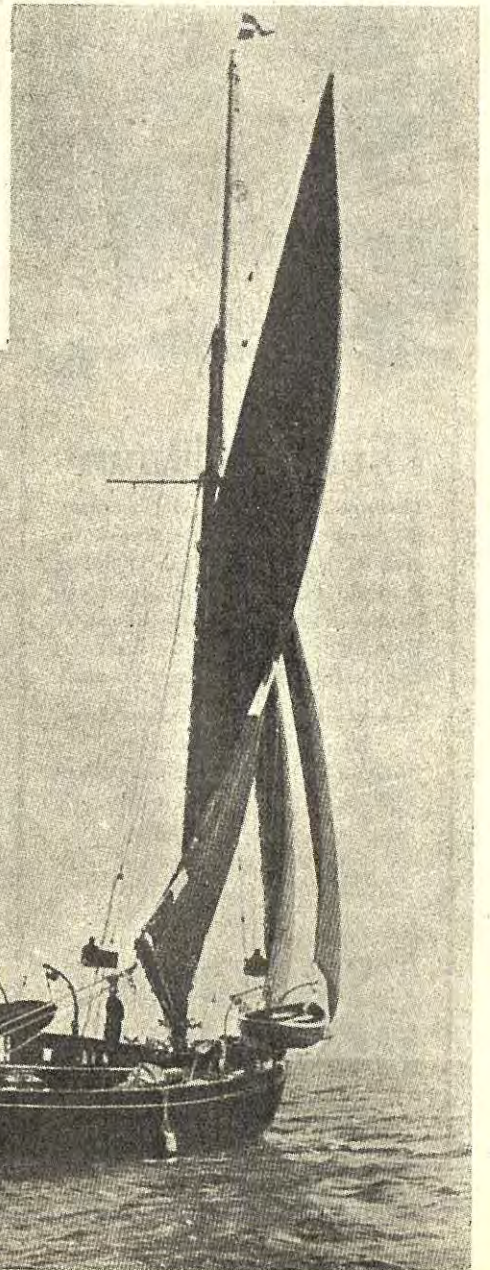
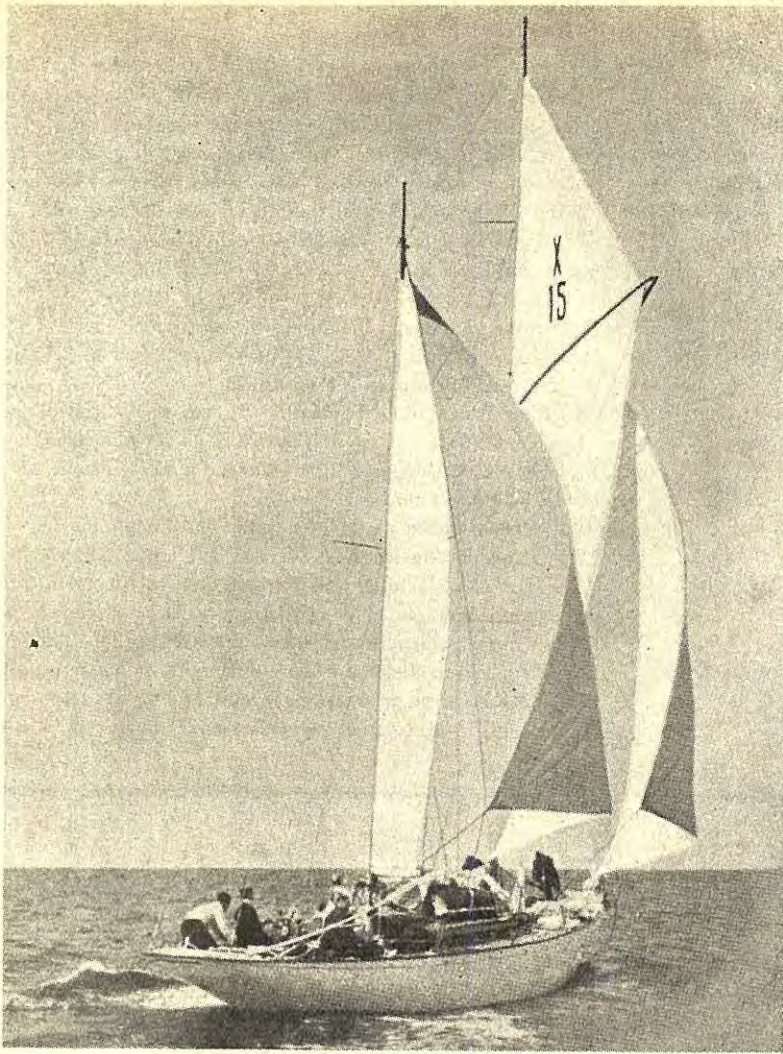
A/S SADOLIN & HOLMBLAD

Nordens største og ældste Farve- og
Lakfabrik. Over 100 Aars Erfaring.

Sk 4-36

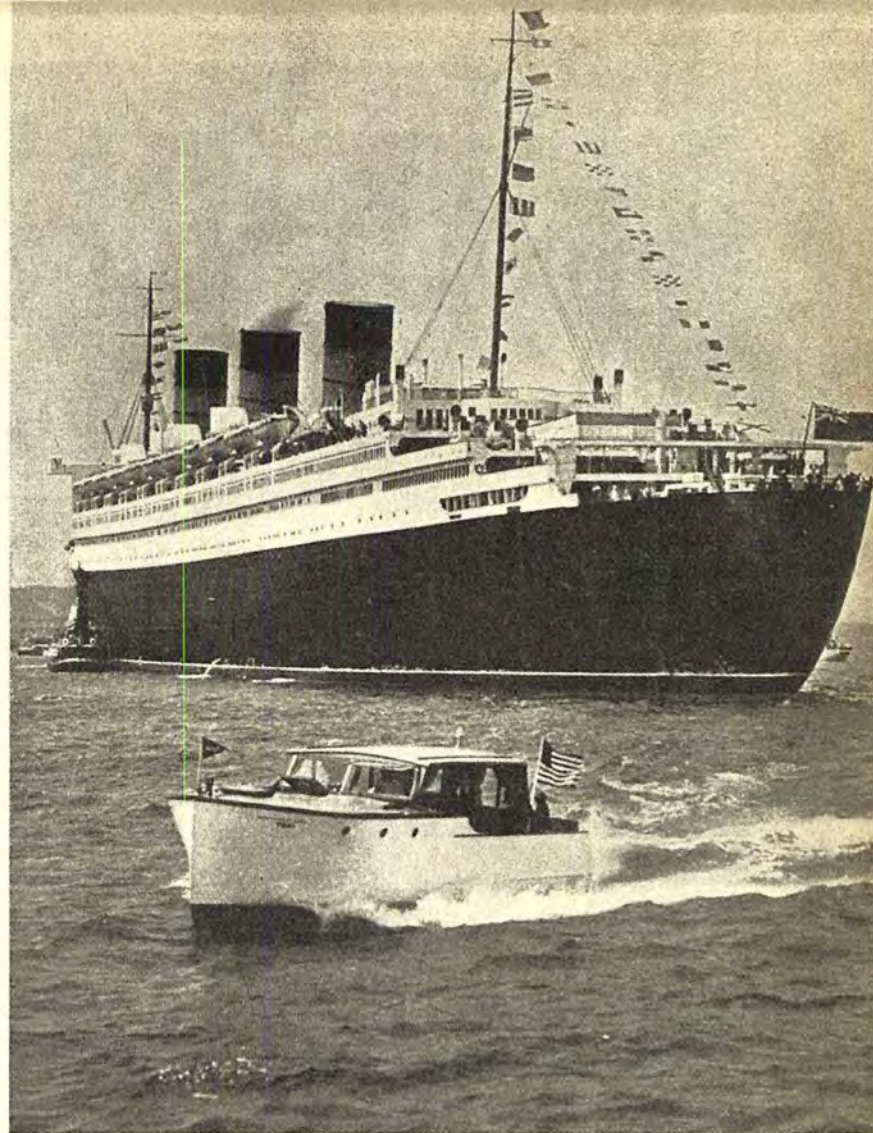
Sejlføringen skifter

Den moderne Sejlføring:
Genoa og Mesan Stagsejl
besørger det meste af Frem-
driften. Baaden, en Wisk-
bone Ketch, er en meget
populær Baadtype i England



En smuk Type
paa
Før-Krigstidens
populære
70 Fods Yawl

Sejlsports- Manden og „Queen Mary“



„Queen Mary“, denne ubegribelige Gigant, som Englænderne har søsat for at deltage i de store Nationers Kamp om Atlantens blaa Baand, har først for nylig erobret dette Tegn paa Uovervindelighed. Dette skyldes sikkert de engelske Søfolks Forsigtighed. Jo mere en Mand ved og respekterer et Skib, jo mindre tilbøjelig er han til at sætte alt ind paa at vinde en Rekørd med et nyt, raat og uprøvet Maskineri. Det vil som Regel tage Aar at faa en saa ubegribelig stor og omfangsrig Konstruktion som et tusind Fods Skib bragt helt i Gænge, saa det arbejder glat. Franskmændene høstede bitre Erfaringer paa dette Omraade under „Normandie“s første Fart over Atlanten. Der vil gaa lang Tid, før man ved, hvilken af disse to Giganter, der egentlig er den hurtigste — hvis det da har nogen som helst Interesse for nogen som helst! Det vigtigste er vist som Skatteborger at værne sig mod ny Skattebelastning ved Bygningen af en saadan Gigant, om hvilken man ved, at det er en økonomisk absurd Idé og en mekanisk Elendighed. Et otte-hundred Fods Skib viser sig at være den højeste Grænse for det mest tilfredsstillende Skib.

En Flaade af meget hurtige, strømlinede, gyro-stabiliserede Baade vil gøre mere Gavn end to af disse Giganter.

Og her er vi ved det Punkt, der angaar Sejl- og Motorsportsfolk. Det kan ikke gentages for ofte, at hvad enten man har 1000 Kroner, 5000 Kroner eller 20.000 Kroner, som man vil ofre paa Sejlsporten, vil man altid blive langt mere tilfreds, hvis man anstrenger sig for at faa den bedste mulige Baad for sine Penge, i Stedet for at søge den største mulige. Husk det, for nu nærmer Tiden sig jo for Baadhandlerne!

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI ^{A/S}

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

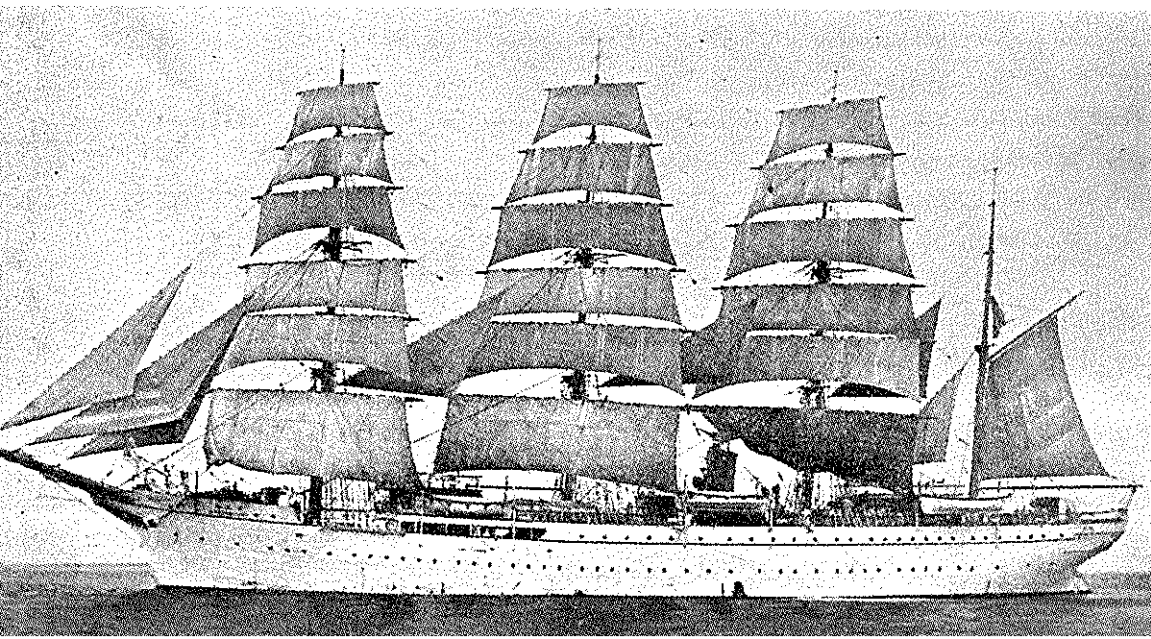
Syvogtyve Sejl i seksogtyve Minutter

For nylig ankom det japanske Skoleskib „Nippon Maru“ til San Diego paa Amerikas Vestkyst efter at have krydset Stillehavet, ialt 5300 Miles, paa treogtyve Dage. De altid travle Filmsfolk og Journalister sendte Bud til Kaptajnen, om ikke det var muligt at faa optaget nogle Billeder af „Nippon Maru“ under Sejl. Haerde man for en Menneskealder siden henvendt sig til en Skipper paa en 2.200 Tons Bark og sagt: — Undskyld, Kaptajn, vil De satte alle Sejl til. Vi ønsker at optage nogle Billeder — — ja, saa var det vel ikke engang sikkert, at man var sluppet fra det med Livet eller i hvert Fald med hele Lemmer. Men Skipperen paa „Nippon Maru“ var den imødekommende Kaptajn Osada, hvis Svar var kort og godt: — Vil

være ud for San Diego Onsdag Formiddag Klokken 9. Glæder mig til at medvirke — —

Filmsfolkene og Journalisterne sejlede ud paa Havet i en Bugserbaad og fandt „Nippon Maru“ for Anker og med beslaaede Sejl. Efter at Hilsner var udvekslet, lettede „Nippon Maru“ Anker og stod for Hjælpemotor ud til Søs. Præcis Klokken ti lød et Fløjt, og Opvisningen begyndte. Hvad der skete var i kronologisk Orden følgende:

Klokken ti gik alle Mand til Vejrs — — 10,06 var Sejlene los — — 10,07 var sidste Mand nece paa Dæk igen — — 10,09 var Fok og Storsejl kantsatte — — 10,12 Klyverne sat — — 10,13 Under-Mærsejlene kantsatte — — 10,14 Mesanen sat — — 10,15



Efter 26 Minutters Forløb er alle Sejl sat undtagen Gaffeltopsejlet paa Mesanmastea.

Over-Mærsejlene kantsatte — — 1016 Bramsejlene
kantsatte — — 1019 braslet op paa Styrbords-Bov —
— 10,22 Kursen sat — — 10,23 Jager og Stagfok sat
— — 10,24 Stagejlene sat, 10,25 Gaffeltopsejl sat.

Men hermed var den imødekommende Kaptajn Osada ikke færdig. Den store Bark løb for Vinden, og en lille Bøje blev hevet over Bord forestillende en Mand over Bord. I samme Øjeblik bakkedes Fokkemastens Sejl, Livbaaden blev svunget ud, og mens „Nippon Maru“ laa drejet op i Vinden, roede Besætningen hen mod Bøjen, dirigeret af to Udkigsmænd



Alle Sejl sat.

Maru“ løb nu paa Bagbords Bov forbi dem — — et Fortidens Skib med Nutidens Skibe som Baggrund.

„Nippon Maru“ uddanner Officerer til den japanske Handelsflaade ligesom Skoleskibet „Danmark“ herhjemme. De japanske Kadetter tilbringer fire Aar i Skole og tre Aar til Søs, af hvilke et Aar maa være i et Sejlskib. „Nippon Maru“ og Søsterskibet „Kaiwo Maru“ er nye Skibe, bygget paa Kawasaki Værftet i 1930. Sejlføringen er udarbejdet af Ramage & Ferguson i Leith. Med god Vind løber „Nippon Maru“ 12 Knob. I Vindstille giver dens to 600 H.K.-Ikegai-Dieseler en Fart af 11,5 Knob.

Den japanske Regering har yderligere to Sejlskibe med smaa dampdrevne Hjælpemaskiner — — den firemastede Bark „Taisei Maru“ og den store firemastede Barkentine „Shintuko Maru“. Det er Staal-skibe, specielt bygget som Øvelsesskibe for Officersaspiranter.



Sejlene bakkede til Baadmanøvre.

oppe i Jiggeren. Tolv Minutter efter var Livbaaden tilbage i Daviderne, Bøjen laa paa Dækket, og Sejlene var atter braslet op.

Udenfor Havnen laa Staternes Slagskibe, tunge Krydsere og Moderskibe for Flyvemaskiner. „Nippon

„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 6 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 Træ og Jern.



Mærsejlene er los.

A. P. Møller fylder 60

DET er kun en Dato, et rundt Tal i en travl og foretagsom Mands Tilværelse. Skibsrederen og Befragteren A. P. Møller har sikkert ikke selv Tid eller Lyst til at standse op og betragte denne Milepæl. Han har utvivlsomt Planer langt ind i Fremtiden, som kræver hans hele Opmærksomhed. Men vi andre, der paa en eller anden Maade føler os knyttet til Søen og Søens Liv og Folk, vi benytter ivrigt en saadan Mærkedag til at standse og se tilbage, for om muligt at fatte, hvorledes et Eventyr om Arbejde og Fremdrift, der har faaet saa stor Betydning for dansk Skibsfart, har kunnet skabes af en enkelt Mand. Eventyret er Mærsk-Baadene, der træffes i alle Havne Jorden over, og naar man ser paa Eventyrets Tilblivelse, saa møder man ikke romantiske Begivenheder, lykkelige Slumpetræf eller anden Eventyrlighed, men blot en Mands ukuelige Vilje, dristige Skaberaand og varme Fædrelands-kærlighed.

A. P. Møller er født i Svendborg som Søn af Skibsfører P. M. Møller, der førte Damperen „Laura“. Sin Uddannelse søgte han i Udlandet, bl. a. Königsberg og Newcastle. Omkring Aarhundredskiftet var han ansat i St. Petersburg i Dansk-Russisk Dampskibsselskab hos den afdøde Poul Mørch. Her kom

A. P. Møller under Arbejdet med Selskabets Baade, der sejlede dels under dansk, dels under russisk Flag, ind i Rederi- og Befragtningsverdenen, og da han vendte hjem til Danmark, fik han Ansættelse i C. K. Hansens Dampskibsselskab „Danebrog“. Endnu mens han arbejdede for dette Selskab, startede han i 1904 sit eget første Dampskibsselskab „Svendborg“, hvis første Skib fik Selskabets Navn. De to næste Baade fik som et Udtryk for A. P. Møllers dybe Slægtsfølelse Navnene „Anna Mærsk“ og „Peter Mærsk“, hvormed Mærsk-Baadenes Æra indledtes.

I 1912 etablerede A. P. Møller sig saa med egen Befragtningsforretning og startede samme Aar „Dampskibsselskabet af 1912“.

Resultatet af Udviklingen fra dette Aar og til i Dag illustreres bedst ved at notere, at de to af A. P. Møller startede og drevne Dampskibsselskabers Flaader tilsammen tæller 24 Dampere, 10 Motorskibe og 7 Motor-Tankbaade med en samlet Tonnage paa over 220,000 Tons. Selskabernes Baade gaar i alle Fragt-farter. Fra New York gennem Panama-Kanalen til Østen har A. P. Møller oprettet en Linie med store moderne Motorskibe, der paa denne i konkurrence-mæssig Henseende saa vanskelige Rute hævder det danske Flag paa en ærefuld Maade.



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

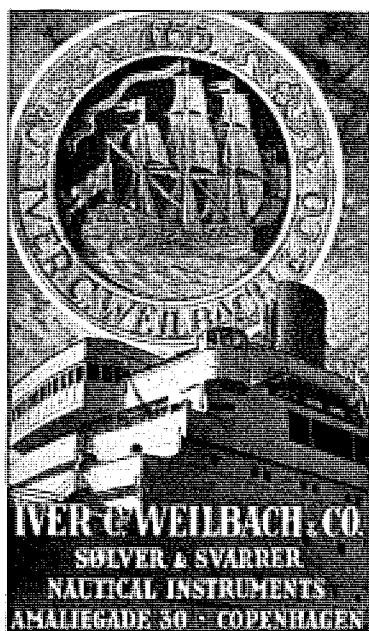
Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedopkøb for Danmark.



G. W. Frydenlund & Søns Eft.

C. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Alfred Jensen • Nyhavn 24

under

Sømands-
hjemmet
BETHEL

Ny Indehaver

Fuldstændig Sømandsekviperings
STORT UDVALG!
Olietøj, Gummistøvler
Køjemadrasser

Tlf. Byen 436 x

Giv din bedste
Ven Bogen

„BARKEN MARGRETHE“

Den kan endnu faas paa „Vikings“ Kontor.

Redningsvæsenets Aarsberetning

Marineministeriet har udsendt sin Beretning om det danske Redningsvæsenets Virksomhed i Tidsrummet fra d. 1. April 1955 til d. 31. Marts 1956.

Der er i Aaret ved 8 Redningsforetagender reddet 51 Menneskeliv. Desuden har Redningsvæsenets Hjælp været paakaldt i 100 Tilfælde i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger eller for at hjælpe Fiskerbaade. I 74 af disse har Redningsbaadene været sat i Vandet for at assistere nødstedte Fartøjer under Landingsforsøgene. Det har ialt drejet sig om 216 Fartøjer med 836 Mands Besætning.

Tallene taler for sig selv og vidner højt om det dygtige Arbejde, der stadig udføres langs vore Kyster af vore uforfærdede Redningsfolk.

Desværre kostede det farefulde Arbejde en Mands Liv. —

Den 29. Oktober 1955 Kl. 25,55 alarmeredes Esbjergs Redningsmandskab. Kl. 0,15 stod Motorredningsbaaden ud af Havnen med 8 Mand om Bord. Vinden var Vest, 10, med Byger, meget høj Sø og indgaaende Strøm.

Da den naaede ud over Barren, fik den en voldsom Braadsø over, hvorved Føreren, Baadformand Frederik Lambertsen og Baadmand N. Thygesen blev slaaet over Bord, medens Baadmand Jens Bjerg blev slaaet ned mod Baadens Bund, hvorved han forslog sig alvørligt. Det lykkedes N. Thygesen at faa fat i Rælingen og komme indenbords igen ved egen Hjælp, men Fr. Lambertsen lykkedes det ikke at faa fat i Baaden igen. Paa hans Raab om Hjælp blev en Redningskrans kastet ud, og den fik han ogsaa fat i. Redningsbaaden bakkede straks, og i Løbet af et Par Minutter fik 3 af Mandskabet fat i Lambertsen og forsøgte at hale ham indenbords, han var da nær-

mest bevidstløs og kunde ikke selv hjælpe til. Da han laa med Ryggen mod Læsiden af Baaden, blev Arbejdet yderligere vanskeliggjort. Man forsøgte at faa en Line om Livet paa ham, men under Arbejdet hermed kom en ny Braadsø over, og de tre Mand maatte slippe Taget i Lambertsen for ikke selv at blive slynget over Bord. Den ene af de tre, Baadmand Hallgreen, lykkedes det ikke at holde sig fast, han blev slynget i Søen, men fik Hold i Baaden og blev bjerget om Bord igen. Da han var kommet op i Baaden igen, opdagede han, at Baadmand Jens Bjerg, der var slaaet ned af Braadsøen, laa i Baadens Bund med Hovedet under Vand. Han fik ham samlet op og surret fast, ligesom Baadmand N. Thygesen blev surret fast ved Roret. Imens var den øvrige Besætning gaaet i Gang med at søge efter den overbordsskyllede Baadformand ved Hjælp af Projektøren, men paa Grund af den voldsomme Sø, lykkedes det ikke at faa Øje paa ham, skønt der blev søgt paa Stedet i ca. en halv Time.

Det lykkedes ikke Redningsbaaden at Ende den nødstedte Kutter og Kl. 4,50 kom den i Havn. Den tilskadekomne Baadmand Jens Bjerg og Baadmand H. Terkelsen, der var blevet syg under Turen, blev sendt hjem.

Kl. 5,55 stod Baaden atter ud og kom hjem Kl. 7,55.

Dette Referat er den lidenskabsløse Rapportens egne Ord om disse Heltets fortvivlede Kamp mod Elementerne for at redde deres Fører, men det er ogsaa nok. Enhver Læser kan let forestille sig disse Mærds Fart i Storm, Kulde og Mørke, og man kan med Rette sige:

„Ingen er større end den, der giver sit Liv for andre“.

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“s Abonnenter og Læsere

1) Hvorledes ser det engelske Handels-Flag ud? Efter min Mening skal det bestaa af en rød Dug, i hvis øverste inderste Hjørne er anbragt et mindre, rektangulært Felt med en ottegrenet Stjernefigur — rød med hvide Kanter — i blaa Grund. (= Unionsmærke, ogsaa kaldet „Union Jack“). Hvis denne Opfattelse er rigtig, hvad er saa det for et Flag (Nr. 4 fra venstre), der er afbildet paa „Vikings“s Forside? I Politikens Aarbog 1956 (Side 195) er Englands Flag angivet at være selve Unionsmærket. Hvad skal man tro? I Salmonsens Leksikon Bind VIII (udk. i 1919) er en Afbildning af det engelske Flag, der stammer med den af mig angivne. Er Flaget lavet om, og da hvornaar? — 2) Hvad Sprog er Ordet Windjammer, og hvad betyder det ordret oversat? At selve Ordets Betydning i daglig Tale er lig et smukt Sejlskib (maaske fortrinsvis en squarerigger) ved jeg nok, men jeg vi gerne have det lidt nærmere defineret. —

5) Betydningen af O. K. (oh kæh) ved jeg er omtrent lig „All right“ eller „grand“, men hvad betyder det sagt helt ud, og hvorledes er det fremkommen? K. R.

1) Det engelske Flag ser ud som af Dem angivet. Unionsmærket er et St. Georgs- og et St. Andreas-kors oven i hinanden. The Union Flag eller Union Jack kan kun bruges som Gjøes. Det engelske Flag er ikke lavet om i dette Aarhundrede. — Angaaende Spørgsmaalet om „Vikings“s engelske Flag paa Forsiden henviser vi til vor fyldestgørende Redegørelse i Nr. 4, 1954. — 2) Jam betyder paa Engelsk at presse. En wind-jammer er et Skib, der kan presses meget nær til Vinden, d. v. s. et hurtigsejlende Skib. — 3) Der findes flere Forklaringer, hvoraf ingen er rigtige. Der findes et indiansk Ord: Oke, som betyder „alt i Orden“. Maaske stammer det derfra. Andre Forklaringer er mere fantasifulde.



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

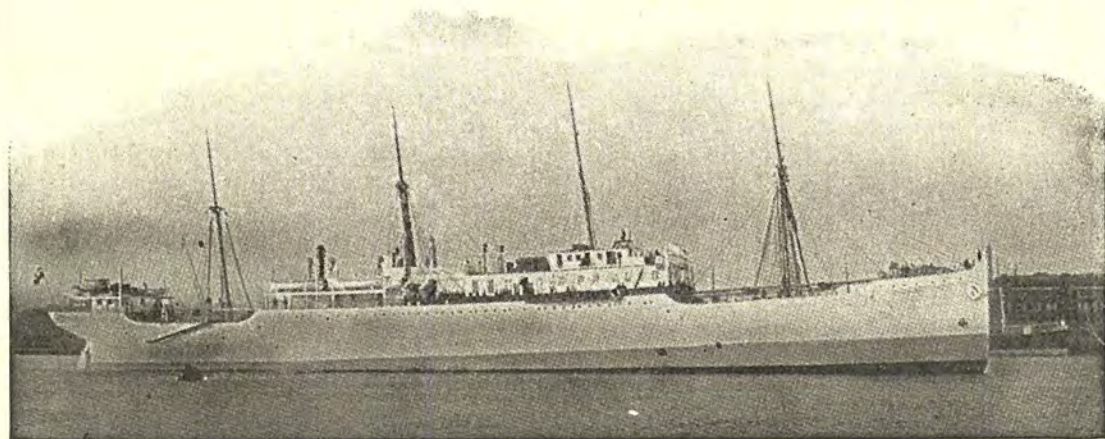
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Calcutta, Rangoon, Kuala Lumpur, Penang, Honkong, Shanghai, Hankow,
Tsingtao, Weihaiwei, Harbin, Dalny, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Durban,
Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

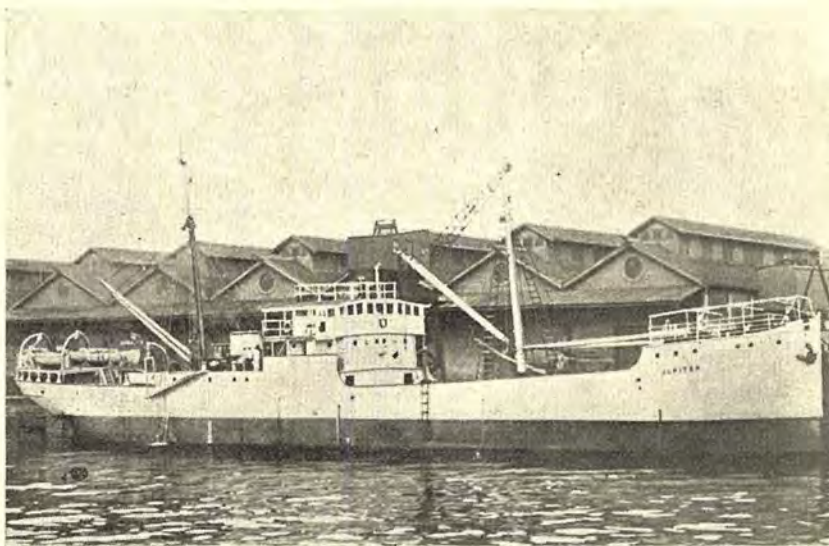
1. Oktober 1936



Medlemmer pr. Januar 1936.

Det forenede Dampskibsselskab. A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det dansk-franske D/S
 D/S Vendilla
 D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 D/S Det danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Ræderi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Actie, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Rønne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Als
 Det dansk-norske D/S
 A/S Rederiet Albion
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 D/S Jyden, Esbjerg
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 A/S Det store nordiske Telegrafelskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phonix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 De forenede Bugsererselskaber, A/S
 A/S Draco

„VØLUND“ MOTORER har Sukces i Brasilien



„Vølund“s Generalrepræsentant for Brasilien, den danske Ingeniør Karl Andersen, har i de sidste Par Aar oparbejdet et godt Marked for „Vølund“ i dette Land.

Netop i disse Dage er der fra Rio indløbet en Rapport, som er overordentlig glædelig for Selskabet, og som tillige paa en interessant Maade viser, i hvor høj Grad en Damper har kunnet forbedre sin Rentabilitet ved at installere Motorer i Stedet for Kedler.

Det drejer sig om det i 1895 hos Nederlandsche Sheepsbouw Maatschappij, Amsterdam, byggede Dampskib „Jupiter“ af Rio, hvor man, da man forrige Aar stod overfor at skulle udskifte Kedlerne, valgte i Stedet for nye Kedler at installere 2 4-cyl. „Vølund“ Raaoilmotorer med en samlet Kapacitet paa 600 HK.

Disse 2 Motorer har nu været i Drift i ca. 3 Maaneder og har i dette Tidsrum arbejdet upaaklag-

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN

igt, og paa Basis af de i den Tid indhøstede Erfaringer har Rederen nu stillet følgende Tal til „Vølund“s Raadighed:

Farten er nu $8\frac{1}{2}$ —9 Knob mod før kun 5—6 Knob. Det vil sige, at Skibets normale Rundrejse paa ca. 800 Sømil nu kan gøres paa knap 7 Dage mod tidligere 11 Dage (i begge Tilfælde inkl. Lastedage).

Paa Jænné Tur bruger Motorene 9—10 Tons Dieselolie, som koster ca. 3,500 Milreis, medens Kedlerne brugte 80—90 Tons Kul repræsenterende en Værdi af ca. 14,000 Milreis.

Tidligere maatte Skibet til Frem-

drivningsmaskineriet medføre 120 Tons Kul og 100 Tons Vand, medens man nu kan nøjes med 15 Tons Olie og 20 Tons Vand. Kedel- og Bunker-rum er derfor blevet omdannet til Lastert.m. og Skibet kan nu medføre

1015 Tons betalende Last — ca. 20 pCt. mere end før.

Altsammen Tal, der gør det forstaaeligt, at Redere Verden over i stadig stigende Grad gaar over til Motorskibe i Stedet for Dampere.

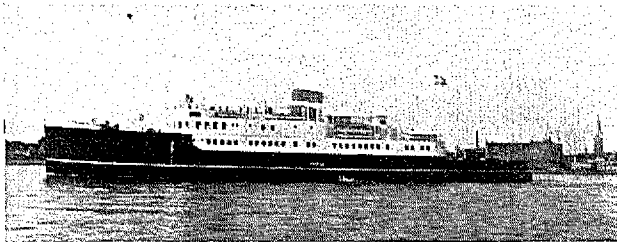
Brøndberg & Tandrup

Lanterner, Lamper og Lygter
Skibsinventar og Reparationer
Udtagelse af Certifikater

St. Kongensgade 27 B
Telefon: Palæ 827

M/S »FREIA«

I September 1935 blev der mellem De danske Statsbaner og A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri afsluttet Kontrakt om Bygning af en ny kombineret Automobil- og Jernbanefærge, og det blev i Kontrakten bestemt, at Skibets Skrog skulde bygges paa



A/S Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri, medens Skibets Udrustning, Maskinanlæg og øvrige Færdiggørelse skulde udføres paa A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet løb af Stabelen den 11. Juni 1936 og blev umiddelbart derefter slæbt til Helsingør Værft, hvor Færdiggørelsen har fundet Sted.

Skibet blev efter endt Prøvetur den 17. ds. overtaget af Statsbanerne.

Skibet skal til sine 2 Formaal anvendes paa Ruten Korsør—Nyborg, men der er ved Skibets Indretning og Konstruktion taget Hensyn til, at det ogsaa skal anvendes som Reserveskib paa Ruten Kalundborg—Aarhus.

Skibet har følgende Dimensioner:

Længde mellem P. P. 77 Meter, Bredde paa Spt. 12,42 Meter, fri Højde paa Spordækket 4,22 Meter, dybgaende lastet 4 Meter, Displacement, lastet 2000 Tons, Dødvægt 345 Tons.

Det er bygget som dobbeltskruet Skib til British Lloyds højeste Klasse og i Overensstemmelse med Dansk Lovs og International Konventions Regler til Befordring af 1000 Passagerer foruden Vogn- og Automobillast.

Skibet er forsynet med enkelt Spor med en effek-

tiv Længde paa 72,5 Meter og har følgende Kapacitet:

- 1) 1 Stk. 5-vogns Lyntog og 22 Stk. Automobile.
- 2) 7—8 Stk. Godsvogne og 20 Stk. Automobile.
- 3) 50—55 Stk. Automobile.

Skibets maskinelle Anlæg bestaar af 2 Stk. B. & W. 8-cylindrede, 4-takts Dieselmotorer paa tilsammen 2800 effektive H.K., som ved ca. 225 Omdr./Min. giver Skibet en Fart paa $15\frac{1}{4}$ Knob i fuld lastet Tilstand.

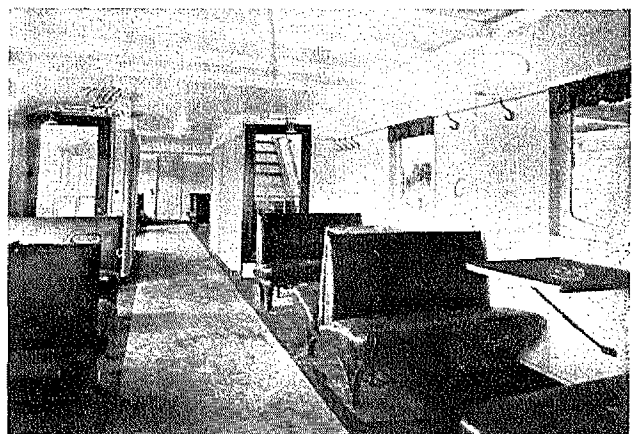
Det er desuden forsynet med 3 Stk. 4-cylindrede Diesel-Hjælpe-motorer, hver paa 260 effektive H.K., der leverer Strøm til Skibets elektriske Styremaskiner, Pumper og øvrige Hjælpe-maskineri samt til den omfattende Lys- og Ventilationsinstallation.

Af Hensyn til de meget forskellige Formaal, hvortil Skibet skal benyttes, har man ved Konstruktionen maattet tage Hensyn til alle de Særegenheder, som Skibene paa de 3 Ruter besidder, og hvoraf kan nævnes:

Da Skibet skal passe saavel i Færgelejerne i Korsør og Nyborg som i Automobilejerne i samme Byer, er Enderne formet saaledes, at saavel For- som Agterenden passer i Automobilejerne, medens Agterenden samtidig passer i Færgelejerne.

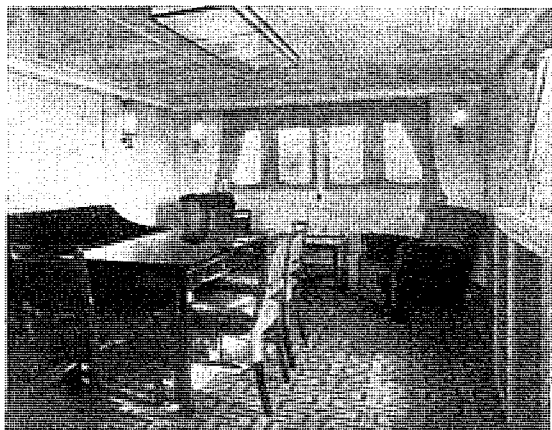
Inkladningen af Automobile kan altsaa, i Lighed med den nuværende Automobilfærge „Heimdal“, ske i begge Ender, medens Inkladning af Jernbanevogne finder Sted over Agterenden.

Da Skibet af Hensyn til Automobilfærgelejerne



Sidesalon for Fællesklasse.

ikke kan være bredere end M/F „Heimdal“, medens Jernbanefærgerne er 17,7 Meter brede, har man, for i daarligt Vejr, hvor Søen i Havnene kan være ret



Privatkahytten.

uroilig, at give Skibet den fornødne Støtte under Rangering med Vogne, forsynet Skibet med en Støtte-arm, som ved Hjælp af en elektrisk Motor kan skydes ud til begge Sider mod et særligt forstærket Sted paa Færgelejernes Bolværk.

Af Hensyn til Skibets Sejlads paa Kalundborg—Aarhus Overfarten er det nødvendigt at have et helt lukket Forskib, hvorfor Porten forude er indrettet som Bøugport, der ved Hjælp af en elektrisk Motor kan aabnes og lukkes.

Indkørsel af Automobileer paa denne Rute sker som paa de nuværende Skibe fra Siden, hvorfor Skibet er forsynet med 4 store Sideporte, passende udfor de tilsvarende Udkæringer i Bolværkerne i de 5 Havne.

Skibet er indrettet med dobbelt Bund i hele Længden og er forsynet med saa mange vandtætte Skodder, at det er i Stand til at flyde, selv om et hvilket som helst af de vandtætte Rum kommer i fri Forbindelse med Søen.

Det er isforstærket og forsynet med saavel Førror som Agterror.

Der er desuden indrettet store Trimtanke for saavel tværskibs som langskibs Trimforandring. Disse Tanke betjenes af kraftige Pumper med en Kapacitet af 400 Tons pr. Time.

Paa Mellemdækket er indrettet Spisesalcn med Stirrids, Separatkahytter samt Kamre, for Officerer og Besætning. — I Spisesalonen er Plads til 76 Personer. Møblerne er her udført af Birketræ, og Skodder og Paneler er opmalet i afstemte Farver. — Lige foran Spisesalonen ligger Separatkahytterne, der er indrettede med ialt 38 Sovepladser.

I Forskibet er indrettet Kamre for Restaurationspersonalet og i Agterskibet Kamre for Officerer og Mandskab. — Fra Hoveddækket fører 4 Trapper op til Saloner i begge Sider for Fællesklasse, disse er indrettede i forskellige Afdelinger for Rygere og Ikke-Rygere og er delt i Kupesystem ved tværskibs Sofaer, og ved Hjælp af en Række store Vinduer i Skibssiden er der skaffet en fortrinlig Udsigt for Passagererne.



EVERCOLD



DANSK KØLEINDUSTRI A/S

Automatisk-elektriske

Køleanlæg og Køleskabe

Installeret i mange Skibe bl. a. i

D. S. B.'s nye Færge „Freia“

Salgskontor og Udstilling hos

A. B. C. HANSEN COMP.

Industribygningen, Vesterbrogade 1A

Tlf. C. 6806

København V.

Tlf. C. 6807

Fra disse Saloner fører Trapper op til Promenadedækket, hvor der er indrettet Rygesalon for I Klasse samt Kabys, Stirrids, Telefonbox m. m. Desuden er der saavel aabent som overdækket Promenadeplass fælles for alle Passagerer. — Naar der er indrettet Saloner for saavel I Klasse som for Fællesklasse, er det af Hensyn til Skibets Funktion som Jernbanefærge og som Reserveskib paa Kalundborg—Aarhus-Ruten, medens der, naar Skibet betjener sin Hovedopgave, nemlig som Automobilfærge paa Storebælts Overfarten, er Adgang til alle Saloner for Fællesklasse Passagerer.

I I Kl. Rygesalon, der ligger paa Forkant af Promenadedækket, er Skodder og Møbler udført af Palisander, og Møblerne betrukket med rødt Narvhud. Der er her Plads til 58 Passagerer.

I I Kl. for Ikke-Rygere er Skodderne udført af dansk Ask, indrammet med Lister af Elm. Møblerne er ligeledes udført af Elm og betrukket med hjemmenvævet Stof. — I begge Saloner er der store Vinduer med lav Brystning af Hensyn til bedst mulig Udsigt.

Alle Saloner saavel paa Mellemdæk, Vingedæk



1. Kl. Rygesalon.

som Promenadedæk har Gulve af Ruboleum, lagt i forskellige Mønstre og Farver, afpassede efter de forskellige Forhold. — Opvarmningen og Ventilationen i alle Saloner og Beboelseskamre sker ved Hjælp af Aerovent- og Termoaggregater, et System, som i andre af Statsbanernes nyere Skibe har vist sig fortræffeligt, saavel hvad Varmeevne som Ventilations-evne angaar.

H. SCHØSLER PEDERSEN

Floras Alle 12, Vanløse

Malerier af Skibe — Maritim Reklame

Kabys og Stirrids er indrettet paa Promenadedækket, og herfra fører elektriske Elevatorer ned til Sidesalonerne samt til et stort Stirrids ved Spisesalonen. — Kabys og Stirridser er meget moderne indrettede, idet der er installeret store Køgekar, Varmebord, elektriske Kaffemaskiner og fem Køleanlæg af det danske „Evercold“ Fabrikat. — Desuden har man i dette Skib indrettet en ny Type Komfur, det saakaldte Aga-spis, der er af svensk Fabrikat. Dette Komfur er koksfyret og er ved hele sin Konstruktion og sit Udseende overordentligt renligt og tiltalende.

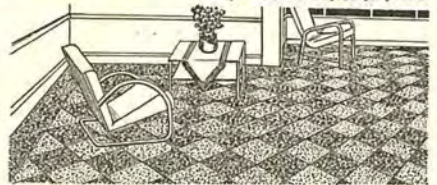
Skibet er forsynet med store, lyse, flisebeklædte Toiletter, saavel paa Promenadedæk, Vingedæk som Hoveddæk. — Der er til alle Haandvaske indlagt saavel koldt som varmt Vand, og Vandtilførslen sker gennem Hydroforanlæg, saaledes at der til Stadighed er konstant Tryk paa Vandet, ganske som ved Vandværksforsyning i Huse.

For at være rustet mod eventuel Brand om Bord, er der, foruden Skibets Spule- og Brandledninger, installeret et Overrislingsanlæg, inddelt i 14 af hinanden uafhængige Grupper, og det er derved muligt at overbruse en hvilken som helst Del af Automobil-dækket. — Paa Brodækket er indrettet Navigationsrum og Radium samt Kamre for Kaptajn og Styrmand. Tillige er der indrettet en Privatkabhyt.

Til Hjælp for Navigation er Skibet forsynet med Radiopejleapparat og Ekkolod. Dette sidste er af dansk Fabrikat. — I Radiumrummet er installeret en Telefoncentral med Ledninger ført til Apparater i de forskellige Saloner og Separatkabhytter, alt til Brug for de Passagerer, der maatte ønske at føre Telefonsamtale med Land.

NUTIDENS GULVBELÆGNING

EXPANKO 
KORK-PARKET



SLIDSTÆRK · HYGIEJNISK
LYDDÆMPENDE · FODVARM

1/3 SANO GODTHAABSVEJ 142 TLF. C. 948
KØBENHAVN · F 5 LINIER

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Prøvetur fra Nakskov Skibsværft med m/s »Thyra S«

✓ Nakskov Skibsværft afholdt Torsdag den 20. Aug. 1956 Prøvetur med sin Nybygning Nr. 75 — M/S. „Thyra S“ — bygget til A/S Dampskibsselskabet „Torm“, København.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærer 91,44 m. Bredde paa Spant 12,95 m. Dybde til overste Dæk 8,06 m. Lastevne ca. 2.940 Tons D.W.

Skibet er bygget som Frugtmotorskib med Shelterdæk og Krydsershæk og til Klasse British Corporation B.S. + med Isforstærkning. Huse paa Shelterdæk, Baadedæk og Kommandobro er indrettet midtskibs, og Skibet er forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde og delt i 12 Afdelinger.

Skibet har 2 Master, 4 Samsonposter og 4 Luger, som betjenes af 8 Stk. Løsserbomme, hvoraf de 4 til Nr. 1 og Nr. 4 Lugen har 5 Tons Løfteevne, og de 4 Stk. til Nr. 2 og Nr. 5 Lugen har 5 Tons Løfteevne. Endvidere er der paa Fokkemasten anbragt en 15 Tons Løsserbom. Ved Lugerne er anbragt 8 Stk. 5 Tons elektriske Løssespil og paa Bakken et elektrisk Ankerspil, alle af Thomas B. Thrige's Fabrikat.

Styringen af Skibet foregaar ved en elektrisk Styremekanisme, ligeledes af Thomas B. Thrige's Fabrikat, og anbragt Agter i Poopen. — Skibet er forsynet med Radiopejleapparat; der er endvidere installeret Radiosender for saavel korte som lange Bølger af Dansk Radio A/S.

Skibet har Dobbeltpladeror konstrueret som Strømlinieror. — Skibets Lastrum er særligt indrettet for Frugtfart med borttageligt Dæk i Forlastens halve Højde, og saavel Forlast som Agterlast og Bro



ventileres med 8 elektrisk drevne Ventilatorer, hvorfra den friske Luft blæses ned i Rummene gennem Kanaler, som fordeler den ligeligt i hele Last-ummet.

Officerernes Kamre samt en Salon er indrettet i et Hus midtskibs paa Shelterdækket. Kaptajnens Apterium samt 2 Reservekamre er indrettet i et Hus paa Baadedækket, og paa Kommandobroen er i et Dæks-hus af Teaktræ indrettet Styrerum, Bestik-kaf og Radium, og alle Rum er i enhver Henseende komfortable og rummelige.

Mandskabslukkerne er indrettet Agter i Poopen som store lyse 2-Mandskamre, samt 2 Messer, W.C. og Baderum i Hus paa Agterdækket.

Maskinanlægget bestaar af en Burmeister & Wain 6-cylindret 4-Takt Dieselmotor med Trykforstærkning, som er i Stand til normalt i Søen at kunne yde 2.550 H.H.K. ved 160 Omdrejninger pr. Minut og giver Skibet en Fart af 14 Knob i lastet Tilstand til en Dybgang af ca. 5,56 m.

I Prøveturen deltog: Skibsrederne A. Karpen og A. Schmiegelow samt forskellige Indbudte. — Prøveturen forløb tilfredsstillende i enhver Henseende, og efter dens Afslutning fortsatte Skibet til København.

Skibe føres paa sin første Rejse af Kaptajn Gordon-Møller, og Maskinchef er Maskinmester Søren Loft.

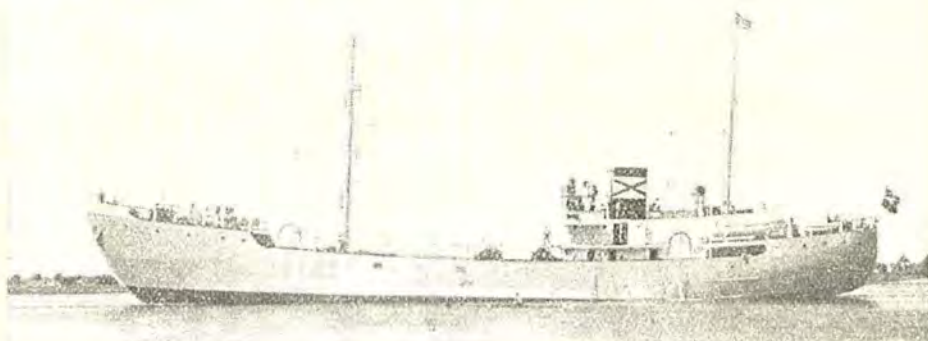
Prøvetur fra Nakskov Skibsværft med »Santa Joana«

✓ Nakskov Skibsværft afholdt Søndag den 9. Aug. 1956 Prøvetur med sin Nybygning Nr. 75, Dieselmotortravleren „Santa Joana“ til Rederiet „Empreza de Pesca de Aveiro“ i Aveiro, Portugal.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Største Længde: 70,84 m. Længde mellem Perpendikulærer 65,5 m. Bredde paa Spant 10,6 m. Dybde til Hoveddæk 5,9 m.

Trawleren er bygget til Klasse: Germanischer Lloyd + 100 A/4 E special survey, med forstærket Forskib efter Regler for Sejlads i Is. Den har et gennemløbende Dæk med Opbygningerne Bak og



Poop. Forskibet er bygget med Maierform. Skibet har 6 vandtætte Skodder og Dobbeltbund. Der er bygget med Krydsershæk, I en Del af Dobbeltbunden under Maskinrumet og i en Højtank foran dette kan

føres 578 Tons Brændselolie. — Lasteevnen er ca. 1450 Tons og Fiskelastrummets Kapacitet er ca. 1525 m³. — Trawleren er bygget efter de nyeste Principper for Stor-Trawling med mange Specialindretninger og har en betydelig Aktionsradius. — Baaede Trawlspillet og Ankerspillet er elektrisk drevne, ligeledes Styremaskinen. — Kedelarrangementet for Udvinding af Levertran er installeret i et Hus paa Dækket agten for Trawlspillet. Paa Dækket er anbragt 4 specielt indrettede Tanke for Levertran rummende 14½ Tons.

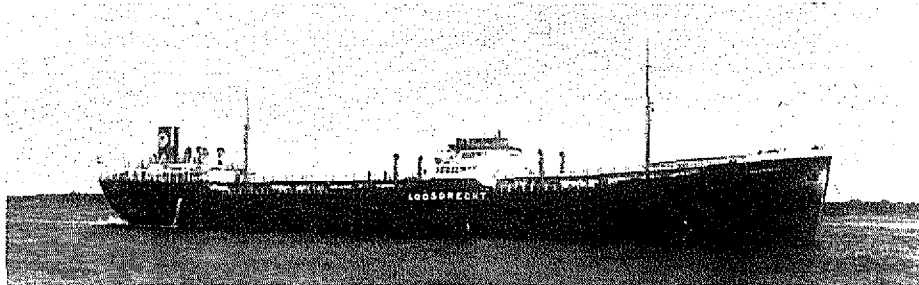
I Travleren er installeret Ekkoloddeapparat, Radiosender og Radiopejleapparat. Besætningen er paa ialt 54 Mand med Mandkabsaptingen anbragt i Bakken og Officersaptingen i Poopen og i et Hus paa denne. I Kabysen, som er indrettet paa Forkant af Motorcasingen, findes oliefyret Komfur.

Paa Prøveturen opnaedes en Fart af 15,2 Knob.

Efter at de tekniske Prøver var afsluttede, vendte Skibet tilbage til Naskov for at proviantere og afgik d. 11. Aug. til Lissabon for at indtage Salt etc., hvorefter Trawleren afgaar til New Foundlandsbankerne.

Motortankskibet „LOOSDRECHT“, bygget af Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller

∨ Fra Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller afleveredes Torsdag den 27. August et nyt stort Motor-Tankskib til Holland. Skibet, der er paa 14,620 Tons, er bygget til det gamle anseede Rederi Phs. van Ommersen's Scheepvaartbedrijf, Rotterdam, og er forsynet med al moderne teknisk Udstyr.



Maskineriet er en enkeltskruet B. & W. Dieselmotor paa 7 Cylindre. Motoren, en enkeltvirkende, 4-takts Type med Trykforstøvning og Supercharge, kan give Skibet en Fart af 12 Knob.

Tanksystemets Pumper og andet Hjælpemaskineri drives ved Damp. Hertil er installeret 2 skotske Marinekedler, der er indrettet til Fyring saavel med Exhaustgas fra Dieselmotoren som med Olie.

Til Officerer og Mandskab er indrettet smagfulde rigelige Opholdsrum, ligesom der findes en stor Salon med magelige Møbler i poleret Teak. Salonens Paneler er udført i Teaktræ. — Der er indrettet 7 Centretanke og 14 Sidetanke med 2 Langskibsskodder,

og Klassifikationen er foretaget af British Lloyd til højeste Klasse.

Skibet, der bærer Navnet „Loosdrecht“, var paa teknisk Prøvetur d. 26. Aug. ved en Sejlads fra Odense til Kerteminde, — herfra gik Turen videre til Helsingør, hvor sluttelig afholdtes Fartsprøve i Sundet, og ved 12 Tiden d. 27. Aug. overtog Rederiet Skibet, som straks fortsatte til Rotterdam.

„Loosdrecht“s Dimensioner er:

Længde overalt 152,70 m, Længde mellem P. P. 146,50 m, Bredde moulded 19,88 m, Dybde moulded til Upper Deck 10,92 m, Dybgang 8,54 m, Dødvægt Bæreevne 14,620 Tons.

Danmark bygger godt og billigt

Spildedampturbinen har Helsingør Skibsværft megen Glæde af.

Det er en kendt Sag, at denne Opfindelse, der nu anvendes i en Række danske og udenlandske Danepere, først og fremmest skyldes Direktør H. P. Christensen, men det vil han ikke høre noget om. Da vi siger det til ham, svarer han:

— Det er Værftets Opfindelse, men den har været nyttig. I Løbet af 4 Aar har vi lavet 56 Anlæg. Opfindelsen gaar ud paa at anvende Spildedampen, saaledes at al Kraft udnyttes. Spildedampen ledes ind i en Turbine, der ved et Kædetræk overfører Kraften til Akslen, og saaledes gaar ikke engang den saakaldte „Spilde“-Damp til Spilde. Opfindelsen udnyttes ikke blot af os, men Harland & Wulff i Belfast,

der er Verdens største Skibsbyggere, har Licens paa den.

— Hvad mener De om Skibsbygningens Fremtid? Hr. H. P. Christensen er som bekendt Formand for de danske Skibsværfters Sammenslutning og derfor den rette Mand at spørge.

— Det er vanskeligt at være Spaamand, men for de første to Aar har de danske Værfter god Beskæftigelse. Dette kan man sige til Trods for, at Skibsbygning er et internationalt Arbejdsfelt med stor Konkurrence. Hvad det gælder om, er at bygge godt, men først og fremmest gælder det om at bygge billigt. Og de danske Værfter kan aabenbart opfylde begge Betingelser.

STABELAFLØBNINGER

Nakskov.

∨ Lørdag den 15. August 1936 løb Nakskov Skibsværft's Nybygning Nr. 74, Frugtmotorskibet „Brazilian Reefer“, bygget til Rederiet J. Lauritzen, København, af Stabelen.

Skibet, som skal indrettes specielt til Frugtfart, er et Søsterskib til M/S. „Canadian Reefer“ og „Chilean Reefer“, som vi tidligere har omtalt i „Vikingen“. — Efter Afløbningen, der forløb glat, fortøjedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskinen installeret og Udrustningen færdig til Afleveringen. — Nakskov Skibsværft kan saaledes naa at aflevere 5 Søsterskibe til det samme Rederi paa eet Aar.

København.

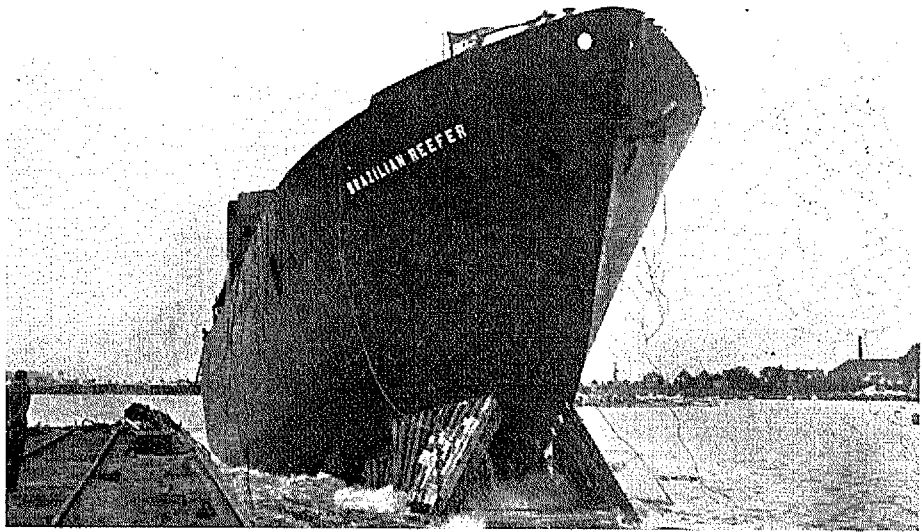
∨ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen søsattes d. 27. Aug. et nyt Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 624, som bygges til Skibsaktieselskabet „Rose“ i Sandefjord.

Skibet bygges til Det Norske Veritas' højeste Klasse og er specielt indrettet til Frugtfart. Alle Lastrum er isolerede, og der findes et stort Køleanlæg, som er i Stand til at holde den nedlastede Frugt ved en passende Temperatur.

Skibets Hoveddimensioner er 96 m × 15,87 m × 8,79 m til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 2250 ts.

Skibet forsynes med en Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type med en maximal Ydeevne af ca. 4500 LH.K. — Rederiet var repræsenteret af Hr. Skibsreder Gustav B. Bull, som var ledsaget af sin Frue og Datter, og Hr. Skibsmægler Jørgen Lorentzen ligeledes med Frue. — Skibet, der døbttes af Fru Skibsreder Bull, fik Navnet „Giuba“.

Blandt Gæsterne saas Hr. Skibsreder Hans T. Tor-



gersen med Frue, Tønsberg, Hr. Skibsmægler Halfdan Bugge med Frue, Hr. Direktør Evensen, Ingeniørerne Christensen og Røsholm fra Firmaet Arneser, Christensen & Co., Oslo, Skibets Kaptajn Arnold Jensen og den italienske Handelsattaché R. Luzi, samt Ingeniør Bork fra Det Norske Veritas. — Til Stede var endvidere Ingeniør C. A. Møller og Direktør G. Dithmer fra Burmeister & Wain, begge med Fruer samt Værftets Ingeniører m. fl.

Helsingør.

Ved A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri søsattes Torsdag d. 5. Sept. et nyt Dieselmotor-Passager- og Frugtskib til Lars Fostenes Rederi A.S. Haugesund. — Skibet blev af Fru Ingeniør Grønstadt døbt med Navnet „Olaf Fostenes“.

Afløbningen overværedes af Skibsreder Lars Fostenes, Skibsreder O. A. Knutsen og Frue, Direktør Bergman og Frue, Admiral Carstensen og Frue, Inspektør Lydersen, Lloyds Register, m. fl.

Skibets Hoveddimensioner er 96 m × 15,87 m × 8,79 m. — Det forsynes med en Burmeister & Wain 9-cylindret Dieselmotor. — Skibet, der er Søsterskib til det i Foraaret leverede Frugt-Dieselmotorskib „Vibran“ til Rederiet O. A. Knutsen, Haugesund, har

BURMEISTER & WAIN

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI A/S

— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbeddinger

SKIBSVÆRFTET:
Telefon: Central 6282

DIESELMOTORER

isolerede, kølede Lastrum for Frugttransport, ca. 4250 m³. — Passagerapteringen for 12 Passagerer faar smukt udstyrede 1- og 2-Mands Kamre samt Rygesalon og Spisesalon.

Prøveture.

✓ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges d. 27. Aug. en vellykket Prøvetur med Trælast-Dampskibet „Kuznetskroj“, Værftets Byggenummer 621, bygget for Regning Unionen af de socialistiske Sovjet-Republiker.

Skibet er bygget til U. d. S. S. R.s Registers højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. — Dets Hoveddimensioner er følgende: 98 m × 14,6 m × 7,15 m, og Bæreevnen er ca. 4000 ts. d.w. — Skibet er forsynet med en Hoveddampmaskine (tregangs) og med cylindriske Kedler. Maskineriet udvikler normalt ca. 1500 IHK. og giver Skibet en Fart af 10½ Knob. — Skibet er udført til Sejlads i Isfarvande og er derfor særlig forstærket. Endvidere er der ogsaa i Ap-

teringen taget nøje Hensyn til Ophold i arktisk Klima. — Besætningen, der bestaar af 42 Mand, har rummelige To-Mands-Kamre, ligesom Klubrum, Messer etc. er i moderne Udførelse med alle Indretninger for lange Rejser i de nævnte Farvande.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for saavel Zentralvercinigung, Maschimoimport, Moskau, det russiske Register som for Værftet.

Nakskov.

✓ Nakskov Skibsværft afholdt Søndag d. 9. August Prøvetur med sin Nybygning Nr. 75, Dieselmotor-trawleren „Santa Joanna“, til Rederiet „Empreza de Pesca Aveiro“ i Aveiro, Portugal.

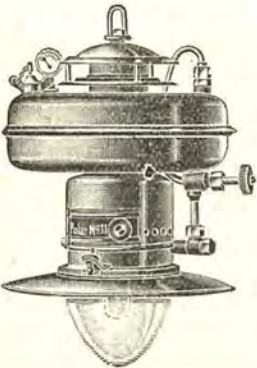
Odense.

✓ Fra Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller afleveredes Torsdag d. 27. August et nyt stort Motorskib, „Loosdrecht“, til Holland.

Helsingør.

✓ Helsingør Skibsværft holdt d. 25. September Prøvetur med Fragt-Dampskibet „Linda“, bygget til Dampskibsselskabet „Vesterhavet“, Rederiet J. Lauritzen, København.

Vi beklager, at vi paa Grund af Pladsmangel maa udsætte en nærmere Omtale af disse Skibe til næste Nummer.



POLAR-LAMPEN

C. C. MØLLER
St. Jacobsgade 15
Telefon Øbro 3771 x

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (fhv. Skibsfører)

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat-Tjeneste) til Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Kontor: Nordre Toldbod — Telefon Central 13 717
Privat-Telefon: Byen 3086 — Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

Skibsproviantering
Cigarer - Tobak - Vine
Detail:
Sølvgade 85, Tlf. 14172

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur
Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer „MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

Giv din bedste Ven Bogen
„Barken Margrethe“



Rosenborg Brøndanstalt

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



STJERNENS
Øl og Mineralvande

Depot for Skibsproviantering
 Heibergsgade 16 :: København K.
 Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer
 Depot i alle danske Provinshaune



HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE
 Til Inden- og Udenbords
 Faaes i alle Verdenshavne

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
 (Holzapfel) A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601

„Vikingen“s Forlag udgiver nu nedenstaaende Farvebilleder opklæbet paa Karton.



Nr. 1. Skoleskibet „Danmark“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×35 cm. Pris Kr. 3.00.



Nr. 2. Typisk dansk Skonnert.
 Maleri af Benjamin Olsen.
 Størrelse ca. 35×40 cm.
 Pris Kr. 3.50.



Nr. 3. „Suomen Jautsen“.
 Flerfarvet Akvarel. Størrelse ca. 30×30 cm.
 Pris Kr. 2.50.



Nr. 4. Skoleskibet „Georg Stage“
 (1811 Joseph Conrad). Maleri af Lods Landt.
 Størrelse ca. 35×40 cm. Pris Kr. 3.50.

Ved Bestilling bedes Nr. opgivet paa det ønskede Billede og Beløbet indsendes til »Vikingen«s Forlag, Gl. Mønt 39, Tlf. Central 9822 eller indbetales paa Postgiro 1382.



Nr. 5. Skoleskibet „København“.
 Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
 Størrelse ca. 30×40 cm. Pris Kr. 3.50.

C.L.O.C. CACAO
LIQUEUR.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Stettin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem København og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

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



VIKINGEN

50 Øre

»ISLANDS FALK«
Maleri af Benjamin Olsen. — Læs Artiklen Side 24.

1936 - Nr. 11
13. Aargang





Nr. 6. »Tre Venner«.
Flerfarvet Akvarel af H. Schosler Pedersen.
Størrelse 35×32 cm, Pris Kr. 3.50.

»Vikingen«s Forlag udgiver
nu nedenstaaende Farve-
billeder opklæbet paa Karton.



Nr. 7. M/S Canada.
Maleri af V. Qvistorff.
Størrelse 35×32 cm, Pris Kr. 3.50.



Nr. 8. Redningsdamperen »Vestkyst«
Maleri af Toldforvalter P. Larsen.
Størrelse 35×32 cm, Pris Kr. 3.50.



Nr. 9. Verdens første Stømlineskib.
Maleri af V. Qvistorff.
Størrelse 35×30 cm, Pris Kr. 3.50.



Nr. 10. Grønlandsfareren »Ceres«.
Maleri af Lods Landt.
Størrelse 35×30 cm, Pris Kr. 3.50.

Ved Bestilling bedes Nr. opgivet
paa det ønskede Billede, og Bøbet
indsendes til »Vikingen«s Forlag,
Gl. Mønt 39, Tlf. Central 9822,
eller indbetales til Postgiro 1382.

Brøndberg & Tandrup

Lanterner, Lamper og Lygter
Skibsinventar og Reparationer
Udtagelse af Certifikater

St. Kongensgade 27 B
Telefon: Palæ 827

NUTIDENS GULVBELÆGNING
EXPANKO
KORK-PARKET



SLIDSTÆRK · HYGIEJNISK
LYDDÆMPENDE · FODVARM
A/S SANO GODTHAABSVEJ 142 TLF. C. 948
KØBENHAVN · F 5 LINIER

Giv din bedste Ven Bogen

„Barken
Margrethe”

Faas paa »Vikingen«s Eksp.,
Gl. Mønt 39, København K.

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

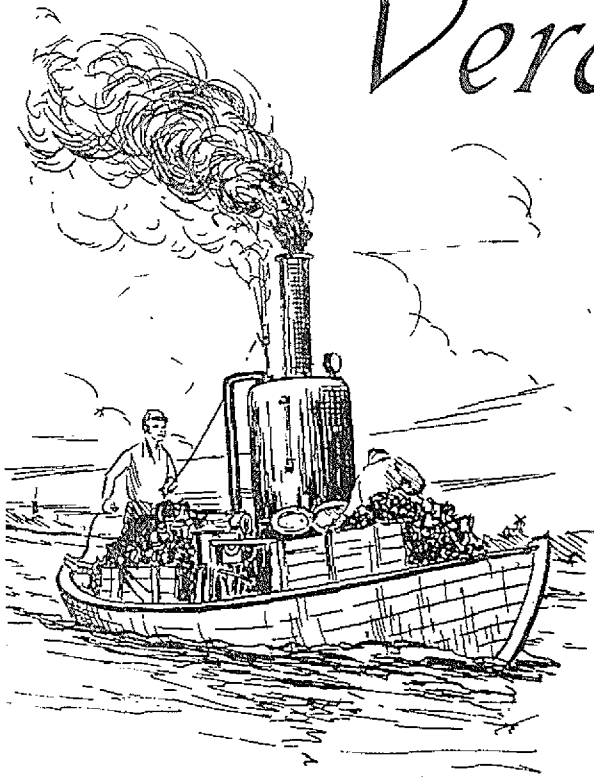
Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

Verdens første Motorbaad

50 Aars rivende Udvikling

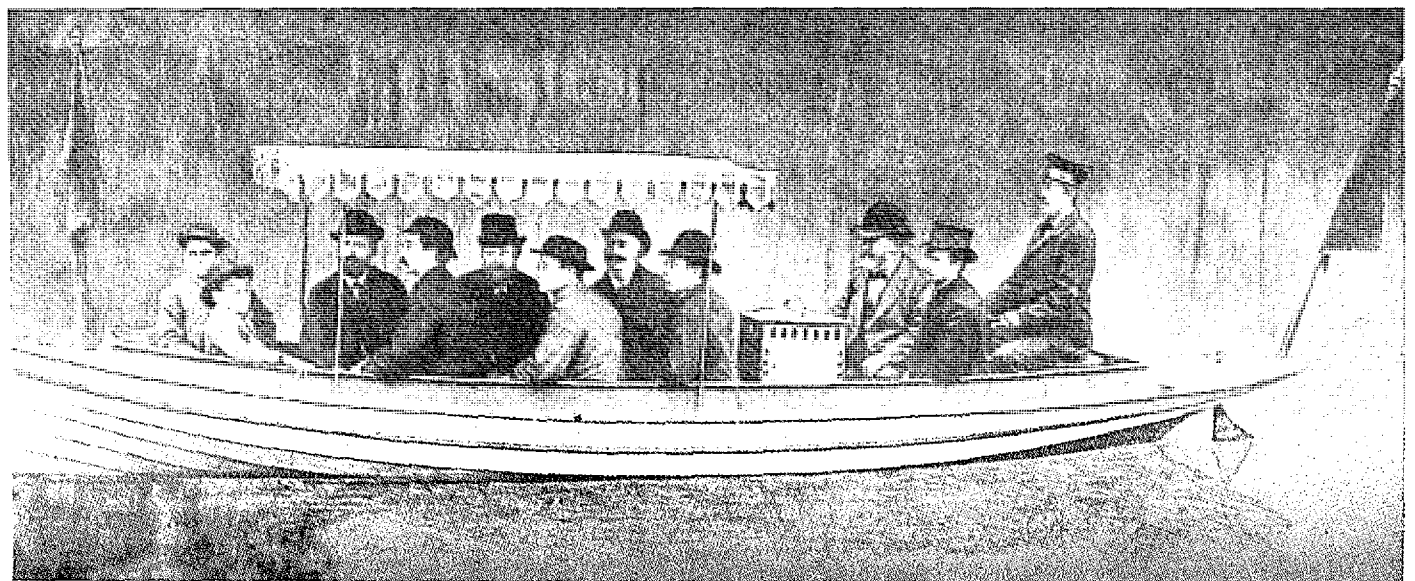
Den første Motorbaad fik samme Modtagelse som Robert Fultons Dampskib

Af TAGE NISSEN



Forsøget, der førte til den første danske Sports-Motorbaad.

EGENTLIG synes man, at Motorbaade har man altid haat. Derfor kommer det for de fleste lidt overraskende, at det i Aar kun er halvtreds Aar siden, den første Motorbaad blev sat i Vandet. Teknikens rivende Udvikling narrer os. Naar vi ser paa de Motorbaads-Vidundere, der



Her sejler Verdens første Motorbaad ned ad Neckar-Floden. De to Herrer bag Motorkassen er Gottlieb Daimler og Vilhelm Maybach.



Hurtiggaaende amerikansk Marine-Motorbaad i Søslædeform. Baaden er 15 m lang, forsynet med 4 Motorer paa hver 300 HP. Den kan løbe 45 MI. Denne Baadtype anvendes som Sikkerhedsfartøj ved Marinens Flyveskoler. Den lille Kran paa Forskibet er beregnet til at holde havarerede Luftfartøjer oven Vandet!

i Dag sættes i Vandet, er det kun naturligt, at man undres over, at en saadan Udvikling kan ske indenfor en kort Menneskealder.

Gottlieb Daimler var født i Württemberg i 1834. Han blev uddannet som Bøsemager. I Stuttgart kom den unge Bøsemager i Forbindelse med en Dr. Steinbeisz, der fik Interesse for den unge Mands mekaniske Snille. Han sørgede for, at Daimler kom paa den polytekniske Lærestalt i Stuttgart.

Efter at have endt sine Studier, overtog Gottlieb Daimler Ledelsen af Karlsruhe Maskinfabrik og senere Maskinfabriken Esslingen.

Gennem denne Virksomhed kom han i Forbindelse med den fra Gasmotorens Barndom kendte Dr. Otto. Bekendtskabet medførte, at Gottlieb Daimler i 1872 overtog den tekniske Ledelse af Dr. Ottos Gasmotorfabrik i Köln-Deutz. Her tilkaldte han sin gamle Ven, Wilhelm Maybach, som Chef-Konstruktor. I Fællesskab virkeliggjorde de to Mænd Dr. Ottos Tanke om en firetakts Gasmotor.

I 1882 skiltes han fra Dr. Otto og købte Ejendommen, Taubenheimstrasse 15 i Cannstadt ved Stuttgart. Her indrettede han et Værksted i et gammelt Gartnerhus, der laa umiddelbar op til Cann-

statter Kurpark, og gav sig i Kast med Arbejdet for at udfinde en Motor, der kunde bruges som Drivkraft til Vogne. Den Tanke havde allerede beskæftiget ham i mange Aar.

Hans gamle Arbejdskammerat Wilhelm Maybach hjalp ham ogsaa her, og det lykkedes tilsidst disse to Mænd at fremstille en lille hurtigløbende Forbrændingsmotor, der virkelig kunde arbejde.

Men inden dette stolte Resultat naaedes, havde det brave württembergske Politimaestet skride ind. En Nat stillede Politiet foran Gartnerhuset og begærede i Lovens Navn Adgang. Der var nemlig indløbet Meddelelse om, at der i det Daimlerske Værksted, der altid var omhyggeligt tillukket med Skodder for Vinduerne, i de natlige Timer blev drevet Falskmønteri. Politikommisæren viste sig imidlertid at være en forstandig Mand, der hurtigt blev klar over, at der her hverken foregik Falskmønteri eller anden ulovlig Bedrift. Selv om Daimler og hans Kammerat her kunde tage sig en Latter over de noget flove Politifolk, saa skulde det ikke blive sidste Gang, de blev udsat for en halstarrig Modstand og Overtro.

Da Gottlieb Daimler i 1885 fik Patert paa sin

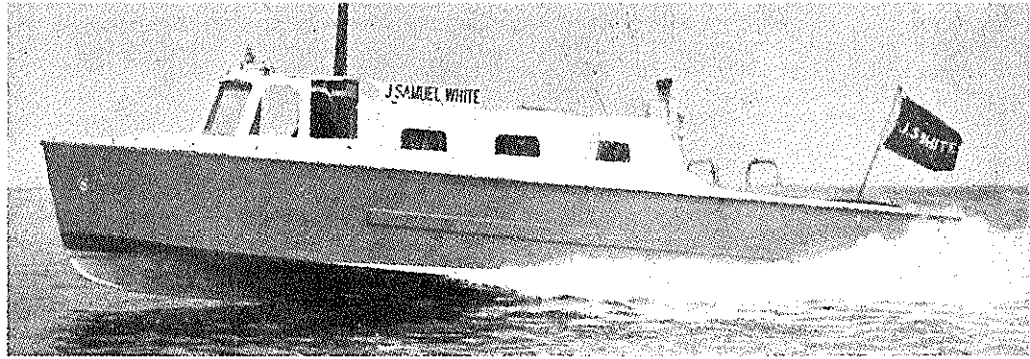
Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



En Aluminiumsbåd bygget af J. Samuel White Co. Ltd., Cowes paa Æen Wight. Længden 10,67 m, Bredden 2,82 m, Dybden 1,45 m. Forsynet med 3 Gray Phantom Motorer hver paa 125 B.H.K. Med en Fart af 40 miles i Timen er Ak-tionsradien 190 miles. Turen Cowes-Southampton gøres i 20—25 Minuter. Dampere er en Time om den samme Tur.



Forbrændingsmotor, udtalte han, at denne dannede et nyt, selvstændigt Led i Gas- og Forbrændingsmotorernes Udvikling. Daimler-Motoren, sammenlignet med „Otto-Motoren“ og andre foreliggende Systemer, forholder sig som Bagladegeværet til det gamle Stenlaesgevær, hvor Antændelsen foregik udvendigt fra og derfor kun kunde foregaa langsomt.

I 1885 indtog Daimler et Tillægspatent, der omfattede alle Transportmidler lige indtil Luftfartøjer, og dermed havde han antydet alle de Anvendelsesomraader, der kunde komme i Betragtning for hans store Opfindelse.

Endnu i 1885 indbyggede han for første Gang en Motor i en Cykle, og i 1886, altsaa for halvtreds Aar siden, installerede han en Motor i en Baad.

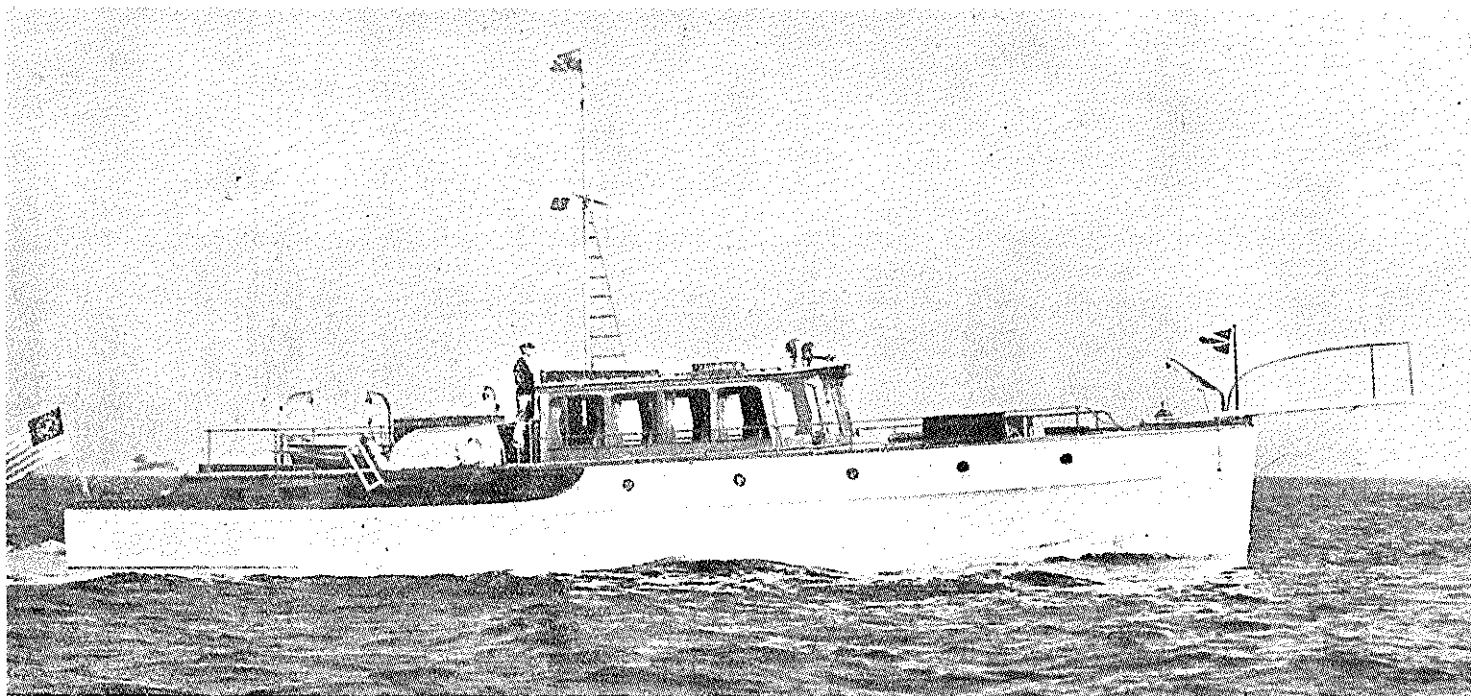
Dermed var Verdens første Motorbaad opfundet.

Selv om Daimler havde omgivet alt sit eksperimenterede Arbejde med den dybeste Hemmelighedsfuldhed, svævede der dog Rygter ud, og Offentligheden fulgte med voksende Forundring og Mistro det Daimlerske Arbejdes Fremgang. Det var knap nok rygtedes, at en af de „brandfarlige“, nye Daimler-Motorer nu var installeret i en Baad i den Hensigt at sejle med den paa Neckar-Floden, før det væltede ind med Andragender til Øvrigheden om at forbyde dette farlige Uvæsen og ikke udsætte Til-

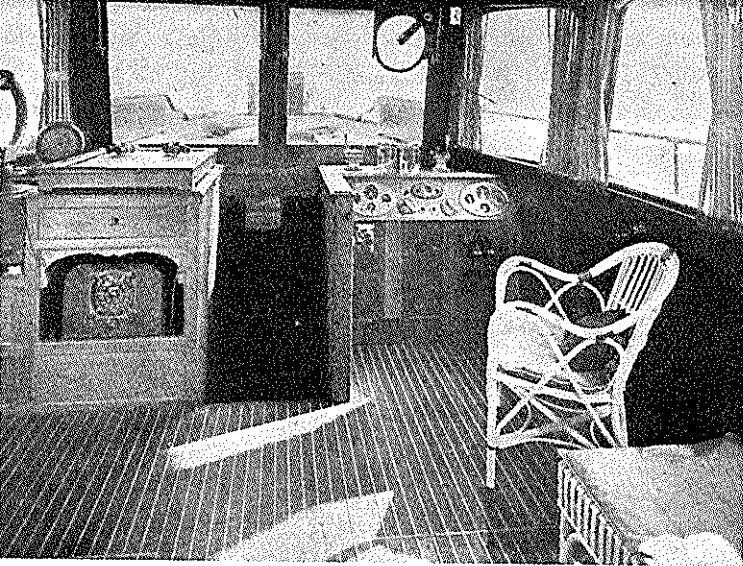
skueres og intetanende Medpassagerers Liv. — — Som enhver Opfinder, der tror paa sin Mission, trodsede Gottlieb Daimler den offentlige Mistro og Modstand, og da Motoren var færdiginstalleret, satte han Baaden i Vandet. Men han havde undervurderet sine Modstanderes Magt. En ophidset Menneskemængde hindrede ham ganske simpelt i at sejle ud paa sin første Prøvefart, og da han indsaa det haabløse, ja, ligefrem farlige i fortsat at trodsede den offentlige Mening, bragte han Baaden tilbage til Værkstedet.

Nogle Dage efter rygtedes det i Cannstadt, at Daimler var kommet til Fornuft og havde opgivet den farlige Benzinmotor og i Stedet vilde forsøge at drive sin Baad frem ved Hjælp af Elektricitet. Dette Rygte virkede beroligende paa de brave, men ophidsede Cannstadt-Borgere, og da Daimler-Baaden kort Tid efter igen dukkede frem paa Neckars Bred, kunde enhver overtøye sig om, at Rygtet havde talt sandt, for Baaden var fra For til Agter overspændt med skinnende Kobberledninger, der var fastgjorte paa tillidsvækkende Porcelænsknapper.

Man var tilfreds. Det var jo tydeligt nok, at Baaden med den velkendte Gottlieb Daimler i Agtersædet og ved Siden af ham den ikke mindre kendte Wilhelm Maybach, blev drevet af Elektricitet.



En af dette Aars fineste Motor-Yachter. Den er bygget hos Julius Petersen, Nyack, U.S.A. Den er forsynet med to 6-cylinder Buda-Diesél, der giver den en Fart af over 15 miles.



Selv om Gottlieb Daimler var en fremsynet Mand, anede han sikkert ikke, at Motorbaadens Indre efter blot 50 Aars Forløb vilde udvikle sig til en saadan Luksus og Elegance.

Daimler-Baaden fjernede sig langsomt fra Stranden. Men saa snart den var kommet tilstrækkelig langt bort, satte Gottlieb Daimler Motoren i Gang, og med overbevisende Sikkerhed gled Verdens første Motorbaad ned ad Neckar-Floden.

Cannstatter-Politiet fik naturligvis Kendskab til det Puds, Daimler havde spillet Offentligheden. Men den fornuftige Politikommissær afholdt sig igen fra at skride ind, navnlig da baade den første Prøvefart og de senere Ture forløb uden Uheld. Og da det fromme Bedrag med den „elektriske“ Motorbaad kom frem for Offentligheden, blev det ikke mere mødt med Protest. Man var blot begejstret over, at denne nymodens Tingest til Benzinmotor kunde anvendes med saa stort Udbytte ogsaa indenfor Skibsbygningen.

Samme Aar, 1886, havde den anden store tyske Opfinder, Carl Benz, gjort lignende Forsøgsfarter med Motorbaade og havde haft Held med sig, og disse første Daimler- og Benz-Motorer banede altsaa Vejen for den Udvikling, hvis Resultat i Dag er den teknisk-videnskabeligt fuldkomne Skibsmotor, der findes installeret i smaa og mellemstore Skibe, og som i Særdeleshed har Betydning for alle hurtiggaaende Fartøjer.

Der skulde gaa endnu en halv Snes Aar, før vi herhjemme rigtig fik Smag paa denne Form for

Sejlads. Men omkring Aarhundredskiftet begyndte Interessen for Motorbaaden at spredes. I et Blad, der hed „Sejl og Motor“, finder vi i et Nummer fra 1916 en Artikel, der giver et ganske morsomt Billede fra Motorbaadenes danske Barndom. Det hedder heri:

Hvordan Motorbaadssporten opstod i Randers.

Motorbaadssporten i Randers har 15 Aar paa Bagen. Før den Tid kendte man kun Sejlbaade, og Sejlsporten havde gode Dage.

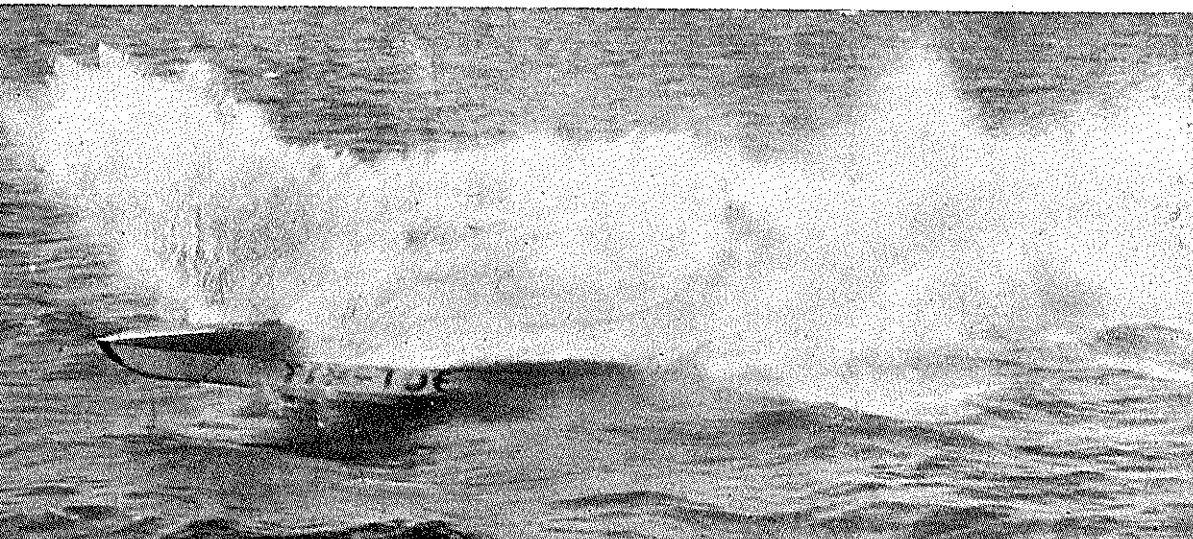
Egentlig Ophav til Motorbaadssporten i Randers var 3 Smede- og Maskinlæringer (hvoraf den ene er nuværende Værkfører Carl Johansen, Nordhavnsværftet). De købte i Fællesskab en gammel udrangeret Fiskerbaad, fiksedede den lidt op og anbragte en kæmpemæssig Dampmaskine — af eget Fabrikat i „Skibet“.

Som salig Robert Fulton i sin Tid vakte Opmærksomhed med sit første Dampskib, saaledes fremkaldte denne Form for „Motorbaade“ nærmest vild Panik.



Paahængsmotoren er overordentlig yndet indenfor Havn-området og fra Havn til Ankerplads.

Nogen Lystbaad kunde man ikke med Rette kalde dette Monstrum. Dampkedlen var opretstaaende, og da der ovenpaa Kedlen tillige fandtes en temmelig høj Skorsten, forstaaer man, at Baaden med en saa-



John Charles Thomas' 225 Kubik-tommer-Hydroplan et Seicund før Skipperen blev kaste: udenbords.

dan „Overbygning“ var meget rank og naturligvis slet ikke kunde gaa i Sø.

De tre Gutter delte Arbejdet lige imellem sig. Nr. 1 var Kaptajn og Styrmand, Nr. 2 var Maskinmester og Nr. 3 var Fyrbøder. Da Apparatet var en uforbederlig Kulsluger, var Fyrbøderen den, der havde mest at bestille, saa denne Uriaspost maatte ofte afløses.

Naa, da Kulforbruget ikke stod i rimeligt Forhold til Lærlingelønnen, og da Kulbeholdningen og Kedlen tog saa megen Plads, at Baaden kun kunde huse Betjeningsmandskabet, lagde de tre Opfindere paany Hovederne i Blød.

Resultatet heraf blev, at Dampmaskinen blev solgt som gammelt Jern og erstattet med en lille Petroleumsmotor. Denne osede ganske vist rædsomt; men man slap jo fri for at skovle Kul paa, og dette betragtedes som et stort Fremskridt. Nu blev der jo Plads til nogle Passagerer.

Der blev stadig eksperimenteret, hvilket resulterede i Anskaffelsen af en Benzinmotor, og dermed var i Virkeligheden „Tonen“ slaaet an for Motorbaadssporten i Randers.

Da alle Eksperimenter var afsluttede, købte en kendt Borger Baaden, og Signalet var givet. Den blev

hurtigt efterfulgt af flere Baade, stadig bedre og bedre, og for Tiden ejer Randers Fjord en stor Flaade af hurtige og dejlige Motorbaade, som er en Pryd.

Randers Motorbaadklub

plejer og udvikler denne Sportsgren, og naar Klubben arrangerer Kapløb kommer altid den samme Baad først — og vinder Pokalen — fordi den bag det spinkle Skrogs sitrende Spanter huser en 24 Hestes Automobil-Motor. Men selvfølgelig faar den Lov til at give en passende Respit.

Motoristerne i Randers er — som alle andre Steder — flinke Folk. Til at begynde med saa Sejl-sportsmændene ned paa dem som de „Overløbere“, de jo i Virkeligheden var; men da man jo som bekendt ikke kan dæmme op for Udviklingen, fandt man sig efterhaanden med Resignation i denne Tingenes Tilstand, og nu er Forholdet det bedst mulige mellem Sejl-sportsmænd og Motoristerne i Randers.

Og naar Vinden henad Aftenstid lægger sig — det er den særlig slem til paa Randers Fjord — er Motoristerne altid til Tjeneste med en Ende

Og naar Enden er god o. s. v.

Alverdens Opfindere uddyber og forbedrer Motorbaaden

DET ER GAAET med Gottlieb Daimlers Opfindelse, som det altid gaar med en grundlæggende Opfindelse. Den udvikler sig nemlig ad to Veje. Den ene Vej er den jævnt fremadskridende, hvor selve Opfindelsen og det enkle System, den er bygget op paa, uddybes og forbedres efter de allerede givne Linier. For Motorbaadens Vedkommende er det denne Vej, der fra Daimlers og Benz' primitive Motorbaade paa saa kort Tid har ført frem til vore Dages moderne, kraftige og strømliniede Motorbaade. Den rivende Udvikling, hvoraf man faar et Indtryk gennem Billederne, der ledsagede den foregaaende Tekst, vil „Vikingen“ i fremtidige Numre søge at klarlægge gennem Tekst og Billeder.

Den anden Vej, der er udgaaet fra Daimlers første Motorbaad, er den, der med de mest uventede Sidespring fører fra den ene overraskende Opfindelse til den ander.

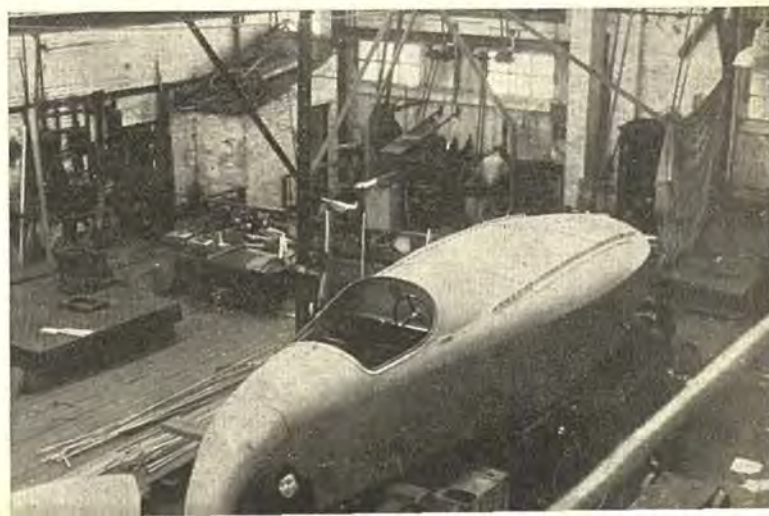
Gottlieb Daimlers Tanke har naturligvis først og fremmest været overhovedet at faa en Gasmotor til at drive en Baad fremad. Men da dette først var lykkedes og Motorbaaden som saadan havde begyndt sin normale Udvikling, meldte der sig straks forskellige Faktorer, der hver især krævede sin særlige Opfindelse.

Den første og vigtigste Faktor i Motorbaadens Udvikling blev Spørgsmaalet: Fart. Eksplosionsmotorer udviklede sig jo til en Kraftgiver, der langt overgik Dampmaskinen, idet den før Udfoldelsen af

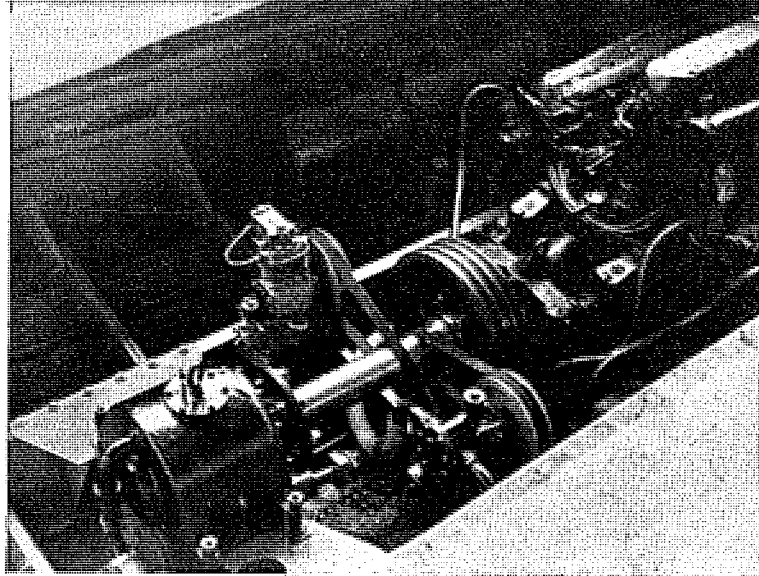
samme Hestekraft fordrede langt mindre Plads saavel for Maskinlegemet som for Brændslet, hvilket gjorde den særlig egnet til Drivkraft i det lille Fartøj. Og den aabnede uanede Muligheder for Menneskets Trang til at „gøre Fart“.

For at opnaa større Fart hæftedes Opmærksomheden som det første og mest nærliggende paa Baadens Linier. Man eksperimenterede med Skrog der i Udseende kunde nærme sig det fantastiske. Smalle, brede, flade og høje Baade har været forsøgt med mere eller mindre Held. Men Vandet har sine særlige Egenskaber, sine egne fysiske Love. Vandet binder og gør Modstand.

Der findes en Sport, der kaldes Aqua-Plane, og som gaar ud paa, at en Person staaende paa et Brædt slæbes efter en Motorbaad. Farten og Vandets Modstand gør, at Brættet trods Personens Vægt glider paa Vandets Overflade. Gennem denne Sport fik Danskeren Jonas Plum Idéen til en Motorbaad, hvor



Den originale danske Opfindelse Motorbaaden „Fautail III“, der bygges af Opfinderen selv paa engelsk Værft.



935 H.K.-Installationen i Nybygningen „Fantail III“.

Vandets Modstand under Farten bliver bragt ned til det minimale.

Den moderne Motorbaad vil, naar den er naaet op paa sin højeste Fart og er bygget med de rigtige Linier, løfte sig selv noget ud af Vandet, netop paa samme Maade, som det belastede Brædt, der slæbes hurtigt efter en Baad, gør det. Nu opdagede Plum under Aqua-planning, at Vandets Modstand voksede eller aftog eftersom Personen, der stod paa Brædtet, flyttede sin Vægt og derved ændrede den Vinkel, hvormed Brædtet løftede sig fra Vandet. Gennem Forsøg udfandt Plum, at 4° fra den horizontale Linie var den Stilling, hvori Vandet gjorde mindst Modstand mod Brædtets Fart. Naar en belastet Motorbaad har opnaaet sin Fart, løfter den sig ud af Vandet med Forpartiet i en Vinkel, der afviger langt over 4° . Plums Idé gaar nu ud paa, efter at Motorbaaden har opnaaet sin højeste Fart, at bringe dens Flugtlinie ned til netop de fire Grader fra den horizontale Linie, der betinger den mindste Modstand fra Vandet. For at opnaa dette, opfandt han en særlig Rorindretning, som han kalder Fantail. Ser man paa Billedet, vil man under Baadens Agterparti opdage denne for en almindelig Baad ejendommelige Tingest. I Stedet for som det almindelige Ror at indtage en vertikal Stilling, er denne Roranretning anbragt i horizontal Stilling. Naar Baaden har opnaaet sin Fart og løftet sig ud af Vandet, sænkes denne horizontale Rorflade, hvorved den udøver et Tryk opefter paa Agterpartiet af Baaden, og Baadens Flugtlinie skal derigennem kunne bringes netop ned til de 4° fra den horizontale Linie.

Sin første Baad fik Jonas Plum bygget i Amerika. Den var forsynet med en Motor paa 400 H.K. og kunde gøre en Fart paa 50—60 miles i Timen. Baaden var døbt „Fantail I“.

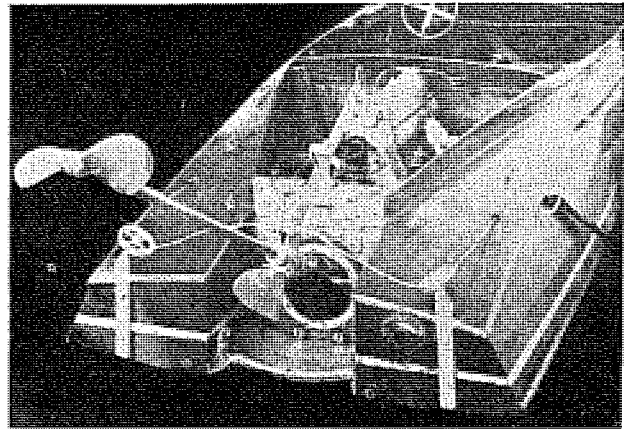
Sin næste Baad byggede han i Samarbejde med

Apoteker Nils Benzon. Baaden var noget smallere og kun forsynet med en Motor paa 200 H.K. „Fantail II“ gjorde mange Togter i de danske Farvande, og selv med en Belastning af 20—50 Personer opnaaede den en Fart, der laa betydeligt over en almindelig Motorbaad med samme Motorkraft.

For Tiden er Hr. Jonas Plum beskæftiget med paa et engelsk Værft at bygge „Fantail III“. Den bygges helt igennem af et Metal, Birmabrite, for Birmal Boat-Corporation, og den skal søge at slaa Verdensrekorden.

Endnu i Motorbaadens Barndom, i Begyndelsen af Aarhundredet, eksperimenterede Ingeniør H. C. Vogt paa Orlogsværftet med en Opfindelse, der kaldtes Pendulpropeller. Paa den Tid laa endnu tre Faktorer: Sejl, Damp og Eksplosionsmotorer og kæmpede om Førstepladsen som Drivkraft i Fartøjer, og Beretningerne om Ingeniør Vogts Forsøg med Pendulpropellen præges stærkt heraf.

Idéen gik ud paa at erstatte Skibsskruen med de saakaldte Pendulpropeller, der som Drivkraft



Skruen, der kan flyttes efter Dybde- og hold, Strømsforhold. Styring o. l. og helt løstes ud af Vandet, er en af de sidste opsigtsvækkende Opfindelser.

virkede som Fiskens Finner. Men foruden som Drivkraft skulde de samtidigt erstatte Roret eller endog virke sikrere og mere hensigtsmæssigt end det almindelige Ror.

Det er her en Faktor: Styringen, der gør sig gældende. Det almindelige Ror virker som bekendt sikrest under høj Fart. Naar Skibet kun gør lille Fart, altsaa navnlig i Havn under Anløb og Afgang, er Styringen med det almindelige Ror usikker. Med Pendulpropeller anvendt til kombinere: Styring og Drivkraft skulde ophæve denne Svaghed, idet det almindelige Ror for at udøve Tryk fordrer stor Vandtilførsel, mens Pendulpropeller med deres Finnebevægelser altid kan udnytte den for Haanden værende Vandmasses Modstand.



„Fantail I“
pløjer
de danske
Farvande.

I DRIFT PAA NORDSØEN

X 28 brummede ud over Nordsøen. Det var en tidlig Morgen, hvor Havgusen tværede Omgivelserne ud, saa det saa ud, som man saa dem igennem et tæt Slør. Vinden blæste fra Øst mod Nord-Øst, og ganske svagt kunde man se, hvorledes Havets Overflade et Par tusinde Fod nede blev piske: op til et voldsomt Opgør med Kastevindene.

Flyveløjtnant: Hawkins sad ved Roret, og medens Maskinen skar gennem Taage, Regn og Skydannelser, tænkte han kun paa at faa sit store Ønske opfyldt: at møde en af de Zeppelinere, der saa ofte blev sendt ud paa Observationsflyvning over engesk Terrain. Kunde han blot faa saadan en under Behandling, saa vinkede Forfremmelser og Dekorationer i Fremtiden, og saa kunde alle Kammeraterne hjemme i Kanada holde op med at le, fordi han var løbet hjemme fra og havde ladet sig avertere til Luftstyrken.

Hawkins vendte sig om og saa gennem Taagen. Ganske

svagt øjnede han en anden Maskine, der fulgte ham som en Skygge. Det var A.G.Y. IX, der blev ført af Kaptajn Cay. De to havde før været ude paa Zeppelinjagt sammen, og det beroligede ham at se Kammeratens Maskine i sit „Kølvand“.

Foran i X 28 sad Piloten højet over Kortet, og nedenunder skimtede Hawkins Terfrischen Lysbøje. Det betød, at de nu befandt sig paa det Omraade, hvor de tyske Luftfartøjer opererede.

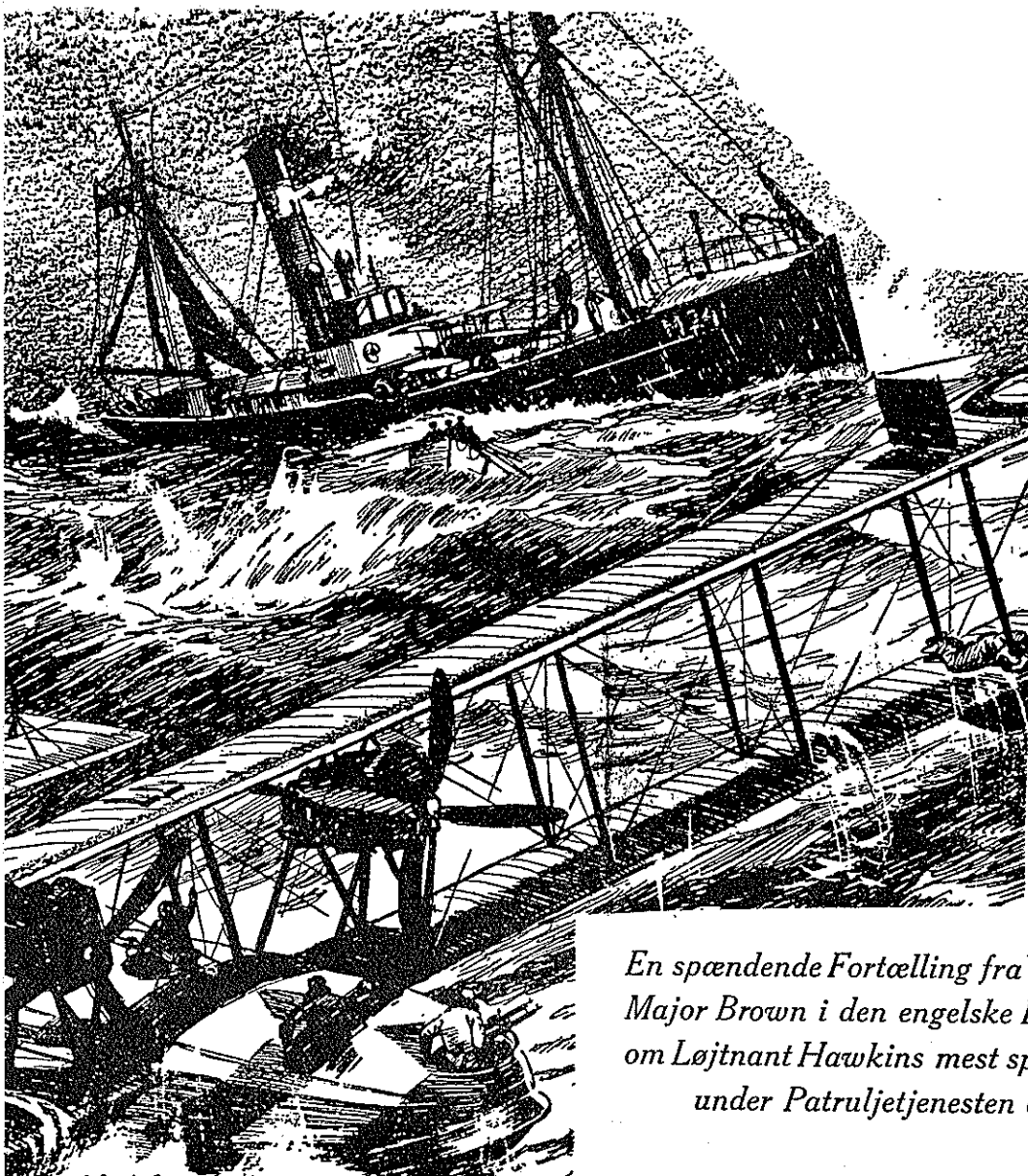
Kort Tid efter følte Hawkins, at der maatte være sket noget, og da han tilfældigvis saa op, opdagede han en stor sort Skygge, der lydløst gled hen over hans Hovede. Det var en lang, kæmpemæssig Cigar det var en Zeppeliner!

X 28 satte Næsen nedefter for at dække sig i Taagen, og Hawkins haabede, at Cay vilde følge efter ham. Han var overbevist om, at han denne Gang vilde faa Held til at overrumple dette store Luftuhyre. Et Øjeblik lettede Taagen,

og som i et Glimt saa han tre vingede Silhouetter styrte frem fra Skyerne og som Høge slaa ned paa A.G.Y. IX.

Hawkins kendte dem. Det var tre tyske Søplaner af de hurtige Brandenburgtyper. Han lagde Roret haardt om og satte fuld Gas paa Maskinen, og medens Maskingeværerne spyttede ud gennem Propellen, gik X 29 over til Angreb.

Uheldigvis for Brandenburgerne var de saa optaget af A.G.Y. IX, at de slet ikke opdagede X 28, førend Kugle efter Kugle borede sig ind gennem deres Skrog. Hawkins saa den ene af de tyske Flyvebaade hvirvle rundt om sig selv som et faldende Blad, og medens den styrtede mod Havet, trak den en tyk, sort Røgstribe efter sig gennem Luften. Hans Angreb i Flanken havde virket saa



En spændende Fortælling fra Verdenskrigen, hvori Major Brown i den engelske Luftmarine fortæller om Løjtnant Hawkins mest spændende Oplevelser under Patuljetjenesten over Nordsøen.

overraskende paa de tyske Maskiner, at de skyndsomt dukkede ned og skjulte sig i Taagen. — Hawkins saa sig om for at faa Øje paa A.G.Y. IX. Du glade Verden! Den var forsvundet! Hvad var der sket ...

Da prikkede Anden-Piloten ham paa Skulderen og pegede ud mod Styrbord, og der ... dybt nede, saa han gennem Taagedisen A.G.Y. IX styrte gennem Luften som en vingskudt Fugl.

Hawkins dykkede straks efter, og da han kom ned, hvor Blæsten havde pustet Taagen bort, saa han tydeligt, hvorledes den havarerende Maskine styrtede mod Havets Overflade.

Cay og hans Observatør var i en meget farlig Situation. Ceres Maskine var saa ødelagt, at den overhovedet ikke kunde flyde, saa for Hawkins var der kun eet at gøre, og det var at sætte sin Maskine ned paa Vandet.

Men paa den anden Side vidste han ogsaa, at der kun var et meget ringe Haab om, at Maskinen kunde hæve sig, naar den fik to Mand til ombord.

I en snæver Kurve gik X 28 op mod Vinden, og kort efter hoppede og dansede den paa det oprørte Vand som en Frop, og nogle Meter borte saa Hawkins to Hoveder, der arbejdede sig frem gennem Bølgerne. Det var Kaptajn Cay, der med een Haand svømmede, medens han med den anden holdt sin Pilot oven Vandet. Der var ingen Tid at miste. Hvis de to Forulykkede ikke øjeblikkeligt blev taget ombord, vilde de være fortabte. Med al sin Kraft slyngede han et Tov ud mod dem, og kort efter blev de begge halet ind i Cockpitet.

— Tak, gamle Dreng, sagde Cay og rakte Hawkins sin Eaand i et varmt og fast Haandtryk. Du har frelst vore Liv — men Pokkers ogsaa, at du skulde lande i saadan en Sø!

Men der var ikke Tid til at filosofere. Der skulde handles. Hawkins satte fuld Kraft paa Motorerne, men det blev kun til, at X 28 hoppede med sin forøgede Last fra den ene Bølgekam til den anden, og lige meget hvad Hawkins end foretog, vilde Maskinen ikke hæve sig fra Vandoverfladen.

Han opgav flere Forsøg, og ved Cays Hjælp lagde han Kursen om, saa Maskinen ved at sejle gennem Vandet kunde naa tilbage til Stationen i Yarbore.

Men nu begyndte først Vanskelighederne for de fem Mand i Flyvebaaden. En Bølge rejste X 28's Hale saa højt i Vejret, at Maskinens Forparti kom under Vand, og i næste Øjeblik krængede Maskinen til den anden Side.

— Læg Kursen om! for Himlens Skyld! raabte Cay til Hawkins. Det gaar ikke paa den Maade. Hvis vi holder hende som nu, vil Sørerne sende os til Bunds.

Og det var kun altfor sandt. Hawkins indsaa, at det var nødvendigt at lægge Kursen om, men paa den anden Side var han ogsaa betænkelig ved at staa ud fra Land, men der var intet Valg. De maatte se at faa Kursen lagt med Vinden og saa stole paa, at Forsynet vilde føre dem forbi et Skib.

Proviant havde de intet af. Der var kun to Galloner Drikkevand ombord i Maskinen. Det maatte de dele mellem sig i beskedne Rationer, for de vidste ikke, hvor lang Tid de kunde komme til at drive om i det oprørte Hav.

Sørerne skyllede ind over Maskinen, og medens Cay og Hawkins beskæftigede sig med Observationer, arbejdede Observatørerne hver med sin Blikdaase paa at lænse Maskinen for Vand, men det var et haardt Arbejde, for de tyske Flyvere havde bidt godt fra sig, og flere Kugler havde boret sig gennem Skroget. I Begyndelsen var disse Smaahuller ret

uskadelige, men Vandets Tryk gjorde den større fra Minut til Minut.

Dagen gik med Kamp for Livet, og Aftenen kom, uden at de Skibbrudne havde set saa meget som Røgen af et Skib. De havde ventet, at Blæsten vilde lægge sig læn uncer Aften, men det blæste tværtimod mere voldsomt. Førpinte og med svidende Øjne fra Saltvandet kæmpede de fem Mænd videre mod den rasende Natur ...

Hen under Midnat løb Brændselstankene tomme, Motorerne prustede uregelmæssigt i nogle Sekunder, før de sate ud, og nu, da den fremadrivende Kraft var gaaet tabt, blev Maskinen kastet rundt endnu voldsommere end før, men de fem Mand ansede det slet ikke. Ganske mekanisk arbejdede de med deres Blikdaaser. De talte ikke. De tænkte ikke. Det var deres indgroede Pligtfølelse, der drev dem frem ... de skulde og de maatte naa frem til Frelse!

Pludseligt krængede Maskinen om paa Siden. Det gav ganske uvilkaarligt et Sæt i Mændene. I et Sekund var det, som om de vendte tilbage til Virkeligheden.

— Pontonen — den styrbords Ponton, raabte Cay hæst. Den styrbords Ponton er forsvundet!

Løjtnant Hawkins svarede intet, men med en Kraftanstrengelse kæmpede han sig frem til Cockpitets Kant, og før de andre kunde forhindre det, krævede han ud paa bagbords Plan. Tomme for Tomme arbejdede han sig ud efter, og for hver Centimeter, han naaede frem, rettede Flyvebaaden sig op. Det var en Bedrift uden Sidestykke. Sørerne skyllede over ham, medens han laa paa Maven og klamrede sig til den yderste Støtte paa Vingen. Han laa med Armene krydsede ind i hinanden og med sit Ansigt boret ned ved Armhulen for at beskytte det mod de piskende Søer. Han var mere død end levende, men han gav ikke op, for han mærkede, hvorledes hans Vægt stabiliserede Maskinen, og selv om han vilde, havde han ikke Kraft nok til at krybe tilbage til Cockpitet igen ...

Sammen med Morgenen kom Frelsen. Først saa de Skibbrudne det samme triste Syn — de samme stormpiskede Bølge-toppe og den samme tyngende graa Himmel, men saa pludseligt — langt ude — saa de en dybsort Røgsøjle.

Frelse! Frelse! raabte Cay ude af sig selv af Lykke. Hawkins hørte ganske svagt Raabet, men han var for svag til at vise noget Tegn til, at han havde forstaaet. Frelse! Vi er frelst, raabte Cay igen.

Med en Kraftanstrengelse fik han fat i sin Signalpistol og sendte et Par Ildkugler op mod Himlen, og som om det hele foregik langt, langt borte, følte han, hvorledes kraftige Hænder førte ham over i Trawleren „Star“s Redningssoaad.

Da Hawkins vaagnede, laa han i sit Kvarter i Yarbore. Endnu var han for svag til at give Livstegn fra sig, men medens han laa med lukkede Øjne og smertende Hoved, hørte han som en ganske svag Summen Menneskestemmer, der talte sammen.

— Knøsen udførte en Bedrift, hørte han Cay sige. Jeg tror ikke, der er andet at gøre end forfremme hant!

Hawkins følte det, som om Kraften vendte tilbage ved at høre disse Ord. Med en Kraftanstrengelse aabnede han Øjnene tids nok til at se Kommando-Chefen gaa ud. Tilbage stod Kaptajn Cay og saa smilende paa ham: — Na, gamle Dreng! sagde han. Chefen er begejstret. Det vil sikkert ikke vare længe, før du faar et Par Stjerner mere paa din Uniform.

»JUL PAA HAVET« er udkommet først af alle Julehefter

„UDKIGGEN“

Sømands=Novelle af *Tage Nissen*

Den store Lastbaad stod engelske Kanalen ind sydfra. Inde i Salonen sad Kaptajnen og Skibets eneste Passager, en ældre graanende Herre, der gjorde den langsommelige Trampbaadsfart med for sit Helbreds Skyld.

Den gamle Herre sagdes blandt Besætningen at være en berømt Forfatter.

— Ja, i Aften skulde vi saa kunde faa København i Radioen — sagde Kaptajnen og begyndte at indstille paa Apparatet.

— København — hm — naa — den gamle Herre saa ikke just oplivet ud ved Tanken.

— For os — fortsatte Kaptajnen — der ligger og pjasker paa de fjerne Ruter, da er det at nærme sig Hjemmet en Fest. Bare for nogle Aar siden følte vi os endnu langt ude i Verden, naar vi stod engelske Kanalen ind. Men nu, siden vi har faaet Radioen, er det en anden Sag. Naar vi har rundet Kap Landsend, saa aabrer vi bare for Højttaleren, og saa kommer det strømmende ind til os i Salonen, Kahytterne og Lukaførerne saa jævnt og naturligt alt det derhjemme fra, at vi føler det, som om vi paa een Gang var sprunget over de sidste fire-fem Dages Sejlads og allerede sad derhjemme hos Mutter og Ungerne og fik Dagens Nyheder serveret til en Kaffetaar. — Naa, men det er sandt, De har jo ingen Børn. —

— Jo, et. —

Kaptajnen drejede sig i Stolen og gloede paa sin Passager. Havde den gamle Herre da ikke ofte under deres Samtaler gjort gældende, at han trods sin Berømmelse var en ensom Mand uden Familie.

— Javel, Kaptajn, — den gamle Herre smilte vemodigt. — Det var, da De oprullede det Billede med Mutter og Ungerne og Kaffetaaren, at jeg følte Trang til at prale med, at jeg ogsaa havde en Unge. — Det har jeg, ser De. Hvis han da lever. Jeg har hverken set ham eller Moderen, siden han blev født. — Kaptajnen forstaaer, et af disse Tilfælde af erotisk Forvildelse og dum Ærgerrighed. Tro ikke, at jeg har faaet min Ensomhed tildelt uforskyldt. — Naa, men det er jo i Grunden ikke et Emne at omtale. —

Det lykkedes Kaptajnen efter en Del Søgen at faa København—Kalundborg nogenlunde tydelig og klar frem. Han lyttede ivrigt, mens den gamle Herre fordybede sig i en Bog og nærmest syntes at ville undgaa at høre.

Ud paa Aftenen under Pressemeddelelserne saa han imidlertid op, uhyre interesseret, men paa en Maade, saa Kaptajnen ikke mærkede noget. Det var en Efterlysning efter en Sømand, Hans Janssen, der ikke havde ladet høre fra sig i femten Aar, og hvis gamle Mor derfor bad ham komme hjem endnu en Gang.

Kaptajnen tog Mandskabslisten frem.

— Mærkeligt Træf — sagde han. — Den Hans Janssen kan ikke være andre end Matros Janssen

her om Bord. Oplysningerne passer nøjagtigt paa ham. —

Den gamle Herre rejste sig paafaldende interesseret og kom over til Kaptajnen.

— Faar jeg Lov? — sagde han og bøjede sig over Mandskabslisten.

— Hvem af Matroserne er det, der er Hans Janssen? — spurgte han saa, og Kaptajnen undredes over noget nyt og spændt i Passagerens Ansigt.

— Det er saamænd ingen anden end den sociale Tværdriver — svarede Kaptajnen. — Han er vist forøvrigt paa Udkig nu. Jeg maa hellere gaa ud og varsko ham. —

Den gamle Herre stod og saa frem for sig, og Kaptajnen turde have bandet paa, at det var et Samvittighedsspørgsmaal, han tumlede med. Kaptajnen vilde til at gaa.

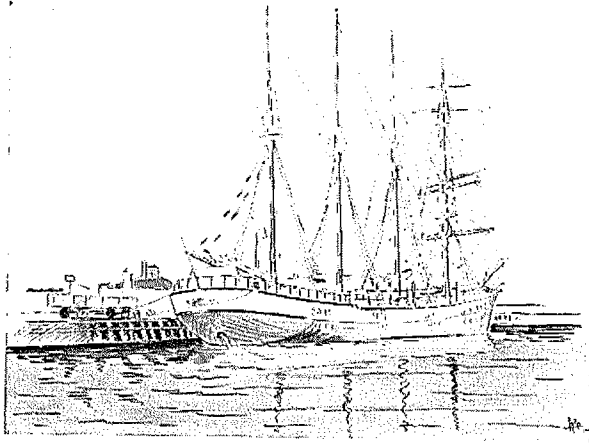
— Undskyld, Kaptajn — den gamle Herre holdt ham igen. — Men kunde De ikke overlade til mig at overbringe Janssen det Budskab? —

— Med største Fornøjelse — svarede Kaptajnen.

— — —



Hamburgs største Ungdoms-Herberge for Vandrerere er det tidligere Skoleskib „Hein Godenwind“, som nu ligger i Hamburgs Havn.



„Tommelind“ af Kasunn i Aarhus Havn.
Tegning af H. Brandstrup.

Matros Janssen var paa Udkig. Han havde altid holdt af disse Vagter paa Udkig om Natten ene med Havet frem over og Stjernerne op over.

Den sociale Tværdriver kaldte Kaptajnen ham. Om Dagen var han Tværdriver. Han gjorde sit Arbejde uden Glæde, og kun sit Arbejde. Naar det var gjort, betragtede han sin Omgang med Medmenneskene som fyldestgjort og endt, og han trak sig tilbage til en indesluttet og tvær Frivagt. Nu, om Natten paa de ensomme Vagter, var han social. Det var et helt Bibliotek af dryppende rød Literatur nede i hans Køjesæk, der afgav Stof til de stride og vilde Tanker, som hans tungtsvingende Hjerne kredsede om, mens hans vanedrevne Blikke ransagende søgte de Lys, der først stod som Fiksstjerner i Horisonten, men saa pludselig rev sig løs og kom nærmere, traadte ud af Firmamentets Vrimmel og blev til ensomme Toplanterner. Bevægede de sig til Styrbord, slog han et Slag paa Klokken, til Bagbord to Slag, og ret forude tre Slag —

Bang! Bang! Bang!

Fra Klokken naaede den advarende Lyd op til Rorgængerens paa Broen. Rorgængerens og han, de to ene førte Skibet gennem Natten og Farerne frem mod Maalet. Og nede i Lukafærne laa Kammeraterne og sov, og naar de i Søvn hørte Udkiggerens Slag paa Klokken —

Bang! Bang!

— saa vendte de sig i de haarde Køjer og sov videre i tryk Bevidsthed om, at de to deroppe, Udkiggen og Rorgængerens, førte dem trygt og sikkert igennem til en ny Dag.

Kammerater.

Janssens Tanker kredsede langsomt om Ordet.

Kammerater.

De, som laa dernede?

Naar Rejsen var endt, naar han havde ført Skibet igennem Nætternes Mylder af fiksstjerneagtige Toplanterner og Havn var naaet, var de saa Kammerater?

Nej — paa Livet vilde de lure hinanden — parate til at flaa ham — Udkiggeren — hvis betryggende Klokkeslag havde lullet dem i Søvn derude paa Havet — ham var de parat til at flaa for egen For-

dels Skyld — naar Havn var naaet og Udkiggeren overflødig.

Livet — det var bare Løgn og Nævekamp og Proletariat.

Saa kunde den gamle Herre tale saa meget han vilde, om det skønne og det gode her i Livet. Han, Matros Janssen, kendte ikke noget til den Slags Kræs. Og hvad vedkom det ham? Hvorfor kom den gamle Herre hver Aften her forud og trængte sig ind paa ham med al den Snak, der jo hørte hjemme i Salonerne og ikke hos en fattig Matros paa Udkig.

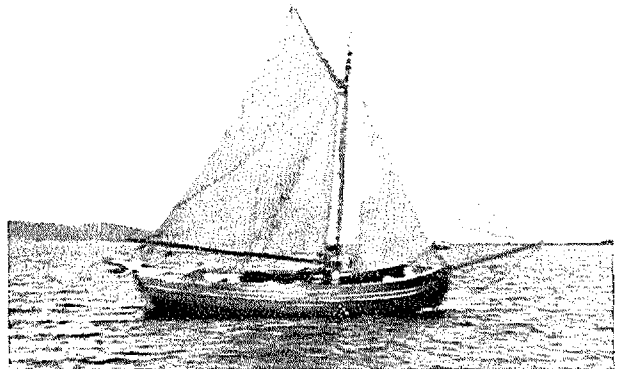
Det var allerede sket den første Aften efter at de havde forladt Las Palmas. Da var den gamle Herre tilfældigt kommet forud og havde stillet sig ved Siden af Janssen og set ud i den maanelyse Nat over Havet. Janssens Tanker havde som sædvanligt under de ensomme Nattevagter været i tungt svingende Bevægelse om Livets Problemer og den fine gamle Herres Nærværelse havde irriteret ham. Og da saa den gamle Herre havde begyndt at tale til ham om den herlige Aften og de lyse og gode Stunder, de dannede i Livets haarde Alvor, saa tænkte Janssen, at saadan en fin gammel Mand, han kendte vel ikke til andet end lyse og gode Stunder. Hvad havde Livet vel andet end baaret ham paa Hænder. Han, Janssen, kendte ikke til saadanne lyse Stunder. Han kendte bare Pligtens sure Sild.

Saa hørte han den gamle Herre udtale Ordet „Kammerater“, og nu susede Blodet for Ørene af Janssen.

— Kammerater? Var det Kammerater, Herren sagde? —

— Ja — nikkede den gamle Herre — dem, der laa dernede og maatte stole paa ham, Udkiggeren. — Janssen lo haardt og haanligt.

— Kammerater? — Skal jeg sige Herren, hvad Slags Kammerater det er, — det er Kammerater, der vil flaa hinanden for en Dollars Skyld — altsaa, naar Havn er naaet, og de ikke har Brug for hinanden. — — Jo, flaa hinanden — — det var den eneste Side af Livet, han, Janssen, kendte. Havde ikke den Fyr ovre i Guatemala, som han havde løst ud af Fængslet, hvor han var smidt ind for Slagsmaal, havde han ikke til Tak først løkket Pengene fra ham og saa stjaalet hans Tøj og forsvundet. —



Yachten „Anna“ af Vejle paa Vejlefjord.
Indsendt af I. C. Jensen, Randers.

Eller Tøsen i Port Said, som han frelste fra et Dolkestik? Takken? Bedøvelsespulver, Udplyndring. Tak?

Aldrig i Livet havde han mødt Tak, endsige Venlighed. Har skyldte ikke noget Menneske noget.

Den gamle Herre havde staaet rolig og alvorlig og hørt til, og saa havde han sagt noget om, at man burde søge Venligheden i sine Medmennesker.

Venlighed?

Matros Janssens Mor havde betragtet ham som et uundgaeligt, generende Paahæng.

Hvorfor?

Fordi hun ved Uforstand og Egoisme havde drevet hans Far bort. Gjort ham Tilværelsen uudholdelig. Allerede før han, Janssen, blev født, var hans Far forsvundet.

Aldrig havde hans Mor haft et venligt Smil til ham, aldrig en kærlig Haand til at glatte Livets smaa Ujævnheder med. Bare Hadet til Faderen — det havde hun vendt mod Barnet. Glad maatte hun have været, da han forlod hende og stak til Søs.

Den gamle Herre havde stadig staaet rolig og alvorlig og hørt paa. Saa havde han sagt, at hvor slemt Menneskene end teede sig, paa Bunden vilde man alligevel kunde finde Kærligheden.

Kærlighed?

I Kapstaden havde Matros Janssen troet, at han havde fundet der rigtige Kærlighed — og saa opdagede han, at Pigebarnet bag hans Ryg narrede ham og løj hede Elskovsløgne.

Nej, Livet, — det var bare Nævekamp og Løgn og Proletariat.

— Godnat — havde den gamle Herre sagt og var gaaet tilbage til sin Kahyt.

Men Aften efter Aften var han kommet forud igen og havde stillet sig ved Siden af Janssen og set ud over Havet. Og for hver Aften havde Blodet hamret hidsigere og voldsommere i Janssens Aarer — og han havde ønsket at raabe et frygteligt, modbydeligt Svar ud til denne gamle Mand, knuse ham med det, hvad Ret havde denne Herre til at komme her og trænge sig ind paa ham med den Tale om Lyst og Godt og Kærlighed og al den Slags Løgn, som man fylder Børn og gamle Kællinger med. Han vilde ikke finde sig i det. Han vilde ikke — — —

En Skibslanterne til Bagbord.

Bang! Bang!

Der gled de forbi over det sorte Dyb — — smaa Samfund af Kryb, der trykkede sig op til hinanden i Angst for Havets og Dybets Uendelighed, og lullede i Søvn af Udkiggerens Slag paa Klokkeren —

Bang! Bang!

frem mod en ny Dag, der avlede nye Tanker om Svig og Bedrag og Selvtægt.

Til Helvede med Livet — han vilde ikke underkaste sig — han vilde tage — bryde ned — diktere.

Matros Janssen fo'r sammen. Han havde hørt en Dør blive aabnet henne midtskibs, og han saa den gamle Herre træde fra Døraabningens Lysstriben ind i Mørket paa Mellemdækket. En kold og hæsleg Kryben ned ad Janssens Rygrad, en Snøren i Halsen, en overmægtig Lyst til at styrte bort og gemme sig.

Janssen hørte Skridt hen over Dækket. Om lidt



Briggen „Gerda“ fotograferet i Struer Havn.
Indsendt af A. Hagstrup, Viborg.

vilde den gamle Herre staa her ved Siden af og suge hele hans inderste Selv ud af ham, Janssen. Men han vilde ikke udlevere sig. Han havde Ret til at beholde sine Tanker for sig selv. Den gamle Herre var Forfatter, og han stjal Menneskesjæle til at tjene Penge paa, naar han havde løjet dem om til Børgernes Vrangbillede.

— Godaften. —

Den gamle Herre stod ved Siden af Janssen.

— Godaften. —

Nu kom det vel? Kampen paa Ondt og Godt, Kampen for Tilværelsen, Kampen mellem Du og Jeg. For det var jo de Kampe, han, Janssen, maatte kæmpe, naar den gamle Herre trængte sig ind paa ham med sine Løgne om Livets lyse og gode Sider.

Janssen flyttede mere og mere uroligt paa sig og skævede til den gamle Herre, der stod der saa rolig og alvorlig og ligesom ikke anede, at han skyldte Janssen en Afgørelse. Men det gjorde han — i Aftes var han pludselig gaaet tilbage til sin Kahyt uden at svare, da Janssen havde raabt, at kun Løgn og haardt Had og Selvtægt kunde føre En frelst igennem Livet, og at Kærlighed og Venlighed blot var opdigtede Ord til at fremstille Trælle med. — Det var Kærnen i Kampen mellem Du og Jeg — og nu maatte han have en Afgørelse — det havde været som et sugende Savn siden i Aftes — Janssen vidste ikke selv, hvad det var, han vidste bare, at han hungrede efter en Afgørelse — og at det var den gamle Herre, der skyldte ham den.

— Hør, Janssen, har De aldrig tænkt paa at rejse hjem? —

— Hjem? — Nej, han Janssen, skulde ikke hjem — hvad var for Resten Hjem — Løgn, ikke andet end Løgn — han, Janssen, havde aldrig kendt et Hjem. —

— Der er dog et Sted, hvor De er født — mente den gamle Herre mildt.

— Jeg forbander det Sted, hvor jeg er født. —

Nu kom det — nu var Afgørelsen der — han skulde knuse den gamle Herre med sine Svar — hvad Ret havde den gamle Herre til at sige, at der var et Sted, hvor han var født — — Kampen. — —

— Kan De huske Deres Mor? —

Der trak en rød Taage for Janssens Øjne.

Hans Mor — kunde han huske sin Mor — hende, Kvinden, der havde ødslet med Had paa ham. —

— Nej, jeg husker ikke hende, som De kalder min Mor. —

Janssen følte, at den gamle Herre saa paa ham med gode Øjne. Han hadede denne Godhed. — Her var det Kampen mellem Du og Jeg. — Hvis han gav sig for denne Godhed, saa havde han tabt. —

— Deres Mor lever, Janssen. —

— Gid hun ikke gjorde det. —

Janssen syntes han raabte dette dræbende Svar ud. Saa faldt hans Blik paa Havet, der lurede dernedenfor Boven. En vild Rusning fo'r gennem ham.

— De hedder jo Hans Janssen, ikke? —

— Jo. —

— Og De er født i Herlum? —

— Ja. —

Hvad nu? Hvad havde den gamle Herre for med ham? Hvor vidste han dette fra?

— Deres Mor har været Sygeplejerske? —

Janssen blev angst.

Hvor vidste han dog alt dette fra? Var han et rigtigt Menneske? — Janssen stirrede ned i Bølgerne. Nu — nu skulde —

— Deres Mor har i Aften sendt Bud efter Dem, Janssen. —

— Min Mor sendt Bud efter mig? — Janssen syntes han lo. — Jeg har ingen Mor. —

— Jo, De har, og hun har sendt Bud til Dem i Aften om at komme hjem til hende. —

Nej — nu, nu maatte han — bare et Løftetag og et Kast og Bølgerne vilde lukke sig over hans Plageaand. —

— Vi er paa Højde med Portland og tyve Kvartmilen fra engelske Kysten — hørte han en fjern Stemme i sig selv raabe. — Hvorledes kan De vide, at min Mor sender Bud efter mig? —

— Deres Mor er gammel og svag og hun længes efter Dem, Janssen. —

— Min Mor, hun hader mig — hun sender ikke Bud til mig. —

— Deres Mor angrer maaske, at hun har været haard mod Dem. Derfor vil hun gerne se Dem endnu en Gang. —

Nu — nu skulde Afgørelsen falde — den var jo saa ligetil — bare et Løftetag og et Kast. — Jeg skal sejre — du skal ned. —

— Rejser De saa hjem til Deres Mor, Janssen. — Havde han da ikke — han saa til Siden. Den gamle Herre stod og saa paa ham med et Par venlige, alvorlige Øjne. — Der var noget, der brast i Janssen. Han følte pludselig en mild sugende Længsel.

— Min Mor — stønnede han og lænede sig mod

Ankerspillet. — Min Mor — jeg — kan ikke rejse hjem til hende nu. —

Janssen følte en hel Klodes Byrde af Skam og Længsel.

— Jo — sagde den gamle Herre alvorligt — netop nu kan De. —

— Nej, nej — stønnede Janssen, og syntes, der stod Lys om den gamle Herres Hoved. — Nej, nej, jeg har jo haanet hende, fornægtet hende. —

Janssen laa op mod Ankerspillet og følte det, som var han vaagnet op fra en ond Drøm.

— Nej, nej — raabte han saa pludselig angst. — Kommer jeg hjem til Mor nu, saa vil hun bare igen huske sit Had til min Far. — Bedre at hun længes efter mig. —

— Din Far rejser med dig hjem til hende. —

Janssen stirrede paa den gamle Herre.

— Ved De, hvor min Far er? —

Den gamle Herre stod længe tavs og saa ud i Natten over Havet.

— Hvis min Far var med, saa tror jeg, jeg kunde rejse hjem til Mor. —

Janssen følte, at saa vilde al den Uret, han havde lidt, være betalt.

Den gamle Herre vendte sig mod Janssen og lagde en Haand paa hans Skulder.

— Ja — sagde han mildt — jeg ved, hvor din Far er — han længes ogsaa efter at se din Mor endnu en Gang. — — I Morgen er vi jo i Antwerpen. Saa rejser vi to hjem til hende. —

En Skibslanterne ret forude.

Janssen rejste sig som i Søvn og slog tre Slag paa Klokken —

Bang! Bang! Bang!

— Rorgængereren og han, de to ene førte Skibet frem gennem Natten og Farerne til en ny Dag — og da skulde han rejse med sin Far hjem til sin Mor. — —

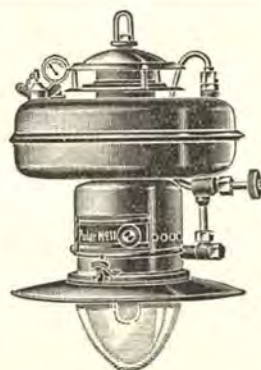
Janssen saa sig om paa Dækket. Den gamle Herre var forsvundet. En Dør blev aabnet og lukket henne paa midtskibs, en Lysstribes skar et kort Nu ud i Nattens Mørke.

En Skibslanterne til Bagbord.

Bang! Bang! Bang!

Kampen mellem Du og Jeg. — Han, Janssen, havde tabt — og han skulde hjem — Far — Mor — saa var Livet altsaa ikke Løgn. —

Vagten blev afløst.



POLAR-LAMPEN

C. C. MØLLER
St. Jacobsgade 15
Telefon Øbro 3771 x

Et Fyrtaarns Saga

ET Blik paa Englandskortet viser os, at Eddystoneklippen ligger paa et Sted, som er meget farligt for Skibstrafikken, midt imellem „Start Point“ og „Løzand“ de to Landtunger, som danner Indsejlingen til Plymouth. Mangt et Skib med Kurs mod Plymouth vilde løbe Stævnen mod Eddystoneklippen, hvis den ikke var markeret med et Fyrtaarn.

I ældre Tider var denne Fare saa stor, at Skibe, for at undgaa Eddystoneklippen, styrede saa langt uden om den, at de forliste paa selve den engelske Kyst.

Med andre Ord, Eddystoneklippen har en saadan Beliggenhed, at den er langt den farligste i Verden set med den søfarendes Øjne.

Under Bygningen af det andet Fyrtaarn laa England i Krig med Frankrig. En Dag ankom en fransk Orlogsbrig til Eddystone og tog Arbejderne til Fange.

Da den franske Konge — Ludvig den Fjortende — hørte dette, gav han øjeblikkelig Ordre til at frigive dem igen. — „thi,“ sagde han, „disse Mænd arbejder ikke for England alene, men for hele den civiliserede Menneskehed.“

Det var i Aaret 1696, Arbejdet paa det første Eddystonefyr paabegyndtes. Bygmesteren var Mr. Henry Winstanley, der samtidig med, at han var et Geni paa Byggekunstens Omraade, var ikke saa lidt af en Original og Særling.

Det tog Mr. Henry Winstanley fire Aar at rejse det første Fyrtaarn paa Eddystoneklippen. Det var lang Tid, men med Datidens tekniske Hjælpemidler var det dog en fin Præstation, naar man betænker, at selve Klippen ved Højvande er fuldstændig skjult, saa der kun kunde arbejdes nogle faa Timer om Dagen. Da det første Aar var gaaet, havde Taarnet naaet en Højde af 4 m over Højvande. Det var bygget af Træ, sammenholdt af Jernbolte og Jernstroppe. Ved det tredje Aars Slutning var Højden 27 m og ved det fjerde 40 m.

Taarnet var færdigbygget i Aaret 1700 og modstod Vind og Vove i

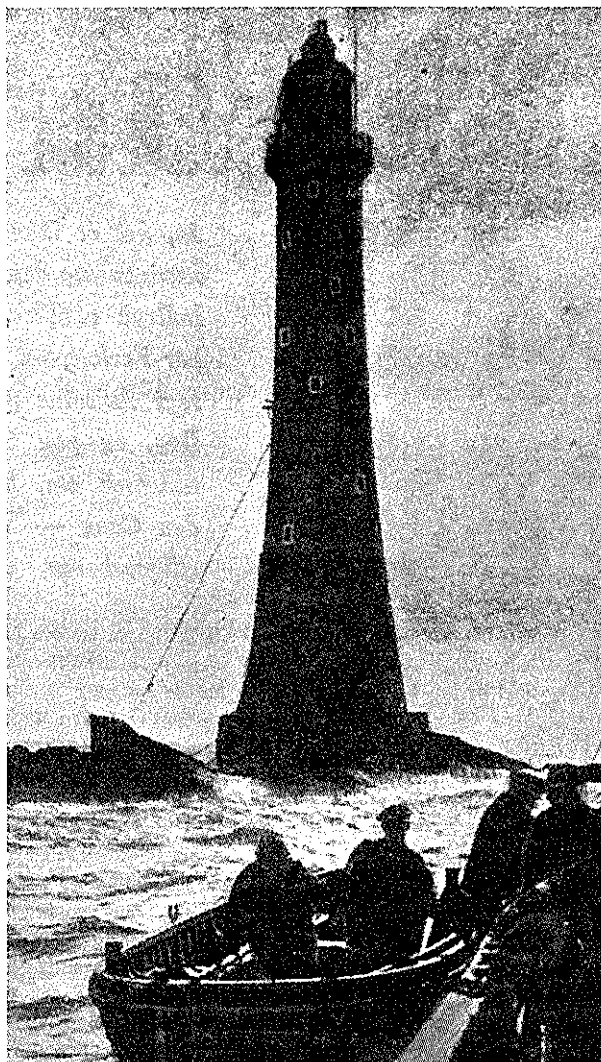
tre Aar. I 1705 hjemsøgte England af stærke Storme, og en Morgenstund, da Plymouths Indbyggere kastede Blikket ud mod Eddystone, var Fyret forsvundet med samt dets Bygmester.

Allerede faa Dage efter strandede det smukke Skib „Winchelsea“ paa Klippen. Det var et Fingerpeg om, at et Taarn paa dette Sted ikke kunde undværes, og i 1706 fik Broderordenen fra Treenighedskirken i Plymouth af Parlamentet Ret til at opføre et nyt Fyrtaarn paa Eddystoneklippen, og Arbejdets Ledelse blev overgivet til Kaptajn Lovet. Den første Ting, Lovet havde at gøre, var at finde en Mand, som var i Stand til at tegne og konstruere det nye Taarn. I vore Dage vilde dette være en let Sag, men i 1706 fandtes der ingen professionelle Ingeniører, saa Arbejdet blev overdraget en Mand, der i Sammenligning med Nutidens Ingeniører maa betragtes som Amatør. Hans Navn var John Rudyerd.

Eddystone-Taarnet blev i sin første Skikkelse bygget af Tømmer. Mærkeligt nok var det hverken Sø eller Vind, som gjorde Ende paa dette Datidens Mesterværk, men Ildsvaade. Det var i 1755. En Nat havde Gnisterne fra det aabne Fyr antændt Træværket, som, trods alle Anstrengelser for at slukke det, nedbrændte til Vandfladen.

Rudyerds Taarn havde været til uvurderlig Nytte, og det gjaldt derfor om hurtigt at faa bygget et nyt til Erstatning.

Den næste, som tog fat paa Arbejdet, var en ung Mand fra Yorkshire, John Smeaton. Han var paa Fyrtaarnenes Omraade, hvad James Watt var paa Dampmaskinerne. Han byggede det næsten til Fuldkommenhed ved sit første Forsøg, og han er med Rette blevet kaldt Skaberen af det moderne Klippefyrtaarn. Kun toogtredive Aar gammel tog han fat paa det Arbejde, som skaffede ham Berømmelsen. — Smeatons Byggemateriale var Sten, men han fulgte i mange Retninger Rudyerds Byggemaade, specielt hvad Formen angik. De første 12 m af Taarnet støbtes til en massiv Blok



Eddystone-Fyrtaarnet i Dag — en Miløpæl i Bølgerne.

med Undtagelse af en Spiraltrappe i Taarnets Centrum. Paa Blokken fandtes fire Rum bygget oven paa hinanden, og øverst oppe paamonteredes selve Lanternen, som ved Højvande befandt sig halvfjerds Fod over Vandoverfladen. Smeatons Taarn stod i over hundrede Aar og kunde for den Sags Skyld godt have staaet den Dag i Dag, hvis ikke uforudsete Omstændigheder var indtruffet.

Der var ikke noget i Vejen med Bygningen, men det viste sig, at Klippen gennem Tiderne var blevet undermineret af Strøm og Sø i en saadan Grad, at Fyret, naar det blæste stærkt, truede med at styrte sammen. Det blev tilsidst nødvendigt at rive det ned, og dette bringer os til det sidste Kapitel i Beretningen om Eddystone-Fyrets Historie. I Aar 1878 blev den første Sten til det nuværende Taarn lagt. Det staaer godt 50 m fra Ruinerne af det gamle, men det er højere og kraftigere i Konstruktion og med meget større Lysstyrke. Afstanden fra Vandfladen til Lyslinsens Centrum er 44 m, hvilket giver Lyskeglen et Spillerum paa fire og en halv dansk Mil. Taarnet er bygget udelukkende af Cement og Granit, og i 1881, efter lidt mere end to Aars Arbejde, stod det færdigt. Det havde da kostet 1,185,000 Kroner og var et imponerende Bygningsværk, slankt og smukt. Naar Atlanterhavets Bølger slaar op om dets Sider, rager det som en Pegefinger op af Vandet og advarer Sejlerne mod at komme for nær.

Det er kun de færreste, som ved Synet af et Fyrtaarn tænker paa, hvilket Arbejde det har kostet at rejse det. Men man maa beundre de Mænd, som ved kloge, nøjagtige Beregninger har forstaaet at overvinde alle Vanskeligheder og trods Modstanden fra Naturens stærkeste Element formaaet at rejse en Bygning, hvis tavse, men tydelige Sprog er en Velsignelse for Menneskeheden.



Det ensomme Liv paa Fyret

Og kun faa tænker over, hvilket nerveopslidende Arbejde de Mænd har paataget sig, som passer Fyrene paa de isolerede Klipper.

Fyrmesteren paa Lundy-Island (en Ø i Bristol-Kanalen), som før var ansat paa Eddystone, og fra hvem de vigtigste Oplysninger i ovennævnte Retning er hentet, fortæller, at han under sine Ophold i Cardiff, hvor han havde sit Hjem, ikke turde gaa over Gaden uden Ledsagelse, saa haardt tog Arbejdet i Fyrtaarnet paa hans Nerver. Dette er kun et enkelt Tilfælde, men det giver et tydeligt Billede af Arbejdsforholdene i Fyrtaarnene paa de isolerede Klippeøer.

Eksamen ved Nordby Navigationskole sluttet

Til Styrmandseksamen indstilledes 8 Elever, der alle bestod.

A. D. Jensen, Aarhus, 160 Point. P. J. Thiesen, Middelfart, 144 Point. O. T. Jensen, Ringkøbing, 141 Point. L. G. Brodersen, Fredericia, 151 Point. S. M. Clausen, Nordby, 129 Point. P. H. Thomsen, Sønderbo, 107 Point. S. P. Sørensen, Lyngby, 102 Point. H. B. Gurhøj, Esbjerg, 88 Point. (Min. 87 og Max. 205).

Til Skibsførereksamen indstilledes 15 Elever, der alle bestod.

H. Philipsen, Rinkenæs, 159 Point. J. P. Petersen, Nordby, 135 Point. M. Tobiasen, Jerne, 154 Point. M. Nielsen, Nordby, 150 Point. N. T. Oksen, Hvidding, 117 Point. E. Harreby, København, 114 Point. J. G. H. Nielsen, Nordby, 111 Point. F. W. Hansen, København, 107 Point. H. A. Jepsen, Nordby, 105 Point. H. A. Jessen, Tistrup, 98 Point. A. M. H. Andersen, Middelfart, 84 Point. K. M. A. Jensen, Esbjerg, 84 Point. J. M. Toft, Nordby, 84 Point. (Min. 84 og Max. 168).

Til Radioekspedientprøverne indstilledes 9 Elever, der alle bestod.

K. Møller, Løkken, I Klasse, 5,2 Point (i Gennemsnit). Kr. Møller, Spøttrup, II Klasse, 6,5 og Telefoniprøven 6,5. H. Mathiasen, Nordby, II Klasse, 6,2 og

Telefoniprøven 6,8. H. Petersen, Fredericia, II Klasse, 6,1 og Telefoniprøven 6,0. N. H. Jensen, Nordby, II Klasse, 5,9 og Telefoniprøven 6,0. H. N. Hermansen, V. Vedsted, II Klasse, 5,6 og Telefoniprøven 5,8. S. R. Kallesen, Nordby, II Klasse, 5,5 og Telefoniprøven 5,5. G. V. Christiansen, Nakskov, Telefoniprøven 5,8. S. E. Rasmussen, Vejlbj, Telefoniprøven 5,5. (Min. 5,2 og Max. 8,0).

Til Radioekspedientprøven var der fra Svendborg Navigationskole indstillet 5 Elever, som alle bestod.

Eksamen sluttede med en Festlighed paa Skolen. Til Stede var Kapt. H. Gulddammer fra Navigationsdirektoratet, Repræsentanter for Nordby Søgneraad, Assurance-fonden, Skibsrederforeningen, Navigationsfonden, Jubilæumsfonden og Skolens Lærere og Elever.

„Konsul D. Lauritzens Flidspræmie“, en Sekstant med Inskription, tildeltes K. Møller, Spøttrup.

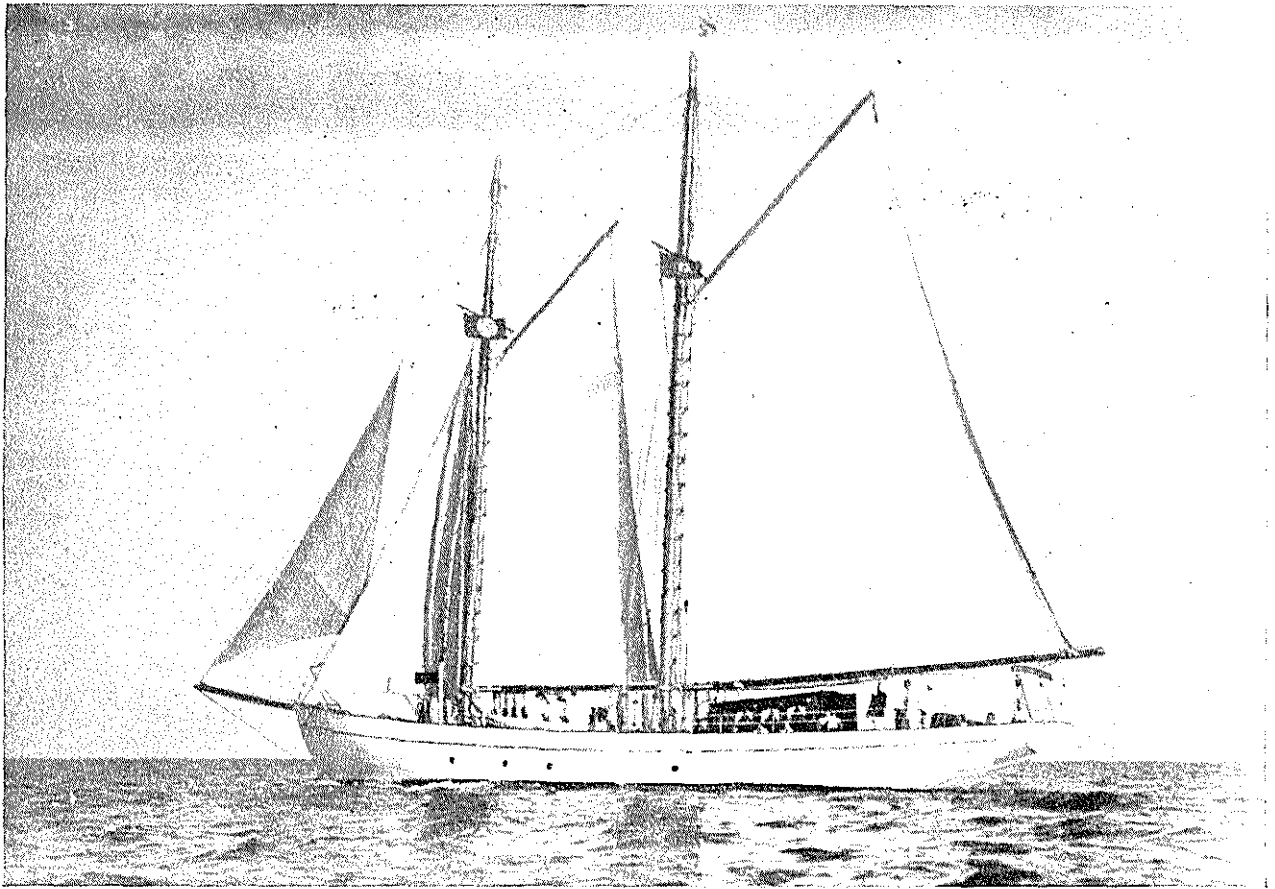
Da det var første Gang, denne Præmie blev uddelt, — udtalte Bestyreren nogle smukke Mindeord om Konsul D. Lauritzen i Anledning af dennes personlige og Rederiet I. Lauritzens Støtte og Interesse for Skolen og dens Arbejde. (Forsamlingen rejste sig).

Nye Kursus saavel paa Radioafdelingen som den nautiske Afdeling begynder d. 21. Oktober.

NOGET FOR SIG



Ljungstrømriggen lænchedes i Efteråret 1934 og blev Genstand for stor Opmærksomhed. Masten savner Stag med Undtagelse af en Agsærbardun, og den er drejelig, hvorigennem Rebning let sker ved at rulle Sejlet op paa Masten. Sejlet bestaar af to ensformede Duge, hvilket under Læns fordobler Sejlarealet.



En af Sommerens fremmede Gæster i de danske Farvande.

De forfejlede Jordomsejlinger

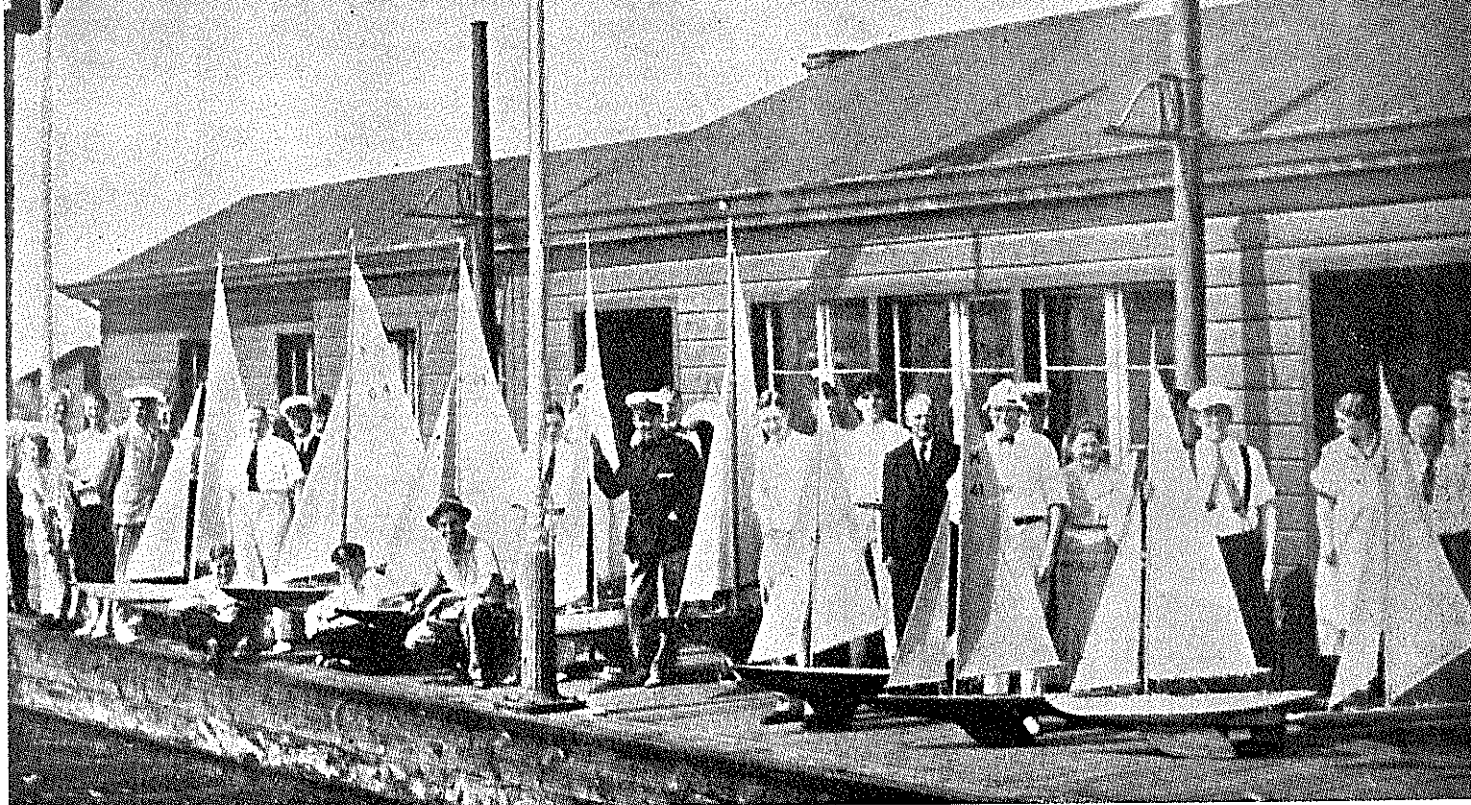
VINTEREN nærmer sig, og saa er der Mennesker, der i Erindring om dejlige Dage tilbragt som Gæst eller Nybegynder om Bord i et Sejlfartøj paa Fjord og Bælt eller vore smaa Indsøer som Østersøen og Kattegat i Vinterens Løb vil drømme om store Sejlsportsbedrifter, der skal udøves til næste Sommer. Og det er disse Drømme og Længsler, der skal til at holde den hellige Gnist vedlige i Sejlsporten. For Sejlsporten skal jo bringe Udløsning for den medfødte Længsel i os efter Bedrift og Saltvandssprøjt. Men der er en Ting, man har Lyst at bemærke. Naar man har Længsler efter noget, som man ikke umiddelbart kan opnaa, saa er vi Mennesker tilbøjelige til at søge disse Længsler tilfredsstillede gennem Læsning af Bøger. Og der findes mange gode og underholdende Bøger om Sejlsport, som man kan faa de mørke Vinteraftener til at gaa med. Men der findes ogsaa Bøger om Sejlsport, som aldrig burde være trykt. Det er jo ikke een Gang, men mange Gange, man hører om unge Mennesker, der begiver sig ud paa de saakaldte „Togt rundt om Jorden“. I de allerfleste Tilfælde vil man, om man undersøger Sagen lidt nøjere, opdage, at de unge Mennesker paa en mere eller mindre tilfældig Maade er kommet i Besiddelse af en Baad, om hvis Sødygtighed de ikke har det fjerneste Begreb. Men nu har de en Baad, og saa skal Turen være intet mindre end Jorden rundt.

— — Vi ved ganske vist ikke meget om Navigation — — siger de troskyldigt — — men vi ved, at

enten skal vi nord om Skagen eller gennem Kielerkanalen, videre gennem den engelske Kanal, over den spanske Sø, og ved Gibraltar kan vi saa vælge, om vi vil gaa vest eller østpaa. Vi har til Hensigt at gøre vore Erfaringer om Navigation undervejs. —

Der er ingen Tvivl om, at de unge Mennesker vil lære en Masse, saa længe de slipper fra det med Livet. Der er vel næppe værre Sted i Verden for Nybegyndere end den spanske Sø. Og hvis de gaar nedenunder, vil de faa ikke saa lidt Ulejlighed med at finde en Parkeringsplads blandt de mange Vrag, der i Forvejen findes paa Bunden af den spanske Sø.

Man har en Mistanke om, at disse unge Mennesker har været saa uheldige at læse Bøger, hvor en om Søen uvidende Forfatter lader aldeles uvidende Landkrabber stikke til Søs og opleve de utroligste Ting og overvinde de største Vanskeligheder ved Hjælp af opdigtet Stædighed, Egoisme og skønne Dyder, altsammen paa Trods af Søens haarde, ubrydelige Love. Bøger af den Slags, der før at opnaa taabelig Romantik og fjollede Helteskikkelser ignorerer Sømandsskabets Lov, har druknet flere Mennesker, end noget andet skrevet. Der er ingen, der har noget som helst at gøre med at sejle Jorden rundt, med mindre de i nogle Aar har høstet Erfaringer gennem Kystsejlad og Fart paa aabent Hav under kyndig Vejledning, og „nogle Aar“ vil i denne Forbindelse ikke sige en fornøjelig Plasken rundt i godt Vejr nogle Sommermaaneder hvert Aar.



Den internationale Modelbaadsregatta i Hamburg. Fra venstre ses: Mr. W. J. Daniels, England, med „Fusilier“, 1. Pr. fra „Den frie og Hansestaden Hamburg“, og Mr. J. Child, England; H. Wark, Tyskland, med „Germania“; W. G. Bithell, U. S. A., med „Blue Chip“; Oberst W. C. Holden, England, med 2. Pr. Tageren „Naiad“; den tyske „Niederelbe“. Marblehead-Klassen: Bruno og H. Stehr med „Quick jr.“; Dir. Black, U. S. A., med „Cheerioh“, 1. Pr.; W. Smith, England, med „Vectis“; og Dipl. Ing. Chr. Aug. Beringer, Tyskland, med 2. Pr. Tageren „Sagitta“.

Model-Sejlsportten

og

Sommerens Resultater

NU ER DET SLUT med Sæsonen for iaar, bl. a. ogsaa for Sejlsportten og Model-Sejlsportten. Sejlsportsfolkene haler deres Baade paa Bedding, og Modelsejlsportsfolkene tager deres hjem, for begge Parter, naar Foraaret stunder til, at give dem en Gang Filling-up og Maling, saa de kan være parat til Sommerens haarde Dyster. — Man er maaske tilbøjelig til at tro, at Modellerne ikke kan udsættes for saa haardt Vejr, men at dette er Tilfældet, kan bl. a. bevises ved, at Københavns Model-Sejlkлуб afholdt sin aarlige Pokalsejlads den 4. Oktober i Vindstyrke 8, uden at et eneste Uheld skete, og enkelte internationale Regattaer har været afholdt i endnu Laardere Vind og tit ogsaa i Regn, hvilket gør det alt andet end behageligt for Deltagerne.

Iaar har der fundet Sted ikke mindre end to internationale Regattaer med Modelbaade — den ene var den „ordicære“ — den, der nu i ca. 15 Aar hvert Aar er afholdt om den af „Yachting Monthly“

udsatte 100-Guinea Cup, og den anden en „ekstraordinær“, men derfor ikke mindre vigtig, nemlig en olympisk Modelbaadsregatta i Hamburg. —

I 1955 vandt Norge ved Samuel O. Berge med „Prins Charming II“ i Fleetwood den internationale „Cup“, og i Henhold til de for denne gældende Statutter skulde saa den internationale Regatta iaar have været afholdt i Norge, men da Statutterne tillige indeholder en Bestemmelse om, at den internationale Regatta helst skal afholdes paa en Indsø, og da Norge endnu ikke har nogen saadan passende for Modelsejlsport, overlod man til Norge at afgøre, hvor Sejladserne iaar saa skulde afholdes. Valget faldt paa England, hvis „national authority“ udsaa Gosport til Skueplads for Begivenheden, dog saaledes, at hvis England vandt iaar, skulde Sejladserne i 1957 afholdes i Norge, der til den Tid vil have fuldført en Modelyacht-Sø, der vil kunne anvendes til internationale Regattaer.

Da det sikkert kan interessere mange af Læserne, gives her nøjagtigt nogle af Hovedmaalene paa de

forskellige Landes deltagende A-Klasse Baade tillige med de opnaaede Points:

	Storbritannien	Norge	Frankrig	U. S. A.	Tyskland
Baadens Navn	»Lady Nell«	»Prins Charming II«	»Altair«	»Blue Chip«	»Germania«
Ejer	A. Jones	S. O. Berge	H. Boussy	W. G. Bithell	H. Siemsen
Konstruktør	W. H. Davey	S. O. Berge	H. Boussy	H. E. Richardson	J. Meyer
Bygger	A. Jones	S. O. Berge	H. Boussy	W. G. Bithell	J. Meyer
Længde o. a. cm:	197,5	200,7	193,7	190,2	198,8
Vandlinie cm:	123,8	127,3	122,2	123,7	133,0
Bredde cm:	35,9	35,4	34,9	34,4	36,1
Dybgang cm:	28,9	28,4	27,8	28,8	29,2
Sejlareal Kv. cm:	11580	11580	11090	11530	10800
Deplacement kg:	22,70	22,55	20,25	19,52	24,06
Køl og Styling:	Fi. B.	Fu. V.	Fi. B.	Fi. B.	Fu. V.

Fi.: Finnekøl, Fu.: Fuldkøl, V.: Vindror, B.: Brainestyling.

Opnaaede Points: (henhv.)

Torsdag 6. Aug.					
1. Runde:	20	10	8	12	0
2. Runde:	12	12	9	15	2
3. Runde:	14	18	8	10	0
ialt:	46	40	25	37	2
Fredag 7. Aug.					
4. Runde:	15	8	12	12	3
5. Runde:	15	10	12	10	3
6. Runde:	13	11	15	11	0
ialt:	89	69	64	70	8
Lørdag 8. Aug.					
7. Runde:	15	14	12	2	7
8. Runde:					

og 9. Runde annulleredes paa Grund af Vindstille.

Total-Resultat: 104 83 76 72 15

Norge vandt største Antal Kryds-Løb: 21,

England - - - Slør-Løb: 20.

Som det ses af ovenstaaende Pointliste, maatte Norge altsaa iaar aflevere Pokalen til England, der

hermed har vundet Verdensmesterskabet for 15. Gang, siden Yachting Monthly udsatte Pokalen som „perpetual challenge cup“ — stedsevandrende Udfordringspokal — man har stadig maattet forhøje dens Fod for at faa Plads til de mange Navne paa den, i hvis Eje den har været, saa foruden for sin Egenværdis Skyld er den jo nok værd at have staaende et Aars Tid eller to.

— Tyskerne foranstaltede for første Gang iaar i deres Land en international Modelbaadsregatta. Den



Ingeniør Beringer, Tyskland, rigger sin A-Baad. En Havneassistent ser interesseret til.



Dir. John Black, Boston, med Marblehead-Baaden, 1. Pr. Vinderen „Cheerioh“.

afholdtes i Hamburg den 16.—20. August i Tilknytning til Olympiaden. Paa Foranledning af engelske, amerikanske og Tyskernes egne Modelsejlsports-Organisationer var den internationale, olympiske Komité indbudt til at overvære Sejllæserne for om muligt at faa den til at anerkende denne Sport som Olympia-Sport, som saaledes skal repræsenteres ved den japanske Olympiade i 1940. Ved et fortræffeligt Arrangement, baade hvad angik Underholdningen af de ni udenlandske Gæster og Fremskaffelsen af et

Sejlbassin paa Højde med andre til internationale Sejladser anvendte, viste Tyskerne her paany, at de fuldt er deres Opgave voksne, naar det gælder om at organisere noget. Om selve den tyske „Sø“s tekniske Indretning skal senere blive berettet her i Bladet i Tilknøytning til en Artikel om saadanne Søer, sammenlignet med de rent ud elendige Forhold, hvorunder der sejles i København. — Nedenfor anføres Resultaterne fra den olympiske Regatta.

„Marblehead-Klassen“ bestaar af Baade, der maaler 127 cm overalt og er opkaldt efter en amerikansk By, hvor den er „opfundet“.

K. Svarrer.



Oberst W. C. Holden, England, modtager »Naiad«. Foran ham hans Hjelper, J. Smith.

Internationale A-Klasse.

Baad	Ejer	Sejler og Hjelper	Land	Runde					Ialt
				1.	2.	3.	4.	5.	
1 »Fusilier«	Oberst Ian Dennistoun	W. J. Daniels, A. J. Child	Engl.	15	8	17	13	20	73
2 »Naiad«	Oberst W. C. Holden	W. C. Holden, J. Smith	Engl.	17	15	9	7	13	61
3 »Blue Chip«	W. Bithell	W. Bithell, J. Black	U. S. A.	11	12	6	17	7	53
4 »Germania«	Dr. Albrecht	C. Beringer, Meyer	Tyskl.	7	7	8	7	7	36
5 »Niederelbe«	Seglervereinigung Niederelbe	H. F. Ward, W. Cords	Tyskl.	0	8	10	6	3	27

Marblehead-Klassen.

1 »Cheeriah«	John Black	J. Black, W. Bithell	U. S. A.	17	17	20	20	74
2 »Sagitta«	Gollatz	C. Beringer, Meyer	Tyskl.	13	13	11	10	47
3 »Quick jr.«	Bruno Stehr	B. Stehr, Stehr	Tyskl.	13	8	9	8	38
4 »Vectis«	Pragnell	W. J. Daniels, A. J. Child	Engl.	7	12	6	10	36
5 »Henring«	Erik Thomsen	E. Thomsen, K. Svarrer	Danm.	0	0	4	2	6

Jens Kusk Jensen død.

Skibsførelsen og Forfatteren Jens Kusk Jensen er afgang ved Døden 70 Aar gammel. Den gamle Skibsfører, der var kendt af enhver Sømand, tog sin Styrmandseksamen kun 20 Aar gammel, og han sejlede i mange Aar Verden rundt paa danske og fremmede Skibe. Jens Kusk Jensen oplevede flere Forlis, blev senere Dampskibsfører og gik i Land i 1922.

Kusk Jensen har altid interesseret sig for den historisk videnskabelige Side af Skibsfarten. Særlig interesserede han sig for de gamle Helleristninger af de ældste Oldtidsskibe. I de senere Aar nød Kronborgmuseet Gavn af Kusk Jensens Viden om de

gamle Skibskonstruktioner. Om dette Emne har den afdøde skrevet en Pjece, og desuden har han udgivet en Bog „Praktisk Sømandsskab“. Ogsaa i „Vikingen“ har Kusk Jensen skrevet flere Artikler, og det er med stor Sorg, vi erfarer om hans Død.

Benjamin Olsen.

Grundet paa mange Forespørgsler fra Læsere, der interesserer sig for Marine-Malerier, skal vi meddele, at Marinemaler Benjamin Olsens Enke er flyttet og nu bor Grundtvigsvej 14, Tlf. Vester 3547.

Fruen har endnu enkelte af Benjamin Olsens kendte Marinebilleder igen.

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

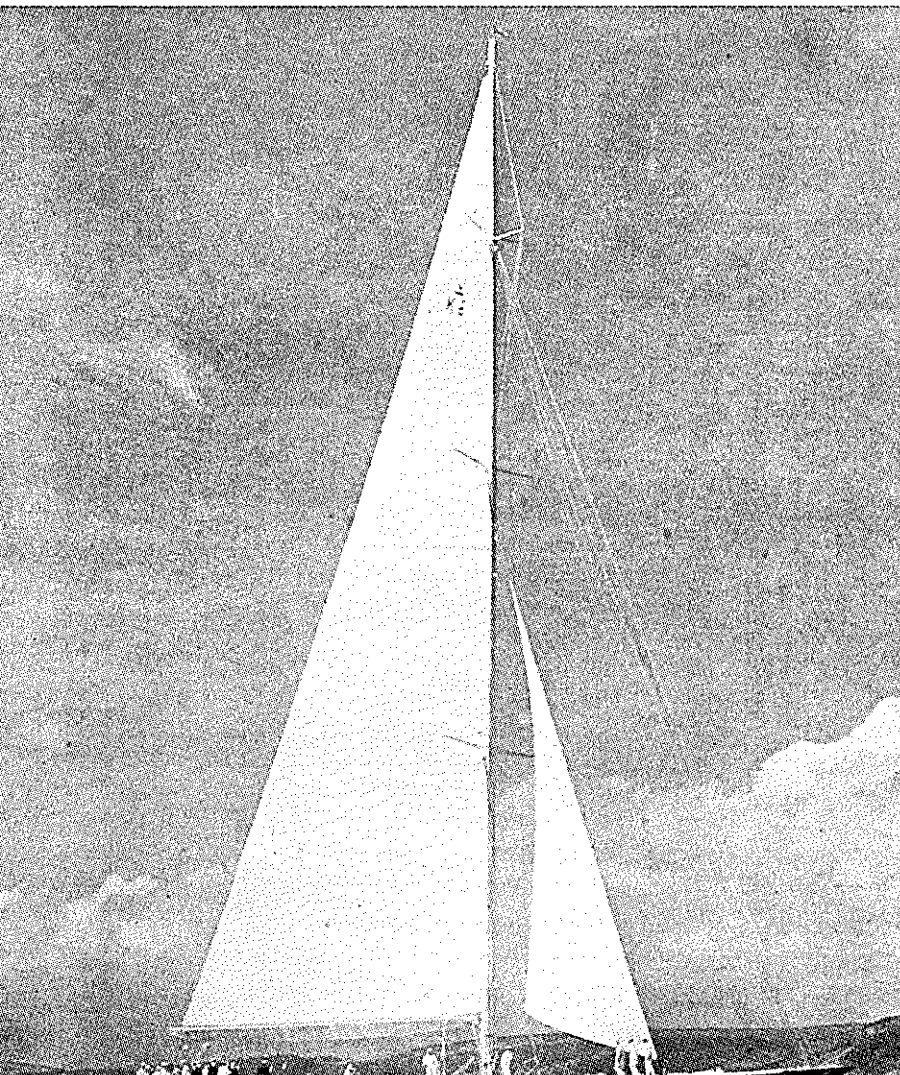
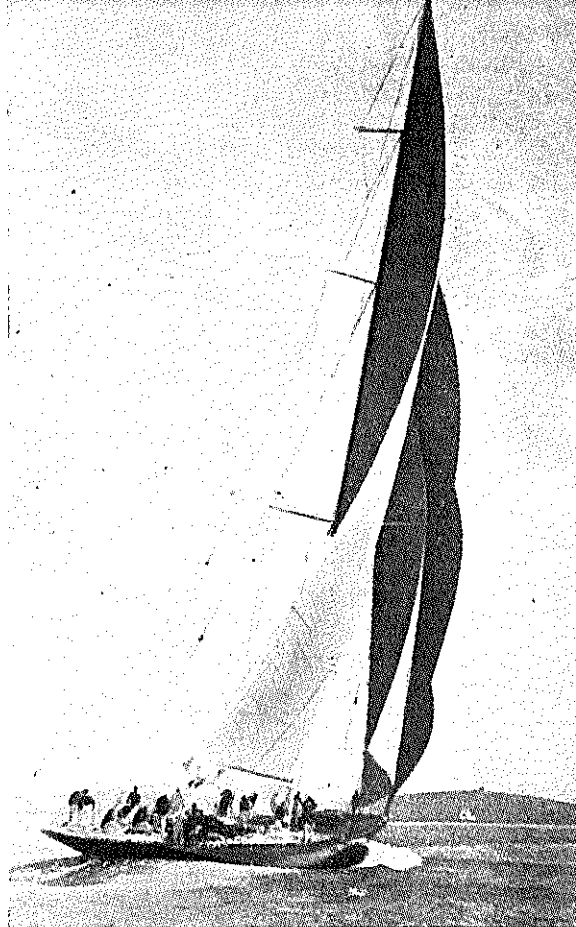
Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplag for Danmark.

Den gamle og den nye Atlantehavs-Betvinger

„Endeavour I“, den gamle Atlantehavskrydser, der ses her, har i Sommer været udset til, hvad man kunde kalde Træner, for sin Efterfølger i Atlantehavs-Løbet, „Endeavour II“. Den gamle Endeavour har sikkert endnu et langt Liv for sig som en af Havets stolte Svaner.



Endeavour II

Aarets store internationale Yacht-Begivenhed er T. O. M. Sopwitt's nye J-Klasse Yacht, der skal deltage i Atlantehavs-Løbet i 1957 om America Cup'en. Den maaler 152 Fod overalt, 87 Fod i Vandlinien, Bredde 22 Fod og 6 Tommer. Dybgaende 15 Fod. Displacement 164 Tons og Staalmasten er 168 Fod høj.

Total Sejlareal 7,500 Kvadratfod. Den er tegnet af Charles E. Nicholson. New York Yacht Club har modtaget Udfordringen, og Kapløbet om Americas Cup vil antagelig finde Sted i Efteraaret 1957.



Havets Kæmper

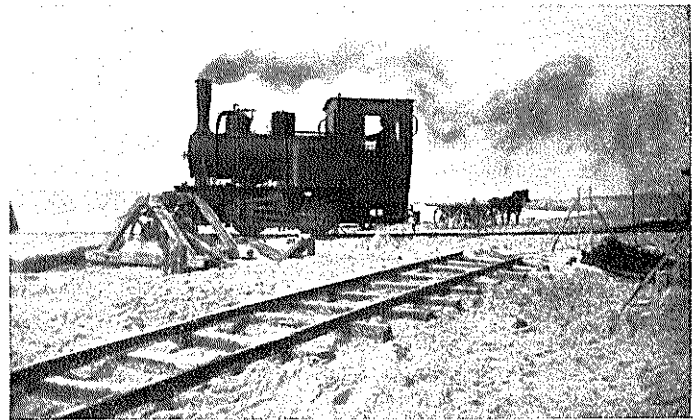
Søstenene er belagt med Tang og store Søplanter, og saaledes lægges de ud i Havet, hvor de evigt rullende Bølger snart skal vaske dem rene. Men disse Kæmper formaar hverken Kattegat eller Vesterhav at bide i. Gennem tusind Aar har de maa-

ske ligget i Kattegat, nu flyttes de ud i Vesterhavet. Deres Mission er her at beskytte Vesterhavstangerne mod Havet, beskytte Landet mod Bortskæring. Saadant Sikringsarbejde ses ikke alene her, det ses ogsaa ud for Ferring, Trans og Fjaltring (Bovbjergkysten). Men her er det de store, støbte Cementblokke, der lægges ud i Havet. Her er det den store Blandemaskine, der larmer, blander Cement, Sand og Grus sammen til Beton, der saa formes til de mægtige Blokke, og over Bovbjerg stønner Lokomotivet med en Hale efter sig

KOMMEK man i Sæsonen til Havnebyen her ved Limfjordskanalen, da ser man ikke alene den mægtige Kutterflaade, nye moderne Fartøjer, der ligger her, lige kommet ind med Fangsten, der er solgt for fra 1500—3000 Kr. pr. Last. Fra Isværket i Havnebyen, hvis Motorlarm høres over de yderste Moler, køres der Is ned til Kutterne, der hiver det ombord til næste Fisketur i Nordsøen. Det er knust Is, der medtages, hvorimod man inde i Isværket ser de mægtige Isblokke saa klare som Krystal. Det er umaadelige Mængder af Is, Værket producerer, og det er tip-top fint. For kort Tid siden blev Fiskeauktionen i den mægtige Fiskehal filmet, saa det bliver fremkaldt, hvorledes Nordsøfisker falder for Hammerslaget, sorteres og pakkes, hvor propert det bliver behandlet, inden det sendes i Eksport til England og Tyskland. Foruden Fiskeflaaden laa her Stenbartøjerne, og fra dem lyder en infernalsk Larm ud over Havnen. Der udløses nemlig af Havets Kæmper, der er fisket op i Kattegat nærved Læsø og sejlet hertil. Det er Kæmpegranitsten, der vejer fra 1½ Ton til 3 Tons Stykket. Der er ikke mindre end 8 Skuder, der sejler med disse Kæmpesten. Det er en mægtig Transport gennem Limfjorden. Motørspillet larmer, naar disse Kolosser hives op fra Skudernes Lastrum og svinges ud paa de holdende Trolløvogne. En Sten paa hver Vogn. Det sodede Lokomotiv spændes for, og stønnende aser det sig ud mod Kysten, hvor disse Søsten lægges ud i Høfderne, der beskytter Thyborøn-kysten. De anvendes her i Stedet for de støbte Cementblokke paa 5000 kg.



Redningsdamperen »Vestkysten«.



Bovbjergs sodede Lokomotiv.

af lave Blokvogne, læsset med de mægtige Blokke. Ude i Havet larmer Rambukken, hvis vældige Slag paa 500 kg driver de svære Pæle ned i Havet, hvorimellem Blokkene sættes ud. En ny Høfde er under Bygning udfor det stejle Bovbjerg. Dette store Arbejde er ogsaa blevet filmet, hvorledes de 5000 kg vægtige Cementblokke fires ned ad den over 100 Fod høje Skrænt og sættes ud i Havet. Saadan bygges Høfderne. Disse Kæmper af Blokke — godt 2000 i hver Høfde — skal her beskytte Bovbjerg mod Fald, naar Vesterhavet i al sin Vælde styrter ind mod Bovbjergs haarde Mergelfod. Høfdearbejdet, der er et Led i Kampen mod Vesterhavet, bliver anskueliggjort.

Foruden dette er vort Redningsvæsen ogsaa blevet filmet. Den bekendte Redningsbaad „Liløre“ med Mandskab ude paa Øvelsestur bliver fremkaldt, hvorledes vore stoute, skæggede Fiskere og Redningsmænd lægger Ryg til Redningsbaaden for at sætte den ud i Havstokken og der svinger sig over Rælingen, griber Aareren og ror mod Vest gennem Skum og Bølgebraad for at naa ud at redde forliste Søfolk. Argus.

Inspektionsskibet

ISLANDS FALK

730 Tons. Oprindelig Armering: To 57 mm og 2 47 mm Patronkanoner, — senere: To 75 mm og to 47 mm Patronkanoner. 63 Mand. Længde 55,95 m, Bredde 8,93 m, Dybgaaende 5,15 m. 1100 Hestkræfter. 13 Knob.

Islands Falk blev bygget paa Helsingør Skibsværft efter Tegning fra Orlogsværftets Konstruktionskontor og løb af Stabelen 22. Januar 1906. Den sendtes i Begyndelsen af 1907 paa Fiskeriinspektion ved Island og Færøerne. Da Kongen besøgte disse Egne i Sommeren 1907 med Østasiatisk Kompagnis „Birna“ samtidig med Rigsdagsmedlemmer paa „Atlanta“, ledsaget af *Gejser* og *Hekla*, stødte *Islands Falk* til Eskadren 29. Juli ved Island. Under Kongens Ophold i Land fortsatte *Islands Falk* sin Inspektion, men fulgte igen Eskadren ved Kongens Afrejse 10. August. Isafjord, Akureyri og Seydisfjord blev besøgt, og Hjemrejsen begyndte for den øvrige Eskadres Vedkommende den 15. August, men *Islands Falk* blev endnu nogen Tid paa sit Inspektionsfelt.

I de paafølgende Aar var den — med ret korte Mellemrum hjemme — stadig paa Inspektion i de nordlige Farvande. Den anholdte 1909 5 tyske Trawlere for ulovligt Fiskeri; den slæbte „Alabama“, som var udrustet til Ekspedition til Østgrønland, fra Vestmanøerne til Reykjavik og bragte den senere ca. 10 Kvartmil Nord for Kap Nord.

Der dreves ofte ulovligt Fiskeri fra fremmede Skibe ved Island, og i 1920 anholdtes 5 tyske, 2 franske og 2 engelske Trawlere. Hvert Aar indbragtes saaledes Fiskeriskibe, som havde forbrudt sig mod de gældende Bestemmelser og derfor maatte bøde med Konfiskation af Fiskeredskaber og Fangst. Ofte gjordes Afstikkere til Færøerne, og i Eftersommeren 1911 maatte Skibet bistaa ved Reparation af Telefonkablet mellem Sandø og Suderø. Paa Ud- og Hjemrejserne blev undertiden Lerwick paa Shetlandsøerne anløbet.

I det urolige Aar 1914 var den tidlig ude, afgik 2. Marts fra København, besøgte Portland og turede fra 8. Marts Island rundt fra Havn til Havn, Fjord til Fjord og var der endnu 31. Juli, da Sikringsstyrken formeredes. Telegrafisk fik den Ordre til at blive ved sin Virksomhed. Fra 20. til 26. November krydsede den ved Færøerne, anløb saa Trondhjem og Kopervik og ankrede 5. December paa Københavns Yderred. Saare meget var forandret under dens Fravær. Allerede 13. December dampede den Nord paa igen og begyndte 17. December Inspektionen ved Færøerne og løb derefter videre mod Nord.

Under Verdenskrigen blev Færøerne og Island i faretruende Grad afskaaret fra Omverdenen, og *Islands Falk* og dens Afløser, *Beskytteren*, gjorde da fortræffelig og saare nyttig Tjeneste, ofte langt ud over dens egentlige Bestemmelse. I December slæbte den en grundstødt Fiskekutter af Grunden i Skaalefjord. Al Rutebart standsede en Tid lang, i Maj 1915 afhentede den Færøernes Rigsdagsmænd i Bergen og bragte dem til deres Hjemstavn, og i Maanedens sidste Del førte den Rigsdags-

mændene til København, hvor de havde vigtige Anliggender at forebringe; imens gjorde *Beskytteren* Tjeneste ved Færøerne. Den 27. August assisterede *Islands Falk* ved Slukning af Brand i en norsk Skonnert paa Siglufjord ved Island, og den 29. August maatte der sendes væbnet Mandskab i Land i Siglufjord for at bistaa Politiet ved Opretholdelsen af Ordenen i Byen, hvor fremmede Søfolk gjorde Optøjer. En nødstedt dansk Skonnert blev 27. September slæbt fra Thorshavn til Kongshavn. En Del af dens Tid blev indtil Slutningen af Oktober optaget af Kontrollering og „Indsejling“ af et nyt Fyr paa Island. Kort før Jul bragte den Sprøjter og Sprøjtemandskab fra Thorshavn til Solmunde og bistod ved Slukningen af en voldsom Brand der.

Der var Passagerer, og der var Post, som *skulde* til København, og i Januar 1916 gjorde *Islands Falk* en Rejse frem og tilbage som — Rutebaad. Lige tilbagekommet maatte den udføre en Sygetransport, og senere maatte den Gang paa Gang ud for at føre Syge til Thorshavn Hospital eller Læge ud til Syge paa Smaøerne. Amtmanden gjorde ofte nødtvungen Brug af Inspektionsskibet paa Embedsvegne; ogsaa Syseselmænd og Grindefangere befordredes. I Marts 1916 reddede *Islands Falk* en nødstedt færøisk Fiskekutter ind til Fuglefjord, og en strandet dansk Skonnert blev i April assisteret i Lervigfjorden.

Efter et kort Besøg hjemme udgik den 11. April fra København med Gods og Medicinalvarer samt 20 Passagerer! I Maj overførte den Posten fra Færøerne til Island. Sommermaanederne optoges af Opmaalingsarbejder i Bredebugten samt paa Borgafjord, og Officererne foretog i Midten af Juni efter Anmodning fra det islandske Ministerium Undersøgelse af en Kulmine i Staalfjord paa Bredebugten.

Den 5. Juli assisteredes Store Nordiske Telegrafsekskab ved Bestemmelsen af Plads for Telegrafbaaken i Seydisfjord. *Islands Falks* fredelige Arbejde afbrødes to Gange i Juli ved nye Optøjer i Siglufjord, hvor Mandskabet fra Inspektionsskibet maatte hjælpe Politiet med at holde fremmede Søfolk i Ave. I August ydede Mandskabet god Tjeneste ved Slukningen af en alvorlig Brand. Senere paa Maanedens foretog „Falken“ Undersøgelser af Vrag paa Siglufjord — og i November overførte den Skibbrudne fra en sunket engelsk Trawler til Eskefjord. Omsider kunde den gaa hjem til Eftersyn og til Fornyelse af Besætningen.

Opholdet ved Orlogsværftet var atter saare kort. Den afløste snart igen „*Beskytteren*“ ved Færøerne og overtog det mangesidige Arbejde med Fynd og Klem, udførte Tjenesterejser og assisterede bl. a. i December Vestmanhavn ved Optagelse af et sunket Motorfartøj. Den sendtes 24. Januar 1917 til Danmark med Post og udgik igen 18. Marts med Passagerer, Post og 48 Tons Gods til Færøerne.

Krigsforholdene gjorde Marineskibet til et uundværligt Ruteskib. Den 3. Juni maatte *Islands Falk* afsted fra København med Passagerer, Post og Medicinalvarer til Island. Inspektionsskibet bjergede 8. Juni 2 Skibbrudne fra en Rednings-

flaade 7 Sømil fra Myggenæs; de kom fra en torpederet engelsk Dampet. Den var en Tid med til Opmaaling paa Borgarfjord igen og bistod Fyrvæsenet paa forskellig Maade. Den eftersøgte ogsaa nogle Undervandsskær, observerede af Generalstabens Folk ved Grimsby Paa Maanedens sidste Dag afgik *Islands Falk* til Færøerne for at afhente 90 Fiskere og 5 andre Passagerer.

Der var Nød paa mange Varer, og Inspektionsskibet maatte hjælpe til at bøde den. I Slutningen af Juli afgik det fra Island til Færøerne med 175 Tdr. Petroleum til Færø Amt, derefter med Post og Passagerer til København og straks efter tilbage til sit Virkefelt. I August afsluttedes Opmaalingerne paa Borgarfjord, og Fyrvæsenet blev assisteret i Bildudalur. Næste Maaned overførtes færøiske Fiskere og andre Passagerer til Thorshavn, og 19. September reddede den en havareret Fiskekutter ind til Klaksvig. En Ugestid efter bugserede den en Motorkutter, der havde mistet Skruen, til Trangisvaag og stod saa igen op til Island. Den gik 30. September fra Reykjavik med Post og 43 (!) Passagerer: der var da mere Hjerterum end Husrum til Skibsgæsterne, og fra Færøerne toges endda Post og flere Passagerer med. Paa dette Tidspunkt var Rejsen et farligt Forehavende; Minefaren truede paa den længste Del af Farten.

Da Skibet 24. November gik fra København, havde det 28 Passagerer med til Island og 4 til Færøerne — og dertil 50 Tons Gods. Turen gik først til Bergen. Det var hensigtsmæssigt at gaa langs Kysten saa langt som muligt. Ude paa Havet gjorde Undervandsbaade fuldt saa meget som Minerne Farten vovelig. *Islands Falk* kunde ved sin Armering holde aabenlyse, jævnyedige Fjender fra Livet, men mod Snigvaaben var der kun lidet at stille op. Naturligvis var „Udkigget“ fordoblet. Hjemrejsen fandt Sted i December med „topfyldt“ Skib. Paa sin næste Rejse fra Hovedstaden (over Bergen og Thorshavn) havde det 3 af Regeringen udsendte Personer med, Post og 60 Tons Gods. Derpaa fulgte saa to Rejser fra Island til Færøerne med Fornødenheder.

Den 29 Januar 1918 slæbte *Islands Falk* en finsk Skonnert, der var nødstedt ved Færøerne, fri af Land, og kort efter fik en dansk Skonnert, som var grundstødt i Skaalefjord, gavnlig Hjælp. Paa en Tur fra Suderø til Thorshavn modtog Inspektionsskibet 27. Februar 1918 radiotelegrafisk Anmodning om Hjælp fra det hollandske Panserskib „Herzog Hendrik“, der laa Vest for Færøerne i haard Storm med Styremidlerne ødelagte. *Islands Falk* traf det 25 Sømil Vest for Myggenæs og slæbte det under meget vanskelige Forhold til Kongshavn. Den 1. Marts hjalp det Panserskibet til Forbindelse med Thorshavn og bragte Amtmanden, den hollandske Konsul m. fl. fra Thorshavn til Kongshavn og tilbage.

Da en dansk Delegation skulde til Island, tjente *Islands Falk* til Befordring; den afgik i Juni og vendte tilbage i Juli. Gods, Passagerer og Post optog stadig al den Plads, der kunde afses. Der levedes kun liden Tid til „Overliggen“. I Begyndelsen af August stod den igen Nord paa til Island og Færøerne. Ligesom paa Niels Juels Tid tjente Marineskibet Statens Tary paa alle Maader. Under Opholdet ved Island overførte det Aalingsmændene fra Isafjord, Patriksfjord og Olafsvik etc. til Reykjavik. I September overførte det 142 færøiske Fiskere fra Island til Færøerne. Da Telegrafkablet sprængtes mellem Færøerne og Skotland, fungerede *Islands Falk* — indtil det var bragt i Orden — fra 8. til 13. September 1918 som Afsender- og Modtagerstation for Telegrammer til og fra Færøerne. Først i December — efter Vaabenstilstandens Ikrafttræden — kunde Inspektionsskibet afslutte sin Vagttjeneste og gaa hjem, men havde da endnu Passagerer

og Gods med. Omsider kunde det indlægges ved Orlogsværftet til grundigt Eftersyn.

Ved Sikringsstyrkens Ophævelse blev det igen 31. Marts 1919 officielt Inspektionsskib, og det optog straks sin vante Dont med Inspektion ved Færøerne og Island fra April til December. I 1920 gjorde *Islands Falk* (under Kaptajn A. Bojesen) fra Island et Togt til Jan Mayen fra 2. til 23. August og inspicerede saa igen ved Færøerne og Island til Begyndelsen af November. Næste Togt udgik fra København den 12. December (Kapt. A. G. Topsøe-Jensen). Julen tilbragtes ved Færøerne, og skiftevis inspiceredes der og ved Island indtil 1. Maj, da *Islands Falk* afgik til Grønland, hvor bl. a. Godthaab, Sukkertoppen og Holstensborg blev besøgt. Derfra sattes 15. Maj Kursen efter Færøerne, som 5 Dage senere blev naaet, og Hjemrejsen begyndte derfra den 27.; det kom til København den 30. De følgende Aar inspiceredes regelmæssigt ved Færøerne og Island.

Islands Falk var Inspektionsskib ved Grønland fra 1922—28, hvert Aar. Under Orlogskaptajn R. West besøgte det 1925 Thulekolonien og havde en interessant og spændende Sejlads over den store, uopmaalte Mellevillebugt. Baade Is og Taage vanskeliggjorde Navigationen, som paa Grund af den manglende Opmaaling maatte foretages efter et Kort i et Konversationsleksikon o. lign.

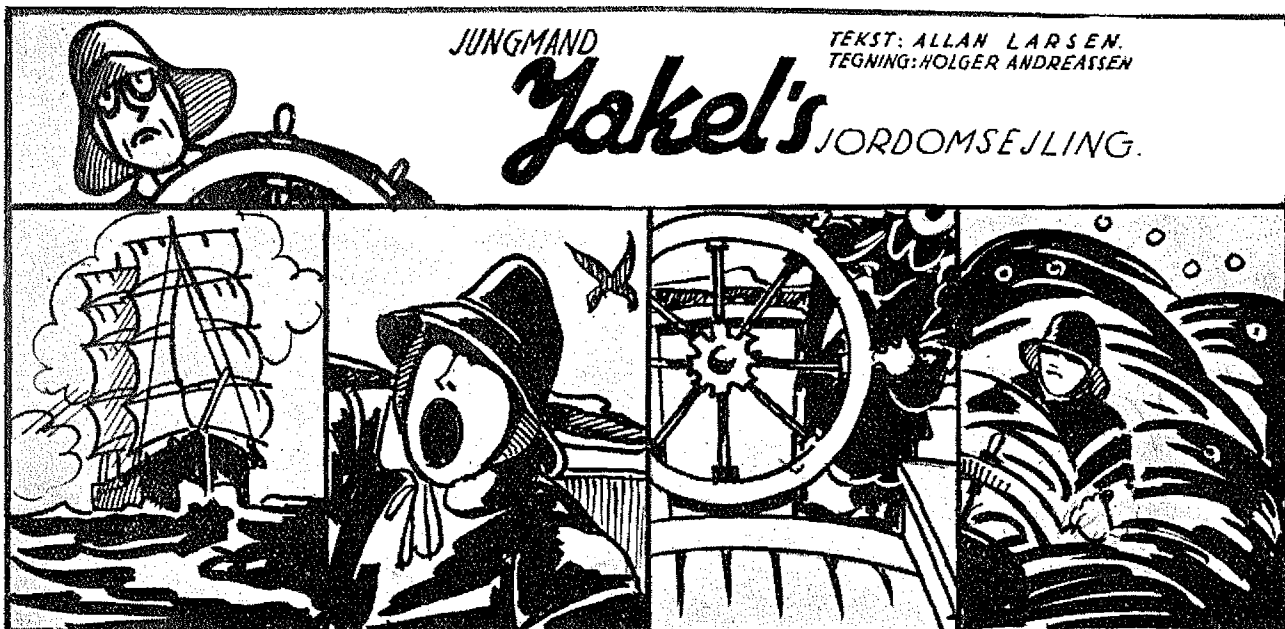
I Juli 1931 gik *Islands Falk* til Færøerne og mødte paa Thorshavns Rhed det franske Ekspeditionsskib „Pourquoi pas“; den følgende Maaned kom det hjem og fik 13 frivillige Læringer til Kadetskolen ombord. Derfra gik det til Amsterdam og Ymuiden i Holland i Anledning af vigtige Fiskerikonferencer, anløb senere Grimsby for Kulforsyning og tog Station paa Doggerbank for at assistere danske Fiskere. Efter Inspektion ved Færøerne kaldtes det 4. Oktober til Eftersøgning og Uskadeliggørelse af 2 Miner i Nærheden af Vyl Fyrskib. I Esbjerg ordnede Chefen et Anliggende for danske Fiskere, som havde lidt Overgreb fra engelske Trawleres Side; den engelske befuldmægtigede sikrede Danskerne Erstatning. November hengik med Inspektion ved Færøerne, hvor flere Kuttere blev assisterede. Den 22. November blev en af Skibets store Dage (under Orlogskapt. P. Ipsen): Den engelske Trawler „Vindelecia“ havde faaet en Trosse i Skruen og drev ind mod Klipperne i det berygtede Farvand ved Myggenæs. Derfra alarmeredes *Islands Falk*. Da det kom til, havde Besætningen forladt Skibet og drev omkring i aaben Baad uden at kunne naa Landingssted, men søgte nu tilbage til Trawleren. Under Storm og haard Sø etableredes Forbindelse med Trawleren ved Udskydning af Raket. Under Bjergningen blæste det op til orkanagtig Storm, og baade Skib og Mandskab vilde sikkert have været fortabt, om ikke det danske Inspektionsskib havde ydet sin store Indsats. Trawleren blev bragt ind til Fuglefjord.

Stadig passer *Islands Falk* sin Dont, er ude saa godt som hele Aaret, og forhaabentlig vil den endnu en Række Aar sejle Vandet tyndt og trygt mellem Grønland, Island, Færøerne og gamle Danmark.

Hay Larsen

H. SCHØSLER PEDERSEN
Floras Alle 12, Vanløse
Malerier af Skibe — Maritim Reklame

Jakel's JORDOMSEJLING.

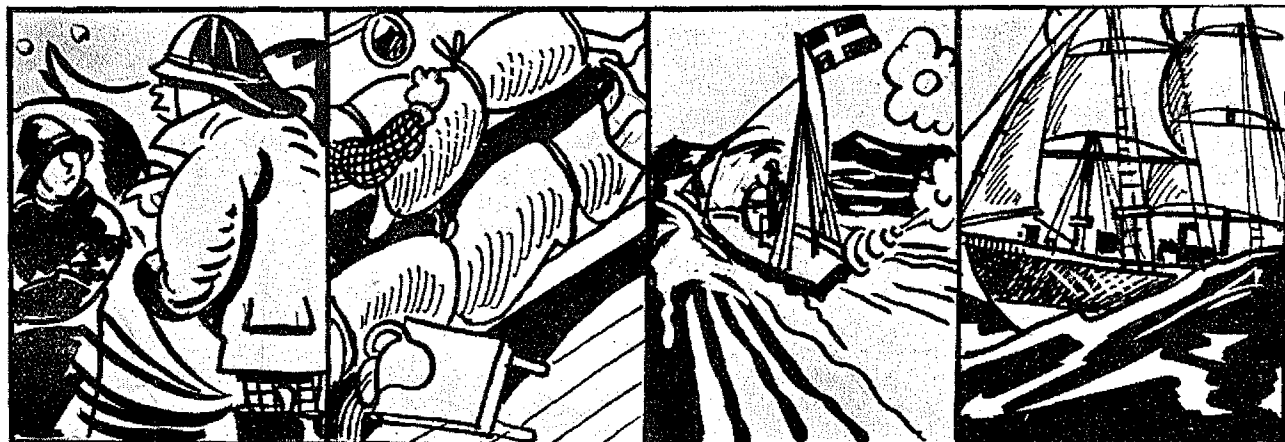


For Julde Sejl og Brise
mod Hall gaar „Inger Lise“,
til Rors staar Jakel og synger;
men han holder sig fast, for den
gynger.

Snart nede og snart oppe
paa Saens hvide Toppe,
det er som i Rutchebanen,
naar man lige undtager Orkanen.

Jakel er helt betuttet,
han tror, hans Tid er sluttet;
mekanisk drejer han Rattet,
han er bleg — og hans Knæer er
spattet.

Agerind suser Søormen,
Jakel er ude a' Formen
Soen bli'r skræp'er og -strap'rer;
medens Jungmændens Tænder de
klaprer.



Han duer ikke en Dojt til,
det staar inderligt slojt til,
med Humor't langt under Minus;
men da kommer Matrosen, Martinus.

„Kors Jakel! hvor du sejler,
saa hele Stævnen stejler,
vi ligger med Stoppeklodser
i Køjen og surret med Trosser.“

„Ja, Jakel, jeg forstaar dig,
for min Skyld bare mor dig;
men husk, du er ikke forhyret
som en Chris Craft Racer ved
Styret.“

Og Jakel er ulskkkelig,
han tror helt eftertrykkelig,
paa hvad Martinus han siger,
hans Humor det var lavt men det
stiger.



„Nu har jeg lært at styre,
sku' jeg saa la' mig fyre,
vor Fart skal bli' som en Gømses,
sig mig bare, hvordan der skal
bremses.“

„Ja lover hun me' saad'n Spring,
saa drej blot paa dette Haandstving,“
sår med troværdige Gløser
den durkdrevneste Fyr blandt
Matrosen.

Og Jakel følger Raadet,
da Skuden kløver Braadet
som en Galophest i Springet,
og da griber Jakel i Svinget.

Han drejer og jørskrækkes,
for hele Skibet vækkes
fra Mastetopper til Kolen
af et Taagehorns djævelske Brølen.

Copyright: „Vikingen“.

Hr.

Kaptajn Allewelt

KRONBORG-MUSEETS herlige Samlinger er blevet forøget med en kostbar og — i det mindste herhjemme — enestaaende Genstand: En Buste af en Kaptajn. Det lyder ikke særlig interessant, men naar man faar at høre, at det er en dansk Kinakaptajn fra før 200 Aar siden og at den er formet i farvet, brændt Ler af en kinesisk Kunstner i Kanton ca. 1757, forstaar man bedre Bustens Kostbarhed og Betydning.

Det eneste, man hidtil har vidst om den, er at den har staaet paa det kgl. Kunstkammer fra 1742 med følgende Notat:

„Ein Buffirtes Portræt von den Capitein Allewelt welges in China gemacht worden, halber Grösse, und ist eine blauen Kleite und Schwartz Weste vorgestellet, befindet sich in den intianischen Kammer.“

Museumsinspektør Knud Klem har velvilligt overladt os et Fotografi af Busten, der gør Indtryk af at være skabt af en dygtig (desværre ubekendt Kunstner). Den er ikke paavirket af kinesisk Manér. Trækkene, Klædningen, Huen, Udtrykket, alt viser, at der kun er tilstræbt at fremskaffe Portrætlighed, almindelig og ligefrem Gengivelse af Portrætligheden, og intet andet, og det er jo netop det for os interessante ved den skøre, sjældne, kostbare Buste.

Brøsig, myndig og beslutsom ser den stoute Kinakaptajn ud, ikke synderlig fin! Tyk, lidt blisøjet, pluskæbet og megen Mad, Øl og Vin. Næsen er tyk og stor (aldeles ikke kinesisk) af gammeldags dansk-hollandsk Tilsnit (à la Kartoffel). Han minder nærmest om en Dragør-Skipper eller en hollandsk Kuf-Skipper fra den Tid, vi var unge, og Øl var mere gængs som Drik end Kaffe og Sodavand. Men Manden ser ud til at være Karl for sin Hat (Huen var kun til Hjemmebrug) og til at være et mindst 90 pCts Mandfolk.

Men hvem var nu denne Kaptajn Allewelt? Ja, se det kan vi oplyse en lille Smule om til Tak for Museumsinspektør Klems Velvilje:

Efter at Danmark havde gjort spredte Forsøg paa at faa Del i den uhyre indbringende Kinahandel, udsendte det nylig stiftede „Asiatisk Kompagni“ det forhenværende Linieskib „Slesvig“ til et Togt til Kanton, Kinas Monopolhavn for Handel med Vestlandene: Europa. Overstyrmanden paa dette Skib hed Zacharias Allewelt. Han gjorde udmærket Fyldest, og ved Hjemkomsten blev der betroet ham Kommendoen paa det store smukke Skib „Kongen af Danmark“, der udgik fra København d. 26. Januar 1736. Det var Kaptajn Zacharias Allewelt, som indrettede en dansk Bankesal paa Whampoen i Kantonfloden, hvad man kan læse udførligt om i min Bog „Den danske Kinafart“. Skibet naaede hjem med en god Ladning allerede i August 1737, og samme Aar stævnedes Allewelt igen til Kina med „Kongen af Danmark“, som han bragte hjem 1739 med en uhyre indbringende Ladning.



Der er ingen Tvivl om, at det er den stedkendte, i Kanton velkendte og ansete Kaptajn Zacharias Allewelt, som har ladet en fremragende kinesisk Kunstner fremstille den tilsyneladende veltillignende Buste og bragt den hjem. Det var noget andet noget end de Smaa-Rariteter, de fleste Kinafarere tog med som „Souvenirs“. Om han selv har skænket Busten til det kgl. Kunstkammer vides ikke, men ét er vist, og det er, at Zacharias har skabt sig selv et enestaaende Monument — og Kronborgmuseet en ny Attraktion: Det ældste og maaske det bedste Portræt, tilmed en naturligt farvet Buste i halv Størrelse, af en civil dansk Skibsfører.

Hay Larsen.

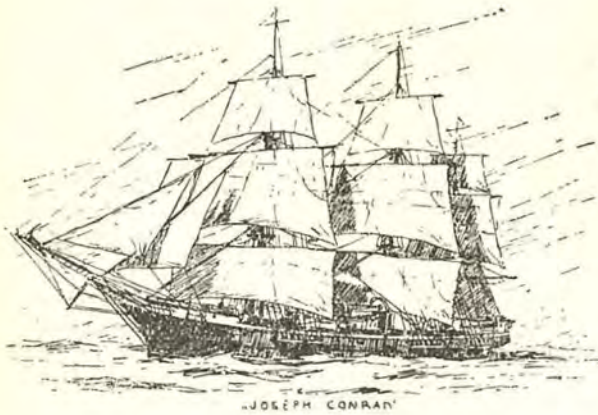
Scott's Perfection

„Scott's Perfection“ er Navnet paa en fin ægte skotsk Whisky, som det omtrent 50 Aar gamle velrenommerede Vinfirma Jesper Christensen & Co. har lanceret. Denne ædle Whisky har blandt Kaptajner og Hovmestre herhjemme vundet næsten lige saa stor Berømmelse som i sit Hjemland, Skotland, for sin fine røgede Smag.

De fleste Skibprovianteringshandlere fører derfor dette Mærke, som Jesper Christensen & Co. staar indefor og garanterer er lagret i 8 Aar.

Jorden rundt med

»JOSEPH CONRAD«



— JOSEPH CONRAD —

Gamle „Georg Stage“, nu „Joseph Conrad“, var paa Rejse rundt Jordens Eventyrlande, og maaske kan det interessere „Vikings“ Læsere at høre, hvad gamle „Georg Stage“'s nuværende Styrmand fortæller derom:

Min gamle Ven, Kaptajn Olaf Bjørkholm, ringede mig op. „Kom og tag et Afskedsbæger,“ sagde han, „for jeg skal rejse.“ Han havde sejlet som Styrmand paa en af Eriksons Skuder, men nu skulde han mønstre paa den engelsk-amerikanske Journalist Alan Villiers Fregat „Joseph Conrad“, som det tidligere danske Skoleskib „Georg Stage“ nu hedder.

Villiers havde foretaget nogle Langfarter med „Herzogin Cecilie“, kanske ogsaa med nogle andre Fartøjer, og til og med skrevet en Bog om en saadan Færd. Han var i den Grad bidt af en gal Sømand, at han nu havde tillagt sig egen Skude, den nys nævnte danske „Joseph Conrad“, som skulde paa Langfart, mindre for at gøre Forretninger end for Ejerens egen Morskabs Skyld.

Bjørkholm er Finne. Og nu skulde han som sagt med som Styrmand paa „Joseph Conrad“. Jeg skal nok skrive, sagde han, da vi sagde Farvel. I Slutningen af Januar fik jeg et Brev, postet i Sydney. Olle Bjørkholm skriver:

— „Jeg er ingen Skribent at tale om, men jeg kan i al Fald give nogle Rejsebilleder og Fakta fra vor i Sandhed interessante Færd og interessante Episoder saavel fra Søen som fra de Havne, vi har besøgt. Det er nu næsten et Aar siden vi bugseredes ud fra Skyskrabernes Stad. Gennem Nordostpassagen gik alt vel. Stillehavet med alle dets Regnbyer klarede hun fint, skønt hun aldrig har været der før. Gamle „Georg Stage“ er rigtignok kommen vidt omkring nu. Efter 58 Døgn's Sejlads ankrede vi i Rios

naturskønne Havn. Paa en Uge havde vi set tilstrækkeligt af den og var atter paa Vingerne.

Vi var nu beredte paa værre Vejr og farligere Sø gennem de hylende Storme i det Kvarter af Verden, hvor Femmasteren „København“ forsvandt, hvorfor alle Forsigtighedsregler blev taget for at faa Skuden i saa sødygtig Stand som muligt. Efter 19 Døgn anløbedes Tristan da Cunha. Været var ret godt, hvorfor vi sejlede op under Land og lagde bi. 25 af Øboerne kom ud i to solide Baale, blev om Bord i 2 Timers Tid og fik med sig Land Tøj, Lektüre, en Grammofon med Plader samt andet smaat. Det var interessante Typer, man saa. Tristan-Øen er vel nok Jordens ensomste Samfund. De 166 Sjæle paa den lille stormomsuste Ø har deres nærmeste Naboer paa — cirka 1400 Sømil's Afstand. Men de er godt fornøjede med deres Tilværelse og deres „Land“.

Det var allerede begmørkt, da vi sagde Farvel til Øens Folk. Siden har vi sejlet over Syd-Atlanten med omvekslende Vejr, og vi syntes nu og da, at vi havde en meget lille Skude. Men hun klarede sig bra, ja over Forventning bra. Efter 31 Døgn fra Rio fortøjede vi i Kapstaden. Der var vi i en Uge. Forsynedes med Proviant og en ny Kadet. Derfra skulde vi til Singapore via Bali.

Omtrent en Maaned havde vi det koldt, fugtigt og rusket, til vi endelig tog os Nordover og fik Tag i Passaten, som med godt Vejr og gode Vagter førte os op langs den australske Kyst. Fyret paa Javas Sydspids fortalte os, at en interessant Rejse tog sin Begyndelse. Ostindisk Øverden og Sydhavet, som har lokket saa mange Eventyrere, stod fremfor os. 8 Dage tilbragtes i Bali og tilbragtes vel.

Vi besaa den hollandske Ø grundigt. Turiststrømmen er livlig. Vi var oppe og se de rygende Vulkaner, de ældgamle Templer og de unge smukke Tempeldanserinder, der danser de samme Danse som deres Tip-Tip-osv.-Oldemødre for 900 Aar siden.



Tristan da Cunha.

Sejl sattes igen og fyldtes af Sydøst-Monsunen. Undrende stræde nogle Lastdampere paa Vejen efter derne Fuldrigger, som i vore Dage er et uvant Syn. De mindedes vel Te- og Opiumclippernes Glanstid.

Fra den første Dag i Singapore var Dækket forvandlet til et Varehus. Kineserne kom om Bord og pakkede deres Sager op, man kunde købe alt fra Møbler til Ice-Cream.

Vi udsaa Nissan Lognu Nord om Salomon-Gruppen som næste Havn. Det var en fortræffelig Havn, og vi fik Bunden skrabet og malet. Paa Nissan hersker en avid Plantagejer over 1500 halvvilde Melanesere. Han var glad over vort Besøg, og vi var glade, da han sendte nogle Grise, 2 Geder og Masser af Frugt om Bord.

Vor næste Ankerplads var Kiriwimo i Probiands. Vi var nu inde i Sydøst-Passat-Bæltet med hæftige Regnbyger. Vi klarede den 250 Sømil lange Distance paa 8 Dage. Næste Havn var Tulogi. Distancen var 550 Sømil, og det tog 14 Dage. De sidste 60 Miles kørte vi Motoren, som tidligere havde været i Gang kun 50 Timer siden New York, altsaa paa en Strækning af ca. 22.000 Mil.

Den sidste Raasejler, som besøgte Tulogi, var Fregatten Sylfid fra Helsingfors, Aar 1921. Dér blev vi særlig vel modtagne. Her kan De tro, vi traf interessante Fyre, mest Guldsøgere fra Ny Guinea. Vi fik høre Brudstykker af de udtømmelige Guld-felters romantiske Historie. Det er kun 11 Aar siden den første hvide Mand saa Guldet glimte i Flod-bredderne, og kort efter sev Nyheden ud og lokkede adskillige Eventyrere ind i en Leg, hvorfra ikke mange kom tilbage. En og anden skovlede sig en Formue til og trak sig tilbage, mens han kunde, men de fleste blev ruinerede eller opædte. Guldet var svært at faa Fingre i, og de fleste Indfødte krigerske

og blodtørstige. Først senere, da effektivt organiserede Finanskompagnier sendte Folk ud i Djunglen, har man set, hvilke enorme Rigdomme, der gemmer sig endnu i Papuas Jord. Guldfeleterne bearbejdes i Dag med mægtige hydrauliske Vaskemaskiner. Kraften tages af Vandfaldene. Og al Trafik sker pr. Flyvemaskine. Tidligere tog det 150 indfødte Bærere tre Uger at udføre en saadan Transport, som Flyvemaskinen nu klarer paa en halv Time. Hvad Flyvningen i Ny Guinea har udrettet, staar uden Tvivl forrest i hele Verden, og det skyldes altsammen en eneste dygtig og energisk Mands Drømme, der er gaaet i Opfyldelse: nemlig C. J. Lewien, som begyndte Arbejdet i stor Skala og grundlagde det nuværende „Buffalo Goldredning Co.“ og „Guinea Airways“.

Næste Havn blev St. Anna-Øen, den sydligste af Salomon-Øerne. Den eneste hvide Øbo, en Tysker, tog imod os med aabne Arme og taarefyldte Øjne, da han endnu paa sine gamle Dage fik trampe en Raasejlers Dæk; han var selv en „Deepwaterman“ i unge Aar og havde sejlet viden om. Han var en af de første Hvide paa Salomons-Øerne og havde været gift i 25 Aar med Datteren til en af de sidste Høvdinge. Nu var det ham, som herskede over 550 Indfødte. Ivrig var han for at faa at vide alt om Hitler i „das grosse Vaterland“. Englænderne havde fuldstændig ødelagt Sydøst-Øerne, paastod han, og trods Missionærernes Forbud anordnede han gamle Krigsdanse til vor Ære. Savnet var gensidig, og Afskeden hjertelig, da vi sejlede ud fra den lilla Lagune og saa hele Skaren paa 550 Indfødte, Mænd, Kvinder og Børn, vinke til os med Palmeblade.

Vi var nu paa Vej til Sydney for at møde Civilisationen igen. — —

Hvordan det er gaaet siden med Uheldet ved den australske Kyst, ved „Vikings“s Læsere allerede.

Dragør Søfartsmuseum

Et lokalt Museum i Danmarks gamle Byer, hvor Nutiden samler og bevarer Fortidens Minder, er efterhaanden blevet ret almindeligt. Vort lille Land har den Lykke at rumme mange gamle Byer fra de ældste Tider. Roskilde, Helsingør, Køge, Næstved, Præstø og Dragør, for kun at nævne et ringe Antal her paa Sjælland, er alle herlige gamle Byer med 500 Aar eller mere bag sig og rummer da ogsaa et Fond af gamle historiske Minder som vor Tid nu samler og bevarer som et dyrebart Eje.

Dragør der kan føre sin Historie mere end 500 Aar tilbage i Tiden, da den var en af Hansestædernes mest søgte Fiske- og Handelspladser, fik for faa Aar siden ogsaa sit Museum, der i særlig Grad tager sig af Minderne fra Byens Storhedstid i det 18. og 19. Aarhundrede, da Byen var en af Danmarks største Søhandelsbyer med det trediestørste Antal hjemskrevne Fartøjer. I den elvte Time paabegyndtes dette Museum, og meget af Betydning for Belysning af Fortiden er derfor gaaet tabt, men dog blev der en Del tilbage, som nu rummes i Dragørs gamle Raadhus fra Kong Kristian den V's Tid.

En Opgave, der hurtigt melder sig som uadskillelig

fra det almindelige Museumsarbejde, er den at søge Oplysning om Ting og Personer, der levede og virkede i det Tidsrum, Museets Samlinger dækker over. Et saadant Arbejde er ofte eller vel altid meget vanskeligt og i hvert Fald tager det megen Tid, noget som de Folk, der vier deres Fritid til Museumsarbejdet som Regel ikke har i Overflod af. Marinehistorikeren Kay Larsen er her kommet Dragør Museet til uvurderlig Hjælp, idet man har modtaget et af hans Kartotheke omfattende alt vedrørende Dragør Skibe, Redere, Skippere, indrullerede Skibsfolk, Lodser samt andre, der paa en eller anden Maade har indskrevet deres Navne i Byens Historie i de sidste 350 Aar. Kartotheke omfatter op imod 2000 Kort og giver øjeblikkelig de nødvendige Oplysninger om vedkommende Sag samt Henvisninger til de Kilder, hvor udførlige Oplysninger kan faas. Hvad et saadant Kartotheke betyder for Museet og for Nutiden i dens Bestræbelser for at trænge til Bunds i Fortidens Hændelser, er uvurderligt, og Museets Ledelse er da ogsaa meget taknemmelig for denne Nyerhvervelse, som aabner Muligheder for Fremtidens Museumsarbejde. Meget, som nu er dunkelt og usikkert, kan belyses og drages frem af Glemselen ved Hjælp af dette lokale Arkiv.

Aage Olsen.

Isbjerge i Atlanten

De drivende Isbjerge i Atlanten er Dele af det store Isdække over Grønland. Man anslaaer Isdækket til at have en Tykkelse af 1000—5000 Fod, ja, enkelte Steder op til 9000 Fod. Det er dannet af Sne, som er faldet gennem Tusinder af Aar. Vægten forandrer Iskristallerne og gør det hele til en solid Ismasse.

I Virkeligheden kan hele Grønland betragtes som en Kæmpegleter med Arme, som strækker sig ud i Fjordene. Disse Arme presses efterhaanden ud i Søen som Istunger og brækkes løs — Bræerne kælver, Isbjergene fødes.

Isbjergenes Bevægelser bestemmes hovedsagelig af de faste Strømme. Vindens Paavirkninger har mindre at sige, fordi Størstedelen af Ismassen er under Vandet. Indirekte spiller dog Vinden en stor Rolle ved at modarbejde eller paaskynde Strømsætningen.

Naar Bjerget en Gang er kommet i Drift, føres det af Østgrønlandsstrømmen rundt Kap Farvel og nordpaa til Baffins Bay. Her kommer det under Indflydelse af den sydgaaende Strøm, der er tilblevet af de arktiske Vandmasser fra Smith's og Lancaster Sundene, kendt som Labrador Strømmen, som fører nogle af Isbjergene sydover saa langt ned som midt mellem de store Newfoundlandbanker. Denne Rejse paa omkring 20000 miles tager omkring 9 Maanedere, regnet fra den Tid, Bjerget er født tidlig paa Sommeren, til næste Vaar, men en Del af Tiden kan de være indefrosset i de enorme Ispakmasser ved Kysterne. Tager man dette i Betragtning, regner man, at Farten er ca. 1 Knob.

Heldigvis gaar et stort Antal Isbjerge paa Grund paa den klippefulde Kyst i den nordlige Del af Bankerne, og Mængder driver ind i Hudson Bay og Bell Isle Strædet.

Man regner med, at under et normalt Isaar er omkring 300 Isbjerge altid i Drift syd for New Foundland, men heraf naar kun de 50 til Midten af Bankerne.

Her kommer de ind i Golfstrømmens varme Vand, som snart gør det af med dem. Et stort Bjerg forsvinder i Løbet af et Par Ugers Tid. Dette Omraade er jo kendt for sine langvarige Taageperioder, fremkaldt af de varme Vinde over Golfstrømmen, som træffer den kolde Luft over Labradorstrømmen.

Isbjergenes Tyngde varierer. Enkelte er ikke saa kompakt omdannet til Is som andre. Nogle bærer store Partier af

Sten og Jord med sig. Et Bjerg bestaaende af ren Is flyder med ca. en Niendedel af Massen over Vandet.

Af 87 Isbjerge, som blev opmaalt kort efter Kalvningen, var det højeste 449 Fod over Vandfladen. Højden blev ogsaa hurtigt livere, man har maalt en Nedgang paa 14 Fod i Løbet af 7 Dage.

Det højeste Bjerg, som Ispatrulien har maalt, var 248 Fod, og det længste var 1690 Fod. Efter en Rejse paa ca. 2000 miles.

Efter almindelig Opfatning har man ingen Midler til at sige, naar et Skib er i Nærheden af et Isbjerg i Taage.

At man observerer store Isstykker eller Skumis eller talrige Søfugle eller Ekko fra Dampfløjten kan jo give nogen Oplysning, men det er ikke til at stole paa. Vandets Temperatur er ingen Vejledning, den er i Virkeligheden ofte højere i Nærheden af et Isbjerg. Smeltningen af et Isbjerg bevirker, at det omkringliggende Vand synker ved Afkølingen, og derved trækker det varme Overfladevand sig til og bidrager derved til Isbjergets Ødelæggelse.

I klart Vejr kan et Bjerg ses fra Kommandøbroen i en Afstand af 25—20 miles, i Taage kan det hændes, at man ikke ser det paa 20 Meters Afstand. En mørk Nat uden Maane kan et Bjerg ses paa 1 km's Afstand. Undertiden afslører „Isblinket“ et Bjerg. Lyset reflekteres op i Luften, men det sker sjældent.

Et Bjerg ødelægges ogsaa ved, at det gradvis opbrækkes af Søen.

Den internationale Ispatrulie kom i Stand 1912 efter Titanic-Ulykken. De Forenede Stater blev anmodet om at iværksætte Patruljeringen, medens Udgifterne fordeltes mellem 13 søfarende Nationer efter Tonnagens Størrelse.

Arbejdet udføres af 2 Kystvagtkuttere og har fungeret udmærket, naar undtages 1917—1918, da de var inddragne — paa Grund af Verdenskrigen.

Ethvert Handelsskib, som kommer ind i Isregionerne, er anmodet om at give Patruljeskibene Oplysninger hver 4. Time om Luft- og Vandtemperatur, Vinden og Søens Styrke, Skibets Kurs og Fart, samt Positionen for den Is, de maatte se.

Om Bord i Kutterne afsættes alt paa et Kort af stor Maalestok, og Resultaterne radiotelegraferes til Skibene flere Gange daglig.

10.000 „JUL PAA HAVET“ solgt paa 3 Dage

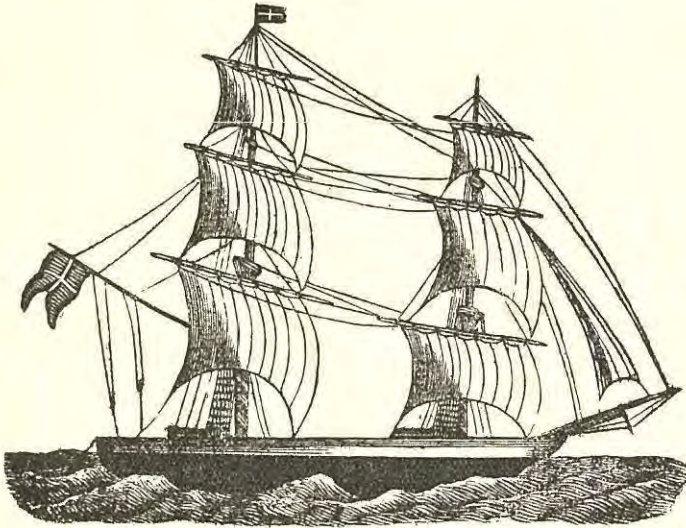
„Vikingen“ har i Aar haft den Glæde, at „Jul paa Havet“ har vundet Indpas ikke alene hos alle os, der er søfartsinteresserede, men hos enhver, der føler sig som dansk, thi „Jul paa Havet“ er ikke alene et særpræget Julehefte, der bringer Bud fra Søen, men det er i sin Stil og Tone saa dansk, at det har Bud til enhver, hvilket ogsaa bevises ved, at vi fra Forlaget i Løbet af 5 Dage har solgt 10,000 Hefter, men Oplaget er i Aar saa stort, at vi kan

berolige vore Læsere, der endnu ikke har faaet købt Bladet, at det kan stadig rekvireres.

Vi har i „Vikingen“s Oktober-Nummer indgaaende fortalt om „Jul paa Havet“s storslaaede Indhold, men vil dog her atter gøre opmærksom paa vor smukke Serie „Flaaden, Holmen og Minderne“ med Artikel af Marinehistorikeren Kay Larsen, med smukke Farvebilag af danske Orlogsskibe malet af H. Schøslær-Pedersen og med Hilsen til „Vikingen“s Læsere af Viceadmiral Rechnitzer. Alene for denne Series Skyld vil „Jul paa Havet“ vinde Indpas hos enhver, men særlig hos dem, der har været Marinesoldat.

Soroveren.

En sandfærd'g Begivenhed oppe fra Norges Kyster, som viser hvorledes Sønnen, uden sit Vidende, bærer sin Fader til Retterstedet.



I den mørke Nat et Lys der blinker
Fra Klippen ned paa det oprørte Hav:
Troe ikke Sømand, det Fyr som vinker,
Det lokter Dig kun i den vaade Grav.

Pris 4 Stilling.

(Tro Cengivelse efter de gamle Skillingsblade).

I en mørk Oktobernat, oppe under Norges Kyster, kjæmper en Sømand modig med Storm, Brænding og Klipper; da bliver han pludselig et Fyr vaer. — Ha, det fører til sikker Havn, Skibet er reddet. Saaledes tænker den unge Sømand; men af, Du Ulykkelige, sæt ikke din Lid til denne Hælvedsflamme, som Røvbegærligheden har antændt, den hjælper Dig ikke, din Noje er spildt, din Mast knækkes, dit Skib splintres i tusinde Stykker.

Paa den nøgne Strandbred mellem Klipperne flatre to skumle, nedrige Mandspersoner frem og tilbage i Midnatsstunden og larer efter deres syndige Bytte; den ene standser. „See her, et Ligg, kan lever endnu, han bevæger sig, kast ham ud i Havets Dybde, vi kan dog ikke tage ham med os hjem, han vil tilslidst forraade os“; da Maanen idetsamme gjembryder Søerne og kaster sit Solverskjar paa den ulykkelige Mands blege Ansigt og bevæger Hjørnerne til Medlidenshed. — „Holdt! Holdt! Kast ham ikke i Havet; vi bære ham forsigtigt hjem og redder den unge Sømands Liv, han kan dog ikke tilføie os noget Ondt i vor stille, forborgne Hytte. — Hurtigt tog den ene den Ulykkelige paa Ryggen og bragte ham hjem, hvor han, efterat være bleven forbunden paa Hoved og Arm, blev lagt i en varm og blod Seng. Efter et Par Dages forløb var han allerede saa vel, at han kunde være oppe af Sengen og forklarede nu, at Skibet kom fra Holland, han var Lieutenant og hed Fischer.

Vinteren listede sig nu langsomt og stille bort i den varme fortrolige Stue, hvor Datterens Datter, Julie, saa smuk som Rosen, der blomstre paa den eensomme Hede, snart fængslede den unge Sømand. De spogede og kysfedes hver Dag, og da faderen, der drev Haandtering, som ingen kjendte, sjelden var hjemme, havde de bestandig Tid nok til at elske hinanden i den stille, landlige Hytte. Men snart var Vinteren forløben og

Jen forsvunden, og da Græsset igjen begyndte at grønnes, længtes vor unge Lieutenant efterat opfylde sin Pligt paa andre Steder, og nu spøer Julie ham evig Troskab.

I sin Længsel efter at overskue det stolte Hav, stiger han op paa en af de høieste Klipper, hvor han pludselig faar Die paa et Fyrapparat. „Hal! nu ser jeg det skændige Bedrageri. Dette er det som berovede mig mit stolte Skib og mine raffe Folk. Lieutenant Fischer, der var en flog og driftig Mand, indfaae nu tydeligt, at hans Vert var en Strandrover, hvilket gjorde ham usiigelig ondt paa Datterens Vegne, som han jo elskede saa høit, men han indsaae tillige, at han maatte optræde forsigtig, for at undgaae Faren ligeoverfor en saadan Mand.

Med driftigt Mod traadte han lige hen for sin Vert: „Du er Strandrover, nedrige Skurk, kan Du nægte det? Wiebliffelig maa jeg bort herfra, men kun for at angive din skændige Daad for Øvrigheden, at du kan erholde din velfortjente Straf.“

Med forslagte Arme og mørkt Blik, staaer Roveren længe og betragter den modige Sømand. „Hal!“ udbryder han tilslidst, „jeg selv reddede dit Liv, og Du vil til Tak derfor bringe mig i Galgen? Nu vel, det er rigtigt, jeg er jo forbryder. — Men hør, jeg vil give Dig et bedre Raad: bliv hos mig og vær min Medhjælper, vi dele da Byttet; Du elsker min Datter, hende skjanker jeg Dig, og Penge har jeg i Overflodighed.“ „Vel elsker jeg Julie høit, ja saa høit, at jeg gjerne kunde offre mit Liv for hende, men hengive mig til Rovermedhjælper, for at opnaae mit høieste Ønske, nei, til saadan Skjændsel er jeg ikke født.“

Og strax derpaa afreiste Fischer til Cronhjem, hvor han underrettede Politiet om Alt, hvad han der havde erfaret, men inden Politiet kom til Stedet, var Huset afbrændt og Roverne forsvundne.

I Sydamerika.

Den Rover nu raaber „I Sømand kjække, See, det røde flag, lad paa det os trække, Ild paa Stormasten, og Ild paa Bougen, Ild paa Underdæk, saa brænder Skuden.“

To Aar henrandt i Tidens Strøm: Fischer var imidlertid bleven Capitain og farede som Krydser langs med Brasiliens Kyster, hvor Soroverne bævede blot ved at høre hans Navn. Ved Roret stod Fischer, og spejdede til alle Sider; „hvor kan den Skurk opholde sig, som jeg har forfulgt saalænge: jeg indhenter ham dog nok ved given Lejlighed, og da skal han ikke undgaae sin fortjente Løn! Hal! hist paa Horisonten ser jeg en Kaper, det er han, asted! Og nu I Hollændere, hold eder tappert, her gjælder det at kæmpe som Mænd, saa mangen brav Kammerat er allerede falden for hans Haand; Mers- og Bramseil til, vi ville her flette Seirskrandsen“

Vinden var gunstig, i et Wieblik entrede de usforfærdede Hollændere Skuden, Kampen var haard, Dækket spommede i Blod, og efter en halv Times Kamp laa Roverne bundne.

Hvor er eders Anfører?“ spørger Fischer. „Han ligger saaret i Kabytten.“ Fischer iler ned, o Gud forbarme sig, hans Vært fra Norge, saaret paa Armen og i Hovedet, spommende i sit Blod. „O Himmel!“ raaber Fischer, da han gjenkjender den Mand, som engang reddede ham selv, og jeg maa overlevere ham til Øvrigheden.

Roveren udbryder i Foggerlatter, da han ser Fischer staae foran sig. „Djævelen beregner sikkert og godt sit Spil, Du træffer mig her for at bringe mig i Galgen.“

Kort Tid derefter staaer Roveren for Retten, der var ingen Taade at vente: da styrter hans sønne Datter ind i Salen,

falder paa Knæ, og beder om Tilgivelse for hendes Fader, som staaer lænkebunden og betragter hende koldt og ligegyldig. Dette Syn irriterer Dommeren stærkeligt, opbragt vender han sig til Pigenes fader og siger: „Du fortjener ikke saadan barnlig Kjærlighed, o stakkels Pige jeg beklager Dig inderlig.“ Roveren stjer Tænder og knytter Næven. „Ha tal kun om barnlig Kjærlighed, af saadan Kjærlighed modtog jeg min Søn, om ikke af Datteren saa dog af Sonnen, endskjøndt jeg gjorde ham meget Godt. Har I nogensinde oplevet det, I Herrer paa Dommersædet saa sig kun til, at en Søn entrede sin Faders Skib og lod ham hænge op i Masten paa sit Eget? I ryster paa Hovedet, det har I aldrig oplevet! Uvel, saa oplever I det idag, den Mand, som idag har bragt mig som fange hertil er min Søn, men her nu efter, saa skal I see, at min Søn af mig har gjort et godt Bytte.“

Som lynsaaet stod Fisker, som et Tordenslag lod disse Ord i hans Øren, Blodet stivnede i hans Arter, han kunde ikke fremsføre et Ord, da vinker Dommeren ad Dagten. „Jeg hører Retten for idag, dette forhold maa noiere undersøges, bring den Anklagede i fængsel, saa kan Kapitainen der hente nærmere Oplysninger.“ Efter et Dieblifs forløb stod Julie og Fisker sammen med Roveren i Arrest, hvor det skulde komme til en forklaring.

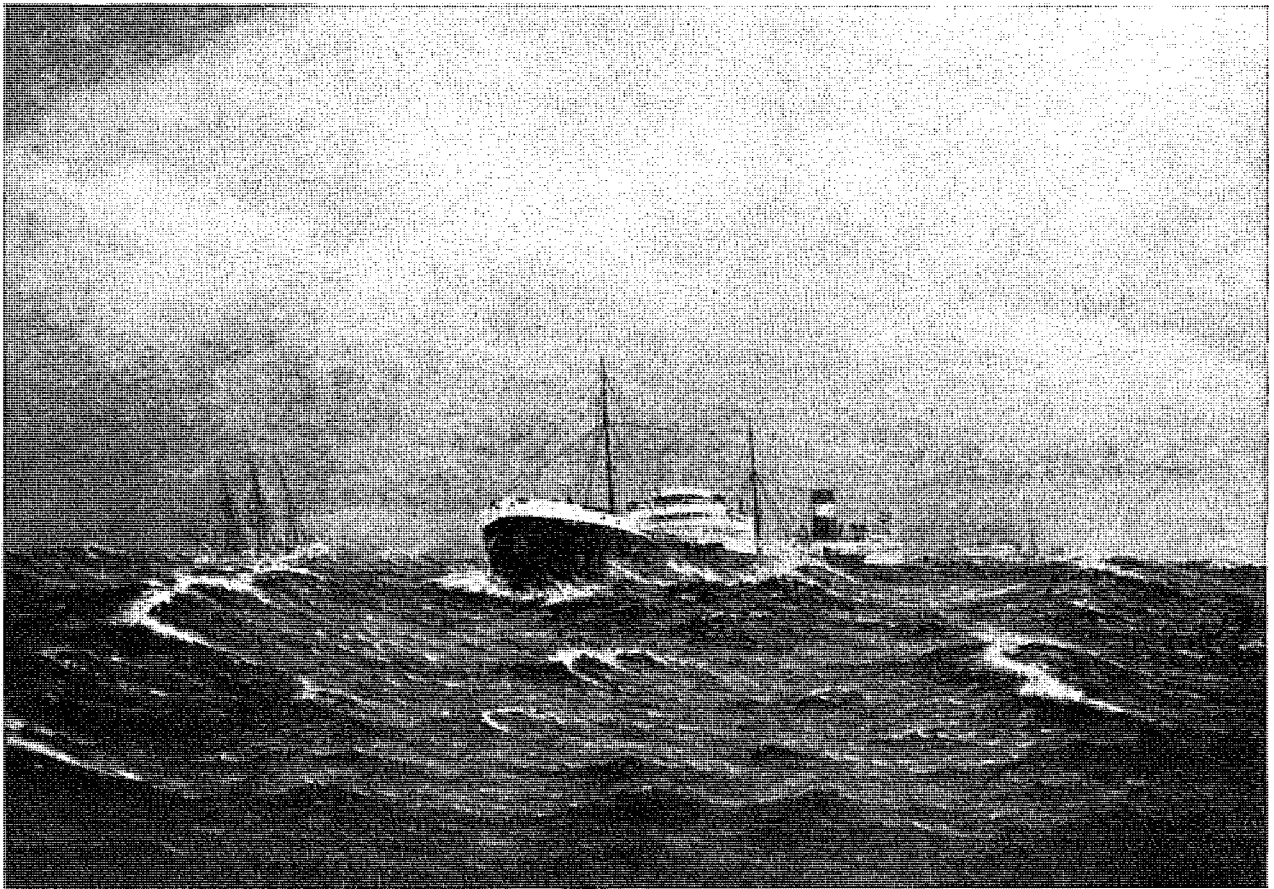
„Tal nu Sandhed,“ begyndte Fisker, „huff paa, at Gud hører dine Ord, han vil snart være din Dommer, for Du indseer jo nok, at dine Timer ere talte, tal derfor frit, uden at skjule Noget for mig; i Norge tilbød Du mig Julies Haand, naar jeg vilde tie; naar jeg nu er din Søn og Julie din

Datter, hvorledes kunde jeg da tage min Søster til Kone; svar mig nu aabent og ærligt, dit Timeglas er snart udlobet, giv mig Døden eller Livet, tør jeg nogensinde kalde Julie min?“

Roveren stirrer længe tankefuld paa dem; begynder derpaa med bævende Stemme: Du fordrer en Tilstaaelse af mig, min Søn, uvel, jeg elskede engang en smuk og god Pige og giftede hende ogsaa tilsidst, hun fødte mig en Søn og denne Søn er Du, men da jeg ikke havde Lyft til at arbejde om en fattig, ærlig Mand, forlod jeg min ædle, gode Kone og forstodte min eneste Søn, og nu fulgte jeg Kastens Bane til den yderste Rand, blev Rover, og nu maa jeg dø til Søn derfor; din gode Moder døde ogsaa snart af Sorg over mig, det har jeg senere erfaret; men Julie er ikke din Søster; en døende Ven overlod mig engang hende for at opdrage hende. See, nu ved Du, hvorledes det Hele forholder sig. Reis nu til Philadelphia, i Banken der staaer hendes formue, og naar Julie rækker Dig sin Haand, gør hun dig til en lykkelig Mand. O, forlad da aldrig Dydens Vej! See her, tag disse Papirer, Du vil deri finde Beviset.“

Dette var den Gamles sidste Ord, hans Kræfter forlode ham, en heftig Dødskamp, og Livet var udsuget. Dommeren oplæser Dommen. „Roveren skal dø i Galgen“, men Synderen staaer allerede for Guds Throne, og Sonnen beder om Tilgivelse for hans Sjæl, „vær naadig, himmelske Fader.“

Et Aar henrandt efter demte skjæbnesvangre Dag, da pynkede Julie sig som Brud, og Fisker forte hende henrykt til Alteret. forglemt var nu al Sorg og Kummer, og et lykkeligt Ægteffab traadte istedet.



Holm & Wonsild: Tankskibet „Danmark“ paa Atlanterhavet.
Tilhører Skibsinspektør, Kaptajn P. Nielsen, H. & W. Efter Maleri af Marinemaleren, Lods Fr. Landt.

HASTIGHED

Paa Søen har Maskinen definitivt sejret, og det stolte Syn af et stort Sejlskib under fulde Sejl er blevet en Sjældenhed paa Verdenshavene. Men Søen er hastighedsfjendtlig. Den store Fart turrer det vaade Element til at yde Modstand, saa nogen Revolution i Hastighedens Historie har Maskinen egentlig ikke formaet at tilvejebringe. „Herzogin Cecilie“ var god for en Topydelse paa 15 Knob, og der kræves i Dag ikke stort mere end det dobbelte for at sikre et Skib Havens mest eftertragtede Trofæ „Atlantehavets blaa Baand“. — Selv om saaledes Topydelsen ikke er mere end fordoblet, saa er dog Rejsetiden over større Strækninger forkortet ganske væsentligt. Maskinen er støt og paalidelig, Vinden derimod lunefuld. I 1848 brugte Hamborg - Amerikaliniens første Tremaster 6 Uger paa Turen Hamborg—New York, en Tid, som Selskabets Hjuldamper „Scoba“ i 1866 kunde formindske til 8 Dage. Denne Rejsetid har „Bremen“ og „Europa“ næsten halveret.

Det er imidlertid gennem Luftens Erobring, at den store og virkelig revolutionerende Fornyelse er kommet. Luften er ens baade over Sø og Land. Verdenshave og Fastlande, Fjelde og Sletter, Ørkener og Isbarrierer besejres af en ny

Maskine, som med Lethed suser hen over alt, hvad man tidligere kaldte Hindringer, og bibringer Ver-



Fart. — Dette Billede fra et Motorbaad-Løb i Southampton giver et umiddelbart og intenst Indtryk af Bevægelse og Fart, som ellers vanskeligt opnaas uden Filmens Hjælp. Paa hele Billedets Længde efterlader Baaden sig kun en smal Stribe, fordi den gaar saa hurtigt, at den er ude af Synsfeltet, før Bølgerne har faaet Tid til at brede sig ud til Siderne.

den et nyt Tempo, som ikke alene er højere end alt, hvad man har drømt om, men ogsaa er helt ensartet, hvor paa Jorden Færden end gaar. Under denne Vidundermaskines Herredømme bliver Jorden trafikteknisk set helt jævn og glat. Endogsaa de smaa Forskelligheder i Luften, i dens Tæthed, Temperatur og Bevægelse, vil udviskes af Fremtidens Stratosfæreflyvere, for hvilke Sne, Regn og Taage vil være ukendte Hindringer. Der vil fremstaa et Maskineri, som afvikler Trafiken med en Hastighed uden Sidestykke og med et Urværks Nøjagtighed. Jorden vil skrumpes ind til en overkommelig lille Kugle.

Magalhaes Skib gennemførte i 1519—21 den første Jordomsejling paa 1124 Dage. I 1873, da Jules Verne skrev sin berømte Bog „Jorden rundt i 80 Dage“, vilde det næppe have ladet sig gennemføre i Praksis, men i 1931 kunde den tyske Journalist Fritz Kaufmann rejse rundt paa de almindelige Ruter i Løbet af 39 Dage, til Trods for at han var uheldig ved forskellige Forbindelser og derved tabte 9 Døgn.

Dr. Eckener fuldførte sin Verdensomsejling med „Graff Zeppelin“ paa 21 Dage og 8 Timer, med en Nettorejsetid paa 12½ Dag. Post og Gatty fløj Jorden rundt paa 8 Dage 11 Timer og 47 Minutter. Blot disse Minutter, som i et Antal af 47 med fuld Alvor føres op i Rejsetiden Jorden rundt, viser tydeligt, at Jorden begynder at blive ganske haandterlig. Maalt med den højeste Hastighed, som hidtil er opnaaet, er Ækvator i Dag kun 2½ Døgn lang.

Har vi saa naaet Grænsen? Maa vi nu begynde at forsone os med den Tanke, at de sensationelle Fremstøds Æra er afsluttet, og at vi for Fremtiden

kun skal være optaget af mindre afsluttende Forbedringer? Spørg en Mand som Fritz von Opel. Lad os kalde ham en Fantast for dermed at betegne en Mand, som faar Ret, naar en passende Tid er gaet. Om ti Aar, siger han, vil Benzinmotoren kunne drive en Flyvemaskine op i 1500 Kilometer i Timen. Dette skulde saa nogenlunde være Grænse for, hvad den propeldrevne Maskine kan yde. Men da vil Raketflyvemaskinen staa færdig til at bringe os videre gennem 1000-Kilometerstregene paa Speedometret. Af den komplicerede Motor er der praktisk talt kun Eksplosionskammeret igen. Ingen roterende Dele mere. Hvilke Hastigheder, der kommer inden for Rækkevidden, naar Raketflyvningen har faaet sin endelige tekniske Udformning, er vanskelig at udtale sig om. Opel har forelsket sig i Tallet 8000 km pr. Time, hvilket unægteligt ser noget pralende ud. Men det er selvfølgelig kun i Stratosfærens fortyndede Luft, at saadanne Hastigheder er mulige. Man stiger op fra Paris og bruger Motor og Propel for at naa op i en passende Højde. Saa bliver Raketmaskinen sat i Gang, brølende slynges Gassen ud, og efter ¾ Times Forløb er man i New York. Naar dette Trin er naaet, kan vi notere følgende Udviklingsstadier i Atlanterhavets Historie:

Mauritania	4 Dage 22 Timer 47 Minutter
Gatty og Post	22 Timer 47 Minutter
Opel	47 Minutter

Og saa begynder Sekundviserens Æra i Kampen om det blaa Baand.

Husk Bogen „BARKEN MARGRETHE“



»San Pedro Cal«

Fartøjer til Brug ved Filmsoptagelser i Hollywood. Indsendt af Fot. P. Hansen, Thyborøn.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmål og Svar er aaben for alle

„Vikings“s Abonnenter og Læsere

Kan „Vikings“ oplyse mig om, hvormeget en Skibskonstruktør kan tjene om Aaret. Hvad er der blevet af den danske Yacht „Siff“, som for 3—4 Aar siden startede paa en Jordomsejling. Kan der ikke i et af de næste Numre komme en Tegning af en af de danske Fiskekuttere, som fisker ved Island, og hvad vil den koste, naar den skal have en 145 HK Motor af fineste engelske Fabrikat. Hvad koster den paa Nordbjergs Baadeværft byggede Motorbaad „Seal“. Hvor mange Tons er den i Nummer 9 omtalte Yacht, som vandt Maimi-Nassau-Race i Amerika og hvad koster den. Er der udkommet nogle danske Bøger om Sejlsport? Hvad koster de? Hvor kan de købes? Findes der nogle Blade, som handler om dansk Skibsbygning.

En Læser.

En Skibskonstruktør kan tjene fra 1800 til 18,000 Kr. om Aaret. „Siff“ har man sidst hørt fra i England. Vi kan ikke love noget bestemt om en Tegning af en Kutter. Den vil koste 45,000—90,000 Kr. Spørg selv

Nordbjerg om, hvad han fik for „Seal“, det er nemlig en Privatsag, som vi ikke vil blande os i. Waterwich er paa ca. 15 ts. og vil koste ca. 50,000 Dollars. Lystsejlad af Otto Benzons, Pris 4,75; kan faas gennem enhver Boghandler. „Vikings“ har hver Maaned Nyheder om dansk Skibsbygning.

Som stadig Læser af deres ærede Blad tillader jeg mig herved at forespørge, om „Vikings“ kunde give mig nogle forskellige Oplysninger.

Jeg er meget interesseret i Motorbaadssport og paatænker at anskaffe en Baad, og vilde derfor blive glad, hvis „Vikings“ kunde sige mig, om der findes noget Fagblad eller Blade samt Faglitteratur indenfor denne Sportsgren.

J. J.

De kan sikkert faa Fornøjelse af at anskaffe Dem: Hurudan motorbåt skall jag bygga? Pris Kr. 2,50 sv. Seelig & Co. i Distribution. Enhver Boghandler kan sikkert skaffe den.

„Kap Farvel“

Hvis man i Dag spørger den berømte Mand i Gaden, hvem Harry Martinson er, vil man næppe faa noget at vide om ham. Men spørger man i litterært interesserede Kredse, er Stillingen en helt anden. Her regner man med den unge svenske Digter som en af Tidens store Begavelse, a coming man i svensk Digtning. Skønt han kun har skrevet i faa Aar, er det muligt at flette ham en sand Æreskrans af de mest berømmelige Udtalelser fra de strengeste blandt Kritikerne. Længere vil det forhaabentlig heller ikke vare, før Harry Martinsons Navn er trængt ud i vide Kredse. Begyndelsen er i hvert Fald sket gennem den Novellesamling „Kap Farvel“, som Gyldendal lige har udsendt af ham.

Harry Martinson er et Fattigmandsbarn fra Blekinge og har i ni Aar fartet rundt paa Alverdens Have og i Alverdens Havne som Søfyrbøder, indtil Sygdom slog ham ud og gav ham Tid til at skrive. Fortsætter han, som han er begyndt, vil han maaske en skønne Dag have erobret Verdensberømmelsen. Foreløbig har han underlagt sig Skandinavien og de angelsachsiske Lande. Alle, der har Glæde af den sande Digtning, bør følge ham.

I „Kap Farvel“ giver han os et bredt Udsnit af Kloden. Der er Saltvandssprøjt i denne Bog, de lange Rejsers Poesi. Alene Navnene er som et Kursus i Geografi: Piræus, Middlesbrough, Kielerkanalen, Chile, Rio de Janeiro, Brasilien, Bombay. Men det er ikke en pengebeslaaet Globetrotter, der fortæller. Det er en menig Sømand, der snart har været Messman og Fyrbøder, snart har bonet Gulve i Buenos Aires og snart har hugget Sukkerrør i Brasilien.

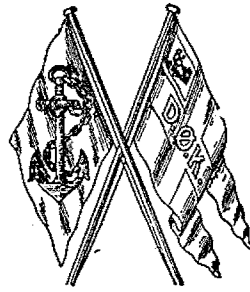
Menneskene, han træffer, opfattes aldrig af ham som blot mer eller mindre pittoreske Indfødte. De er Medmennesker, i hvis Skæbne han har Del. Skønt Bogen er en Samling Noveller, læser man den som et sammenhængende Arbejde. Det hænger sammen med Forfatterens Evne til at give sine Noveller indre Spænding, ofte tillige ydre.

Af de enkelte Noveller kan vi fremhæve den første „En græsk Tragedie“, hvor der fortælles om en overlastet græsk Trampbaad. I „Kanalerne“ og „Atlanten“ og „Steder, hvor der ikke sker noget“ gives der et Par sociale Billeder af en egen indtrængende Styrke. I „Cataboza“ fortælles om et chilensisk Fængsel, i „En Tid i Catharina“ om et Ophold paa en brasiliansk Sukkerplantage. „Indien“ skildrer hans Møde med en BARNEDANSERTRUP i Bombay. Det er ualmindelig gribende. „S. S. Monica“ fortæller om Søfolks Liv, de tre Fyrbødere Olsson, Jensen og Madsen, „Buenos Aires“ om en ung dansk Pige, som skal til Tandil i Argentina for at blive gift.

Apropos Motorbaaden

Som i Tilslutning til vor Omtale af Motorbaadens 50-Aars Fødselsdag finder vi paa Redaktionens Bord et Hefte, der myldrer med gode Raad og Vejledninger for Motorbaadsejere. Hver enkelt af en Motorbaads Funktioner behandles sagligt og der findes nyttige Tabeller.

Heftet, der hedder „Make Knots“, udsendes af Oliefirmaet Texaco, og vore engelskkyndige Læsere kan faa det udleveret paa Texaco-Kompagniets Hovedkontor i København.



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

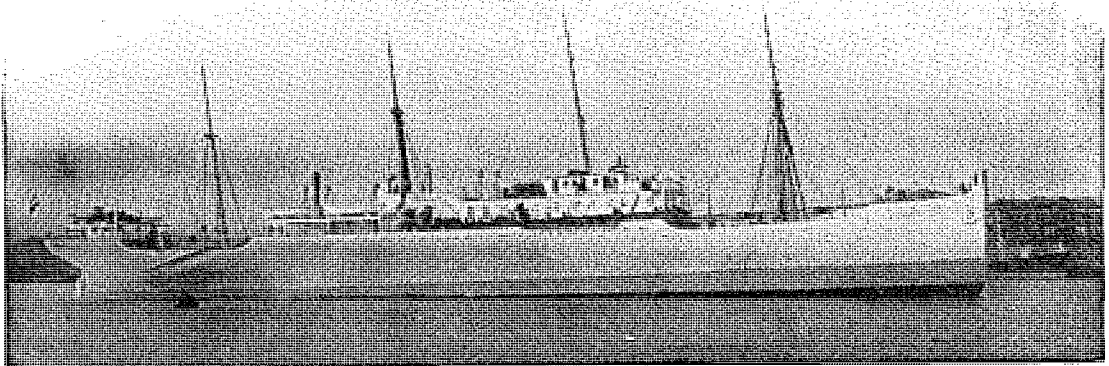
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Madras, Calcutta, Rangoon, Kuala Lumpur, Penang, Honkong, Shanghai, Hankow,
Tsingtao, Weihaiwei, Harbin, Dalny, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Durban,
Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. November 1936



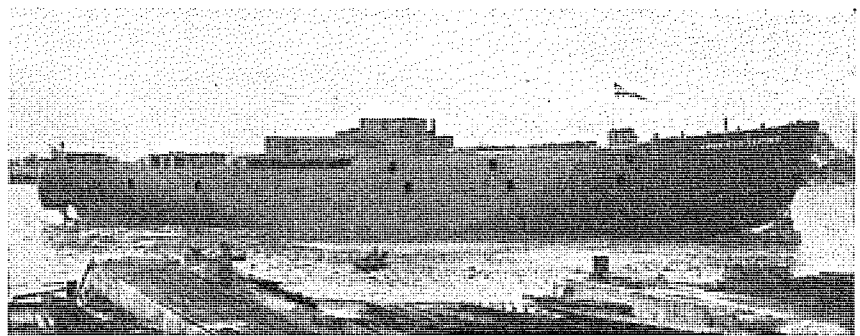
Medlemmer pr. Januar 1936.

Det forenede Dampskibsselskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linterederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torn
 Det danske Petroleums A/S
 D/S Orient
 D/S Myra
 Det dansk-franske D/S
 D/S Vendla
 D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 D/S Det danske Kulkompagni
 A/S Motorramp, Stensved
 Rhederi M. Jøhnsen, A/S, Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitzers Bjevgnings Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Actie, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Rønne
 D/S Baltic
 D/S Gresvad
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Als
 Det dansk-norske D/S
 A/S Redenet Albion
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 D/S Lyden, Esbjerg
 Rederiforeningens Transporter, Odense
 A/S Det store nordiske Telegrafelskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phontz, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 De forenede Bugserelskaber, A/S
 A/S Drace

STABELAFLØBNING

paa Nakskov Skibsværft

m/s „American Reefer“ til Rederiet J. Lauritzen



Lørdag den 3. Oktober 1936 foregik paa Nakskov Skibsværft Stabelafløbningen af Værftets Nybygning Nr. 77.

Afløbningen overværedes af Skibsreder K. Lauritzen, Inspektør A. Christiansen og Frue, Ingeniør A. Lønborg-Holm og Frue, nogle af Rederiets amerikanske Forretningsforbindelser, samt enkelte andre indbudte, deriblandt Forfatteren, Dr. phil. Johs. V. Jensen og Frue; endvidere Inspektør O. Hensch og Værftets Ledelse.

Forinden Afløbningen blev Skibet af Fru Ingeniør Lønborg-Holm døbt paa traditionel Maade og fik Navnet „American Reefer“.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Per-

pendikulærer 100,58 m, Bredde paa Spant 14,48 m, Dybde til øverste Dæk 8,38 m, Lasteevne ca. 2.600 ts. D. W. — M/S. „American Reefer“ bygges til Germanischer Lloyd's højeste Klasse med gennemløbende Hoveddæk og Shelterdæk og med lang Bak. Huse, Baadedæk og Kommandobro indrettes midtskibs.

Alle Lastrum bliver isolerede og indrettet til Nedkøling til de Temperaturer, der svarer til de forskellige Frugttransporter.

Skibet faar 5 Luger, 2 Master, 4 Samsonposter og 10 Ladebomme med 5 Tons Løfteevne, 10 Stk. elektriske Lossespil samt elektrisk Varpespil, Ankerspil og Styremaskine.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 10-cylindret Diesel-

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN

motor af Burmeister & Wain's 2-Takts, enkeltvirkende Trunktype med Trykforstøvning.

Efter Afløbningen, der forløb glat, fortøjedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskinen installeret og Udrustningen færdig til Afleveringen.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Lastmotorskib til Dampskibsselskabet „Norden“, København.



G. W. Frydenlund & Søns Eft.

C. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Giv din bedste
Ven Bogen

„BARKEN MARGRETHE“
Den kan endnu faas paa „Vikings“ Kontor.

Prøvetur med Dieselmotorskibet „Giuba“

∇ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges d. 22. Oktober en vellykket Prøvetur, Værftets Byggenummer 624, bygget for Regning Skibsaktieselskabet „Rose“, Sandefjord.

Skibet er bygget til Det norske Veritas' højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner:

96,01 m × 15,87 m × 8,79 m til øverste Dæk, og Bæreevnen er ca. 2580 tons d.w.

M/S „Giuba“ er indrettet specielt til Transport af Frugt og udstyret med et moderne Køleanlæg, leveret af A/S Thomas Ths. Sabroe & Co. — Der er ialt 8 isolerede Lastrum med en samlet Kapacitet paa 4250 m³. — Køleanlægget, der arbejder med Ammoniak efter direkte Fordampningssystemet, bestaar af 2 Stk. 5-cylindrede, enkeltvirkende Ammoniak-Kompressorer af tryksmurt Marintype, hver direkte koblet til en 75 H.K. Elektromotor, der løber 330 Omdr./Min. nedregulerbar til 225 Omdr./Mn.

Hver af Kompressorerne kan selv under Tropsforhold vedligeholde den krævede lave Temperatur i Lastrummene. For under koldere klimatiske Forhold at kunne nedregulere Ydeevnen er Kompressorerne forsynede med et særligt Arrangement for Ydeevneregulering, saaledes at Ydeevnen gradvis

kan nedsættes til kun 20 pCt. af den maximale Ydeevne. — Et elektrisk Fjerntermometer med Indikator for 29 Maalesteder i Lastrummene er anbragt i Hovedmaskinrummet, saaledes at den vagthavende Maskinmester bekvemt kan kontrollere Temperaturen umiddelbart før og efter hver Luftkøier.

I de store Dækshuse midtskibs er der en nydelig Spisesalon i Courbaril Træsart, og der er 6 Passagerkamre, der har fritstaaende Senge og Plads til ialt 12 Passagerer. Officererne har store smukke Bekvemmeligheder omkring Motorcasinen og Mandskabet, der bor agter i Skibet, er installeret i 2-Mands Kamre med særlige Messer, Bad m. m.

„Giuba“ er forsynet med en enkeltvirkende 9-cyl. 2-Takts Dieselmotor paa 4500 IHK. af Burmeister & Wain's nyeste Type. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet. — I Prøveturen deltog et større indbudt Selskab, Direktørerne C. A. Møller og Dithmer m. fl. Der opnaaedes en Fart paa 17, 3 kn. „Giuba“ er afsejlet til Genua for i Timecharter at gaa i fast Rute fart med Bananer mellem italiensk Somaliland og italienske Havne.

Burmeister og Wain har endnu 3 Søsterskibe under Bygning.

Statsunderstøttelse til norske Skibsværfter

Vi har tidligere omtalt den norske Regerings Interesse for at hjælpe den hjemlige Skibsbygningsindustri.

Den nedsatte Kommission foreslaar, at man for at gøre Værfterne konkurrencedygtige med Udlandet, skal fritage dem for Omsætningskat, hvilket er tiltraadt af Finansministeren. Herefter skal al Tilbehør og Materiale til Bygning, Vedligeholdelse og Reparation af Skibe være fri for Omsætningskat.

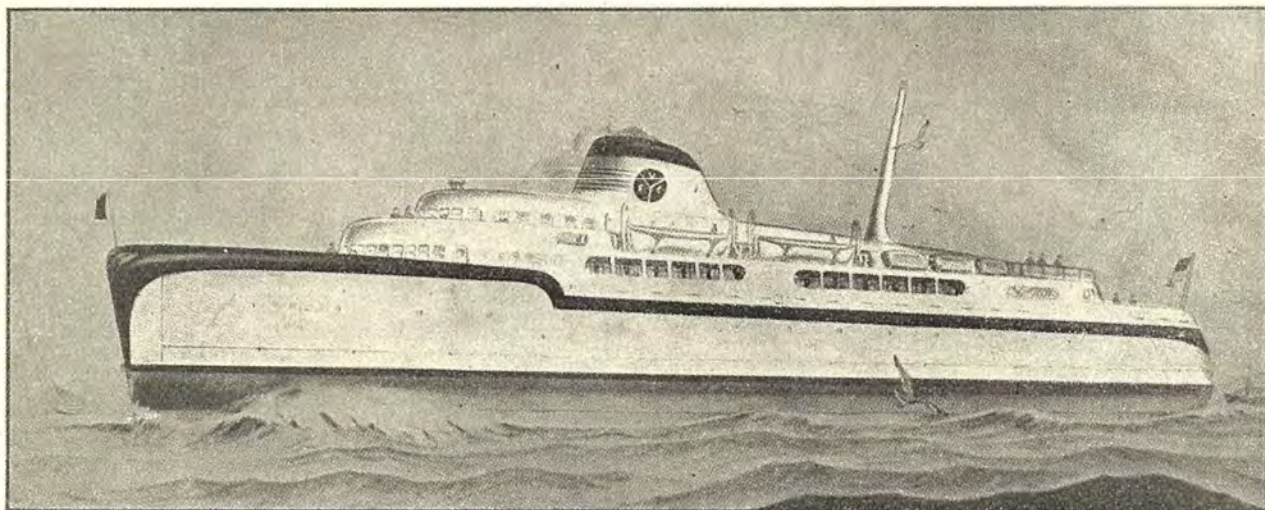
Regeringens Forslag om en Garanti paa 675,000 Kr. for Trondheims Værft til Modernisering og Udvikelse er blevet vedtaget af Stortinget med alle Stemmer mod én. Denne Afgørelse, der har givet Anledning til megen Diskussion, tages som et Fingerpeg om, at en direkte Støtte til Værfterne er den eneste Maade at ophjælpe den norske Skibsbygningsindustri paa. Man venter derfor ogsaa, at et Forslag om en

Støtte paa 8,000,000 Kr. til Værfterne i Bergen, Stavanger, Frederiksstad og andre Steder vil blive vedtaget. Som en yderligere Støtte skal Redere, som lader deres Skibe gaa til Norge til Eftersyn og Reparation, have deres Udgifter til Forsejlingen refundere. Der som dette viser sig at vinde Bifald, venter man, at Udgiften for Staten vil blive mere end dækket ved den øgede Beskæftigelse og den deraf flydende Skat.

Den nuværende Kapacitet af de norske Værfter anslaaes til 55,600 ts. af Skibe paa 5000 ts. og derunder og til 42,000 ts. af større Skibe. Man anslaaer, at den kan forøges til det dobbelte for den ene af Grupperne ved den forelagte Plan, som foruden Skattelettelser og Understøttelser ogsaa omfatter Forslag om Regulering af Arbejdstiden, Oplæring af Arbejdere, kommunale Tilskud og Samarbejde mellem Værfterne.

En amerikansk Automobilfærge

efter »Vikingen«s Tegning?



Automobilfærge »Princess Anne«.

Strømlinieformen kommer stadig til at spille en større og større Rolle i Skibsbygningen. Ved Konstruktionen af Skibe af alle Slags bruges den nu i større eller mindre Grad, men i saa udpræget Grad, som ved denne Automobilfærge, mindes vi ikke at have set den. Det maa indrømmes, at de fleste vil finde Udseendet „smart“.

„Princess Anne“ er for nogen Tid siden sat i Vandet i Chester, i Pennsylvanien ved „Sun Shipbuilding Compagny“, der bygger den for „Virginia“ Ferry Corporation. Konstruktøren er W. R. Elsey ved Pennsylvaniens Jernbaner.

Færge har en Længde paa 79,25 m, Bredden er 18 m og Dybgangen 5,05 m. Fremdrivningen sker ved 2 „Skinner“-Ligestrømsdampmaskiner, der vil give den en Far: paa 16,7 kn. Der findes 2 Ror, et agtenfor hver Skrue, for at give gode Manøvreegenskaber.

„Princess Anne“ skal befare Ruten Cape Charles-Little Creek tværs over Chesapeake Bugten, en Distance paa 26,5 Sømil, som kan gennemsejles paa knapt 2 Timer.

Tegningen er efter de mest moderne Synspunkter, idet den strømlinieformede Profil er ubrudt fra for til agter. Det er bygget helt af Staal og brandsikkert Materiale. Hoveddækket — Automobildækket — er indrettet, saa Automobileerne kan køre ud over For- og Agterstævn. Det kan rumme 60 til 80 Vogne i 6 Rækker.

Naar man i Amerika vil sige, at den er den største og hurtigste Automobilfærge er det forsaavidt rigtigt, som D. S. B.s nye Færge er 2,25 m kortere og sejler 1,45 kn. langsommere. Forskellen er her kun ringe, men saa Udseendet. „Freja“ kunde godt have været mere „Lyntogsform“.

Det ligger os nært at erindre om, at vi i „Jul paa Havet“ 1935 bragte en Gengivelse af Marine-maleren H. Qvistorff's Maleri af et strømlinieformet Skib. Man kan kun undres over Ligheden mellem vort Billede der og „Princess Anne“.

Skulde „Vikingen“ mon læses saa grundigt i U. S. A.?

BURMEISTER & WAIN

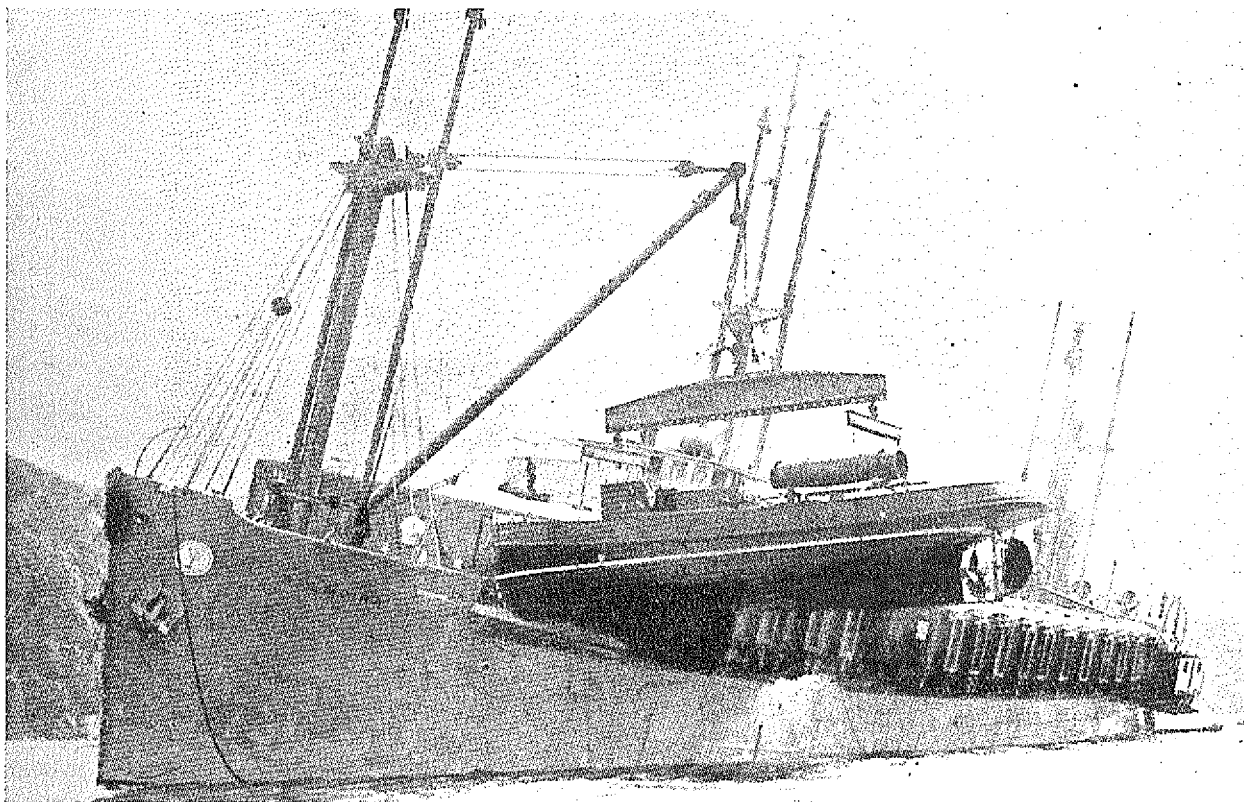
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI A/S

— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbeddinger

SKIBSVÆRFETET:
Telefon: Central 6282

DIESELMOTORER

En ordentlig Dækslast



Den engelske Dampner „Belmoira“ tager i Dartmouth en Slæbebaad om Bord bestemt til Indien sammen med den øvrige Dækslast: 4 Lokomotiver og 14 Gennemgangsvogne.

Verdensskibstonnagen

I den nye „Lloyd's Register Book“ for 1936—37, som er 105. Udgave, findes der Opgørelser over den samlede Verdenstonnage af Skibe over 100 ts. Vi skal bringe nogle Tal, der repræsenterer Tilstanden i Juni d. A.

Af Damp- og Motorskibe fandtes der 640,005,000 ts. mod 454,040,000 ts. i 1914, d. v. s. en Forøgelse paa 41 pCt. Danmarks Andel heri var 1,154,000 ts. (i 1914 770,000 ts.), en Forøgelse paa 47,5 pCt. Englands Tonnage er gaaet 9 pCt. tilbage, men til Gengæld er de engelske Kronlandes forøget med 85,2 pCt. Det britiske Riges Tonnage som Helhed er gaaet 350,000 ts. tilbage.

Det halve af Antallet af Damp- og Motorskibe er under 1000 ts. Af Motorskibene er 1553 paa 4000 ts. og derover. 265 af dem er fra 8000 til 10000 ts, og 152 er paa 10000 ts. og derover.

2264 Damp- og Motorskibe er under 5 Aar gamle, d. v. s. 7,7 pCt. af den samlede Tonnage. Vi nævner nu forskellige Lande og deres Procent af Tonnagen under 5 Aar:

Australien og New Zealand tilsammen 15,1, Norge 12,6, Japan 12,6, Frankrig 12,5, Danmark 11,1. Dette er de 5 førende Lande. Derefter kommer Storbritannien og Irland 9,5, Holland 8,8, Tyskland 8., Spanien 6,6, Sverige 6,5, Italien 5,8, U. S. A. 2,9 og Græken-

land 0,5. — Motorskibstonnagen andrager 18,9 pCt. af Verdenstonnagen. — De førende Lande paa dette Omraade er: Norge 51,8, Danmark 46,1, Sverige 38,7 og Holland 36,9 pCt. af deres Tonnage. Lavest staar Frankrig med 9,7, U. S. A. 5,8 og Grækenland 0,4.

Efter Fremdrivningsmidlerne kan Skibene deles saaledes, Tallene er pCt. (i Parentes for 1914): Kul-fyrede 49,10 (88,84), Oliefyrede 30,38 (2,65), Motorskibe 18,89 (0,45), Sejlskibe og Lægtene 1,65 (8,06).

Omtrent 2 pCt. af Tonnagen bliver hugget op eller forliser efter Gennemsnittet af de sidste 10 Aar.

Der var endnu mange andre Tal, som vi kunde fristes til at bringe, men vi har her givet Læserne nogle af de mest interessante.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

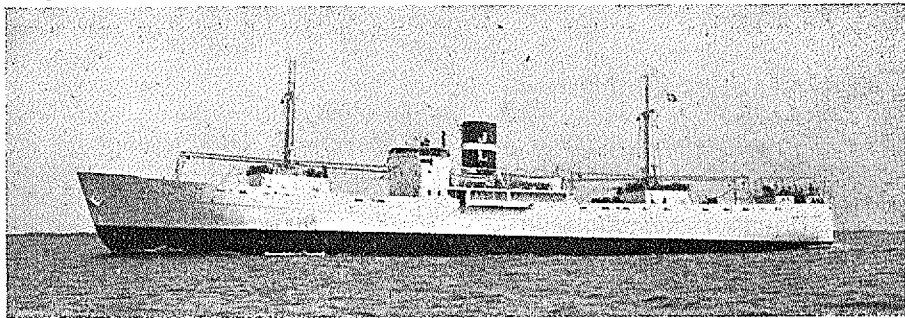
Nakskov.

U/Nakskov Skibsværft afholdt Torsdag den 1. Oktober 1956 Prøvetur i Øresund med et nyt Frugtmotorskib, m.s. „Brazilian Reefer“, bygget til Rederiet J. Lauritzen, København.

Dette Skib, hvoraf vi tidligere ved Skibets Stabelaflevering i August har bragt en Omtale er bygget til Frugtfart, og Farten er af ganske særlig Betydning, hvorfor der er taget særlige Hensyn til denne ved Konstruktion af Skibets Form. — Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde mellem Perpendikulærer 88,59 m, Bredde paa Spant 13,56 m, Dybde til øverste Dæk 8,08 m, Lasteevne ca. 2.400 Tons D.W.

Skibet er bygget som flushdækket Lastmotorskib

PRØVETURE



med Krydserhæk og er konstrueret til Germanischer Lloyd's højeste Klasse. Paa øverste Dæk midtskibs er indrettet Huse, Baadedæk og Kommandobro. Det har Dobbeltbund i hele Skibets Længde og delt i 12 Afdelinger. — Skibet er udstyret med Lastkøle-

arrangement til Transport af Frugt i nedkølet Tilstand, med Ammoniakkompressorer med direkte Fordampning, Fabrikat A/S Atlas, København. Kompressorerne drives af B. & W. Dieselmotorer. Disse driver tillige Dynamomaskiner, som giver Strøm til elektrisk drevne Blæsere, der cirkulerer Luften i de nedkølede Lastrum. — Skibet bygges med 2 Master, 4 Samsoposter og 4 Luger, som betjenes af 8 Stk. elektriske Losse-spil til 5 Tons; og endvidere er der anbragt et Varpespil agter og et Ankerspil forude, begge elektriske.

Styringen foregaar ved en elektrisk drevne Styremaskine anbragt under øverste Dæk agter. Roret er et Dobbeltpladeror, og ved Valget af Agterstæv-nens Form er der taget Hensyn til de nyeste Erfaringer vedrørende Strøm-liniernes Indflydelse paa Skibets Fart.

Skibet er forsynet med Radioapparat og Radio-Pejleapparat samt Ekkolodde-apparat og elektrisk Log. — Der findes 2 store, vel udstyrede Passagerkamre med tilhørende Baderum og W. C., og Skibets Salon er smagfuldt udført i mat-poleret Mahogni.

Officerernes Kamre og deres Messe er indrettet midtskibs og er i enhver Henseende komfortable, lyse og rummelige og med Møbler udført af Mahogni og Eg, ligesom der er lagt særlig Vægt paa, at Kamrene er vel ventilerede, og der er indbygget elektrisk Opvarmning. Til Officerernes Brug er der installeret 5 Baderum med koldt og varmt Ferskvand. Bestiklukaf og Kaptajnens Kahyt-

M/S „FORT DE FRANCE“ HAR SABROE KØLEANLÆG

MASKINRUM I M/S „FORT DE FRANCE“

AKKØLET LASTRUM I M/S „FORT DE FRANCE“

KØLEANLÆG

MARINE-KØLEANLÆG

FOR LAST OG PROVIANT, AMMONIAK-, KULSYRE-, KLORMETHYL OG SVOVLSYRLING SYSTEM; MED OG UDEN AUTOMATISK UDSTYR

SABROE

THOMAS IHS SABROE & CO., A/S, AARHUS. DANMARK - TELEGR: SABROE

SABROE KOMPRESSOR AF MARINETYPE

Brug „Barken Margrethe“ som Cave til Jul

ter er anbragt i 2 Huse oven paa Salonhuset. — Mand-skabskamrene er indrettet agter under øverste Dæk. Det er store, lyse Rum, indrettet til 2 Mand i hvert Kammer. Møblerne i disse Rum, der omfatter Klædeskab til hver Mand, Borde og Sofaer, er af Eg, og der er anbragt Gardiner for Køjer og Køjer. Der er ligeledes heri disse Kamre draget Omsorg for, at der er rigelig Ventilation og god elektrisk Belysning og Opvarmning. Messer for henholdsvis Dæksfolk og Motormænd samt W. C. og Baderum til disse er indrettet i et Dækshus agter med Nedgang til Apterungen under Dækket. I Messerne er der anbragt Egetræsmøbler og Gardiner. Der er endvidere til Brug for Mandskabet anbragt Radio i Matros-Messen, ligesom der om Bord findes en Bog-samling til Mandskabets Brug.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 6-cylindret Dieselmotor af Burmeister & Wain's 2-Takts, enkeltvirkende Trunktype med Trykforstøvning, som udvikler 2,250 IH.K., og som giver Skibet en Fart af ca. 15,75 Knob. — Skibet har Broncepropeller og elektrisk Lys overalt saavel til alle Beboelsesrum som til Lastning og Losning.

I Prøveturen deltog fra Rederiet: Skibsreder I. Lauritzen, Skibsreder K. Lauritzen, Inspektør A. Christiansen, endvidere: argentinske Minister Carlos A. Alcorta, Havnédirektør W. Laub, Kontorchef K. Oldendow, Mr. Copland og fl., for Germanischer Lloyd: Inspektør H. Overgaard og Inspektør O. Hensch; Repræsentanter fra Burmeister & Wain, „Atlas“, Dansk Radio A/S samt Værftets Ledelse. — Paa Prøveturen paa den maalte Distance ved Hveen opnaaedes en Fart af ca. 14,75 Knob, og efter Prøveturens Afslutning gik Gæsterne i Land, hvorefter Skibet fortsatte til sin første Lastplads. — Skibet føres af Kaptajn A. Nørholm, og Maskinchef er Maskinmester H. Larsen.

Helsingør.

Med den ved Helsingørs Jernskibs- og Maskin-byggeri til Dampskibsselskabet Vesterhavet, København, byggede Frugt- og Stykgodsbaad „Linda“ afholdtes Fredag den 25. Sept. 1956 Prøvetur i Sundet.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde mellem PP 71,65 m, Største Bredde paa Spant 11,20 m, Sidehøjde til Hoveddæk 4,57 m, Højde til Mellemdæk 2,29 m, Dødvægtshæreevne ca. 1500 Tons.

Skibets Lastrum er meget effektivt ventileret ved Hjælp af et stort Antal Ventilatorer.

Skibet er bygget til Germanischer Lloyd's højeste Klasse.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 3-cyl Helsingør Turbo-Compound Maskine, Type H. 8½ bestaaende af en Stempeldampmaskine med 2 HT og 1 LT Cylinder, kombineret med en Spildedampturbine af Helsingørs patenterede System. Kedelanlæget bestaar af 2 Stk. cyl. Marinekedler forsynet med Overheder, Luftforvarmer og Howdens kunstige Træk Dæksmaskineriet er dampdrevet.

Skibets Lasteevne er ca. 1500 Tons dw. Det har strømlinieformede Dækshuse, og iøvrigt er Skib og Maskineri konstrueret efter de nyeste Principper for at opnaa den højest mulige Hastighed med størst mulige Økonomi.

Paa Prøveturen opnaaedes en Hastighed af 15,5 Knob. — Der findes en smukt indrettet Apterung, for Dæks- og Maskinofficerer midtskibs og for Besætningen agter.

Japan bygger 20 kn. Trampbaade.

Den japanske Trafikminister har fremsat en Plan om Bygning af Trampbaade, der skal have en Fart paa ikke mindre end 20 kn. Der bliver herved taget Hensyn til det nationale Forsvar paa 3 Maader: Understøttelse til den japanske Trampskibsfart, Udvikling af nye Ruter og Opmuntring til Konstruktion af særlig gode søgaaende Skibe.

Under den hidtil gældende Plan er der bygget Fragtdampere med en Gennemsnitshastighed paa 17 à 18 kn., hvilket har vakt megen Opmærksomhed i alle Skibsfartskredse. Efter den nye Plan skal Farten være mindst 20 kn. Udgiften herved anslaaes at være 100 pCt. større end for de ældre Skibe, men man anser det for nødvendigt af Hensyn til Forsvaret.

Man anser dog ikke disse hurtiggaaende Dampere for uøkonomiske, idet Tiden for en Rejse Japan—Australien, der før var 5 Uger, nu er gaaet ned til 11 Dage og siges at give Overskud. Efter japanske Blade skal en hel Flaade af hurtiggaaende Fragtskibe indlede den nye Epoke i Skibsfartens Historie.

Planen tilsigter at støtte den japanske Handelskibsfart, som har haft Tilbøjelighed til at koncentrere sig om de nærmeste Ruter, saa den ogsaa kan optage andre Farter og derved forøge Japans Indtægter fra den internationale Skibsfart.

Bekostningerne ved Planen opgives ikke, men kan anslaaes til ca. 1½ Million Kroner.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16



Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammei 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.



STJERNENS
Øl og Mineralvande

Depot for Skibsproviering
 Heibergsgade 16 :: København K.
 Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer
 Depot i alle danske Provinshavne



HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE
 Til Inden- og Udenbords
 Faaes i alle Verdenhavne

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
 (Holzapfel) A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601



Forlang hos Deres Skibsprovieringshandler:

SCOTT'S PERFECTION

Blended scotch Whisky.
 8 Aar gammel.
 Originalt aftappet.

eller:

KING EDWARD WHISKY

en god og respektabel Kvalitet.



Grundlagt 1888

Jesper Christensen & Co.s

Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.



C.L.O.C. CACAO
LIQUEUR.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Steffin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem Kjøbenhavn og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

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

VIKINGEN

50 Øre

Juleskibet ankommer til en dansk Provinshavn

Maleri af H. Schøsler Pedersen.

1936 - Nr. 12

13. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

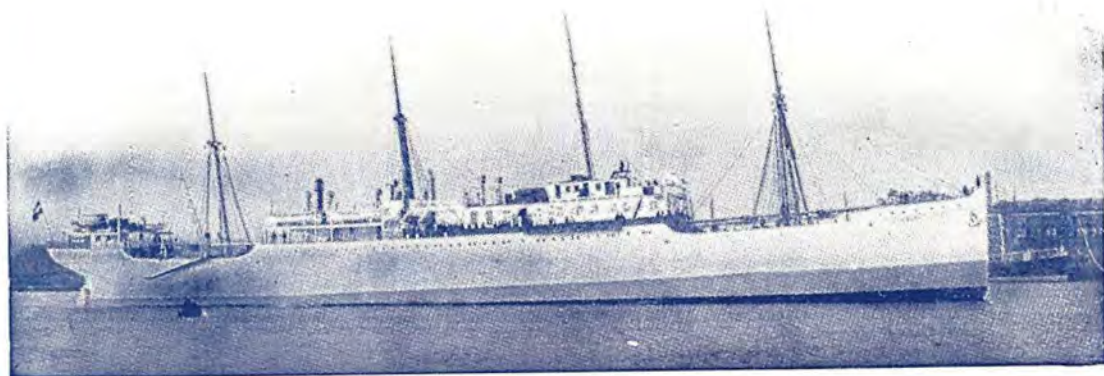
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Macras, Calcutta, Rangoon, Kuala Lumpur, Penang, Honkong, Shanghai, Hankow, Tsingtao, Weihaiwei, Harbin, Dalny, Vladivostck, Seattle, San Francisco, Durban, Johannesburg, Cape Tcwn.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Udgivet i Forstaaelse med Dansk Lampsbredsrederiforening og de øvrige Sefarts-Organisationer

Danske Skibstegninger

fra det 15. Aarhundrede

Af Carl V. Sølvér

UNDER Restaureringen af Karmeliterklostret i Helsingør ved Aarhundredskiftet blev der blandt Murstenene fra den ældste Del fundet enkelte med forskellige Tekster samt Billeder af Skibe, der var indridset i Leret inden Brændingen. Da Klostret blev paabegyndt 1450 og Bygningen vedvarede hele Aarhundredet ud, og Stenene desuden ad anden Vej omtrentlig kan tidsfæstes, staar vi utvivlsomt overfor autentiske Tegninger fra Datiden. Dette er betydningsfuldt, idet der bortset fra stiliserede Kirkedekorationer ikke findes nogen Skibstegning fra denne Periode i Skandinavien.

Det har desværre ikke været mig muligt at faa konstateret, hvorledes disse Sten oprindeligt har siddet i Klostermuren, ej heller i hvilken Del af Bygningen, idet alle de Folk, der menes at have haft Kendskab dertil og som udførte Arbejdet, forlængst er døde. Dog er det aldeles afgjort, at Tegningerne var siddet inde i Murens Masse og saaledes er blevet bevaret i de ca. 500 Aar fra Klostrets Bygning indtil Restaureringen i Nutiden. Mariekirkens gamle Opsynsmand, der i sin Tid var med til at sortere Affaldet fra Restaureringsarbejdet, har meddelt mig, at disse Sten laa i en Bunke Murbrokker og Kalk fra restaurerede Mure i Klostret. Alle Sten og Smaasager, der mentes at have Interesse, blev lagt til Side. Krukker og lignende Sager af brændt Ler blev samlet og anbragt i Skab, hvorimod Murstenene blev stablet op i en Niche i Refektoriet, og det var ved et Tilfælde, at jeg gennem min Ven, Politiaadvokat Krenschel, fik Kendskab om de paa disse upaaagtede Mursten indridsede Skibstegninger.

Murstenene er de almen kendte og i Middelalderen benyttede Munkesten, $30 \times 14 \times 9$ cm, og adskiller sig ikke i nogen Grad fra de Sten, som kendes fra talrige samtidige Bygninger. Antagelig er Stenene blevet til ved et eller andet Teglværk ved Helsingør, hvis Lerskrænter i Tidernes Løb har afgivet Mursten til Byen.

Tidligere havde jeg tænkt mig Stedet beliggende Syd for Helsingør i Nærheden af det endnu i forrige Aarhundrede eksisterende Kronborg Teglværk tæt ved Rønnebæralléen og Strandvejen. Byhistorikeren, Overlærer Lauritz Pedersen meddeler mig imidlertid, at Karmeliterklostrets Teglværk utvivlsomt har ligget i „Teglbakken“ ved Kongensgade, umiddelbart Nord for Karmeliterklostret. Der laa nemlig en Tegl-

ovn, om hvilken det formodes, at den har været benyttet til Brænding af de Teglsten, hvorfra Karmeliterklostret blev opført. Denne Ovn fandtes paa et Højdedrag kaldet „Krogen“ eller „Bjærget“ langs med Kongensgades østlige Del, der indtil vor Tid gik under Navnet Teglovnstrædet. Hvorledes en saadan middelalderlig Teglovn saa ud, giver Billedet af den for faa Aar siden udgravede Ovn (Fig. 5) et Begreb om. Denne Teglovn, der blev fundet ved den gamle Søndre Strandvej, hørte ganske vist ikke til Karmeliterklostret, men snarere til Sortebrødre-klostret, der laa i den sydlige Del af Byen, og det er muligvis denne Teglovn, der nævnes i et Pavebrev fra 1425. Klostret havde baade „teghellade oc frischogh i Ørwidh (Skog) til bygning, eeldbrand, thegeloffen, fe-gang oc leergroft efter thærre nøthorfft til closters bygning.“ (Fra „Helsingørs Teglbrennerier i Middelalderen“. Lerindustrien, Aarg. 37. No. 19). Saadanne middelalderlige Teglovne var yderst primitive Indretninger, gravede ind i Bakkesiden og foret med Kampesten, men hensigtsmæssige maa de have været, idet de endnu i Mands Minde har været i Brug enkelte Steder her i Landet. Leret blev æltet og formet i Trærammer, og de vaade Sten blev inden Brændingen lagt til Tørre i Græsset paa Bakken.

Man maa nu forestille sig en skibsinteresseret ung Mand staaende en Sommerdag paa dette Sted med vid Udsigt over Helsingør Fod, hvor Skibe laa til Ankers og andre stod for fulde Sejl sydover ned gennem Sundet. Det glatte, vaade Ler i de firkan-tede Rammer har fristet ham, og med sin Kniv har han gengivet Indtrykkene fra Vandet. Tegningerne er ganske naivt udførte, men mange Detailler er let kendelige og yderst troværdigt gengivet.

Fig. 1 viser et Skib til Ankers. Det er rimeligvis ikke dansk, men højst sandsynlig flamsk, idet alle Enkeltheder stemmer overens med en endnu bevaret Tegning af en flamsk saakaldt „Carrack“ fra 1450, udført af den flamske Kunstner „W. A.“ (Fig. 2).

Carrack'en er indgaaende beskrevet af den kendte

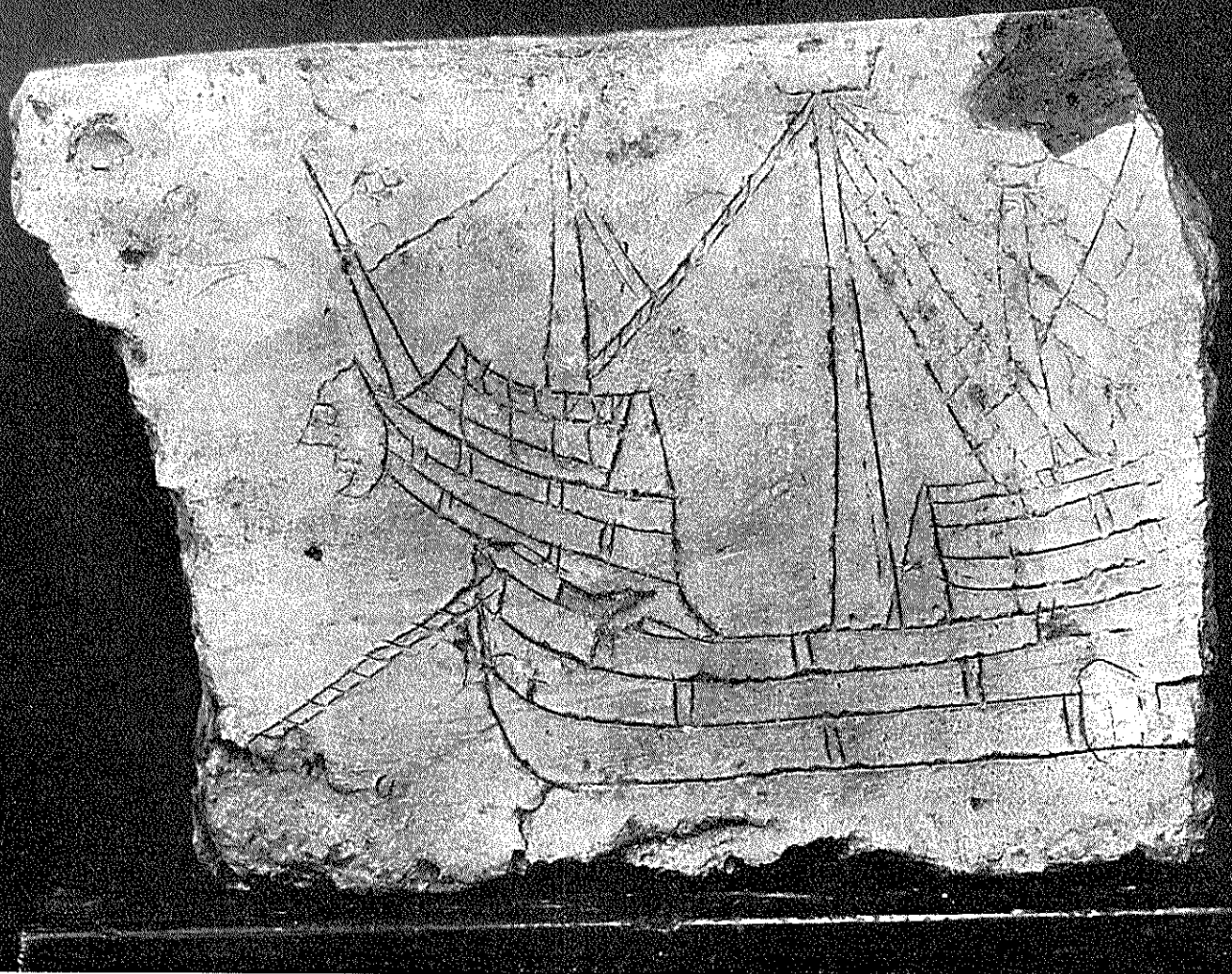


Fig. 1. En flamsk Carrack tegnet paa en Mursten fra Karmeliterklostret i Helsingør.

Søhistoriker Morton Nance i „Mariners Mirror“ (Vol. II, Nr. 8) og efter denne Tegning og andre samtidige Kilder har Forfatteren lade fremstille en Model til Science Museum i London (inv. 1921—88) (Fig. 4). W. A.'s Skib anses enten at være bygget i Italien eller efter italiensk Tegning i Holland, da den i mangt og meget ligner samtidige Carrack'er fra Middelhavet. Forekomsten i Helsingør af Tegningen af en Carrack synes at bekræfte, at denne Skibstype var kendt i Nordeuropa; Nordgrænsen for Middelhavsfartøjernes Rejser menes at være Flandern og Sydengland.

Carrack'en adskiller sig meget fra skandinavisk Skibsbygning, og Paavirkning fra Middelhavet er stærkt fremtrædende. Datidens danske Skibe synes at have været ret uanselige og højst sandsynlig byggede paa Klink. Dette Skib derimod er kravelbygget, hvilket tydeligt ses paa Plankestødene; derimod er de for denne Type Skibe saa ejendommelige lodrette Forstærkningsplanker udenbords, som ses tydeligt i Fig. 5, ikke tegnede. Baade For- og Agterstævn er af samme fyldige Form, men Agterskibet er noget indknebet og forsynet med Rorstævn til Befæstelse af Roret. Mest mærkelig er de høje Overbygninger over Bak og Agterskib, der fremtræder som toetages Huse med spidse Tage, saa karakteristiske for Car-

rack'en. Den forreste Overbygning er trekantet i Plan og rager langt ud over Stævnen; den agterste, der kaldtes „Sommerkastellet“, er nærmest kvadratisk; begge Overbygninger synes ikke at være organisk forbundne med Skroget, men forholdsvis løst opbyggede paa Tværliggere. De mærkelige Tage, som tidligere antoges for Solsejlsribber, mener jeg har tjent et ganske specielt Formaal, nemlig til Beskyttelse af de paa Kastellerne staaende Krigere mod Spyd- og Stenkast fra fjendtlige Skibes Mærs. Tagdækket har rimeligvis været af sammensyede Huder og indrettet til at fjernes.

Sammenligner man nu W. A.'s Tegning med Murstenstegningen (Fig. 1), opdager man saa mange Ligheder, at man saa at sige Skridt for Skridt kan følge Overensstemmelserne.

Begge Skibe har tre Master — en meget svær Stormast og betydelig mindre Fokkemast og Mesanmast — afstivet af Vant med Vævlinger og forefter med Stag. Forude ses en ret stejl Klyverbom, der dog ikke benyttes til Sejl, men kun til Befæstelse for Fokkemastens Stag og maaske til Udkastning af et Gribedræg, saaledes som det ses paa Fig. 2. Skibet har kun tre Sejl: et mægtigt firkantet Raasejl paa Stormasten, et forholdsvis lille Raasejl paa Fokke-

Fig. 2.

Tegning af Carrack fra Midten af det 15. Aarhundrede, signeret W. A. (Fra Beskrivelsen af Karl den Modiges Hær og Flaade).

masten og et trekantet Latinersejl paa Mesanmasten. De senere saa uundværlige trekantede Stagesejl kom først langt senere i Brug og var paa denne Tid lige saa ukendte som „Mærsejl“ og Sejl paa Klyverbommen. Da tremastede Skibe i Slutningen af det 14. Aarhundrede byggedes i Nordeuropa, havde alle tre Master fir-kantede Raasejl, og først i Begyndelsen af det 15. Aarhundrede begynder det trekantede Latinersejl at vise sig paa Mesanmasten. Dette Sejl, der var almen benyttet paa Middelhavet, er af arabisk Oprindelse; Mezan er et arabisk Ord for „Ballance“, og Sejlet paa denne Mast brugtes sikkert fuldt saa meget som Roret til at styre Skibet med under Manøvrer. — Bemærkelsesværdigt er, at den Toplent, der bærer Latinerraaens agterste Nok, ikke er befestet til Mesanmasten, men til Stor-Toppen.

Af andre kendelige Ting paa Tegningen er Ankerkablet, der afgjort er Tovværk, og Galionsfiguren, der forestiller et mægtigt Hoved. Endvidere findes paa hver af Masterne et stort, rundt Mærs, anbragt helt oppe paa Toppen; disse Mærs benyttes foruden til Udkig ogsaa til Forsvar og var til dette Formaal forsynet med Brystværn og Kastevaaben. Paa W. A.'s Tegning ses Spyd og endog en lille Kanon placeret i Mærsene; ligelødes er baade Store- og Fokkemærs forsynet med vertikal Ammunitionsophejsning. Paa Murstens-tegningen ses endelig Antydning af det mærkelige buede Tag over Hoveddækket, „Kobryggen“, mellem Bak og Agterdæk, men desværre er Stenen saa molesteret, at Detaillerne ved Agterskibet er gaaet tabt.

Dog kan Ladeporten i Skibssiden paa Bagbords Laaring tydelig ses og modsvarer fuldstændig samme Port paa samme Sted paa W. A.'s Billede. Saavidt jeg kan skønne, forestiller Fig. 1 nøjagtig samme Type Skib som fremstillet af W. A., og efter alt



at domme drejer det sig om et flamsk Skib. — Der er imidlertid intet mærkeligt i, at flamske Skibe paa denne Tid viste sig i Sundet. Den danske Konge, Erik af Pommern (1412—1455), førte som bekendt en meget interessant Søfartspolitik, der blev af stor Betydning for Danmark og ikke mindst for Kongerne i de følgende Aarhundreder. Under de nordiske Rigers lange Nedgangsperiode til Søs havde det mægtige Hansaforbund, især Lybækkerne, tilrevet sig Størstedelen af Handelen paa Østersøen. Handelsvejen mellem Nord- og Østersøen gik som oftest over Holsten og kun forholdsvis faa Skibe, de saakaldte Ommelandsfarere, benyttede Ruten Nord om Skagen og gennem de danske Sunde. Erik af Pommerns Kongstanke var netop at fremme Ommelandsfarten for at kunne drage Fordel deraf paa en helt ny Maade, nemlig ved den i Begyndelsen af 1420-erne oprettede Øresundstold. Fer at bane



Fig. 6.

Søkort fra Anholt til Falsterbe fra L. J. Wagner's „Scespiegel“ 1586, der passer med Pejlinger og Kurser i „Seebach“ fra ca. 1420. Det hgl. Bibliothek, København.

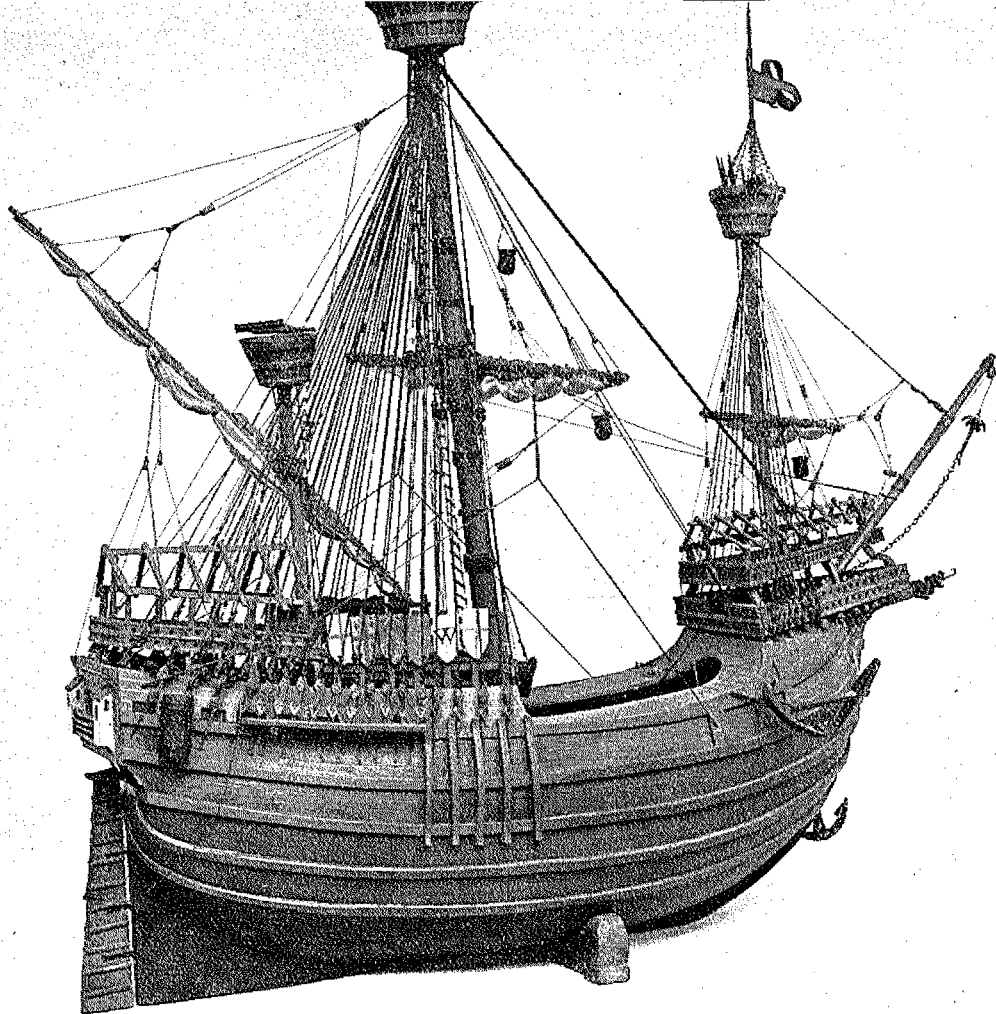


Fig. 4.
 Model af flamsk Carrack
 fra Midten af det 15.
 Aarhundrede, fremstillet
 af Sphistorikeren Morten
 Nance. Science Museum,
 South Kensington, London.

— En mærkelig
 Overensstemmelse med
 denne Antagelse fin-
 des i de ældste eksis-
 terende Farvandsbe-
 skrivelser, saakaldte
 Læsekort, over nord-
 europæiske Farvande,
 to næsten enslydende
 flamske Haandskrifter
 fra Begyndelsen af
 det 15. Aarhundrede,
 der giver en fuldstæn-
 dig Sejlansvisning for
 Ommelandsfarten. Be-
 skrivelsen, der begyn-
 der i „Svinn“, Indsej-
 lingen til Brügge i
 Flandern, giver Kur-
 ser og Lodskud op
 gennem Vesterhavet,
 langs Jyllands Vest-
 kyst, rundt Skagen,
 sydover gennem Læsø
 Rende, langs Jyllands

Vejen gav han Skagen og Helsingør Køb-
 stadsrettigheder, lettede paa forskellige Maa-
 der Sejladsen gennem Kattegat til Falsterbo,
 og frem for alt anlagde han det befæstede
 Slot „Krogen“ yderst paa Pynten, hvor Kron-
 borg nu ligger, samt „Kärnan“ i Helsingborg
 paa den modsatte Side af Sundet. Ingen anden
 dansk Konge har haft større Forstaaelse af
 Øresunds Betydning for Danmark, og vi kan
 følge hans geniale Tankegang, da han er-
 hvervede København fra Roskildebispen og
 gjorde den til Landets Hovedstad.

Det er umiddelbart indlysende, at Kongen
 ved disse Foranstaltninger paadrog sig Han-
 saforbundets Harme, og de paafølgende Aars
 Krige synes ogsaa udelukkende at dreje sig
 om Anerkendelse af tidligere Handelsaftaler
 Parterne imellem. I disse urolige Aar indbød
 Kongen, som Modtræk mod Lybækkernes
 Overlegenhed paa Havet, flamske Skibe til
 Farten paa Østersøen, og da Kameliterklostret
 samtidig byggedes, mener jeg, der er stor
 Sandsynlighed for, at det i Fig. 1 afbildede
 Skib netop er et af disse fra Holland ind-
 kaldte Skibe.

Fig. 9.
 Hansakogger fra det 15. Aarhundrede. Maleri fra
 Mariækirken i Lübeck.



Item van Anholte to Colle dat sint die Fenno
Ige dat floer is sint sutoft

Item van Colle to Lappegrund sutoften osten
fonder vord dan segele gy vppe in die merke

Item holdet helstegenborch buid den lande se en
mynde ge macht an den Swyne boden, "

Item waacht in die vor lappegrunde dat stat om
koren an dat sutoft vid van helstegenot den
holdet bedacht van den sloke so ander
segele gy dat sint macht

Item van helstegenot to Drakker dat sint die
sammynde vid van Drakker reff to walster
bode reff dat is ene heringe dat floer is sude trefst

Item alle gy mast seen nogen tusschen dat sint
hande de herke s sint gy op dat dragest va drapone

Item room walsterbode to borneholme dat sint
joim' ruckezes s sint grot dat floer vdoft sid

Item dat floer landet bornholm gy sude is
ost sutoft vid wort na renerolle osten nor den
vid wort na ruckhoude oest nortost vnde van
ruckhoude to den hergestar nort oest sutoft vid
wort landet lande na heyle vid wort na der
vryde sint sutoft vord dat sint in myl

Item vid ruckhoude to dunneste dat floer is nort
osten norden

Fig. 5.

En Side af „Seebuch“, hvori „Ommelandsfarten“ rundt Ska-
gen gennem Øresund beskrives. Haandskrift fra Begyndelsen
af det 15. Aarhundrede. Den her viste Tekst begynder: Item
van Anholte to Colle o. s. v., se Oversættelsen. Commerce-
biblioteket. Hamburg.

Østkyst, gennem Storebælt og ud i Østersøen. Paa
dette Sted i Beskrivelserne findes et Indskud med
en anden Haandskrift, der giver Sejlanvisningen ad
Østerrenden i Kattegat gennem Øresund (Fig. 5).

I Oversættelse lyder det saaledes: — „Item fra
Anholt til Kullen er der tre „Kenninge“ (e. Længde-
maal, hvis nøjagtige Størrelse ikke kendes;
muligvis saa langt man kan se Kimmingen
fra Skibet). Kursen er sydsydøst.

Item fra Kullen til Lappegrunden sydøst
til øst, og der sejler du paa Landkendinger.

Item hold Helsingborg (antagelig „Kär-
nan“) udenfor Landet, saa tørner du ikke paa
Svinboerne.

Item sejl godt klar af Lappegrunden. Der
staar et Taarn i den sydøstlige Del af Hel-
singør (dette Taarn er antagelig Resterne af
Flynderborg. Pejlingen „Krogen“ overet med

„Borrehold“, Beliggenheden for „Flynderborg“, giver
Kursen godt klar af Lappegrunden); hold dette over-
eet med Slottet (Fæstningen „Krogen“), saa sejler du
klar af Lappegrunden.

Item fra Helsingør til Dragør er der to „Ken-
ninge“ og fra Dragør Rev til Falsterbo Rev er der
en „Kenning“, Kursen er Syd til Vest

Item naar Falsterbohus og Kirken er nær hin-
anden, saa er du paa det læggeste af Revet.

Item fra Falsterbo til Bornholm er der tretten
„Ugers Søs“ (et Længdemaal ca. 1 m. le — muligvis
den Distance Skibet sejler mellem hver Afløsning af
Rorkarlene) af de store. Kursen er Øst til Syd o. s. v.“

Grunden til, at Sejladsen gennem Sundet ikke
nærmere specificeres, er øjensynlig den, at alle uden-
landske Skibe bestemte til Østersøen tog Lods fra
Helsingør til Dragør, men interessant er det, at
København overhovedet ikke nævnes.

Den tyske Søfartshistoriker Heinrich Winter, hvem
jeg er taknemmelig for disse Oplysninger, gør mig
specielt opmærksom paa, at Sejlanvisningerne for
Ommelandsfarten, især Beskrivelsen af Sejladsen
gennem Østerrenden i Kattegat til Øresund, er skre-
vet paa en noget senere Tid og af en anden Haand
end Haandskriftets øvrige Indhold. Da denne Be-
skrivelse synes at være dansk paavirket (saaledes
bruges Længdemaalet „Uge-Søs“ fra Sagatiden og
flere andre danske Vendinger), mener jeg, at der er
nogen Sandsynlighed for, at dette Indskud, der
utvivlsomt stammer fra Begyndelsen af det 15. Aar-
hundrede, paa en eller anden Maade staar i For-
bindelse med Erik af Pommerns Øresundspolitik og
de flamske Skibes Tilstedeværelse paa Helsingørs
Red paa Tiden for Karmeliterklostrets Opførelse.

Der foreligger naturligvis den Mulighed, at de
omtalte Tegninger paa Murstenene hidrører fra en
noget senere Tid, nemlig fra sidste Halvdel af det
15. Aarhundrede, idet Karmeliterklostret brændte og
genopførtes i de paafølgende Decemier. Imidlertid er
det hævet over enhver Tvivl, at disse Billeder, hvis
Naivitet borger for deres Rigtighed, maa henregnes
til det 15. Aarhundrede.

De øvrige Tegninger (Fig. 7 og 8), der alle
viser Skibe under Sejl, synes at forestille en fra
ovenstaaende væsentlig afvigende Type. Disse Teg-
ninger er utvivlsomt udført af en anden Haand end



Fig. 3.

Middelalderlig Teglovn ved Søndre Strandvej i Hel-
singør, nu tildækket. Har sandsynligvis hørt til Sorte-
brødreklostret. Med Tilladelse af Overlærer Lauritz
Pedersen.

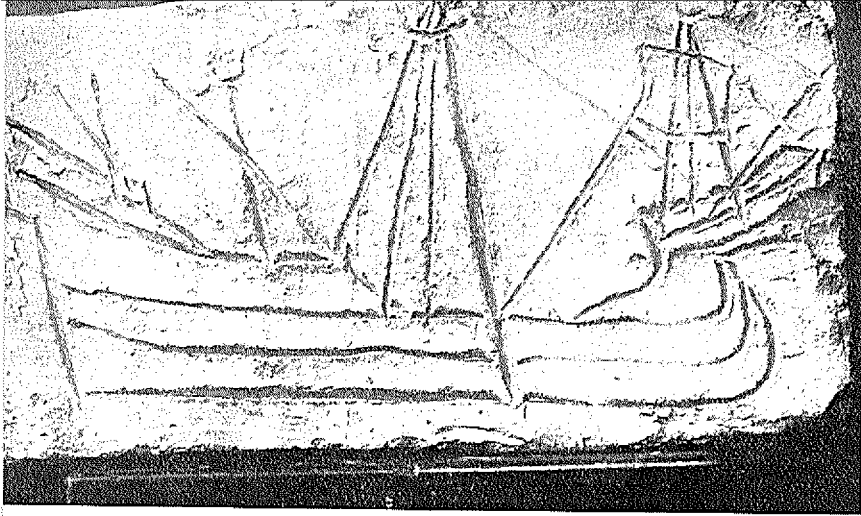


Fig. 7. Mursten med Tegning af firmastet Hansakogge fra Karmeliterklostret i Helsingør.

den, der har tegnet Carrack'en, og det er højst sandsynlig, at de maa henføres til en noget senere Tid. Skibene er forholdsvis store — et af dem endog med fire Master — og efter Formen at dømme er der Sandsynlighed for, at disse Billeder skal forestille Hansa-Kogger. — Denne Types karakteristiske Træk, den kasselignende, firkantede Overbygning agter, Rorets Anbringelse, Master og Sejl, Forskibet med Klyverbommen o. s. v., som kendes fra Modellen i Dertschs Museum i Müncher, genfindes i disse naive og meget ufuldstændige Tegninger. Agterskibet synes paa Tegningerne at være

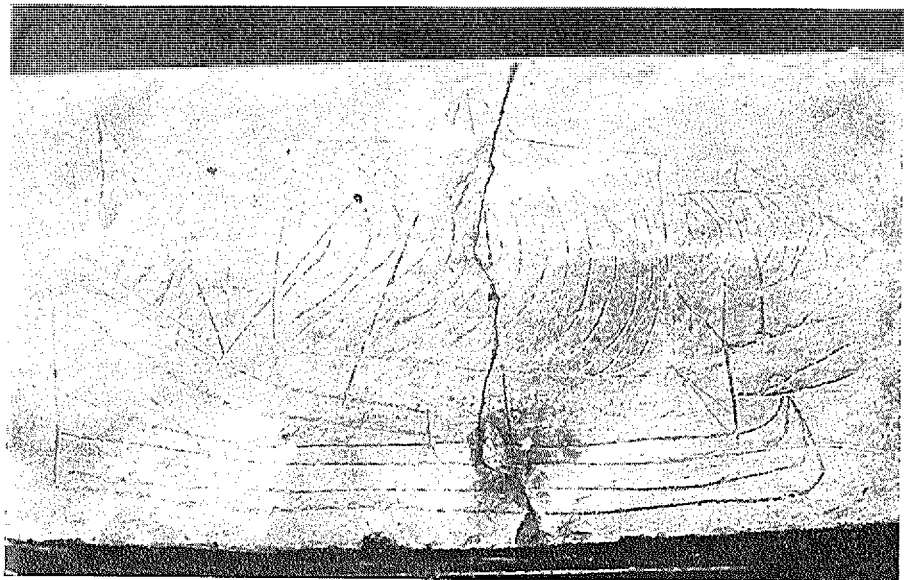


Fig. 8. Mursten med Tegning af tremastet Hansakogge under fulde Sejl fra Karmeliterklostret i Helsingør.

master viser, at baade Mesan og Bonaventura (det agterste Sejl) er Latinersejl, og at dette Træk er korrekt gengivet synes at fremgaa af et andet Billede af et firmastet Skib (Fig. 10) fra Midten af det 16. Aarhundrede. Det har samme karakteristiske Sejlføring, men samtidig viser bestemte Uligheder — Topsejlene, Kanonportene etc., at dette Skib maa henføres til det 16. Aarhundrede. Hansakoggerne paa Lybæk-maleriet forekommer mig at være klinkbyggede med afhøvlende Bordkanter, derimod synes Helsingørtegningerne at fremvise kravelbyggede Skibe, uden at dette sidste dog kan fastslaaes.

Desværre synes ingen af Tegningerne paa disse Mursten at repræsentere danske Skibe, og Grunden dertil er vel den nærliggende, at Tegnerens Opmærksomhed mere har været

Fig. 10. Firmastet Hansakogge med Bonetter paa alle Undersejl samt Mærksejl paa alle Master. Fra „Visby Spret“ ca. 1550.



henvendt paa de store udenlandske Skibe end paa Hjemlandets smaa og uanselige Fartøjer. Ganske vist omtales Kogger og „Mærskibe“ i Erik af Pommerns Flaade, men Beretninger fra Samtiden giver alle Indtrykket af, at store Skibe overhovedet ikke fandtes i Danmark paa den Tid. Saaledes beretter en samtidig Krønike, at danske Skibe var som Kapeller mod Lübbäckernes kirkestore Kogger. Ligeledes gengiver de Kirkebilleder, vi har af samtidige danske Skibe (Fig. 11), klinkbyggede, øjensynlig aabne, eenmastede Fartøjer, der kun ved det paa Agterstævnen hægtede Ror og Mastekurven adskiller sig fra Vikingetidens Snekker.

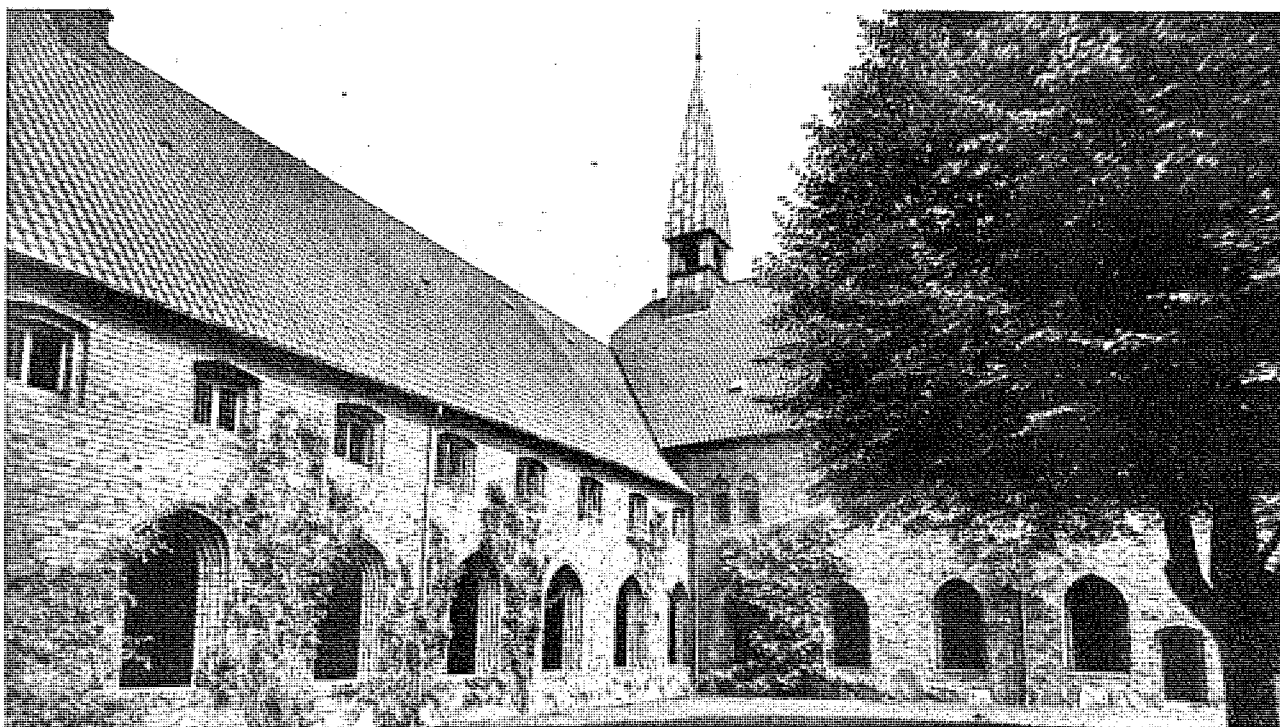
Fotografierne af disse Tegninger er tagne af Københavns Politis Identifikations-Bureau, hvis Forstander jeg er meget taknemmelig for det udmærkede Resultat, der gengiver saa at sige hver Nuance i de ofte ret udvaskede Billeder paa Murstenene. Som en Kuriositet meddeler Forstander Bugge mig, at Tegnerens Fingeraftryk findes paa en af Stenene (højre



Fig. 11. Danske Skibe med klinkbygget Skrog, dobbelte Boretter paa Sejlet og Ror paa Agterstævnen. Kalkmalerier fra ca. 1430 i Højby Kirke, Odsherred.

Haands Pegefinger. Fig. 7). Paa Tegningen Fig. 1 findes endvidere Signaturen „S. A.“ øverst til venstre.

Efter Aftale med Klosters Styrelse er disse Mursten nu anbragt i en særlig Glasmontre, saaledes at de kan bevares for Eftertiden og være tilgængelige for Offentligheden.



Fratergaarden i Karmeliterklostret i Helsingør. Bygget i det 15. Aarhundrede; restaureret i Begyndelsen af det 20. Aarhundrede.

Hvorfor interessere sig for Søfolk?

VED en Dagbladskonkurrence vilde dette Spørgsmaal faa højs: forskellige Besvarelser. Alle, der kender blot lidt til Sølivet, vil næsten kunne regne ud, hvilke Grupper indenfor Samfundslivet der saa afgjort maatte svare bekræftende, og hvilke der vilde svare: „Interesserer ikke.“

For mit Vedkommende stiller Sagen sig imidlertid saadan, at jeg vil forsøge gennem nedenstaaende 5 Svar at give mit Besyv i Diskussionen. Svaret er positivt, og Svaret er personligt.

1. Fordi jeg holder af dem som Mennesker. Efter snart 5 Aars Vandring i Skibe i en fremmed Havn er jeg kommet til det Resultat, at Sømandens Karakter er reel og aaben. Selv om man i det ydre kommer om Bord i Egenskab af Sømandspræst, bliver man dog behandlet som et Menneske. Alt dette opstyltede „Præstesnobberi“, som man saa ofte møder i Land, kender Sømanden ikke noget til. I Messe eller Lukaf hører man ikke dette evindelige „Jo, Hr. Pastor“ og „Nej, Hr. Pastor“; men der faar man Meningen at vide med een Gang. „Nej, der har De ikke Ret, Holm“, eller hvordan nu Ordskiftet kommer til at falde. Vi mødes paa lige Fod, ærligt og med god Vilje til at forstaa hinanden, og paa den Maade har jeg netop lært Sømandsstanden at kende som Mennesker, og det sætter jeg Pris paa.

2. Fordi jeg holder af dem paa Grund af deres lidet misundelsesværdige Arbejde. Man skal vist lede meget længe, før man finder noget mindre behageligt Arbejde end Sømandens. Aldrig hjemme, altid ude. Aldrig i en hyggelig Stue, altid i et mere eller mindre trist Lukaf. Dag ud og Dag ind. Hvad er Resultatet af en Dags Arbejde? Skibet er kommet nogle Mil frem, og Fyret har slugt et vist Antal Tons Kul. Og hvorfor giver man sig ud i dette? For at tjene lidt til Livets Ophold. Og selv om det er en Kendsgerning, at Sølivet er ensformigt, gaar man dog stadig ud til nye Savn og Besværligheder, til fornyet Ensformighed og Elsomhed.

„Sølivets Romantik“ fortsættes!

3. Fordi jeg har lært deres Kaar at kende. I Løbet af de tre Aar, jeg har været ude, er det ikke saa ganske faa Hundrede Lukafer, jeg har været Gæst i. Og hvis der var ført Statistik over disse, havde det ikke været opmuntrende at læse en saadan. Jeg husker en Dag, hvor jeg var med en Bekendt om Bord i et Skib. Vi vandrede rundt i Skibet og var ogsaa „forude“. Jeg hieste paa gamle Venner; men min Led-sager var blevet ganske stum: Han saa sig om og udbrød efter nogen Tavshed: „Men hvor bor disse Mennesker?“

Der var kun eet at svare. Dette er Sømandens Hjem. Her bor han. Her spiser han. Her skriver han sine Breve. Her sover han. Her klæder han sig om. Her fordriver han tiden paa Frivagten.

Lad Sømandssangeren saa kun synge. Dette er Sandheden.

4. Fordi jeg har levet mig ind i deres Savn. Har De nogen Sinde set Folk, der var syge af Hjemvé?

Af Sømandspræst
EILSCHOU-HOLM, Gent.

Det er noget, man kan træffe saa ofte, og den Sygdom kan være farlig. Jeg har truffet Søfolk baade „midtskibs“ og „forude“, der har været plaget og naget af Længsel efter Familie, Børn og egne Stuer. „Gid jeg dog blot kunde faa Lov til at kikke indenfor et Øjeblik!“

Vi andre, som har alt, hvad vi kalder vort, omkring os, kan vanskeligt sætte os i Sømandens Sted. Derfor kan en Udtalelse som denne ogsaa i manges Øre lyde næsten tragikomisk: „Vi kan sagtens om Bord i vores Skibe, for vi kommer jo til dansk Havn nogle Gange om Aaret.“ Og dermed være endda ikke sagt, at dansk Havn er identisk med: Hjem. — Og paa den anden Side har jeg modtaget talrige Beviser paa, hvordan Savnet svinder, naar man endelig kommer til det Sted, hvor man har „Lykken“: „De kan tro, vi var lykkelige over at mødes igen, min Kone og jeg, efter to Aars Forløb.“

Sagen er ikke stillet paa Spidsen.

5. Fordi jeg i Sømanden ser en „Peter“ og „Johannes“. Den svenske Erkebiskop Eidem sagde for nylig ved et Møde: „Jeg tager min Hat dybt af for Sømanden. Ikke ud fra samme Motiver som Læreren, der bukkede sig dybt for de mindste Drengene i Skolen, da der jo blandt dem kunde findes en fremtidig Borgmester; men fordi de Mennesker, der gav os Budskabet om Jesus Kristus, kom fra Sømands- og Fiskerstanden.“ Det er rigtigt. Baade en „Peter“ og en „Johannes“ har jeg truffet, og jeg tror, at der indenfor Sømands- og Fiskerstanden findes nogle af de mest ægte kristne Mennesker, der eksisterer.

Om mange af dem kan jeg sætte Sangens Ord som Motto: „De tør leve det, vi andre synger Søndags-sange om.“

Naar jeg har fremført disse 5 Punkter, tror jeg, at jeg i min Bedømmelse vil have mange af Søens Folk bag mig. Om Bord og i Sømandskirken har jeg i alle Tilfælde truffet mange, som har givet mig Ret.

Nu naar Julen stunder til, skal der som den øvrige Del af Aaret lyde et: Velkommen op paa Sømandskirken! Om det bliver en personlig Hilsen i Gent, eller jeg maa nøjes med at bringe den i „Vikingen“, véd jeg ikke; men i alle Tilfælde maa jeg nok faa Lov til at sende alle de mange, som jeg er knyttet til med Venskabet eller Kammeratskabets Baand, og til de mange Ukendte Ønsket om en glædelig Jul og vel mødt paa Sømandskirken. Den er jo jeres og vor.

Fr. Vilh. Eilschou-Holm.

Den danske Sømandskirke, 11, Boulevard Port-Arthur, Gent (Belgien).

Mindedigt

over de danske Fiskere

som satte Livet til paa Nordsøen

Dette Digt er viet de raske, danske Sømænd, som har fundet Døden og Graven i Nordsøens Dyb, revet bort, brat og uforstaaeligt. — Hvordan deres Død er blevet, pinefuld eller mild, ved vi ikke, og det store Hav fortæller intet derom; men i Erindringen vil den store Tragedie gennem Tiderne staa som en af de sørgeligste Episoder i dansk Skibsfart.

Forældre og Søskende, Hustruer og Børn, en hel Nation begræder det, som er sket, og Eders Sorg er vor.

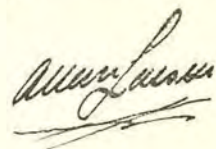
Ære være deres Minde.

Fra Hjemmets Havn stod Skibene ud en graa Oktoberdag
med Sejlene spændte til Langtursfærd og Solblink i Vimpler og Flag,
de smiled' og vinked' i Afskedsstunden, og glade gik de om Bord,
de vidste jo ikke, at det var den sidste Rejse, hvorpaa de fo'r.

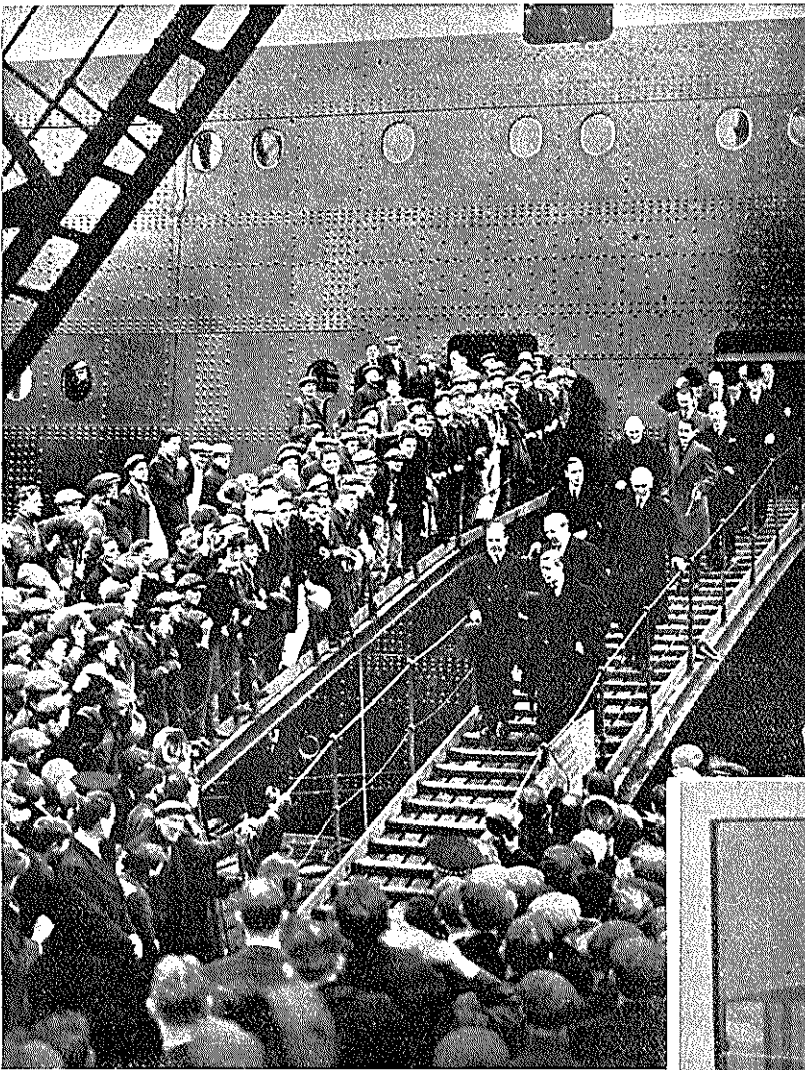
De stolte Skibe, de tapre Mænd, en Uvejrsnat gik de ned,
og hvor de nu sover den sidste Søvn, Oceanets Bølger kun ved;
men hundrede Mile fra deres Grave beder ved Vugge og Seng
en sørgende Hustru og hulkende Mor for sin Mand og sin kære Dreng.

Og Tankerne gaar med Sol og Vind, bort mod et ukendt Sted,
en Hustrus Bøn og en Moders Suk, som beder for eders Fred.
I sover og drømmer, mens Havet nynner et evigt og tungt Farvel,
stadig den samme, ensformige, tavse Rytme fra Morgen til Kvæld.

Du store Hav, du onde Fav, saa skaanselsløst kræver du dit;
men Mindet om jer vil leve fra Sjølund til Vesterhavs Klit,
og alle de Sange, en Kvinde synger, naar Hjertet i Vemod er stemt,
det er Længslens Røster, som kalder paa jer, der aldrig vil blive glemt.



QUEEN MARY



var udnævnt til første „Comman-
der“ paa Verdens største Skib.

Nu er han død, liggende paa
Gulvet i sin Kahyt om Bord paa
„Queen Mary“, en Time før Skibet
igen skulde afgaa til New York.

Dette Foto er taget paa „Queen
Mary“s Kommandobro.

Ved hans Side staar Direktøren
for John Brown & Co., det Firma,
der har bygget „Queen Mary“.

Den engelske Konge om Bord paa „Queen Mary“.

HUN ER BYGGET til praktisk Brug, til Nytte
helt igennem, — det er let at se, sagde Eng-
lands Konge, da han besøgte „Queen Mary“
paa Værftet ved Clydebank, inden den startede sin
Jomfrurejse.

Skibsværftsarbejderne raabte joviale Hilsener op
til ham, da han forlod Skibet og gik ned ad Land-
gangsbroen.

Mange af deres Udraab var drastigste.

I Tusindvis stod de langs Kajen og paa Broerne.
Ingen Militær og ingen Politi. Et Billede paa engelsk
Demokrati.

(Til højre). „Queen Mary“s Kaptajn.

„Jeg værdsætter højt den Ære og den Tillid, der
er vist mig ved min Udnævnelse til Kaptajn paa
„Queen Mary“. — Det var Sir Edgar Brittens Ord
i hans Radio-Telegram fra „Berengaria“ midt ude
paa Atlanten, hvor han modtog Nyheden om, at han



Min sidste Jul i Køffardifarten

med Forlis i Nordsøen 1892-1893

Af Skibsfører CHR. K. HOLSØE

JEG VAR 1. Styrmand i S/S. „Helsingør“, hjemmehørende i Helsingør og bygget som Nr. 1 paa Helsingør Skibsværft.

Vi plejede at komme hjem hvert Efteraar med Kul til København paa den sidste Rejse til Østersøen, inden Vintersejladsen paa Middelhavet og Sortehavet begyndte.

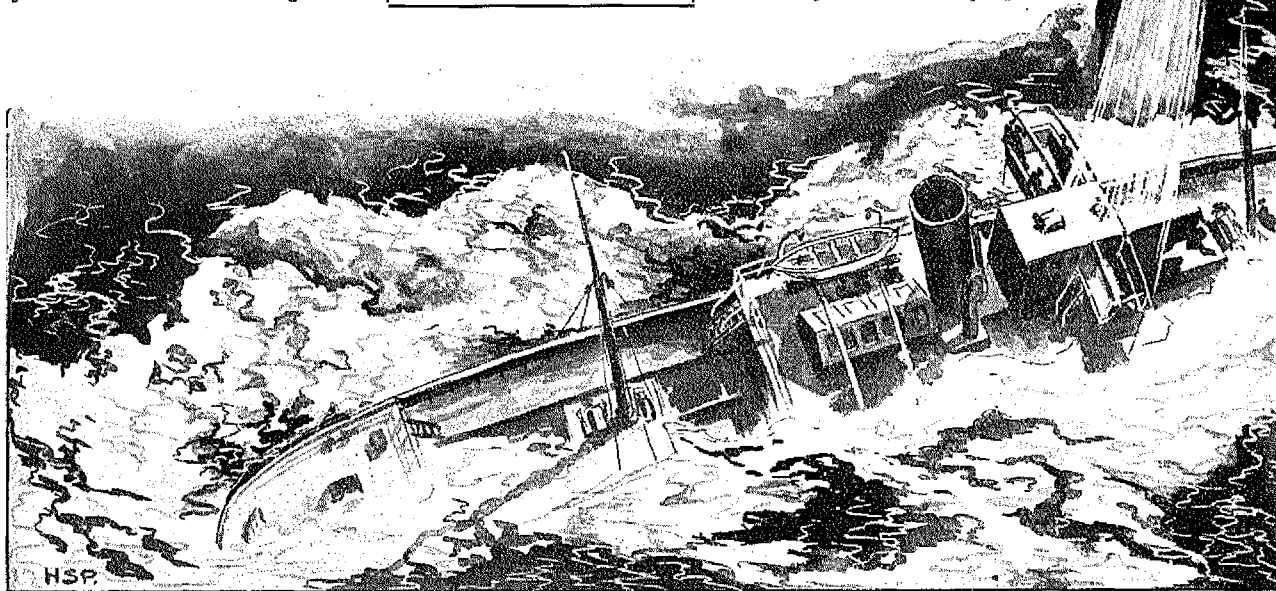
Denne Gang kom vi sent hjem, fordi vi ikke skulde paa Middelhavet det Aar, men til Riga og laste Hamp (Flax) til Ghent, derfra med Last til Dundee (Skotland) for atter at sejle derfra til en Plads paa Christianiafjorden, hvor vi skulde indlade færdigbyggede og atter adskilte Huse til Port Natal — nu Durban — i S. Ø. Afrika, og vi glædede os alle til den Tur, maa-ske med Undtagelse af Maskinmestrene.

Vi kom som sagt til København, hvor vi lossede vor Kulladning paa 4 Dage, da vi skulde naa at være i Riga til Juleaften. Den sidste Dag kom

min Moder og Søster ned med et lille pyntet Juletræ med Vokslys paa, det skulde jeg have Juleaften tilligemed alle deres gode Juleønsker. Da vi saa sejlede fra Gasværkshavnen, stod de paa Knippelsbro og vinkede Farvel.

Vi havde godt Vejr, til vi havde passeret Bornholm, saa fik vi N.Ø. Snestorm, vi gjorde ikke megen Fart med et tomt Skib, hvorpaa Skruen stadig slog ud af Vandet, samtidig frøs det godt, men da vi havde passeret Windau tog Frosten til, og Sneen stilnede af og blev til Rimtaage, hvilket var meget værre. Vi passerede Domesnæs Fyr i Storm meget haard Frost, Taage og Islag, og satte Kursen Syd om Øen Runø til den S.Ø. lige Del af Rigabugten, for at ankre klar af Sejlrueten i det frygtelige Vejr. Skibet blev holdt gaaende med smaa Fart og paa Loddet, som 2. Styrmand og 1 Mand passede. — Kaptaj-

Pens. Sk'bsfører Chr. K. Holsøe fortæller her om sit Livs færligste Sejlads, en Julerejse i Kamp med Elementernes Rasen, og hvor Besætningens Redning ahang af Dygtighed, Mod og et naadigt Forsyn.



nen og Rormand passede Bro og Navigering, (selvfølgelig ingen Frivagt), arbejdede paa Bakken med at gøre Ankrene klare. Dette var imidlertid et næsten umenneskeligt og meget anstrengt Arbejde, thi Rimtaagen piskede os som Naale i Ansigterne, Blokke og Tovværk frøs ligesaa hurtigt til igen af Is, som vi bankede det af, dog lykkedes det efter lang Tids Forløb og med næsten overmenneskelige Kræfter at faa Ankrene klare, og da vi var kommet ind paa grundet Vand og nogenlunde i Læ af Landet, ankrede vi for begge Ankre. Efter at være ankret, satte vi Søvag (en Styrmand og hans Vagtbetjening). Kl. 1,30 Nat ønskede vi hverandre en glædelig Jul, og min Vagt havde Frivagt, jeg tændte det lille Juletræ, medens jeg fik lidt Varme i Kroppen og særligt Fødderne, holdt en kort Juleandagt og gik til Køjs, da jeg skulde have Vagt Kl. 4 Morgen med en lang, anstrengende Dag for Øje.

Det frøs vedblivende haardt, men Vejret var klart af, da Russerlodsens kom om Bord ved Daggry, selv om det endnu blæste haardt. Vi havde løbet Dampspillene af efter Ankringen, men da vi skulde lette, viste det sig, at Spillene var stivfrosne. Vi maatte saa rigge Ankerspillet til med Spilspager som i Sejlskibe, men det var meget haardt Arbejde at lette paa denne Maade, selv om baade Lods og Fyrbødere hjalp til. Efter et Par Timers haardt Slid fik vi hevet Ankrene for Klydsene, og Sejladsen fortsattes ind til Bølderaa ved Indsejlingen til Dynafjorden og en Forstad til Riga. Her skulde alle Skibe fortøjes langs Kajen for at blive ind- og udklarerede og undersøgt af Toldvæsenet, hvilket tog lang Tid, da der ogsaa skulde smøres, dels med Penge og dels med Brændevin. Da dette endeligt var færdigt, fik vi Lov til at fortsætte Sejladsen op til Riga, og det blev Issejlad, da der var megen Is i Floden, og det var mørk Aften, inden vi fik fortøjet uden paa en anden Damper. Det var vor 1. Juledag, og vi var alle overtrætte, da vi fik vor Aftensmad, og vi havde slet ingen Lyst til at veksle Ønsker om en glædelig Jul med de mange Officerer, der kom fra de andre danske Skibe, som det var Kutyme, vi ønskede kun at komme til Køjs.

Russerne holdt Jul 12 Dage efter os, saa vi begyndte 2. Juledags Formiddag at laste Hampeballer, og hver Balle skulde tælles, samtidig gjaldt det om at blive lastet hurtigt i den Kulde for ikke at fryse inde maaske for hele Vinteren. Saaledes gik vor Jul, lidt anderledes end i Hjemmene.

Vi naaede København Nytaarsaften og maatte bryde Isen for at komme ind til Refshaleøen for at fylde Bunkerkul. Vi naaede alle at faa hilst paa Familieme, men det blev kun en kort Visit, da der paa Grund af Is ikke var nogen Færgebaade, hvorfor man maatte spadsere uden om B. & W. og Orlogsværftet til Christianshavns Torv for at faa en Sporvogn, og enten spadsere samme Vej tilbage, eller tage en Droske. Nytaarsdag Kl. 14 var vi færdige og sejlede for at tage ud paa den sidste Rejse, selv om vi ikke vidste det.

Rejsen fortsattes til Ghent, forbi Vlissingen, op ad Scheldefloden til Terneuzen, der er hollandsk. Her skal man ved Højvande ind eller ud af Dokken, samt ind- og udklareres og toldvisiteres, derefter sejles

op ad en gravet Kanal, hvor der er overordentligt smukt, til Sas van Ghent, der ligger paa den hollandsk-belgiske Grænse, og her skal Skibet toldinkvireres af belgiske Toldere, før Rejsen maa fortsættes op til Ghent.

Vi lossede Hampen, og derefter indtog vi en Ladning Fosfat (malet Ben til Patentguana). Det laa løst i Lasterne, og da det var meget tungt, var Lasterne langt fra fulde, hvorfor der var opsat alle Slingreskodder og lagt Vægt ovenpaa Lasten ved at lave Sække af Bastmaatter og fylde disse.

Sømandens største Overtro er, at et Skib uvægerligt forliser, naar Rotterne forlader det. Jeg saa engang i Sct. Thomas Havn, at de forlod en dansk Bark i Fløkkevis ned ad Ankerkæderne om Aftenen. Det er deres Instinkt, som gør det, og der blev aldrig senere hørt mere om Skib eller Besætningen.

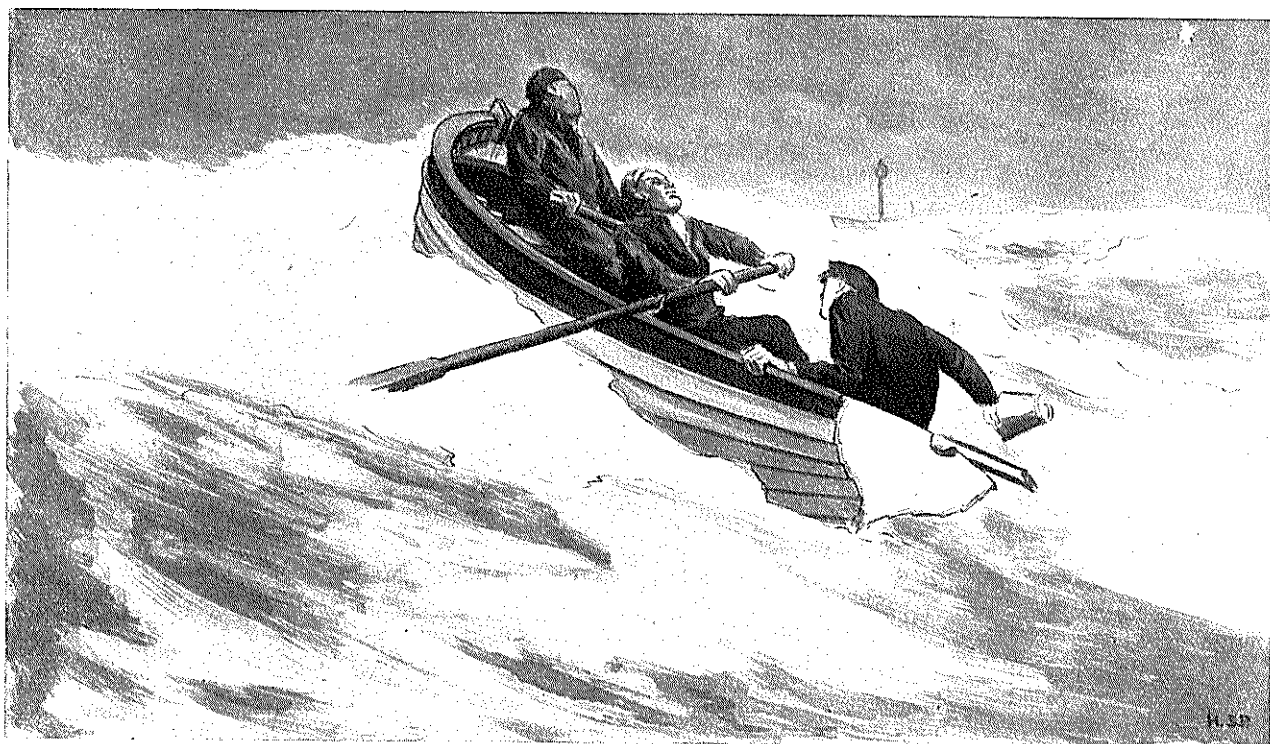
Paa Sejladsen fra Ghent til Terneuzen, hvortil vi kom om Aftenen sent den 15. Januar 1895, havde jeg opdaget i Lasterne, at der ikke var flere Rotter, hverken der eller om Bord. Jeg gik ned og drøftede det med Kaptajnen, og da ingen andre end vi to havde opdaget det, blev vi enige om at tie stille med vor Viden, thi vi risikerede, at Besætningen nægtede at gaa til Søs med Skibet.

Den 14. Januar kom vi ud af Dokken i Terneuzen ved Middagstid, og da vi havde passeret Vlissingen, kom vi ud i Nordsøen i en N. O.-Storm med haarde Snebyger og Frostvejr. Natten mellem den 14. og 15. Januar, da vi var i Nærheden af Longsand Fyrskib, smed Lasten sig, saa Skibet fik mere og mere Slagside, men heldigvis saaledes, at Slagsiden kom imod Vinçen, saa Søen stod ind til Lugerne, Kahyt og Lukafer var alle under Dæk og fulde af Vand, de 2 B.B.'s Baade paa luv Side knuste af Søerne og borte. Saaledes laa vi fra Kl. godt 12 Midnat, og vi turde ikke sætte de to tiloversblevne St. B.'s Baade i Vandet, før det blev Dag, da de skulde fires ned ad den høje Skibsside og i en slem Slingerrage.

Natten gik med, at alle Mand var midtskibs ved Kommandobroen, der blev tættet Luger til Bunkerne fra neden, da Vandet stod over dem, og der løb megen Vand ned, selv om Skalkningerne holdt, Skylygten til Messen blev sømmet fast fra oven, W. C. til Kahytten var sprængt, saa her var intet at gøre, og alle Kahytter var fulde af Vand, saa det ikke en Gang var til at komme ind og faa Skibspapirerne, desuden blev der sendt Nødraketter op og afskuet Kanonslag. Tømmermanden og et Par Mand var i Gang med at løsne Løbeplankerne udenfor Baadene, saa disse kunde bruges til at fire Baadene ned ad, og alle var klar ved disse, saafremt Skibet skulde vise Fegn til at gaa ned.

Ved Daggry blev der hejst Nødfalg paa begge Master, dansk Flag agter — Kontorflag for, og med stor Forsigtighed blev vore 2 Baade sat i Vandet med 2 Mand i hver Baad, hvorpaa Resten af Besætningen kravlede ned ad en Ende Tovværk ned ad Siden, da ingen Stormlejder kunde faas. Kaptajnen var med 15 Mand i Redningsbaaden, jeg med 2 Mand i Giggen, ialt 18 Mand Besætning.

Det var et meget oprørt Hav at ligge i med 2 smaa Baade, og naar vi var oppe paa en Bølgetop, kunde vi lige skimte Ballonen paa Longsand Fyrskib



Vi roede saa væk i den himmelhøje Sø; de to Matroser roede og jeg kommanderede.

tværs i Søen. Vi holdt os derfor i Læ af Vraget nogen Tid, til vi opdagede en Damper, der passerede Syd efter, hvorfor vi roede hen imod den med begge Baadene. Skønt Vraget laa med to Nødflag, og en Aare med et eller andet paa blev rejst i Redningsbaaden, og skønt vi kunde se Folk baade paa Broen og paa Dækket, saa var der ingen om Bord, der observerede os, og vi var alle klar over, at her kunde vi ikke vente Menneskehjælp. Kaptajnen prajede saa til mig, om jeg vilde prøve paa med den mindre Baad at naa Fyrskibet, og hvis det lykkedes, da at bede dem om at sende en Baad ud for at hjælpe dem i Redningsbaaden, og saa Gud i Vold Styrmand. Vi roede saa væk i den himmelhøje Sø, de 2 Matroser roede, og jeg kommanderede, saa vi fik lagt Baaden op imod Søen, hver Gang der kom en Braadsø, og samtidig øste jeg, da der jo kom meget Vand ind i Baaden. Her kæmpedes for Livet, et ikke ukendt Drama paa Søen. Den anden Baad tabte vi efter nogen Tid helt af Syne, selv naar vi var paa en Bølgetop, kunde vi ikke se den, og i en voldsom Snebyge, hvor vi maatte ligge med Stævnen op mod Søen, gik vort Skib til Bunds paa 18 Favne Vand, men det sank i Bølgerne med det danske Flag og Kontorflaget paa halv Stang.

Ved Middagstid naaede vi langs Siden af Longsand Fyrskib, hvor Besætningen, der i nogen Tid havde observeret vor Baad, var klar til at tage imod os, men en Mand maatte ned i Baaden og hjælpe os op, thi vi havde ingen Følelse i Benene fra Livet nedad og kunde ikke staa paa dem, da vi kom paa Dækket, vi var jo gaaet i Baadene, som vi stod og gik, selv Olietøjet var smidt, da det var stivt og uhaandterligt i Frost. Vi bad Kaptajnen sende en Baad ud for at hjælpe vore Kammerater, da vi forklarede Forholdet og Forliset, men de havde hverken Baad eller Besætning til det. De havde set Skibet

gaa ned, men en Mand, der blev sendt op i Masten, kunde ikke se noget til den anden Baad, dog blev han beordret til at blive cæroppe og holde Udkig efter den. Der var endnu en Time, til Strømmen skiftede, hvis de ikke kom før den Tid, kunde de ikke naa Fyrskibet, da Strømmen saa vilde sætte til Søs. Vi selv kunde intet gøre, da vor Baad var knust langs Skibssiden og Resterne drevet af for Vejr og Søs.

Vi var jo taknemmelige for vor Frelse, men vi kunde ikke bede og takke for den, men kun om at vore Kammerater ogsaa maatte frelses. Vi blev beordret ned under Dæk, hvor der fra Mellemdækket, hvor Folkene boede, gik en Dør ind til Officerernes Kabyt agten for. Her fik vi laant tørt Tøj af Besætningen og skoldende hed The med Beskøjter til, saa vi snart var opvarmede og allright igen. Endelig blev der prajet, at den anden Baad var i Sigte, ogsaa den blev knust langs Siden, men alle Mand blev reddet op paa Fyrskibet, og først efter at vi havde trykket hverandres Hænder, kunde vi takke for vor vidunderlige Frelse fra at blive opslugt af det stormpiskede Hav.

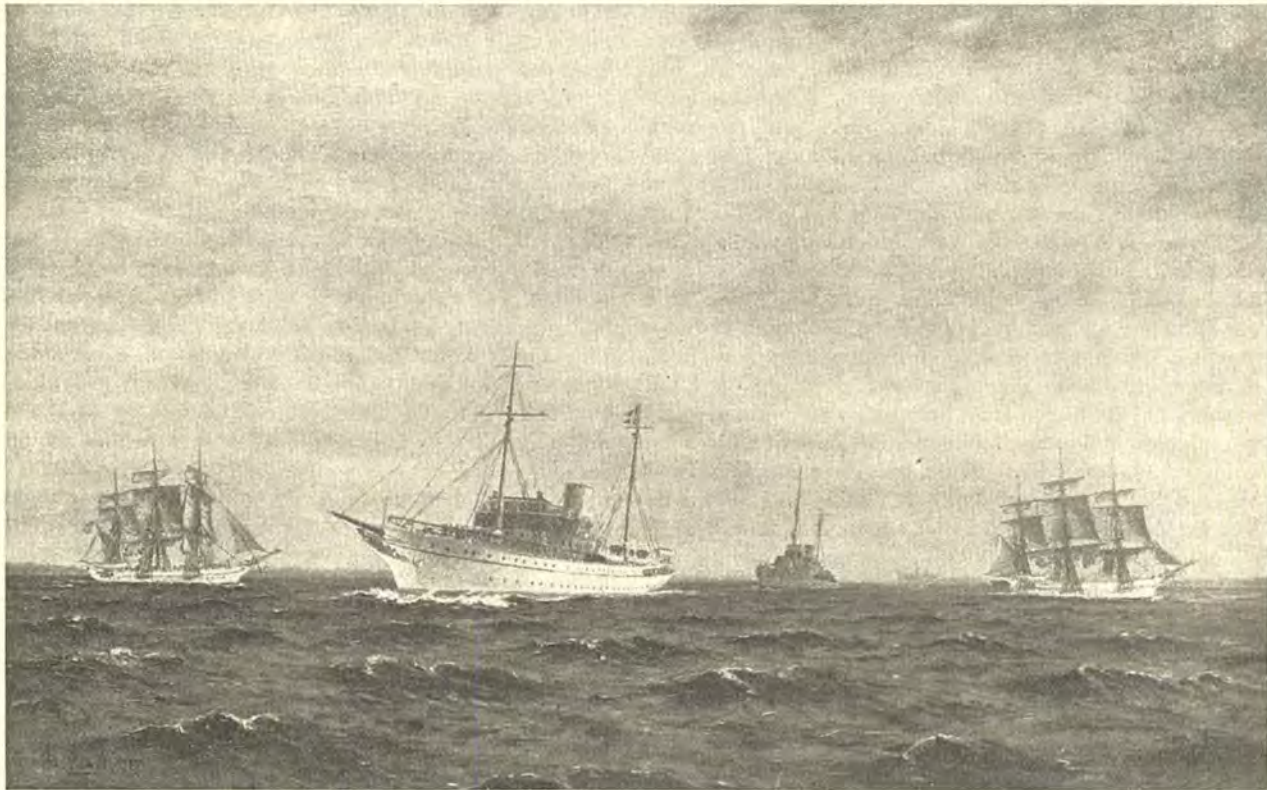
Vore Lidelser var dog ikke forbi endnu, selv om der var varmt under Dæk, Besætningen delte deres Proviant med os, og vi sov paa Dørken (Gulvet) i Reservesjlene, saa maatte vi komme op paa Dækket, og vi lærte snart, at naar der blev banket 5 Gange i Dækket med en Søstøvle, saa var der noget i Vejen, og Frivagten fo'r op. Natten efter vi kom om Bord, hørte vi den omtalte Hamren i Dækket, og da Faren var overstaaet, fik vi at vide, at en Damper, der i en Snebyge hverken kunde høre eller se Fyrskibet, først i sidste Øjeblik havde givet Ror, saa det undgik at sejle Fyrskibet ned, ellers var vi forlist en Gang til, og maaske værre end første Gang. Vi var 2 Døgn om Bord i stadig Storm mod haarde Snebyger, men da Uvejret bedredes, kom Redningsbaaden fra

Harwich ud efter os. Efter at have taget Afsked med Besætningen, gik vi i Redningsbaaden i vort eget Tøj, og det blev et lang og kold Tur at sidde i den, og tilmed blive halvvaade, fordi den stadig tog Vand over, da Søen endnu var høj, og der laa 2 Fyrskibe mellem Longsand og Land, hvilke vi passerede. Da vi endelig naaede ind i Havnen før Mørket, var hele Byens Befolkning nede at tage imod os, en forlist og forkommen Skibsbesætning.

Paa den danske Konsuls Foranledning blev vi alle indkvarterede, og næste Dag fik vi nyt Tøj hos en Herreekviperingshandler, som en Assistent fra Konsulatet førte os til ifølge den nye Sølov. Vi kom saa til at ligne Mennesker igen. Befolkningen her i Harwich vidste ikke, hvad godt de skulde gøre os de 2 Døgn, vi opholdt os her, blot vi viste os paa Gaden, blev vi inviterede hjem til Kaffe, The eller Lunch, og en Mængde fulgte os til Toget, da vi rejste til Parkestone for at komme hjem med Skib herfra. Vinteren var saa haard, at Isen laa fra Østersøen til Vest for Skagen, og Esbjerg var den eneste nogenlunde sejlbare Havn. Vi havde det godt paa Overrejsen, og Kaptajn Mecklenburg vidste ikke, hvad godt, han skulde gøre os, men ved Ankomsten til Esbjerg, begyndte Kvalerne igen. Her var de ikke fortrolige med den nye Sølov, der var traadt i Kraft ved Nytaar 1. Januar 1895. Vi maatte alle blive om

Bord, til vor Kaptajn havde ordnet alt, thi Byraadet vilde have os alle til Parade næste Dag, en Søndag, da det efter den gamle Lov var Fattighjælp, hvad en Skibsbesætning modtog, og Kaptajnen maatte derfor telefonere til Stiftamtmanden i Ribe for at faa dette Forhold klaret. Saa først kom vi i Land og blev alle indkvarteret, men jeg skal ikke nægte, at vi alle blev bitre over den Modtagelse hjemme, naar vi tænkte paa den i England. Vi kom saa med Toget til Nybørg og om Bord i Isbryderen „Stærkodder“, ført af Kaptajn Axelsen, endvidere laa Isbryderen „Mjølner“ der, ført af Kaptajn Poulsen, 1. Styrmand Heise, og i disse 2 Skibe opholdt vi os i 2 Døgn, da ingen vilde sejle ud i Isen, da det tilmed var tæt Taage. Da Taagen saa leftede, afsejlede vi med „Stærkodder“, nord om Sprogø, og 24 Timer over til Nord for Halskov Rev. Næste Morgen kom Isbaadene ud, Styrmand Sørensen, som jeg havde gaaet paa Navigationsskole med, var Flotillefører; saa kom vor sidste Vandring paa Isen fra Skibet ind til Halskov Rev og herfra med Tog til København. Endelig kom vi hjem igen, men uden Skib og uden Hyre. Søforklaring i Sø- og Handelsretten i København, og saa skiltes vi ad, for hver især at prøve paa at faa en ny Hyre. Jeg blev ansat ved D. S. B. den 1. Maj 1895 og blev her til Udgangen af 1931, da jeg var fyldt 70, og hvoraf de sidste 25 Aar som Kaptajn.

ET MØDE PAA HAVET



Da H. M. Kongens Yacht Dannebrog eskorteret af „Ingolj“ havde lagt Kronborg bag sig og stævned ud i Kattegat, mødte Eskadren de to svenske Skoleskibe, der krydsede under Kullen. Som Skik og Brug er ombord i Sejlskibe, salutedes Kongeflaget ved at brase bak og give Sejlene op. Da Eskadren var passeret, blev Sejlene atter sat og Skibene igen lagt til Vinden. Efter Maleri af Fr. Landt.

Tværs over Atlanten

DER FINDES en lille hyggelig Kafé i den indre By, hvor jeg af og til slaar en Eftermiddagstime ihjel. Her traf jeg for anden Gang min gode Ven, Jens Hansen. Mere befaren Sejlsportsmand skal man lede længe efter. Første Gang jeg traf ham, var han om Bord i en amerikansk Lystyacht i New Yorks Havn. Han var meget utilfreds med Yachtens Ejer, og det sidste han sagde til mig, før jeg gik om Bord i „Lusitania“ for at rejse hjem til Fædrelandet, var:

— Ja, gamle Ven, ret længe bliver jeg nu ikke om Bord hos Mr. Shwan, for han er den kedeligste Yankee-Millionær, jeg endnu har truffet. Jeg er kommet til Staterne for at sejle med Rigmandsyachter, fordi jeg havde hørt, at amerikanske Rigmænd foretog de mest forvovne og skrupskøre Togter. Og jeg er Sejlsportsmand, er jeg, og ikke Bolværksmatros, der er glad for et Par Afstikkere til Miami og højst Bermuda-Øerne, saadan som Mr. Shwan har for Vane. Jeg maa til at se mig om efter en mere eksentrisk Arbejdsgiver. —

For nogen Tid siden traf jeg Hansen inde paa den lille Kafé. Han var kommet hjem for at se til Fædrelandet, og jeg spurgte ham straks ud, om han saa siden havde fundet en tilstrækkelig eksentrisk Arbejdsgiver.


— Ja, det kan du lige bande paa — raabe han — naar bare man ser sig godt om efter dem, saa vrimler Staterne med eksentriske Millionærer, for hvem fjoldele Togter i gamle Yachter er det højeste Udtryk for Nydelse. En saadan Mister fandt jeg i Sierra Leone i Afrika. Der var jeg havnet, efter at jeg var forlist paa Afrikakysten med en anden mindst lige saa mær-

for at spise Asado Juleaften

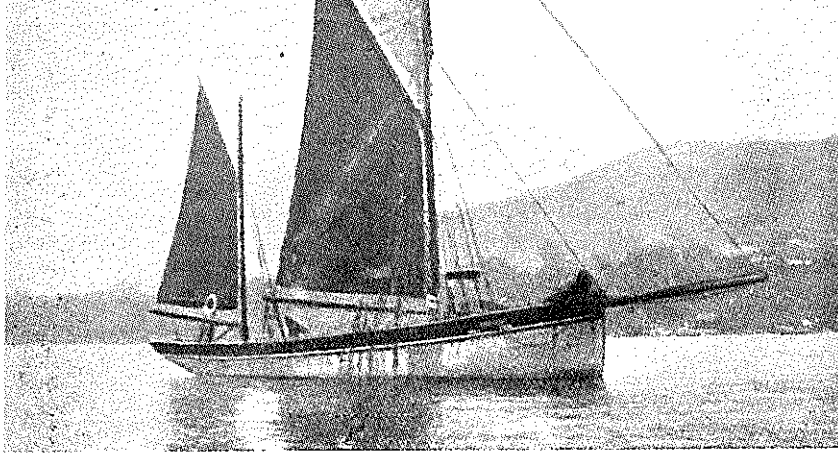
kelig Yankees Yacht. Jeg sad altsaa arbejdsløs i Sierra Leone og skulde lige til at lægge mig af Feber, da en Niggerdreng kom hen til mig og raabte: Funny ship comming.

Ordene „funny ship“ er nok til at faa mig til at glemme Feber, og jeg styrtede ned i Havnen. Og ganske rigtig, derude kom et Fartøj, som jeg straks saa, var en gammel engelsk Trawler, ind mod Kysten. Et Fartøj af den Art har vist aldrig været set paa disse Breddegrader før. Trawleren viste sig at tilhøre den dejligste skøre Yankee, der havde købt den i England. Paa Turen til Sierra Leone havde han selvfølgelig oplevet det dejligste haarde Vejr, en Yankee kunde ønske sig. Men han havde sat en Mand til i den drøje Sø, saa han havde ene Mand, kun bistaet af en syttenaars Kros, maattet sejle Skuden det sidste Stykke Vej ind til Sierra Leone. Kort fortalt blev det min Chance, for den kære Yankee havde pludselig faaet den Idé, at han vilde tværs over Atlanten ned til La Plata-Floden for at spise Asado Juleaften. Han behøvede altsaa en Mand, og jeg var den eneste Sejlsportsmand i flere miles Omkreds. Altsaa blev jeg mønstret om Bord i den gamle Trawler, der forøvrigt hed „Beraadotte“.

Mens Ejeren, Mr. Jughill fra Wisconsin, provianterede for vort forestaaende Atlanterhavstogt, drev



*Delfinen
er en lystig
og interessant
Rejse-
kammerat
under
Atlanterhavs-
togter.*



Saadan et Fartøj havde vist aldrig været set i Sierra Leone før.

vi paa Dækket og iagttog de Indfødtes Baade, der ankom inde fra det lave Bullom-Land og fra Urskovene oppe langs Floden. De Indfødte slog deres Tom-tom-Trommer og sang primitive Sange, mens de padlede deres Last af Kokusnødder og mærkelige Frugter til Markedet. Der var Baade med baade ti og tyve Rødre, og det var ejendommeligt at se, hvorledes disse sorte Fyre arbejdede sig selv op i Ekstase med deres Sang. De kunde udføre ejendommelige Dansetrin mellem hvert Aareslag, og de utilskaarne Stænger, der gjaldt for Aarer, bevægede sig derfor langt fra i Takt.

Til et forestaaende Atlanterhavstogt er Paafylningen af Ferskvandstankene en meget betydningsfuld Handling. Det klogeste er at have mange Smaatank om Bord. Det sikrer mod at miste hele Vandbeholdningen paa een Gang. Men i Forhold til en Dampner er det jo ikke meget Vand, der skal til i en Yacht. Og Vandbaader, som vi andre skulde have Ferskvand fra, var beregnet paa Dampere. Vore Tanke var derfor fyldt paa et Minut, og inden der kunde stoppes for Pumpe, var „Bernadotte“ oversvømmet med Vand og truede med at syrke.

Da vi først var fri af Afrika-Kysten og havde sat Kurs mod de store Atlanterhavsbølger, viste „Bernadotte“ sig at være et fortræffeligt Søskib. Naar Dampnerne jager Næsen i Søerne og tager Vandmasserne ind over Dækket, saa kan det lille Sejlskib løbe op mod Søerne eller lænse saa meget det vil, Skipperen kan faktisk altid komme paa Dækket i sine broderede Tøfler.

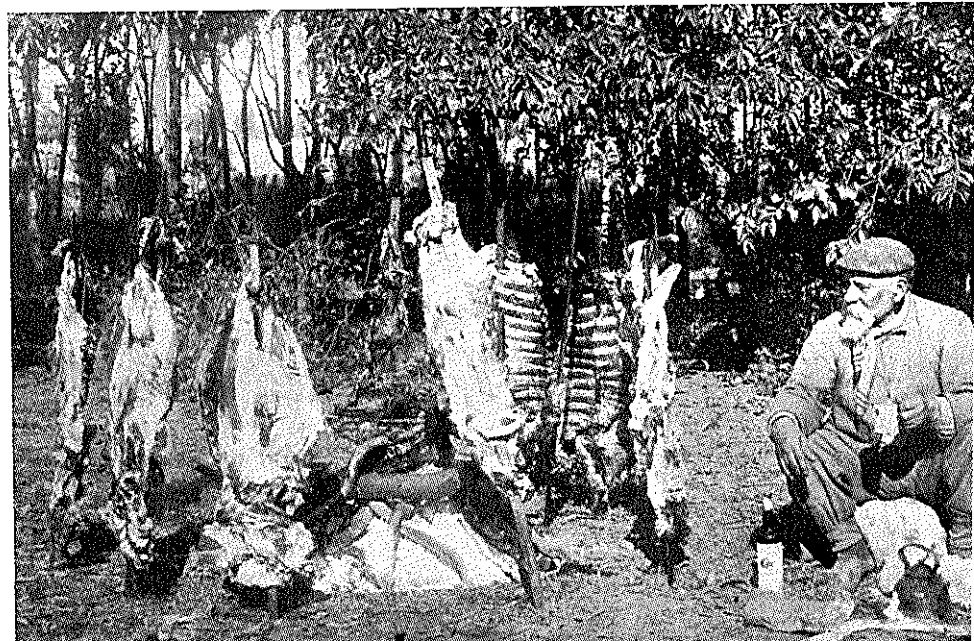
Hvad skal jeg egentlig fortælle om selve Turen over Atlanten. Vi blev vant til Synet af Tumlere og Hvaler, hvis Aandedrag stod mod Horizonten som smaa Springvand. — Flyvefiskene kom ud af Bølgerne og gled regnbueskinnende hen over Havet for at forsvinde med

et lille Smæld i Vandet igen. Og saa de sjove Marsvin. De kom paa Lynvisitter, tumlede langs Skibets Bov et Øjeblik og forsvandt igen. Om Natten, naar de fo'r frem gennem det fosforecerende Vand, lignede de pragtfulde Raketter, der spredte tusinde Stjerner efter sig.

Turen fra Sierra Leone er ca. 3,400 miles. Tre Gange paa denne Strækning havde vi haardt Vejr, og en Gang hændte det i Nattens Mørke med en Orkan brøllende i Takkelagen, at der lød et Brag som et Kanonskud. Det var Klofaldet, der brast under det voldsomme Pres. For tro mig om den skøre Yankee vilde rebe Sejlene. Nej, han vilde naa at spise Asado Juleaften paa La Plata-Floden. Men han var en herlig Fyr, der straks selv medgav, at det var daarligt Sømandsskab at sejle Godset itu. Han tog sin Tørn og mere til, og han viste sig at være den mest forvovne Sømand, jeg endnu har sejlet sammen med. Hvor faretruende end et Vindstød kunde forekomme, saa faldt han ikke af, før Hensynet til Riggingen fordrede det. Han bed Tænderne sammen og mumlede, at koste hvad det vilde, Asado vilde han have.

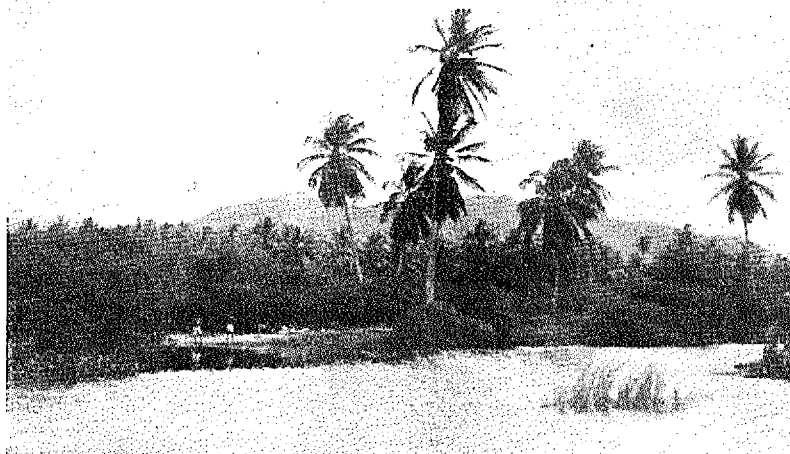
Og derfor skal jeg indskrænke mig til at fortælle, at vi naaede Rio de Janeiro, hvor vi indtog Ferskvand og Proviant, og saa satte vi Kursen sydpaa mod Buenos Aires. For en stiv Nordost stod vi La Platafloden ind. Mr. Jughill var tilfreds, for der var endnu tre Dage til Juleaften. Derfor tog han heller ikke i Betænkning at løbe „Bernadotte“ op paa Siden af det argentiske Fyrskib Racalada. Det er en gammel udrangeret Dampner, der har faaet denne Hæderspost tildelt. Skorstenen er ombyttet med et lille Taarn til Fyret. Jeg forstod ikke rigtigt, hvad Mr. Jughill var saa ivrig efter at komme om Bord i den gamle Skude efter.

— Jo, sagde han, naar vi skal spise Asado, saa skal vi ogsaa drikke Vin til paa argentinsk Manér, og det skal være lidt besværligt. Naar vi nu kommer om Bord, kan Folkene da ikke andet end byde os velkomne med lidt Vin, og saa kan vi lære dem Trick'et af. —



Den gamle Argertiner sad Vagt ved Baalet og vendte Spiddene.

Det gik som han havde regnet ud. Folkene om Bord paa Racalada hilste os saa hjerteligt velkommen, at vi nær aldrig var sluppet derfra igen. Og det med Vinen var rigtigt nok. Vi fik stukket en trekantet Læderbeholder ud, fyldt med Vin. Læderbeholderen var lukket til med en lille Benprop, hvori der var et fint Hul. Naar man hævede Beholderen op i Højde med Munden og trykkede paa den, straalende Vinen ind i Munden. Men det krævede stor Øvelse, og vore Skjorter saa da ogsaa ud som overstænkedede med Blod af den blodrøde Vin, som vi selvfølgelig straalende ind i Øjnene, paa Halsen og alle andre Steder end netop lige i Munden. Men Mr. Jughill vilde ikke give op, før han havde lært Kunsten. Nu har jeg sejlet flere tusinde Miles for at opleve dette, saa nu vil jeg lære det, sagde han. Og Resultatet var, at Mr. Jughills maatte blive om Bord i Racalada og sove en ordentlig Drønert ud. Vi naaede først Buenos Aires Juleaftensdag om Mor-

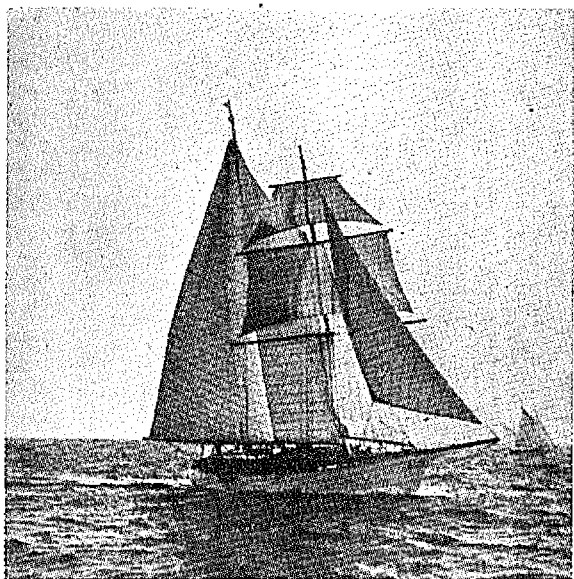


Floden kommer glidende inde fra det lave Bul'om-Land.

genen, og her kom saa tre af Mr. Jughills argentinske Venner om Bord, og saa sejlede vi op til Palermo, en herlig skovbevokset Egn Nord for Buenos Aires. Her gik vi i Land for at holde Juleaften — med Asado.

En gammel Argentiner modtog os ved Landgangsbroen og førte os op i Skoven. Paa en lille ryddet Plads skulde Festen foregaa. Midt paa Pladsen brændte et stort Baal og omkring Baalet stod saa den Asado, jeg nu til Overflod naavde hørt om, men som jeg ikke anede hvad var.

Det viste sig at være halve Lam og halve Pattergrise, der var stukket paa Spid og stegtes direkte af Varmen fra Baalet (se Billedet). Den gamle Argentiner sad Vagt ved Baalet, vendte Spiddene og overhældte dem med en Vædske, der var Ekstrakten af en Mængde Krydder-Planter. Imens fik vi serveret Maté, den argentinske Nationaldrik. Det er grønne Bitterhe-Blade, der kommer i en hul Beholder. Ned i Bladene stikkes et Sølvør med siformet Ende, og kogende Vand hældes paa. Saa søger man den bitre Drik op gennem Sølvørret. Det var mørk Nat, da Asado'erne endelig var færdige, og saa sad vi i den tropiske Julenat og spiste Asado og drak Vin af trekantede Læderbeholdere. Det var altsaa det, Mr. Jughill havde ført os tre tusinde Miles over Atlanten for at opleve. Jeg tilgav ham, fordi han havde vist sig som en virkelig Sømand.



Et Fartøj vi mødte midt i Atlanten.

HUSK at sikre Dem Aarets største Julehefte »JUL PAA HAVET«

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1282

Skibsproviantering
Cigarer - Tobak - Vine
Detail:
Sølvgade 85, Tlf. 14172

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (fhv. Skibsfører)

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat-Tjeneste) til
Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Kontor: Nordre Toldbod — Telefon Central 13 717
Privat-Telefon: Byen 3086 — Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod



Den mest centrale Hus med Danmarks største indenlandske Rejsebureau.

Et

Dampskibsselskab med Tempo

Den 11. December 1936 er det 70 Aar siden
Det Forenede Dampskibsselskab blev stiftet

Det store nye Rejseureau og Billetkontor, som Det Forenede Dampskibs-Selskab har aabnet i Axelborg, maa ses som den foreløbige Slutsten i et Arbejde, der har staaet paa i omtrent to Aar — et Arbejde, hvis Formaal har været, sideløbende med den Fornylelse, Forbedring og Forøgelse af Selskabets Passagerflaade, der har fundet Sted, at skabe en virkelig tidssvarende Publikumsbetjening.

I Begyndelsen af dette Aar traf D. F. D. S. et Arrangement med „A/S Københavns Telefon Kiosker“, der gør det muligt i enhver af dette Selskabs Kiosker til Rejser med Indenrigsbaadene direkte at købe sin Billet med Kjøjenummer Og nu staaer D. F. D. S. altsaa ved det næste betydningsfulde Punkt i sin Passager-Betjening, ved Oprettelsen af Rejsebureauet og Billetkontoret, der skal give et synligt Udtryk midt i Byens Turist-Kvarter for Selskabets Ønske om at være til Tjeneste for dem, der tænker paa at rejse og har Mulighed for at rejse ad D. F. D. S. Ruter. Samtidig med at D. F. D. S. saaledes herhjemme har bestræbt sig for at give Publikum den bekvemteste og nyttigste Adgang til den Del af Rejselivet, der foregaar i Forbindelse med og ad Søvejen, er der i det sidste Par Aar med ikke ringe Bekostning foregaaet en Reorganisation af D. F. D. S. Repræsentation i Udlandet ganske særligt hvad de lokalemæssige Forhold angaar. D. F. D. S. har forynget og forskønnet deres kendte Londonafdeling i Haymarket, de har skabt et nyt smukt Kontor i Rue de l'Echelle i Paris, og lægger netop nu sidste Haand paa nye, tiltalende og meget moderne Lokalteter for deres Passagerkontorer i Stettin og i deres Bygning paa Karl Johan i Oslo.

Der forefindes med andre Ord i dette Øjeblik under Det Forenede Dampskibs-Selskabs Flag rundt om i Udlandet en altid vaagen, altid repræsentativ Publikumsbetjening paa de Steder, hvor det er af den største Betydning, de store Turistcentre. Det er ikke blot saadan, at disse Kontorer arbejder for Selskabets direkte Interesse, men de bestræber sig ganske systematisk paa at skabe Interesse for og Velvilje om Danmark. Det er deres Opgave at føre Rejsende

hertil, og D. F. D. S. har stillet dem til Raadighed for den danske Turistorganisation.

Gennem direkte Propaganda med alle moderne Reklamemidler lige fra Foredrag og Film til Tryksager og Avisannoncering arbejder disse Kontorer for dansk Rejseliv. D. F. D. S. har ønsket at gøre disse saa smukke som muligt, at lade dem være lige som en lille Forpost, der kunde fortælle lidt om Landet og om Danmarks Kultur.

Et nyt københavnsk Symbol for den Holdning, Det Forenede Dampskibs-Selskab ønsker at indtage lige over for det store og stadigt voksende Rejsepublikum i den inden- og udenlandske Trafik.

Rejseureauet bliver ledet af den kendte Turistchef Frede Weltner, en Broder til D. F. D. S.'s eneriske Reklamemand, Kontorchef Svend Aage Weltner.



Den smukke Hall, hvor der altid er en Stab af Rejseførere til Publikums Betjening.

En Istransport over Storebælt i Februar Måned for 65 Aar siden.



Illustreret af *H. Schøsler Pedersen*

NU er det snart en Del Aar siden, vi rigtigt har kendt til Isvinter herhjemme, og skulde det endelig ske, vil en Rejse over Storebælt vel næppe finde Sted pr. Isjolle. De kraftige Færger med deres Tusinder af Hestekræfter vil i lang Tid holde Stand mod Isens Favntag. Opgiver Færgerne Kampen, er der en hel Eskadre af kæmpestærke Isbrydere parat til at sønderknuse Isen. Skulde det hærde, at en Færge eller Isbryder skulde lide Havari og komme i Drift med Isen, og de ombordværende mangle Proviant, stiger Flyverne op i Lufthavet og brummer afsted til de nødstedte med Proviant.

I Aaret 1871 var det en haard Isvinter, Skruer og Hjuldampskibene, der besørgede Overfarten, maatte hurtigt give op, og man havde kun Isjollerne at ty til, saafremt man absolut skulde over Bæltet. Gik Statsbanernes Isjoller ikke, kunde der lejes en Jolle med privat Mandskab, men dette var efter Datidens Forhold ret kostbart. I en saadan lejet Jolle passerede Grev Frijs Frijsenborg Bæltet. Greven betalte 50 Rdl. og et splendidt Traktement til Besætningen.

Her er saa en forlængst afdød Isbaadsførers egen skrevne Beretning om en Isbaadsflotilles eventyrlige Fart gennem Storebælt for tilsidst at lande paa Æbelø oppe i Kattegat.

Den 5. Februar 1871 om Morgenen Kl. 8 afgik jeg fra Halskov (altsaa paa Sjællandssiden) med mine 4 Joller med 17 Brevsække og 14 Passagerer. Vinden S. O. med laber Kuling, stille Strøm. Omtrent Kl. 11 ankom Jollerne til Sprogø. Vesterrenden (mellem Sprogø og Fyn) var fuldpakket med Sjapis og Udsigterne daarlige. En Time senere gjordes Forsøg paa at naa Knudshoved. Dampskibet „Fyen“ assisterede os og bugserede os paa en Kvartmil nær til den faste Is ved Knudshoved. Isen var da saa sammenpakket, at Skibet ikke kunde længer. Vi arbejdede os ved egen Hjælp videre ind efter, men stærk Søndenstrøm tiltog tilligemed Storm og Snefog af S. O. Isen kunde hverken bære Jollerne eller Mandskabet, som maatte staa paa Aarer og Tofter og holde Jollernes Forende mod Strømmen. Stormen og Snefoget tiltog; vi drev Nord paa med rivende Fart. Fra Opsynsmanden paa Knudshoved blev der sendt Joller ud med dobbelt Mandskab for om muligt at faa fat i os. Vi kunde høre dem raabe, men ikke se dem. Saa faldt Mørket paa, og afsted gik det nord efter.

Kl. 11 om Aftenen traf vi paa en stor Isflade, som

kunde bære Jollerne. De blev da sat op og lagt paa Siden i en Halvkreds. Passagererne krøb ind i Jollerne, som blev overtrukne med Sejl for at give Læ og Lune. Tiltagende Frost og vedvarende Snestorm, Mandskabet gik bestandig paa Isen for at holde Udkig og Varme. Vi huggede med de smaa Økser, som altid følger med Jollerne, et Hul i Isen. Her stod vi og loddede og saa ved Lanterne paa Kompasset, hvad Vej vi drev. Efter en halv Times Forløb purrede jeg Passagererne til at gaa ud af Jollerne. I lige Maade lod jeg alle Jollerne trække rundt en Omgang for at give lidt Opmuntring. Passagererne var jo lidt gnavne, fordi vi forstyrrede dem, men da jeg havde fortalt dem, at de nemt kunde sove saadan ind, at de ikke vaagnede mere, og at de kunde faa Koldbrand og andre Ubehageligheder, naar de ikke blev muntrede, saa slog de sig saa temmelig til Taals. Saadan gik Natten og næste Dag med paa Isfladen. Vi maatte blive, hvor vi var. Jeg fik dem til at synge og fortælle Historier under bestandig Snefog til om Eftermiddagen (den 6.), da Vejret klaredes, og Vinden lagde sig. Men da var Provianten sluppet op. Jeg observerede da Fyens Hoved i V. S. V. omtrent en Mil fra os. Vi gjorde svære Anstrengelser efter Land, men Strømmen satte V. N. V. efter, saa vi Kl. 5 fik Samsø-Fyret i Sigte. Nu begyndte det at se lidt sært ud, og jeg havde Møje med at berolige Passagererne. Hvor skulde vi hen med vore tomme Maver? Ud i Kattegat. Hele denne Nat arbejdedes med stor Anstrængelse, da Isen nemlig var saa svag, at den ikke kunde bære Jollerne paa Kølen. Vi halede skiftevis den agterste hen til den forreste. Paa denne Maade var Tiden gaaet til godt over Midnat, da Mandskabet trættedes, og jeg foreslog dem at strække sig lidt paa Tofterne. Dette varede dog kun kort, da de ikke kunde udholde at ligge stille for Kulden og Smerter i Lemmerne. Vi arbejdede da videre. Passagererne var meget nedslaaede, men Kl. 2½ fik vi Æbeløen i Sigte, og ved denne Udsigt til at naa Land lettedes Arbejdet noget.

Op ad Dagen — den tredje Dag — fik vi Bogense i Sigte med Kirken og Skibene i Havnen. Det var underligt for os at se derind, men vi tænkte, at de dog maatte faa Øje paa os, hvilket det ogsaa senere viste sig, at de havde gjort, saaledes at der blev sendt Læge og anden Assisiance til Æbeløen for at kunne modtage os, om det lykkedes os at naa dertil.

Det var en drøj Dag med svært Arbejde, udmattede som vi var af Vaagen, Anstrengelser, Sult og Tørst. Vi forsøgte at tage Is i Munden, men det brændte kun Tungen. Endelig naaede vi den faste Is. Den var imidlertid ikke saa fast som ønskelig. Den kunde ikke bære Jollerne paa ret Køl, og derfor maatte de lægges paa Siden og hales frem paa Slæbelisterne. Jeg foreslog Passagererne med mig at hale den ene Jolle, medens Mandskabet fordeltes til de andre tre. De trak ogsaa med Beredvillighed deres Rejsetøj af, og vi trak afsted. En Guds Lykke var det, at vi ikke havde Fruentimmer med. Men efter et Par Timers Forløb kom Trætheden over Passagererne. Ja, det er ikke saadan at være Isbaadsmandskab. Og nu faldt Humøret, som hidtil havde været mærkeligt godt. Nogle gik og ravede som drukne Mennesker, nogle pøb, nogle bandede. En mente, at jeg skulde ofre Brevsækkene for at lette Jollerne. De ræsonnerede over den Uro, jeg havde holdt dem i bestandig. Men jeg var ganske rolig og døv paa det Øre, som vendte imod dem. Jeg vidste, at jeg havde gjort min Pligt, og at de oven i Købet vilde takke mig bagefter. Hvilket ogsaa skete.

Endelig Kl. 4 om Eftermiddagen satte vi Fødderne paa fast Land paa Æbeløen. Her stod Øens Beboere og Folk fra Bogense med Proviant. Folkene kastede sig over Varene som sande Ulve. Lægen og jeg holdt dem dog til Maade og beordrede først tørt paa Fødderne. Saa satte vi Jollerne paa Land; thi Jollerne maa ikke forsørmes. Og jeg kørte med Brevsækkene til Skovfogedhuset, hvor vi stuede baade Sækkene og os selv ind i Laden. Vi var ialt 55 Mand, 14 Passagerer og 5 Mand til hver Jolle og jeg som Fører. I den Gaard, hvor vi blev indkvarterede, fik vi rigtig god Beværtning og ikke saa lidt af vaade Varer, og alt gratis. Jeg varede Passagererne ad, at de skulde gøre ligesom vi og stikke ind i Høet Natten over, for at de langsomt kunde tø op. Men nogle af dem, som var stærkest medtagne, gik dog ind i Smaahusene rundt omkring, hvor man var alt for gode imod dem og lod dem gaa i varme Senge og fyrede i Kakkelloven. Den næste Dag havde to af disse, en Underofficer og en Bagersvend, Koldbrand og maatte sendes til Bogense under Lægebehandling. Om Natten

var det en forrygende Snestorm, og vi tænkte da vistnok allesammen i vor lune Lade paa det samme: Gud bevare dem, der skulde have været endnu i denne Nat paa Isen.

Først den 10. kunde jeg — efter at Post og Passagerer var afhentet fra Bogense — tænke paa af lade Mandskabet arbejde videre. Vi trak da Jollerne til Fastlandet, hvor de blev sat paa Vogne og kørt til Jernbanegaarden i Odense. Til Søs kom vi afsted, og til Vogrs kom vi hjem. Men Jollerne havde vi dog med os.

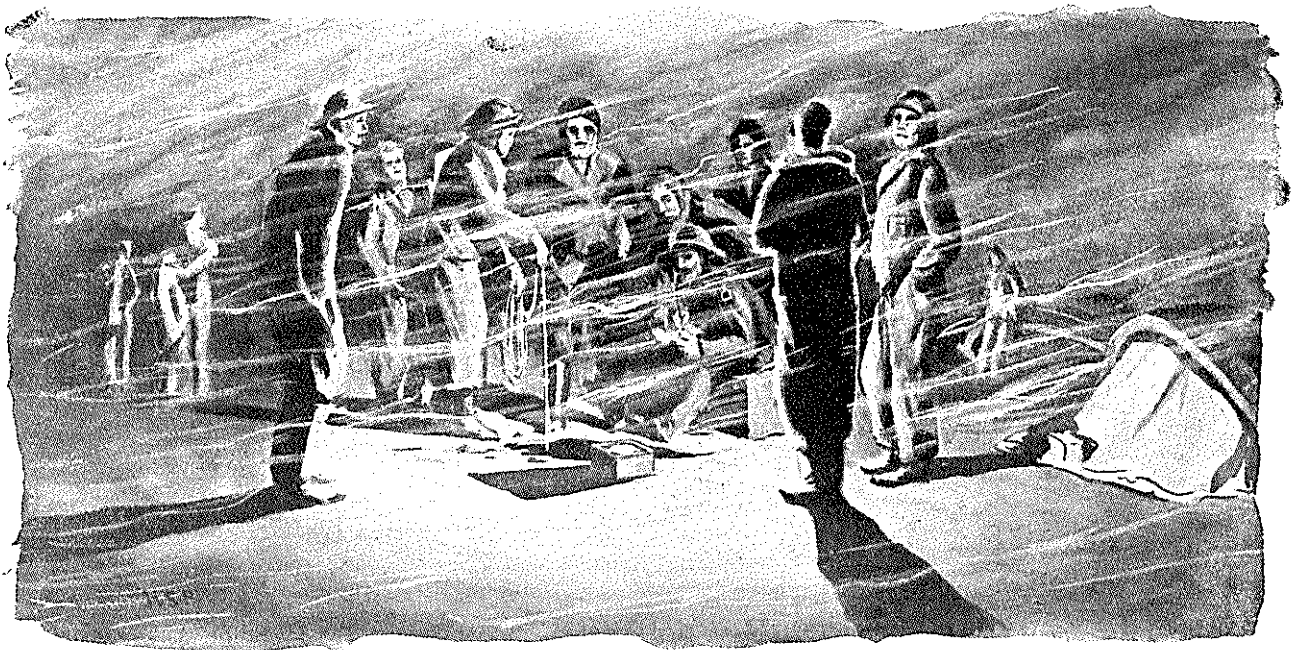
En Skrivelse fra Generaldirektoratet for Postvæsenet til Isbaadsføreren bevidner, at det ikke har været en hel Leg at være Isbaadsmand. Skrivelsen lyder saaledes:

Da det af Indberetning fra Opsynsmanden ved Istransporten paa Fyens Side og Deres Rapport om de 4 Isjoller, som den 5. f. M. af Isen blev ført nordpaa for under store Møjsommeligheder og Farer at lande ved Æbelø d. 7. om Aftenen, fremgik, at en stor og værdifuld Post ved Deres Fasthed og Nidkæthed blev bragt velbeholden i Land, og samtlige foreliggende Oplysninger iøvrigt gaar ud paa, at Mandskabs og Passagerers Frelse væsentlig skyldes Deres Anstrengelser, har jeg indstillet til Finansministeriet ved offentlig Udmærkelse at søge Deres Fortjenester ved denne Lejlighed belønnet.

Det er mig en Glæde at kunne meddele Dem, at Hans Majestæt Kongen paa Finansministeriets derom redlagte allerunderdanigste Forestilling ved Allernæjeste Resolution af 1. d. M. har benaaet Dem med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Med Tilføjende, at De vil kunne forvente en nærmere Kommunikation, vil De sluttelig modtage Bevidnelsen af min Paaskønnelse af den Dygtighed, Ihærdighed og opofrende Mod, som De under saa farefulde Omstændigheder har udvist i Postvæsenets Tjeneste.

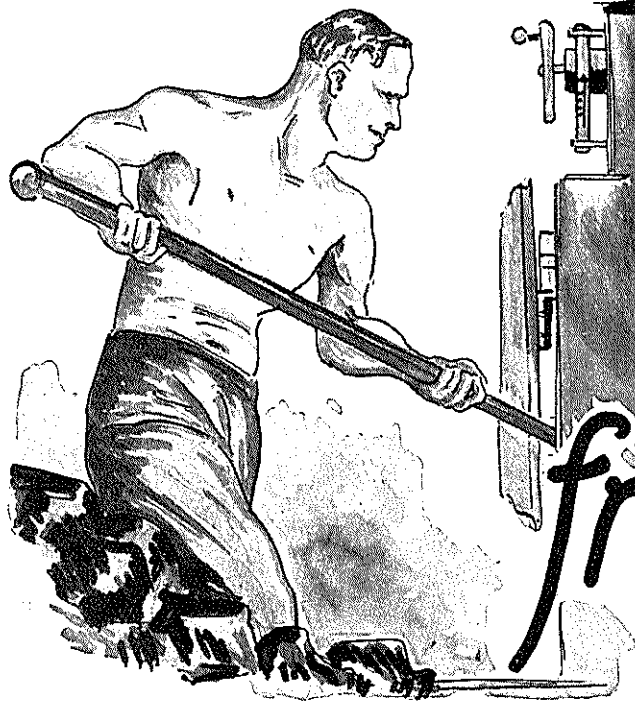
Hermed slutter Beretningen om Istransporten — vel nok den mest dramatiske i Isbaadsfartens Historie — der nær kunde have endt som et Polardrama i de danske Farvande.

Ralf Beck.



Vi huggede med de smaa Økser, som altid følger med Jollerne, et Hul i Isen.

KULLEMPERENS



ful
i det
fremmede.

AF TAGE NISSEN

Illustreret af PCUL POULSEN

JEG stod engang i den sydligste sydamerikanske Storhavn og følte Lyst til at se noget andet. Og saa blev jeg Kulleemper. For første Gang Sømand.

Jeg gik om Bord om Aftenen, og næste Morgen blev jeg purret ud til min første Vagt, der var fra 5—9. Det var mørkt, og den store Damper laa endnu ved Kajen. Jeg blev staaende et Øjeblik paa Dækket og saa ind over Kajernes søvnige Lygter. Bag Havnekvarterets sorte, ubestemmelige Dyb løb to tætte Rækker klare Lygter snorlige op mod den egentlige By, der anedes under en svag Glorie af Gadelygteskær mod den sorte Nattehimmel. Jeg stod og tog Afsked med den Verdensdel, hvor jeg havde levet og vandret i syv Aar. Jeg var kommet derover som Vandringsmand, og nu forlod jeg det som Vandringsmand. For der var ikke en Sjæl paa Kajen til at vinke Farvel, da jeg forsvandt ad Leiteren ned i Skibets Bug for at begynde min nye Gerning, der skulde bringe mig nye Eventyr.

Der var mørkt nede paa Fyrpladsen. Og varmt! Jeg stod lidt for at orientere mig. Jeg kunde netop skimte tre unge Mænd bevæge sig og hørte Faslen med Jernstænger. Saa blev tre Laager slaaget op, og tre vældige Lyskegler vældede ud gennem Rummets Mørke. De tre Fyrbødere stod foran hver sin Laage og arbejdede med lange, svære Jernstænger ind i Fyrene. Den frygtelige Straalevarme ramte tre nøgne Overkroppe, hvorfra Sveden randt sølvglinsende og fremhævende hver lille Linie i Kroppers levende Muskeltegning. Og paa de tre Ansigter, der var bøjet frem over Jernstængerne for at iagttage Helvedesilden

derinde, kunde jeg se, hvorledes Musklerne krampagtigt vred sig under de ubarmhertige Hedestraaler.

Vældige Stykker sammenbrændte Slagger, glødende og spruttende, blev trukket ud, og mit første Arbejde blev at slukke disse Slagger. I god Tro nærmede jeg mig dem og hældte en Spand Vand ud over dem. Jeg troede, jeg skulde skøldes ihjel, saadan slyngedes Dampen eksplosionsagtigt fra de overhede Slagger. Og fra de gamle Fyrbødere lød et Tordenvejr af drøje Eder. Jeg burde da vide, at jeg skulde holde mig paa Afstand til dette Arbejde, og desuden skulde jeg først varsko Kammeraterne.

Saa lød en Tid Skovlenes taktfaste Skrab mod Jernværken, mens Fyrene blev mættet med et Par Tons Kul.

Da min første fire-Timers Vagt var udløbet, og jeg igen kom op paa Dækket, sejlede vi langs en lav, sandet Kyst. Det var det sidste, jeg saa af Sydamerika.

Livet om Bord de følgende Dage var det monotone og trædemølleagtige. Døgnet's to Gange fire Timers Vagt nede i det hede Fyrrum med de tunge Jernstænger og de umættelige Fyr drev os i de to Gange otte Timers Frivagt ind i Køjerne, hvor vi læste lidt, men sov mest. De hyppige Maaltider var de oplivende Momenter. Vi havde det sjældne Held at være om Bord i et saakaldt „Madskib“.

Dag for Dag blev Himmel og Hav dybere og dybere blaat, og Temperaturen steg.

Den 8.000 Tons store Damper var kendt som meget hurtiggaaende. Men den havde været i uafbrudt Fart i lange Tider og havde nu ligget for Anker i over to



Jeg modtog vaade og kolde Sække udefra og kvitterede med brandvarme dito.

Maaneder i den sydamerikanske Havn for at vente paa Last, saa Alger og a'skens Havplanter som uafrystelig Utøj havde sat sig fast paa Skibets Bund og hæmmede i betænkelig Grad Farten. Vi var time-chartret og havde Last inde, som vi skulde sejle til New York, og vi regnede saa smaat med, at vi i New York kunde være saa heldige at faa Ordre for Europa, saa vi kunde fejre Juleaften hjemme. Men som Dagene gik, indsaa vi, at hvor bravt vi end fyrede til under Kedlerne, vilde vi ikke naa det. Efterhaanden blev det drøjere og drøjere i det hele taget at holde tilstrækkelig Damp oppe. Der var Kludder i Kedlerne.

Paa Santa Catalina Golfen ud for Brasilien indhentede et Uvejr os. I eet Nu stod Himmel og Hav i eet skummende, brølende Virvar. Det kom hen under Aften, og vi mærkede knap Overgangen til Nat, saa vedholdende var den heftige Lynild. Den Nat tog de svajende, svedglinsende, nøgne Overkroppe dernede paa Fyrpladsen sig dobbelt dæmonagtige ud.

Næste Dag var det blikstille. Vi var inde i det tropiske Bælte af Atlanten, hvor kun yderst sjældent et Uvejr rejser sig.

Saa stod vi en Aften nede paa Fyrpladsen og sludrede. Vi var netop færdige med at rense Fyrene og havde skovlet et utrolig Bunke Kul paa, saa der var Fut paa derinde. For det kneb med at holde Trykmaaleren oppe paa den paabudte Streg.

Pludselig fo'r vi fra hverandre, som kunde en Bombe være sprunget midt imellem os. Inde fra et af Fyrene lød nogle trødenagtige hule, dumpe Drøn og en ildevarslende Syden og Piben, der forkyndte, at en af Kedlerne var sprunget læk, saa Vandet straaled ind over det mægtige Baal. Oppe paa Dækket rasede

Dampen ud gennem Skorsten og Ventiler. Alle fire Maskinmestre stillede straks paa Fyrpladsen, mere eller mindre paaklædte. Efter ti Minutters Forløb, hvor man ikke kunde være sikre paa, om noget endnu værre vilde ske, var alt stille og normalt igen. Og saa forestod der os det værste Arbejde, der kan forefalde i Søen. Vi maatte ind i det brændvarme Fyrsted for at udbedre Skaden. Jeg maatte ogsaa en Tur derind som Haandlanger. Ude fra modtog jeg uden Ophør vaade, kolde Sække, som blev lagt overalt derinde paa de glovarme Jernriste, hvor vi skulde arbejde. Det var blot et Øjeblik's Sag,

saa var de vaade Sække kogende og maatte skiftes med nye kolde. Jeg var saa sløv og døv og tummelumsk af Varmen derinde, at jeg ganske mekanisk hørte og efterkom Ordrene, modtog vaade og kolde Sække udefra og kvitterede med brandvarme tørre dito.

Da jeg endelig slap ud, havde jeg en Fornemmelse, som var jeg baade levende stegt og kogt. Det blev mig paabudt ikke foreløbig at forlade Fyrpladsen. Jeg skulde gradvis afkøles.

Næste Vagt hørte vi de samme, tordnende, buldrende Drøn fra et andet Fyrsted. Endnu en Kedel var sprunget læk. Vi havde tre Kedler ialt. Vi havde allerede været tolv Dage i Søen, var kun naaet halvvejs, og nu sejlede vi kun for halv Kraft. Det saa jo hyggeligt ud for vore Juleudsigter.

Da Skaden var udbedret, fyrede vi igen af al Kraft under alle tre Kedler. Det kan nok være, der blev „lagt i Kakkellovnen“. Vi havde de daarligste Kul tilbage, og efterhaanden maatte vi Lempere søge længere og længere ud i Skibet for at hente dem frem til Fyrpladsen.

Og saa gik det, som det næsten altid gaar, naar et Skib faar begyndt en Rejse med Uheld. Saa følger det ene Uheld det andet. Vi var knap naaet paa Højde med Bermudasøerne, da vi røg lige ind i en af Nordatlantens berygtede Decemberstorme. Den store Dampertyrte ned i Bølgedalene og fo'r op paa Bølgekammen saa godt som i nogen Tivolis Rutschebane. Jeg svedte nede i mit underjordiske Rige, hvor en evig Nats Mørke kun fattigt spredtes af en aladdinagtig Oselampe, hvis flakkende Skær lod ane Bjerge af sort Kul, der ventede paa at blive lempet gennem Tragten ned paa Fyrpladsen til de halvnøgne Fyrbødere og de

graadige Fyr. Og Skibet svajede og rullede og huggede Nat og Dag frem gennem Stormen, og mens vi svang Kulskovlene under skærende Skraben hen over den glatte Jerndørk, bevægede denne sig under En paa en vild og ubehersket Maade. Vovede jeg Forsøget at lempe Kullene frem paa Trillebør, saa var det den, der kørte med mig, og af og til hev den mig nok saa ligegyldigt en fem-seks Meter hen i en Kulbunke.

Efter hver Vagt kom det store Øjeblik, da vi skulde over Dækket forud til vore Lugaf'er. Saa stod man og svajede i Stormen deroppe Midtskibs og lurede „Rasmus“ af, og naar man saa syntes, at Øjeblikket var inde, tog man Dækket i Galop, og naar man nogenlunde helskindet var sluppet ind i Lugaf'et, meddelte man sejrstolt, at „der snød jeg Rasmus“. „Rasmus“ maa opfattes som Vejrguden.

For mig som Lemper var det at komme over Fordækket et større Problem end for mine Kæmmerater. Det hørte nemlig med til min Bestilling at bringe Maden fra Kabyssen midtskibt forud til Lugaf'erne. At staa med Favnen fuld af Madbakker og se Forstaven fare op i en hjerghøj Bølge, saa den stod næsten lodret over Een, for i næste Øjeblik at dykke ned i en Bølgedal dybt under En, saa kunde man jo nok have bange Anelser med Hensyn til de Frikadeller, man skulde bringe forud. Og naar vi saa var vasket og havde grovskaffet og røget en Pibe Tobak og var tørnet ind i de fugtige Køjer, saa gjaldt det at snyde sig til et Par Timers Søvn. Det var ikke nemt. Braadsørerne ramte Skibssiden som Mørsere og pressede Vandet ind, hvor man mindst ventede det. Naar Skibet slingrede, lød det under Køjerne som store Bækkes Rislen ved Foraarstid. Et Par knuste Lampeglas og andre forulykkede Grejer lavede denne Rislen til irriterende Spektakel. Og med Minutters Mellemrum sendte „Rasmus“ en „Brækker“ ned over os, saa det lød, som om en Jætte hoppede hen over Fordækket med Træskostøvler paa.

Men alting faar jo en Ende, selv en uheldig Sørejse. Det var stille, blank Sø, da vi stoç op under Long Island og i en evindelig Trafik af ind- og udgaaende Skibe stævned ind mod Frihedsgudinden. Og da vi havde kastet Anker nedenfor Manhattans vældige Skyskrabere, hvor smaa bitte Lys tændtes i Tusindtal højt oppe i den blaanende Aftenluft, mens Floddampere og Færger og Slæbebaade pilede paa Kryds og Tværs omkring os, saa var det, ligesom Slidet, Kvalerne og Uheldene blev gjort fjerne og uvirkelige for det store Spørgsmaal, hvad der kunde ligge af Post og vente paa os her. Og da anden Styrmand kom med Posten og fordelte den, spredtes vi rundt om paa Skibet for i Ro at læse de mere og mindre udførlige Skildringer af alt det derhjemme, som vi var rejst ud fra, men i Tankerne altid higede efter at komme hjem til igen.

Naar et Skib efter en lang og drøj Sørejse kommer i Havn, betyder det ikke for Mandskabet, at de straks kan trække i Landgangsklæderne og styrte sig paa Hovedet ud i Havnebyernes saxofonfløbende, jazzvuggende Eldorado af Kipper og Danselokaler. Lysten er der ganske vist. Herregud, naar man i en Maaned har slæbt og svedt og faktisk været tvunget til at leve paa et „gaar den, ja, saa gaar den“, og har været afsondret fra den øvrige Verden af et graadigt og ubarmhjertigt Hav, saa kan der vel egentlig ikke være ræget at indvende mod, at man i de faa Dage, Skibet ligger i Havn, og man igen er i Kontakt med det, der kaldes Menneskelivet, føler Trang til at leve disse Dage saa intenst som muligt, saa at sige med Speederen i Bund. Der er jo ingen, der kan forudsige, hvad man paa den næste Rejse kan komme ud for.

Men selv i Havn er der noget, der hedder en Arbejdsdag. For Fyrbødere og Lømpere er der Kedelrensningen. Fyrene bliver slukket. Vandet tappet ud, og saa maa man presse sig ind i Kedlens Indre bevaebnet med Pikhamre, Skrabestænger og Staalborster



Jeg troede, jeg skulde skoldes ihjel, saadan slyngedes Dampen eksplosionsagtigt fra de overhedede Slagger.

Poolfen.

og lignende for at fjerne Kedelsten, Sod og andre højest ubehagelige Ting. Først Klokken fem kan man skeje ud, og saa tager det Tid at faa alt Snavset af sig, komme i Stadstøjet og spise. Det vil sige, spise giver man sig knap Tid til. Der er for meget, der skal naas i de faa Aften- og Nattetimer, der er en Lemper beskaaret. Paa Livet løs skal man, man maa søge at indhente blot en Hundrededel af alt det, som andre Mennesker har hver eneste Uges syv Dage til.

Men om Dagen inde i Kedler.s mørke, snavsede Indre er Samtaløemnet: hvor vil Ordren sende os hen herfra?

Vor Ordre kom til at lyde paa Cuba efter Sukker. Vi saa paa hinanden og rystede paa Hovedet. Hvis vi var time-charteret til den Fart, saa kunde vi regne med den Mulighed, at vi var solgt til at ligge og rakke mellem Cuba og Nordamerika i baade hele og halve Aar. Den Udsigt er der ikke mange Fyrhødere og Lempere om Bord i en kulfyret Damper, der føler sig glade over. Nede paa det varme Vestindien er Fyrpladsen et hedt Helvede, og da der oftest er Vindstille, er det et frygteligt Arbejde at holde Dampen oppe, fordi der konstant er for lidt Træk.

Saa stod vi en Aften ud fra New Yorks vældige Havn og satte Kursen sydpaa. Manhattans lysbesaaede Kæmpebygninger var svundet bort i Natten, vi var forlængst forbi Frihedsstøtten og Long Island. Men den enorme Trafik af ind- og udgaaende Skibe var vi stadig midt i.

Og saa kom det — —

Pludseligt — uden Varsel — som en Forbryder ved Nat, der falder lydløst over sit Offer, kom Taagen snigende ind over os, blændede os og fik os til at gyse. Alt var dødsens stille omkring os. Kun Vandet langs Skibssiden klukkede, og for Boven bruste det svagt.

Saa tudede vor Dampfløjte sit Varsel ud i Taagen — — og besvaredes med en endnu dybere Stilhed. Der gik uvisse Minutter — — saa kaldte Fløjten igen, varslende og ængstelig — — fjernt forude svarede en anden Damper — — atter Minutter — — saa lyder en dyb, melankolsk Tuden et Sted ude til Styrbord, og i næste Nu svarer en skingrende hysterisk Hvinen fra Bagbord, og Damperen forude varsler meget, meget nærmere ved. Taagen svøbte sig tættere og mere liglagenkoldt om os, og vi kunde intet se, mens flere og flere Fløjter og Sirener blandede sig i Koret, kaldende, søgende, ængstelige og nervøse — — og Vandet bare klukkede langs Skibssiden, og Taagen blev tættere, Maskinen var slaaget paa Stop, og vi ventede — —

Pludselig gav Skibet ligesom et dybt Suk og krængede stærkt over til Styrbord, og der lød en Knagen og Hvinen og Skurren. I samme Nu klaprede nervøse Fødder frem og tilbage i Taagen over Dækket, og ængstelige Stemmer raabte:

— — I Baadene — — vi har stødt — — vi synker — —

Og tæt ind til os i Taagen gled et Lyshav viljeløst forbi — — vi kunde ikke se hvad — — men vi forstod, at det var Damperen, vi var stødt sammen med — — der var Raab og Forvirring derovre — — saa svandt Lyde og Lys bort i Taagen — — der blev dødsstille om os, Vandet klukkede langs Skibssiden.

fra Styrbord og Bagbord, fra For og Agter lød de varslende Brøl, og Taagen svøbte og svøbte, og vi svang Baadene ud og stod og ventede, frysende og uvisse — — Taagen veg et Sekund fra Skibssiden, og vore nervøse Blikke fangede et kort Nu Vandets kolde Overflade, og Taagen narrede os, saa vi syntes, Vandet kom nærmere og nærmere.

— — I Baadene — — vi synker — —

Men saa kom tredje Styrmand og meddelt, at vi kur. havde faaet en lettere ovenbords Skade.

Der gik vel en halv Time, hvor Taagen stadig svøbte, kold og hvid, og man vidste aldrig, naar en anden hersynsløs Oceandamper, der ikke havde Tid til at stoppe for Taage, vilde løbe os ned.

Saa kom der et Vindpust — — atter et, og endnu et. Som ved et Trylleslag svandt Taagen. Den klare Stjernehimmel stod over os, og paa det blanke, maanelyse Hav laa en halv Snes Skibt i Klynge som forskrækkede Faar. Nu, da Taagen var svundet, skilte de sig ud fra hinanden, satte Farten op og stævnede gennem Natten bort mod hver sit fjerne, usynlige Maal. Da den Skade, vi havde paadraget os ved Sammenstødet, viste sig at være ganske ubetydelig, satte vi Kursen mod Cuba.

Vi kunde nu regne ud, at vi kom til at fejre Julen dernede. Hvis alt, hvad jeg hidtil havde oplevet paa min Rejse som Lemper, var, hvad Sømanden i al Almindelighed er udsat for, saa blev Julen paa Cuba en Oplevelse, som man kun sjældent kommer ud for, naar man arbejder om Bord i en Damper.

Juleaftensdag kastede vi Anker paa Bugten ved Nuevitos paa Cuba. Og dermed var Juleaften — og Nat sikret. Ingen af os skulde paa Vagt, vi kunde uforstyrret fejre Festen. Og vi gjorde det efter alle Kunstens Regler. I New York havde vi købt ind til Julen, saa vi kunde dække Bordene i Messerne med dannebrogfarvede Papirløbere og pynte Væggene med Gran og Julestads. Da Mørket faldt paa, var vi allesammen klar til Festen, og saa gik vi Lempers hen midtskibs for at hente Julemaden. Jeg har allerede sagt, at vi var om Bord i et rigtigt „Madskib“. Og Juleaften syntes „Høkeren“ ligefrem at have lagt hele sin Sjæl i Fourageringen. Vi blev forsynet med mægtige Fade med alskens Juleknas. Desuden fik vi baade Snaps, Rødvin og Hvidvin. Og som Prikken over I'et fik vi rigtig Risengrød og Gaasesteg. „Høkeren“ havde haft levende Gæs med fra New York.

Men vi var jo i Troperne, og der var ulideligt varmt i de smaa Messer. Da vi havde spist, gik vi derfor ud paa Dækket, og ved Hjælp af Kasser og Planke fik vi rigget et langt Bord med Bænke op paa Luge 1. Saa gik vi atter midtskibs og kom tilbage med Kaffe, Lagkage og Cognac. Og i den lune Tropenat sad vi saa hele Mandskabet samlet og festede og sang et Par Julesalmer og behøvede ikke at tænke paa Kul og Vandstandsglas og Kurs og den Slags. Vi var efterhaanden kommet i højt Humør af Vinen og Madsen og den lune Aften, og Donkeymanden og jeg havde i al Hemmelighed skrevet en Julerevy, hvori vi var rigtig ondsksfulde mod baade Officerer og Kammerater. Den rykkede vi frem med og sendte en Kopi op til Officererne, der var samlet hos Kaptajnen. Hele Skibet var ualmindelig lattermildt og humørfyldt. Og midt under Lystigheden var der saa en, der



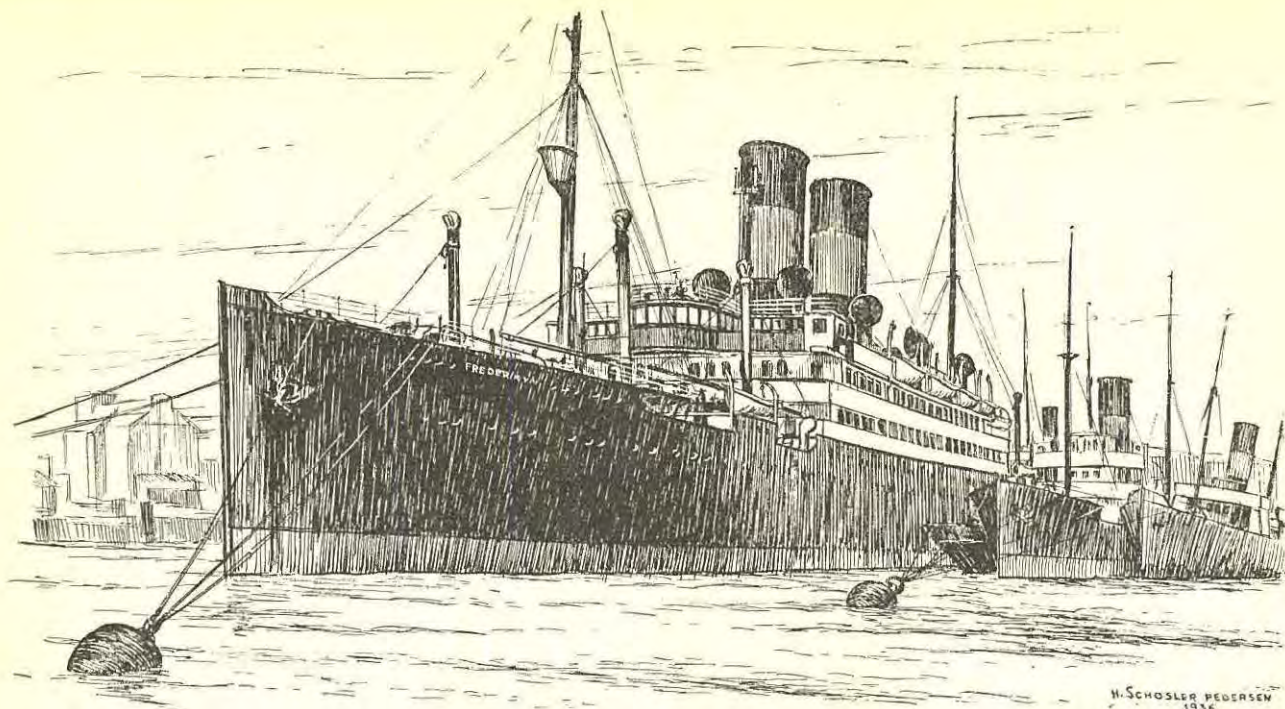
*V. kunde dække Bord i
Messerne med danne-
brøgsfarvede Papirløbere,
Gran og Julestads.*

tyskede paa os. Ud over Bugten lød der i den stille Tropenat Harmonikamusik og danske Julesalmer. Og nu saa vi Lanterne fra et Skib, der gled ind paa Bugten og kastede Anker et Stykke fra os. Vi samlede os ved Rælingen og sang „Glade Jul, dejlige Jul“, og ovre fra den anden Damper faldt et helt Kor af Stemmer med ind, saa den gamle danske Salme lød over den stille Bugt mod Nuevitos, hvis klare Lygter krøb op over et Bjerg og blandede sig med Tropehimmels Stjerner. Men dermed var vi ikke færdige med Juleaften. Der var saa meget tilbage i alle Flaskerne, at Donkeymanden kunde gaa hen i Kabyssen og brygge en Bolle Punch. Det var mærkeligt, at der overhovedet var noget tilbage til os andre, for Donkey havde smagt saa hyppigt paa den, at han næsten ikke var til at styre.

Julemorgen, da vi noget øre og forstumlede kom paa Dækket, viste det sig, at den anden Damper hørte til samme Rederi som vor. Og mine Kammerater kendte de fleste af Folkene derovre. Begge Dampere gik rundt om Pynten og lagde ind til Kajen i Tarafa, og saa kunde vi fejre en virkelig Juleferie i Land. Tredje Juledag traf sig at være en Søndag, saa vi havde altsaa tre hele Helligdage for os. Og to Skibsbesætninger, der kender hinanden, kan faa meget ud af tre Dage paa Cuba. Skønt vi ingen Penge kunde faa udbetalt, styrtede vi straks op til Tarafa. Flere af

Kammeraterne havde været her før, og de sagde, at vi skulde op paa „Det vaklende Hjørne“. Det viste sig at være et Udskænkingssted, hvor Borde og Stole vaklede, fordi der kun var Jordgulv. Værten tog imod os med aabne Arme og gav os af sig selv Kredit, og da vi senere hjemsogte „Kokkens Hvile“ og „Mesters Drøm“, og hvad de nu blev kaldt af de stedkendte Søfolk, alle disse landlige Kaféer, der havde Jordgulv og Skodder, der hurtigt kunde trækkes for, hvis en af de kendte raske smaa kubanske Søndagsrevolutioner skulde finde paa at forstyrre Tarafas landlige Hygge. Halvdelen af Beboerne i Tarafa syntes at være Værts-husholdere, som den anden Halvdel af Beboerne tilbragte Dagen hos med baade Kone og Børn. Der syntes ligefrem at blive levnet et regulært Familieliv rundt om paa Kaféerne inde i Palmebeplantningerne. Vi Nordboere med vore vikingeagtige Tilbøjeligheder og opsparede Mod paa Livet bragte unægtelig lidt Forstyrrelse ind i den Idyl. Men Kubanerne var alligevel henrykte for os. Selv om Julen ikke betyder det samme for Kubanerne som for os, saa forstod de, at vi fejrede en Fest, og saa fik vi Lov til at gøre omtrent, hvad der faldt os ind. Og en Flok lystige Sømænd kan finde paa det utroligste, naar de fejrer Julen i en lille tropisk Landsby efter en lang og drøj Tørn paa Søen.

Tag Nissen.



AMERIKADAMPEREN

*Den vækker en slumrende Tanke
om Rejsernes tusinde Mil,
den bundne og bastede Kæmpe,
som i Havnen har fundet sit Hvil.*

*Den kalder paa Ungdommens Længsel,
at rejse foruden Plan,
og jeg drømmer mig med paa Farten
ud over det blaa Ocean.*

*Og Dagene, Himlen og Havet
gør Tanken saa let og kaad,
— men jeg staar kun ene og drømmer
ved den bolværksfortøjede Baad.*

*Jeg drømmer det store Under
om Skibe i Drift og Fart,
en Længsel mod Travlhedens Stunder —
og at vi maa møde dem snart.*

A. L.

„BLAAHEJREN“

DE FLESTE SØFARENDE eller Sø-Interesserede har et Yndlingsskib, — undertider et Par. Et af mine er „Blaahejren“.

Er det da et af Tordenskjolds eller Niels Juels, — eller har Willemoes sejlet med det? Nej, det var slet ikke noget særligt Trofæskib. Jeg interesserer mig naturligvis meget for Trofæskibe, men skriver sjældent om dem, fordi det er gjort saa ofte før. En og anden af mine kære, taalmodige og trofaste Læsere vil saa mene, at „Blaahejren“ var en rask Kaper eller en Kolonifarer, som bragte glimrende Udbytte hjem fra vore gamle Tropekolonier. Skudt forbi. Skibet bragte aldrig Ladning hjem.

„Blaahejren“ var en Orlogsmænd, en af de mindste Fregatter, vi nogensinde har haft i Marineen. Men den virkede og sled sig op i Kampen for et større Danmark! Vore store Orlogsskibe brugte vi mest, næsten udelukkende, til Kamp mod Naboerne. Den lille skit Fregat kunde Staten undvære til Virkeude, og den fik et særdeles net Virke.

Alle Skibe har ligesom alle Mennesker den sikre, bitre Ende: Døden, og den former sig for Skibe i Undergang i Krig, Forlis eller som Ophugning, men „Blaahejren“ fik, som vi senere kommer til, en hel anden Skæbne.

Fregatten blev bygget paa Gammelholm af „Overfabrikmester“ Benstrup og sattes i Vandet d. 29. Juli 1734. Imponerende var den ikke: 86 Fod lang, 22 Fod bred og 11 Fod dyb, Plads til 81 Mand og Armering: 18 firepundige Kanoner. Der findes en gammel Tegning af den — og en Spantemodell ude paa Modelkammeret paa Holmen, og efter disse Forbilleder har Kunstmaler Lods Landt malet ovenstaaende friske Gengivelse, hvortil Originalen findes paa Kronborgmuseet. Fregatten var forresten et af de sidste danske Orlogsskibe, som havde cirkelrunde Mærs.

Det første Togt i 1735 viste, at „Blaahejren“ trods sin Lidenhed var et udmærket Søskib, og derfor fik den snart en vigtig Mission. Som bekendt blev Besejlingen af Grønland en Aarrække overladt Storkøbmanden Jacob Severin, og han lod hvert Aar Grønland befære af 2—3 Skibe, armerede med 6—8 Kanoner og besat med en Snes Mand. Paa samme Tid bogstaveligt talt vrimlede det med fremmede Fiske-skibe og Smughandlere i de vestgrønlandske Farvande. Aarligt kom ca. 40 hollandske, 20 engelske, 30 franske og cmtrent ligesaa mange spanske Skibe derop, og de holdt mest til i Diskobugten, hvor vi Danske dengang ingen Kolonier havde. Der anlagde saa Severin Kolonien Christianshaab — til stor Ærgrelse for de Fremmede, særlig for Hollænderne, der Gang paa Gang truede det ny danske Anlæg med Overlast.

Mere end nogensinde før eller senere — de for nogle Aar siden opstaaede Forviklinger indbefattede — gjaldt det Grønland dansk eller ikke dansk! Men saa fik Jacob Severin Kongen til at sende en Orlogsmænd til Diskobugten, og det blev „Blaahejren“.

Den 5. Maj 1736 stævnedes Fregatten under Kapt.

Benjamin de Fontenay og med 72 Mands Besætning ud paa den lange Rejse. Hinsiden Kap Farvel, som dengang bar det hollandske Navn Statenhuk, og paa hele Farten videre langs Kysten overhaalede „Blaahejren“ en Mængde fremmede Skibe og „advarede“ Skipperne. Hvis de kom indenfor 4 Miles Afstand fra Kysten, vilde de blive opbragte og konfiskerede. Flere Skibe blev opsejlet tæt ved de grønlandske Bosteder, — men efter Ordre for man med Lempe. Der maatte ikke gerne opstaa internationale Forviklinger.

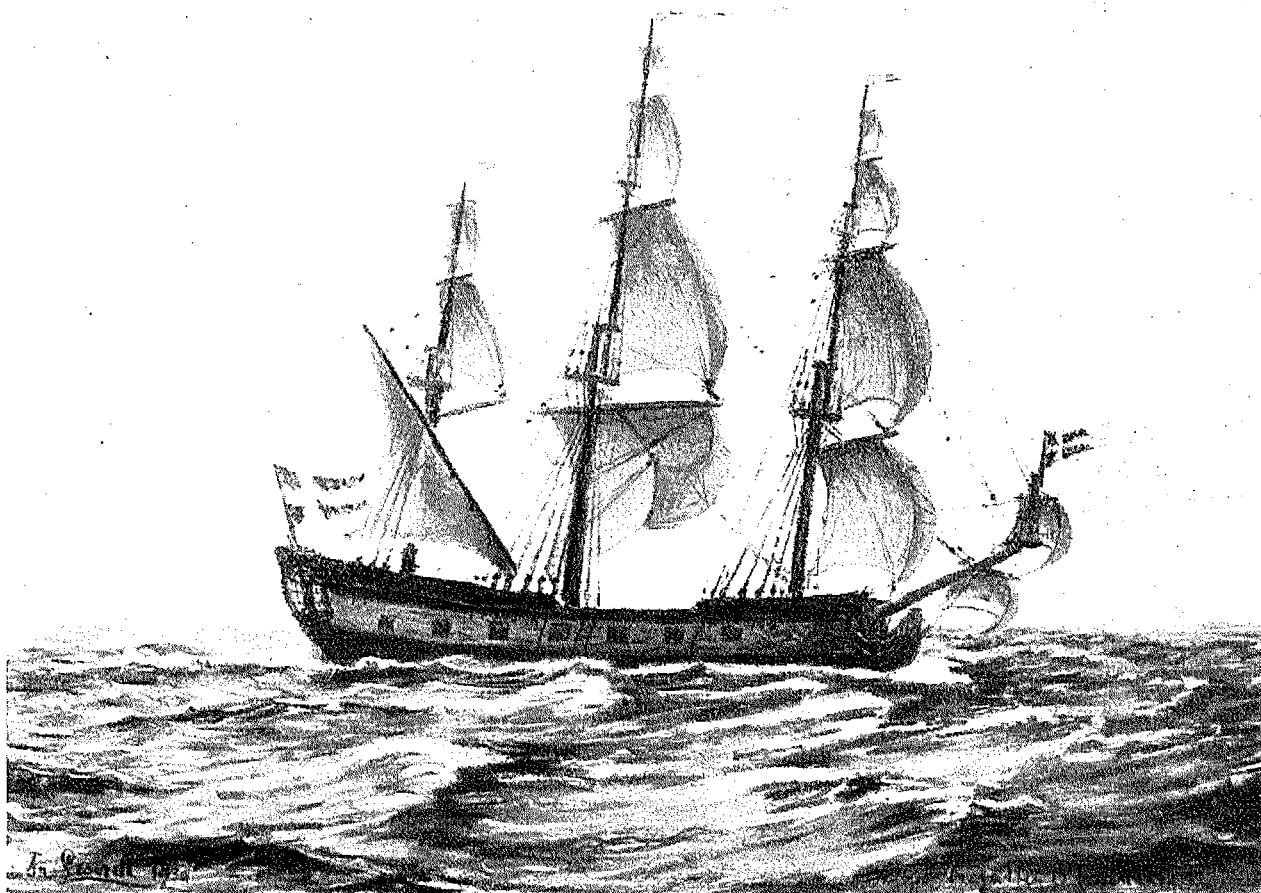
Den 24. Juni naaede „Blaahejren“ Christianshaab i Diskobugten og dundrede en kraftig Salut af. De fleste fremmede Skibe forduftede i Has, men en enkelt tyede ind i en Fjord. Den blev hentet ud af en armeret Chalup fra Fregatten og haendfast ekspederet ud paa Havet. Efter at have ryddet saaledes op, sejlede Fregatten hjem — og naaede København uden at have mistet en eneste Mand, hvilket dengang var en Sjældenhed! Det viste sig, at Fontenay havde holdt Folkene i Aande med meget Arbejde — og med „Morskab“. Saasomt der var Lejlighed til det, lod Fontenay Folkene more sig med Dans og anden Lystighed. Hver Ting til sin Tid, rigeligt tilmaalt. Ingen Tid til Slendrian og Surhed.

Næste Aar gjorde „Blaahejren“ endnu et Togt til Grønland, denne Gang under Kaptajnlojtnant Wodroff. Man vidste, at der alene i Holland udrustedes 87 Hvalfangere, saa der blev sikkert noget at „rive“ i. Fregatten løb direkte til Diskobugten og overhaalede der flere Skibe, som drev Handel med Eskimoerne. Desværre blev de ikke gjort til Priser, men blot bortviste med Fynd, men hvad brød de sejge Hollændere sig om det. Et Par „spanske Biskajere“ havde hver 70 Mand ombord, ogsaa nogle Kanoner og Musketter, men de føjede sig skikkeligt for den danske Orlogsmænd. Flere Gange maatte der dog gøres „klart Skib“. Naar flere hollandske Skipper sejlede i Fællesskab, var de gerne højkæppede, men naar „Blaahejren“ aabnede Kanonportene og viste Tænder, lukkede Skipperne Munden. De fremmede Skipper lærte „mores“. Bedre endnu var det, at Eskimoerne fik Respekt for den danske Magt og mere end før kom med deres Produkter til Kolonierne.

Da Wodroff kom hjem med „Blaahejren“ og gjorde Rede for den Nytte, Orlogsfregatten havde været til, indstillede Kongen Udsendelsen af Orlogsskib til Grønland. Og det affødte, at Severins Skibe i 1739 maatte slaa s med genstridige Hollændere. At de gik af med Sejren skyldes ikke Kongen, men de danske Skipper og deres brave Besætninger.

„Blaahejren“ kom ud paa adskillige Togter og gjorde udmærket Fyldest. Pladsen tillader os ikke at udbrede os videre her. Det vilde fylde en Bog. Vi maa nøjes med at fortælle, at Fregatten, som begyndte sit Virke i det danske Riges Polaregne, tilbragte sine sidste Leveaar i det danske Riges Tropeegne.

Guvernementet i Dansk-Vestindien ønskede at faa et godt Stationsskib ud, ikke for klodset og stort, men



Blaahøjren. Maleri af Fr. Landt.

dog kraftigt nok til at krægte de mange Sørøvere og Kapere, som huserede i Farvandene. „Blaahøjren“ var som skabt til Hvervet, og det blev i Aaret 1756 overladt til Rentekammeret, hvorunder Dansk-Vestindien „sorterede“. — Kort efter stævnedes den lille Fregat over Atlanten og naaede lykkeligt St. Thomas, hvor det dundrede en lige saa lystig Salut af som for 20 Aar forinden oppe i Diskobugten ved Christianshaab, den Gang omgivet af Isskodder, nu tilviftet af Palmer, den Gang omkredset af gule Eskimoer i Kajaker, nu af sorte „Niggerer“: anderledes, men ligesaa mærkelige Fartøjer.

„Blaahøjren“ oplevede en herlig Eftersommer i sin Tilværelse. Den sejlede „paa Stads“ med Guvernøren og den løb paa Kryds mod Pirater og Kapere. Det faldt i dens Lod at gøre nogle Priser, og det gik sjældent af uden Kamp.

Desværre tælte den ikke Klimaet. Der var ingen „Bukanéers“, der vovede at borde den danske Orlogsmænd, men det vovede Myrrene! Og dens Bund blev

overgroet af Alger, dens Dæk sprækkede af Varmen, og Master og Ror blev skøre. Der var intet Værft den Gang paa Øerne, og „Blaahøjren“ fik den for en dansk Orlogsmænd besynderlige Skæbne, at den raadnede op, stille, men ret hurtigt. I 1760 blev den oplagt som „brøstfældig“.

Ved Nyaarstid maatte Besætningen gaa i Land, og i April 1761 sank den, gik til Bunds, træt af Dage, vel bevidst, at den ikke længer var til nogen Nytte.

Den skulde hverken hænges som Musæumsgenstand eller være til Haan for „Flibustier“ og andet Kram. Men Mandskabet overgik til det ny Stationskib „Jægeren“, og dens Kanoner var i Tide bragt i Land til Fornylse af Land-Batteriernes Bestand. Deres Gerning blev saaledes fortsat udover dens Levetid, og saa meget opnaar vi Mennesker og de fleste Skibe jo næsten aldrig.

Kay Larsen

	Grundlagt 1875	Th. Møller	Grundlagt 1875
	Proviant, Dæk- og Maskin-Stores	Nyhavn 45-47, København	
Hovedoplæg for Danmark.	Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«	



JUNGMAND

Yakel's JORDOMSEJLING.

TEKST: ALLAN LARSEN.
TEGNING: HOLGER ANDREASSEN



Nu stunder det mod Julen,
og der er Dujt ombord af Gran;
selv Jakel er i Stemming
og laver Ting af Marzipan.



Saa meget blev gøstret
af Skipperen Sebastian;
men bli'r selv mode!leret,
som Jakel kun det gøre kan.



Og solgt for tyve Øre
til Kokken og enhver Matros,
bli'r selv Kapajner skore
og bløde som Kartoffelmos.



Som Kong Volmers vilde Jagter
i sin T'd gik langs Stok og Sten,
gaar Jakels fra Før til Agter,
og Skipperen har lange Ben. —



Men Puælunden „Knudsen“
gi'r Hals og blander sig i Leg'n
og løber uden Studsen
i Vejen for Kaptajnen. —



Og Skippers Ben slår Korssting,
og bums pladask gør han omkuld;
mens Jakel ta'r et Forspring
fra Jagtens varme Erædjuld.



Men Straffen kom til Jakel,
og ih, hvor var Kaptajnen „uv“,
dengang han sa' til Knægter:
„Du kender en Kalkun?“



„Den skal du inden Klokken
er fem fuldstændig plukke ren,
vær's'go! Marci! Inå hos Kokken,
der kan du f.nde den.“



„Tja!“ tænkte Jakel, „plukke
Kalkunen, kan jeg sagtens nok,
monstro de Dyr er smukke?
Det ved vel sagtens Jesper Kok.“



Men Kokken tar der ske,
kun „Knudsen“ laa og tog en Lur,
og Jakel saa den ligge
bag „Bysen's Jernkor-fur. —



„Na! Dér har vi Kalkunen,
sa' han og med en Fjerkræcks
floy Haarene fra Hunden
langt hurtigere end straks.



Og Jem, præcis paa Sløget,
stod Jakel stolt, ej uden Grund,
som en Bærer i Faget
med en saarlo: plukket Hund.

Med amerikansk Sejlskib over Atlanten

Af

Fisker CHR. KONDRUP,
Randers

for 45 Aar siden

DENNE ARTIKEL er ikke skrevet for at rose mig selv, men jeg gaar ud fra, at man vel ikke behøver at være Fører af en Dampet for at kunne skrive om, hvad der er passeret paa saadan en Rejse, og jeg har tænkt, om ikke jeg ad denne Vej kunde faa Forbindelse med nogle af mine Kammerater fra den Tid, hvis de da lever.

Vinteren 1890 logerede jeg paa et Boardinghus i Hull, det var midt i Januar; jeg var gaaet i Land fra en engelsk Fiskekutter, med hvilken jeg havde været paa Fiskeri paa Doggerbank. Nu har jeg altid haft Lyst til Fiskeri, men saadan at ligge stille paa et Sted i 2 Maaneder et Par Hundrede Sømil fra Land midt om Vinteren, det var alligevel ikke dette, jeg sværmede for, derfor gik jeg fra Borde første Gang, vi kom ind til Hull. Nu var der paa denne Aarstid næsten ikke til at faa Hyre i Koffardi, men der var lige kommen en stor Amerika Bark, hvorfra hele Besætningen blev afmønstret; den var hjemmehørende i Richmore Meen, sydlige Stater af Nord Amerika. Der fik jeg Hyre; den skulde gaa ballastet til New York. Da den var udlosset og faaet Ballasten ind, blev den lagt ud paa Reden og der laa den et Par Dage og ventede paa Mandskab.

En tidlig Morgen var vi 12 Mand fra de forskellige Boardingshuse, der blev færget om Bord. Kaptejnen, to Styrmande, Tømmermand og Kok stod ved Faldrebet og tog imod os. Vi fik ingen god Modtagelse, da de saa, hvad det var for Folk. Der var ogsaa nogle, som døjede med at kravle om Bord — Boardingmasterens Whisky havde været for stærk ved Afskeden. Aldrig saa snart var vi kommen om Bord, før Ankeret blev lettet. Slæbebaaden laa klar ved Siden. Vi blev slæbt en halv Snes Mil til Søs. Slæbebaaden blev kvitteret, og vi satte Sejl, men sikke Søfolk, de fleste havde kun sejlet et Par Maaneder. Vi var to Mand, en Svensker og jeg, som var uddannet som Matroser i danske Sejlskibe. Vi maatte ligge for altid, naar der skulde sættes eller bjærges Sejl. Vi var tre Danskere om Bord, den ene var en Jernbanearbejder, som vilde til Amerika, hvordan han var kommen til England, husker jeg ikke; han var fra Vendsyssel, den anden var Københavner; han havde aldrig bestilt andet end at pudse Støvler paa et Hotel i København. Han var kommen til England med en svensk Brig, det var hele hans Sejlsads.

Men ud af den engelske Kanal kom vi og nogle Dage efter laa vi i Atlanten for en hejlende Storm af Nordvest for svigtet Undermærsejle. De fleste af

disse stakkels Mennesker havde ikke andet end det Tøj, de gik i, et Par bundløse Sko og nogle i lang Skødefrakke. Det hændte i Stormvejr, at vi blev sat til at skure Dæk somme Tider i en halv Alen Vand og altid holdt oppe paa Frivagten, sjældent mere end 5—4 Timers Søvn i Døgnet.

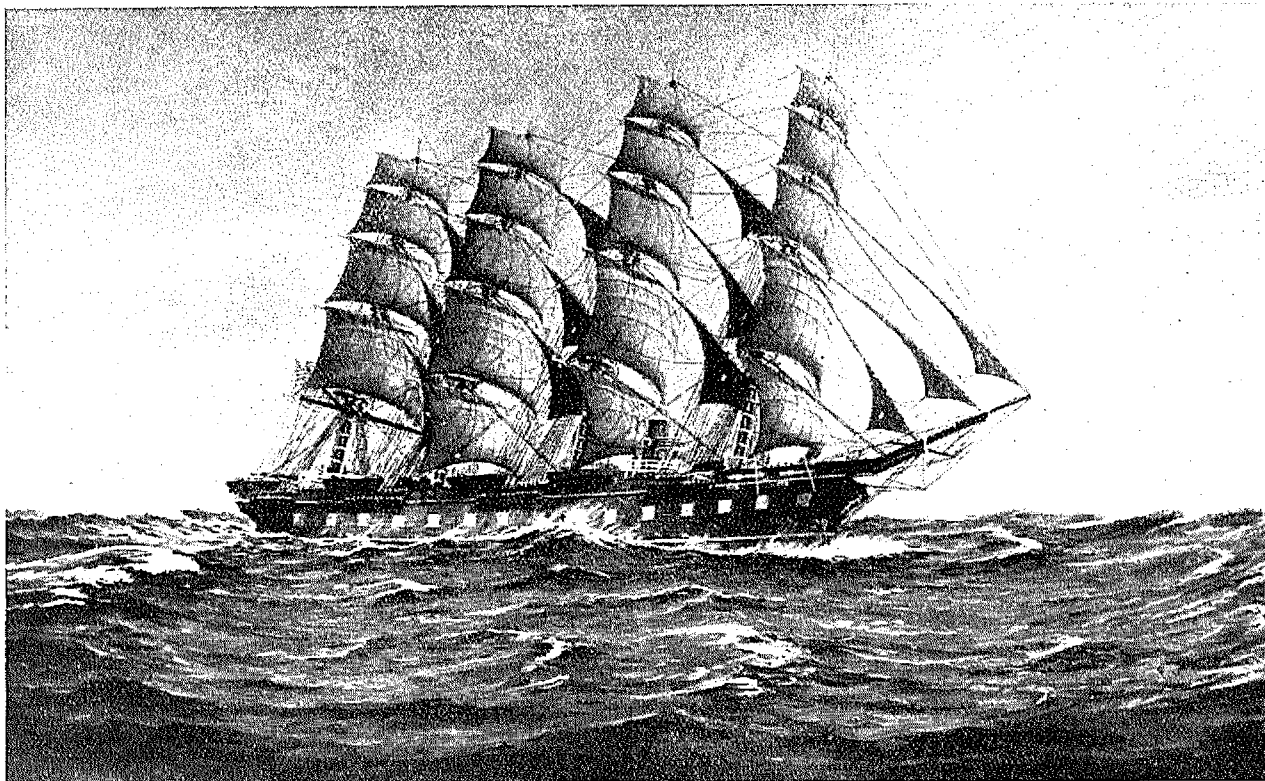
En Nat Kl. 12, da min Vagt lige var kommen til Køjs, kom Styrmanden ind raabende alle Mand paa Dæk og bjærge Storsejl. Der laa vi saa oppe paa Storraaer et Par Timer, inden vi blev færdige, men det var heller ikke let at holde sig fast i Snestorm og en forærdelig Sø og Slingren, saa der blev ikke ret meget Frivagt den Nat.

Der er nogle Ting, man aldrig glemmer. En Nat ved Vagtskifte skulde Store Overmærsejle sættes. — Sejlet var gjort los. Københavneren blev sendt til Vejrs for at overhale Gordinger, som han næppe vidste hvad var. Vi stod en halv Snes Mand for at strække det igennem en Fodblok paa Dækket, men stadig med negativt Resultat, saa blev der prajet til Vejrs om at komme ned; aldrig saa snart han satte sin Fod paa Dækket, tog Styrmanden en Kufnagle og gennembankede ham, hvor let kunde han ikke have slaaet ham ihjel. Men Jernbanearbejderen gik det ikke bedre: en Nat han var faldet i Søvn paa Udkik, kom Styrmanden listende bagfra og slog ham ned. Om Morgenen laa der en Masse Blod paa Bakken, saa det var ingen fin Behandling, min Landsmand fik. De øvrige fik det forøvrigt ikke bedre, men uden Skyld selv var vi ikke, idet vi alle havde ladet os mønstre som fuldbefarne Matroser.

Nu kan der jo nok siges, hvorfor vi andre ikke tog Parti for vores Kammerater; dertil skal siges, at hvor der er saa mange Nationer sammen, er der ingen Kammeratskabsfølelse, og saa var Styrmanden en ren Kæmpe og altid bevæbnet. Der var heller ingen, som holdt af at faa en Revolverkugle i Livet, dette var Styrmanden vist ikke bange for at prøve paa.

Hvilken Kost vi saa fik, vi havde en Kineser til Kok og han stod paa Skipperens Parti. Kaffen om Morgenen var kogt paa brændt Majs, Middagen bestod mest af en 4 à 5 Kartoffler og en lille Skive saltet Kød til hver Mand eller ogsaa Vandgrød, et Par Kiks til hver Mand Morgen og Aften, ingen Paalæg, Smør og Fedt saa vi aldrig, undtagen naar vi tilegnede os lidt Madfedt i Kabysen, men det var ikke let, for Kineseren passede paa og Kabysen blev laaset om Natten, men en Nat passede vi ham.

Der var over Kabysen en lille Luge, som stod



Armeret 4m. Fuldskib „Tennessee“, sejlede omkring 70'erne Passagerfart mellem Amerika og Guldkysten. Tilhører Direktør Captain Raque, Moore & McCormack. Efter Maleri af Fr. Landt.

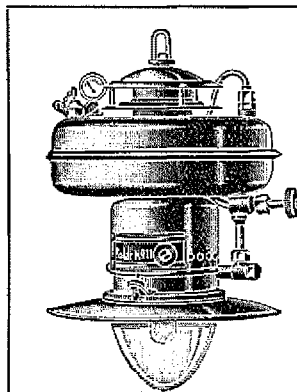
aaben om Dagen, men om Natten surret fast indvendig; en Nat blev den ikke rigtig surret, det opdagede Københavneren, og da alt var roligt hen paa Natten, blev Lugen aabnet. Københavneren blev firet ned og langede op, alt hvad der fandtes af Fødevarer, 2 store Sigtebrød, et stort Stykke kogt Kød, en Hat fuld af Sukker, 2 Stykker Paj, alt som var forbeholdt Kahytten. — Nu har jeg aldrig taget noget fra nogen, men da hele Mandskabet sultede, saa syntes jeg ikke, der kunde være noget uretfærdigt i dette en mørk stormfuld Nat ude paa Atlanterhavet.

Men sikken Opstandelse der blev, da Kokken vaagnede om Morgenen. Vi blev alle kaldt agter, men der var jo ingen, der havde gjort noget. Denne Gang var der Enighed og der blev heller ikke mere ud af dette. Jeg var paa Anden Styrmands Vagt, han var god over for mig. Somme Tider om Natten gav han mig en Skive Sigtebrød, naar jeg havde Rortørn og som han sagde, hvis bare Folkene kunde deres Ting, saa havde de ogsaa faaet en bedre Behandling og dette gav jeg ham Ret i, men til Officerernes Ros vil jeg gerne sige, at de forstod, at hvis ikke der skulde ske en Katastrofe med dette Mandskab, var de nedsaget til at bjerge Sejlene i god Tid mod opfriskende Kuling, og dette skulde jo ogsaa forlænge Rejsen, som ellers ikke plejer at vare saa længe paa denne Rute, og „Suterh Hulbert“, som Skibet hed, var jo heller ingen hel ny Skude og daarlig Bidevinter. — Den 4. Februar gik vi fra Hull og en Dag først i April passerede vi Sandy Hook, et Fyr, som staar 6 Mil fra New York. Samme Dag kom der Rønnere om Børd sejlene i et lille Fartøj for at hørve Folk, de havde Whisky og Tobak, alt gratis bare vi vilde love at gaa i Lage hos dem, naar vi kom i Land. Vi

ankrede ved Frihedsgudinden et Par Dage, mens vi fik Bramstængerne strøget for at komme under Brooklynbroen. Aldrig saa snart vi var førtøjet, kom Rønnerne igen, denne Gang kørende for at hente os og den Smule Tøj. Jeg og den førnævnte Svensker tog ikke med dem, vi havde ingen Forskud taget, vi var bleven varskoet af Anden Styrmand. Vi tog vores Tøj og gik i Land. 3 Dage efter skaffede Forhyringsagent Joen Wiils i Soutstrait mig Hyre med en Vest-Indiefarer. Barkskibet „Jose de Bone“, hjemmehørende i New York.

Jeg finder mine Oplevelser interessante, navnlig paa Baggrund af, som Forholdene er nu. Sejlskibene er snart ikke mere paa de store Have, og nu faar jo ogsaa Sømand god Løn og god Levemaade og bliver ikke holdt oppe paa Frivagten.

Fisker Chr. Kondrup, Randers.



POLAR-LAMPEN

C. C. MØLLER
St. Jacobsgade 15
Telefon Øbrø 3771 x



Sø-Novelle

om

Havets Hemmelighed

sandt nok med en eneste Undtagelse. Og Undtagelsen er Nina, Anton's Datter, en ung straalende Skønhed. Nina var opdraget som en Indfødt. Og hun bar de indfødte Kvinders sædvanlige Klæder, hvilket vil sige det mindst mulige, saaledes at hendes henrivende Skikkelse og fløjelsbløde Hud kom fuldtud til sin Ret. Skønne tropiske Pragtblomster prydede hendes silkebløde sorte Haar, og hendes Læber var rødere end Kronbladene paa de vilde Valmuer. Hun var henrivende utæmmet, et Væsen med primitive Instinkter og stærke Lidenskaber.

Genstanden for hendes stærke, ufordærvede Følelser var Carl, den høje, kønne Matros paa Svampeskonnerten. Ham var det, der havde vakt Kvinden i hende — og hun elskede ham med et hengivent og enfoldigt Hjertes Troskab. Hendes Kærlighed til ham havde faaet hende til at frygte og nære Mistillid til det stille Hav, som omgav Øen San Filippo. Hun kendte kun alt for godt de Farer, som lurede og truede paa Bunden af de tilsyneladende saa rolige Vande. Alt for ofte havde hun set Svampeskonnerten komme tilbage til Havnen med det sorte Flag vajende i Mastetoppen som Tegn paa, at Havet havde taget en Dykkers Liv.

Hun var bange for Carls Liv, og i sin Angst søgte hun den eneste Form for aandelig Trøst, som fandtes paa Øen siden Missionærens Død, nemlig den, hun kunde finde hos gamle Womby med hendes Trylleformularer, hendes Sange og hendes evigt brændende Baal. Nina stjal sig ind i Nattens Mørke fra sin Faders Hus og ilede ad Skovstien ind til Midten af Junglen, hvor Womby holdt til. Hun blev ledet af de syngerde Indfødte, som gik foran hende for at overvære Wombys Ofringer til de sorte Guder. Skonnerten skulde paa en Uges Svampejagt, og Womby vilde prøve at besværge de onde Havaander. Nina ventede i Junglen, stirrede ind mellem Træerne paa Wombys Aandemanerier i det flakkende Ildskær, saa listede hun sig frem.

„Carl, min elskede, er ved at stikke til Søs. Giv mig noget, Womby, som kan frelse ham fra Havaanderne.“

Den gamle Womby antydede ved en Gestus, at hun skulde holde sin Arm ud. Nina adlød, og Womby tog nu en Kniv frem, ridsede hendes Hud med de fine Aare. Blodet piblede ud, og Womby opsamlede det i Hjerneskillen fra et Menneske. Hun frem-

ØEN San Filippo ser i Fugleperspektiv ud som en gnistrende grøn Ædelsten i Midten af det amethystblaa Ocean, men ved nærmere Eftersyn viser den sig at være et af Tropernes mest pestbefængte Huller. Paa Kortet har man ikke bæret Øen med saa meget som en Prik. Dens Navn er anført — det er det hele. Sømanden, som leder efter den i Vestindien, maa søge efter den blandt et Utal af andre Øer. Kun en enkelt Damper gaar hver tredie Maaned ind til San Filippo, og den kommer der kun for at inlde de Svampe, som de faa hv. de Indbyggere paa Øen lader tage op fra Havets Dyb for at gøre Forretninger med. — Baade Lov og Ret er helt ukendt paa San Filippo. — Guvernøren Antone sover det meste af Dagen, og naar han ikke kan opnaa denne Tilstand ved Hjælp af billigere Midler, slaar han sig paa Flasken. — Myndighedens Røst paa San Filippo fortaber sig i Anton's vibrerende Snorken. — Drukkenskab, Tyveri og Mord bliver betragtet med overbærende Blikke paa dette Sted, og selv Menneskeofringer til Træguder tager man sig ikke nær.

„Lad Negrerne bare slaa sig selv ihjel. Det rager ikke mig,“ siger Antone, naar dette Emne bringes paa Bane. Og saa skænker han sig en stiv Whisky. Lige-gyldighed og Frygt bestemmer hans Holdning. Han ved godt, at gamle Womby, Trøldkvinden, hvis graa Haar gløder i Lyset af Offerildene, har mere Autoritet paa Øen end han selv. En Rejsende gav engang følgende Karakteristik af Øen: Dens Blomster har ingen Duft, dens Fugle ingen Sange, dens Kvinder ingen Skønhed og dens Mænd ingen Ære. Dette er

mumlede et Ritual over Blodet og dyppede en Knoglestump i det. Tre Gange førte hun Knoglen hen over Ilden, til Blodet paa den var tørret. Derpaa svøbte hun den ind i Græs, ombandt den med en Strimmel Læder og rakte den til Nina.

„Havaanderne kan ikke lide Blodet fra en god Pige,“ mimrede hun fornøjet. „De vil lade Matrosen i Fred.“

Nina holdt fast om Knoglestumpen og løb gennem Junglen tilbage til Kysten. Daggryets Roseaskær havde allerede vist sig ude over Havet, da hun naaede Landsbyen, og man var begyndt at røre paa sig. De hvide Dykkere, skæggede og klatøjede af Søvnighed, var ved at tumle ud af deres Soverum, da Nina gik forbi dem. En af dem, Juan, en berygtet Spanier, hvis Øjne ofte havde fæstnet sig ved hende med lystne Blikke, stillede sig i Vejen for hende og greb hende i Armen.

„Hvad har du der?“ spurgte han og tvæng hendes Haand op, saa at han kunde se den lille Knogle, hun havde faaet af Womby. „Er det maaske en hedensk Talisman — er den til mig?“

Nina rev sig løs og løb fra ham. Han fangede hende igen og vilde tage Talismanen fra hende. Nina lagde sig ind mod ham paa en indsmigrende Maade, og da han slappede sit Greb, løb hun hurtigt fra ham med sit Tryllemiddel i Haanden.

„Djævletøs!“

I Nærheden af Tørreskurene løb Nina paa Carl, som var i Færd med at ordne sine Grejer før Afrejsen.

„Min Ven,“ hviskede hun ømt, før han tog hende i sine Arme. „Her er en Talisman, som vil holde alt ondt borte fra din Vej. Intet kan skade dig, naar du har denne paa dig.“

„Den der?“ spurgte Carl tvivlende, idet han undersøgte den lille Knogle.

„Aah tag den,“ sagde Nina. „Den vil bringe dig sikkert tilbage til mig.“

„Jeg skal nok være forsigtig, Nina,“ forsikrede han. „Der er ingen Fare paa Færde.“

„Aah, jeg kan se dig kæmpe med Uhyret dernede,“ hviskede hun gysende og pegede ud over Havfladen.

„Hav-Polypen med dens djævelske Horn? Vær ikke bange, Nina,“ hviskede Carl og viste hende et Krusifix, der var bundet til hans Arm. „Dette er mere værd end tyve Knogler. Opgiv alle disse taabelige hedenske Ting — hvad tror du, at Præsten, som skal vie os, vil sige til dem?“

„Jeg tror heller ikke paa den Talisman, naar du ser saadan paa mig,“ hviskede hun.

„Allright,“ sagde Carl og omfavnede hende. „Saa smider jeg den væk.“

Den lille Knogle gled i en Bue udover det blaa Vand og faldt til sidst i med et lille Plask. Bølgerne lukkede sig over den. Juan, som iagttog de elskende fra Skonnertens Dæk, smilede ondsksfuldt, da han saa dem omfavne hinanden.

Svampeskonnerten vuggede med nedtagne Sejl paa de rolige Vande. Lette Bølger skyllede op mod Fartøjets umalede Sider, og ombord paa Skibet var man i fuld Aktivitet. To Dykkere var nede i Dybet, og Dæksmandskabet var ved at pumpe Luft ned til dem.

Hvert Øjeblik blev der givet Signal dernede fra om at hive Svampekurvene op. De raa Svampe blev derefter sorterede og stuede af de Indfødte. Tiden for Afløsning nærmede sig. Carl og Juan var ved at gøre sig rede til at gaa ned. De havde allerede taget deres tunge Dykkerdragter og Blyskoene paa og var nu ved at indfedte deres Hænder, medens deres Hjælpere holdt Hjælmene parat. Kaptajn Maddocks spyttede foragteligt efter den Svampekurv, der lige var blevet bragt op til Overfladen, og udbrød:

„Den Klat Skidt der kalder de Svampe!“

„Det 50 Fods Bælte,“ forklarede Carl, „er omtrent udplyndret. De gode Svampe findes 100 Fod længere nede paa den dybe Side.“

Juan pegede haanligt hen paa Carl.

„Fyren der er vist ikke saa ivrig. Han vil bevare sig selv for Nina.“

En Vredesrødme bredte sig over Carls Pande. Med knyttede Næver gik han hen imod Juan.

„Hvad vover du at sige, din Slyngell!“ raabte han.

Maddocks sprang ind mellem de to Mænd.

„Idioter!“ skældte han. „Der er ikke Tid til at staa og sladre om Pigebørn. Se at komme ned og tage fat paa Arbejdet!“

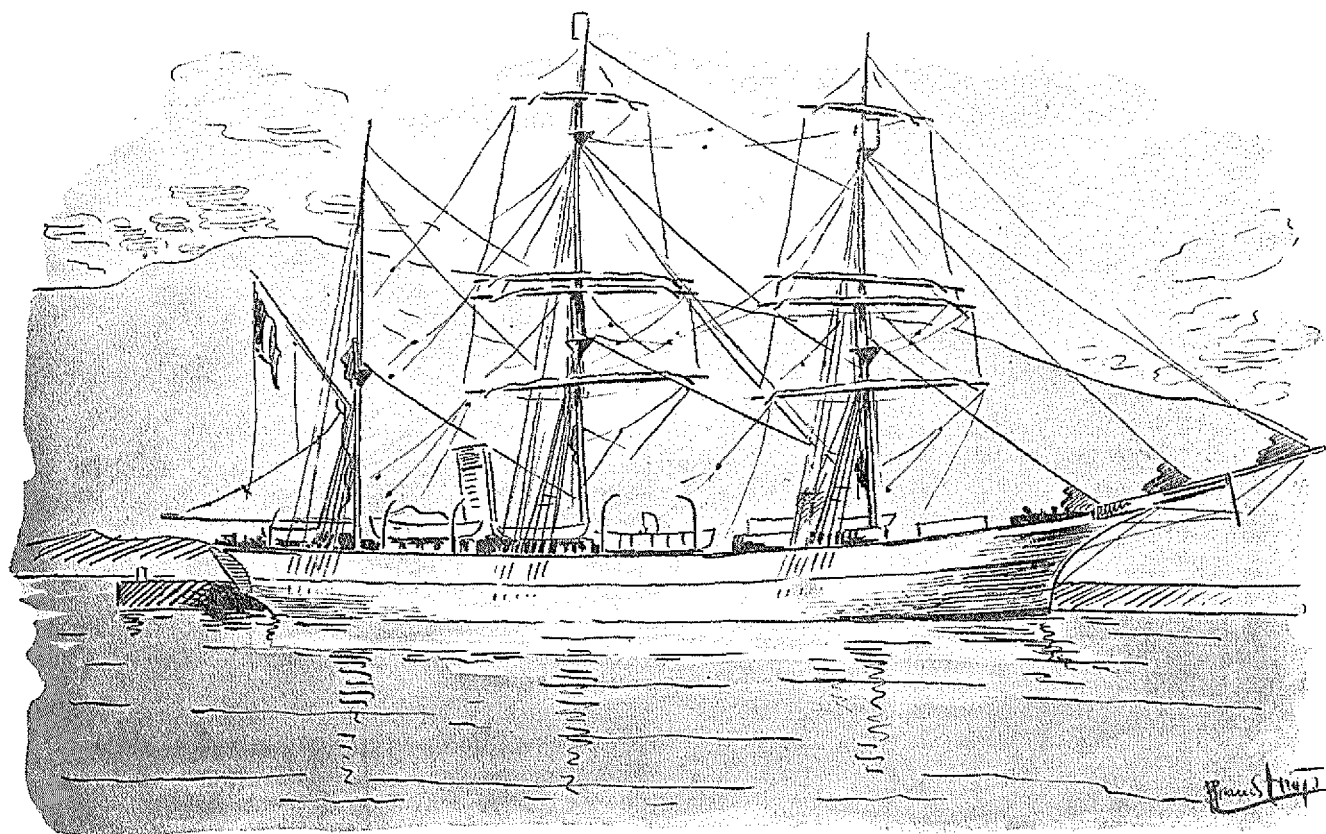
De to Dykkere gik brummende fra hinanden og begyndte langsomt at tage deres Hjælme paa. Juan tilkastede Carl et hadefuldt Blik gennem Glasruden i sin Hjelm, medens han skrævede over Rælingen. Akar, den indfødte, som var Carls Hjælper, og som var en muskuløs, sympatisk udseende Fyr, upaavirket af Omgangen med de fordærvede Hvide, advarede Carl, medens han skruede hans Hjelm fast.

„Pas paa Juan, Carl. Han har et ødt Glimt i Øjnene.“

„Det har jeg set for længe siden,“ lo Carl.

„Pas paa — for Ninas Skyld,“ genteg Akar alvorligt.





Det forulykkede franske Inspektionsskib „Pourquoi pas“ i Reykjavik.

„Du holder af Nina, Akar?“ spurgte Carl og saa venligt paa den kønne, brune Dreng, der var ham og Nina saa hengiven.

„Ja, jeg holder af Nina,“ sagde Akar jævnt. „Og jeg vil gerne se jer to som de lykkeligste Mennesker i Verden.“

„Du har allerede faaet dit Ønske opfyldt,“ sagde Carl muntert og gav Hjelman det sidste Slag. Han lod sig nu glide ned mod Havfladen. Linen løb langsomt ud af Akars Hænder, indtil han havde naaet 100 Fod. Der var langt rede at være for en Dykker — og Akar saa opmærksomt hen paa de Folk, der med Pumpe-ne forsynede Carl med den nødvendige Luftmængde. Carl stod nu paa Bunden. Han saa sig omkring. I de undersøiske Regioners fortryllende Skær kunde han se Masser af Svampe, og han begyndte langsomt at plukske dem, idet han skar dem løs med sin Trefork og lagde dem i Kurven, der blev hejst ned til ham. Han saa Juan stige ned og standse paa en lille Banke over hans Hoved. Carl maatte bøje sig ned for at faa fat paa en stor Svamp. For at finde Støtte lagde han sin Haand paa Kanten af den Banke, hvorpaa Juan stod. Og Juan trampede hensynsløs paa den. Carl bandede ham og besluttede sig i sit stille Sind til, at Juan skulde faa Betaling, naar de kom op. I det samme blev der signaliseret til ham med Støren:

„Kom op — kom op!“

Han følte, at han sreg, mens Mændene deroppe trak i Rebet. Han undrede sig over, hvad der var paa Færde. Saa formørkedes det grønne Lys over ham pludseligt af en stor sort Masse.

Det var Hav-Polyphen!

Et kæmpemæssigt Uhyre, der med sine frygtindgydende Fangarme bevægede sig hen mod ham, idet dens lange Følehorn pegede lige imod ham. Carl bevægede sig til Siden, undgik Dyret, som nu gav sig til at angribe Juan, der syntes ganske hjælpeløs. Carl greb sin Kniv, hans Hjerne arbejdede med Lynets Hast. Han befandt sig lige over Uhyret, og hvis han nu gav Signal til at blive sænket, saa vilde han havne lige paa dens Ryg, kunde saare det og vende dets Angreb fra Juan. Han trak tre Gange i Signalsnoren — og da han befandt sig paa Ryggen af Uhyret, tilføjede han det ene Stik med Kniven efter det andet. Dyret drejede sig bort fra Juan og gik over til at angribe Carl. Juan trak i sin Signalsnor og blev trukket bort — i Sikkerhed. Da Carl saa, at Juan var frelst, vilde han ogsaa signalisere, men Juan trak med en djævelsk Mine sin Trefork gennem Carls Snor, saa at denne ikke kunde faa afgivet sit Signal.

Og Uhyret tog Carl i sin dødbringende Favn.

En Uge vandrede Nina rundt paa Øen — gal af Sorg.

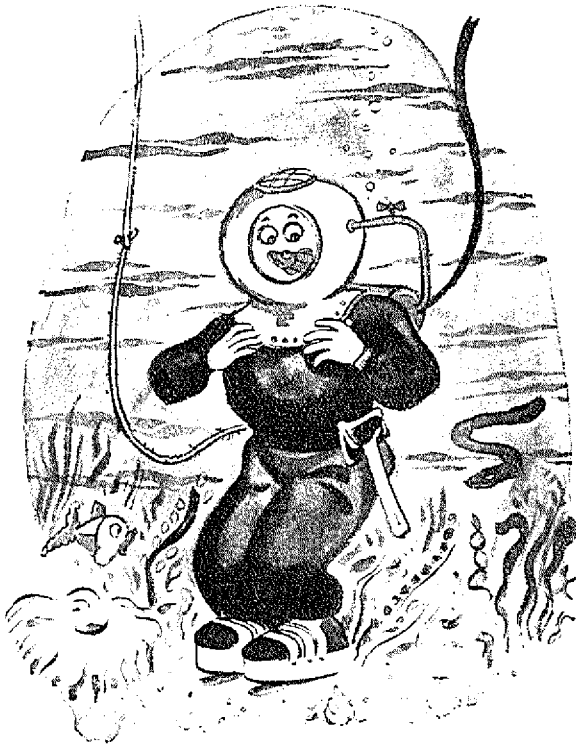
Saa en Dag, da hun stod paa et Klippestykke og saa ud over Havet, hvor Carl havde fundet sin Død, sneg Juan sig op til hende.

„Nina!“ udbød han hæst — og hans Stemme dirrede af Begær.

Da Nina saa ham, sparkede hun til ham.

„Djævel!“ stønnede han og trak hende ind til sig med et voldsomt Tag. „Dit dumme lille Væsen — hvor længe har du i Sinde at gaa og flæbe — han bliver nok ved med at være død et Stykke Tid endnu, skal du se.“

Hun svarede ham ikke.



— Hvordan Pokker er du kommen ind her? siger Dykkeren til Fisken i Dykkerhjelmen.

„Jeg skal kryste Galskaben ud af dig!“ udrød han og trykkede hende tættere ind til sig. Nina trak hurtigt sin Kniv op af Bæltet og drev ham den ind i Brystet. Juan vaklede bagover med Blodet strømmende ud gennem Skjorten, men hun fulgte efter ham.

„Har du faaet nok? Vil du have mere?“ spurgte hun.

Bagved hørttes to andre Dykkere le. Der var Korsikaneren og Grækeren.

„Naa!“ skreg Nina og vendte sig imod dem. „Hvem vil være den næste?“

De skulede til hende og slentrede af i samme Retning som Juan.

„Vent lidt!“ raabte Nina. „Polypen dræbte Carl — drag ud paa Havet og bring mig Polypen med tilbage. Jeg ønsker Død over Polypen! Og jeg skænker mig selv til den Mand, som dræber den!“

Mændene lo barskt.

„Aha,“ sagde Juan. „Det vilde rigtignok være en flot Gevinst for at vove Livet!“

Tropebrisen smøg sig om Nina og pressede Tøjet tæt ind til hendes Lemmer. Hun vendte sig vildt leende mod dem, idet hun lod dem beskue sit dejlige Legemes Former.

„Vil I dræbe Polypen for mig?“ spurgte hun.

Samme Aften tog Antone sin høje Silkehat frem. Den stod i en snurrig Kontrast til hans lurvede Flønelstøj. Han gik ned til Damperen for at tage mod den nye Missionær. Antone blev en Smule forbavset ved Synet af den nye Sjølesørger. Det var en høj, kraftigt bygget og dristigt udseende Mand med et djærvt Væsen, der passede daarligt til hans gejstlige Dragt.

Kaptajnen præsenterede.

„Hans Velærværdighed! Mr. Sims — Guvernør Antone.“

„Der bliver nok at gøre for Dem her paa Øen,“ sagde Antone. „Det er en skrap Forsæmning, kan De tro.“

Den velærværdige Mr. Sims syntes imidlertid ikke at være særlig interesseret i sine Sognebørn — og han havde ikke opholdt sig mange Dage paa San Filippo, før man talte forundret om ham.

„Han drikker som en Sørover,“ sagde Juan — og ligesom han sagde dette, kom der et erindrende Glimt i hans Øjne. Han kom til at tænke paa en Plakat, han havde set paa en af Nabøerne, hvorpaa der stod udlovet Belønning for Paagribelsen af en Forbryder, der var undveget fra Djævløser. Der havde været et Billede af John Dennis — Søroveren — og Juan blev slaaget af Ligheden mellem de to Mænd. Det var ikke usandsynligt, at denne lidt frgtige Herrens Tjener var den undvegne Forbryder.

Samme Aften kom Akar til Ninas Hule og hviskede til hende gennem Vinduet: „Er det sandt, at du giver dig selv til den Mand, der dræber Polypen?“

„Ja,“ svarede Nina.

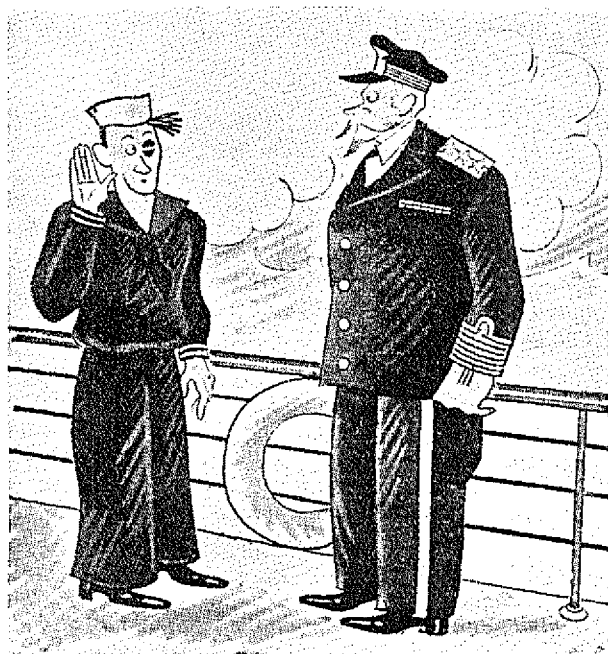
„Saa drager jeg derud for at frelse dig fra Juan. Jeg vil dræbe Polypen!“

Om Morgenen, da Maddocks vilde stikke til Søs, var alle Dykkerne fraværende. Den nye Matros, der havde taget Carls Plads, forklarede ham, at de var gaet ud i Flotille for at jage Polypen fra smaa Baade. Og han forklarede Grunden til Mændenes Forehavende.

„Den Pige vil have Blod over sit Hoved, før hun er tilfreds,“ mumlede han.

Om Aftenen kom de smaa Baade tilbage til San Filippo. To Mænd var blevet dræbt — Korsikaneren — og Akar. Nina tog sig ikke Korsikanerens Død nær — men Akars bevægede hende dybt.

Juan og Grækeren gik sammen til Begravelsen.



— Der er en kvindelig blind Passager om Bord, Hr. Kaptajn.

„Hvad er det, du har imod den Præst?“ spurgte Grækeren.

„Han er ikke mere Præst end Fandens Oldemor. Kan du huske Plakaten — den undvegne Fange?“

„For Pøsker!“ udbød Grækeren.

„Tag det med For!“ sagde Juan. „Jeg er ikke helt sikker i min Sag endnu, men jeg skal snart skaffe Klarhed.“

Da Sims kom ind i sit Værelse, lagde han Bibelen til Side og skænkede sig en stiv Whisky. Saa først opdagede han, at Nina var fulgt med ham ind i Værelset.

„Du hellige Mand,“ udbød hun naivt. „Frels mig fra Aanderne af de Mærd, jeg har dræbt!“

„Aah, du har ikke dræbt nogen, Nina — hold op med det Vrøvl om Aander.“

Hans Blik fangedes af hendes skønne unge Legeme, af det glansfulde Haar, der bølgede hende om Kinderne, af hendes rene, friske Hud — og han mærkede en vild Længsel i sit Indre. Hans Stemme skælvede af en Bevægelse, som han prøvede paa at undertrykke. Han søgte at berolige hende.

„Gaa — gaa, Nina! Jeg er dødsenstræt — du skal ikke være bange — men gaa — gaa!“

Da Nina stod udenfor hans Dør i det klare Maanelys, vendte hun sig endnu en Gang imod ham og sagde: „Godnat, du hellige Mand!“

Helt ude af sig selv efter Mødet med Nina gik Sims hen til Bordet for at faa sig en Drink. Men Flasken var tom — han bandede og gik hen paa Kroen. Juan kom til at staa ved Siden af ham oppe ved Skænken.

„Du ligner slet ikke nogen Præst,“ snærrede Juan. „Og det er første Gang, at jeg ser en Præst drikke lige saa tæt som en Søøver.“

„Hold Kæft!“ udbød Sims ophidset. „Og forsvind. Eller jeg skal mase Skallen paa dig!“

Juan trak sig tilbage. Han sagde ikke et Ord, før Sims var gaaet.

Da Sims var kommen udenfor, saa han sig hurtigt tilbage for at se, om han blev forfulgt. Saa tog han en rask Beslutning. Han gik hen til Baadehusene og bad en Indfødt om et Rør og et Par Aarer.

„Antone har taget dem og passer paa dem, for at der ikke er nogen, der skal gaa ud efter Polypen,“ gryntede den indfødte søvnigt.

Sims værdte om og gik til Antones Hus. Antones Snorken ledte ham paa Vej. Han fandt Guvernøren liggende i en tung Rus. Et Øjeblik stod han og tænkte sig om. Saa kom der pludselig et bestemt Drag om hans Mund — og han gik hen og klatrede op ad Sti-

gen til Ninas Værelse. Der laa hun og sov — den hvide Troppepige.

Fredlyst laa hun der og sov — kun med et tyndt Klæde over de unge Lemmer. — Han vækkede hende — og hun trak sig rædselsslagen bort fra ham med Øjnene fulde af Taarer.

„Du — du — den hellige Mand,“ sukkede hun og vendte sig bort.

„Vær ikke bange, Nina,“ sagde han. „Men Sagen er den — jeg maa have fat i en Baad — der er nok af dem ved Stranden, men jeg kan ikke finde Rør og Aarer. Jeg maa bort fra San Filippo i Nat.“

„Du vil forlade os?“

„Ja — spiller det nogen Rolle, Nina?“

Hun bøjede sit Hoved — hun lagde Haanden mod sit bankende Hjerte som for at dæmpe dets Slag.

„Der er vigtige Grunde for mig, Nina — jeg maa bort. Kan du skaffe mig, hvad jeg skal bruge?“

„Vent paa mig ved dit Hus — jeg skal nok faa fat i Nøglerne,“ sagde hun og skubbede ham ud af Døren. Da han kom til sit Hus, blev han angrebet af Juan og Grækeren. Han slog dem begge ned og var ved at kvæle Juan, da Nina kom. Han saa hendes overraskede Mine.

„Jeg er ikke Præst,“ sagde han. „Nina — jeg er John Dennis — Piraten — —“

„Jeg er ligeglad, hvem du er,“ svarede hun. „Jeg elsker dig Vi tager bort sammen — Elskede — jeg kender en Ø — den er som et Paradis med Vandfald af Sølv og vilde Orkideer!“

Sims tog hende i sine Arme.

Hans Pirattid var forbi — Fremtiden ventede paa ham og Nina. Men netop som de skulde forlade Øen, kom Juan og hans Venner pludselig til Syne. De greb Nina, slog Sims til Jorden og bandt ham. Og nu af Sted til Djæveløen — Femten Tusinde Francs er vor Belønning.

Men næppe var de ude paa Havet, før Polypen nærmede sig. I dens Ryg sad Maddocks Harpun — ophidset og rasende saa Dyret ud — og den angreb Baaden. Grækeren dræbtes straks. Juan fandt det klogest at give Sims fri. Med et velrettet Skud fra Harpun-Bossen dræbte Sims Uhyret. Saa kom Turen til Juan — med eet Stød blev han sendt ned i Bunden af Baaden, hvor han blev liggende.

Saa satte Sims Kursen mod San Filippo og Nina. Hun stod paa Stranden med udbredte Arme — og snart var de paa Vej til Øen med de vilde Orkideer.

„Are you a windjammer?“

Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotografi af det?
Skriv til Løds Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

Opgiv Aar, Navn og Hjemsted. Jeg har siden 1899 samlet 3000 Originalfotografier af Windjammers og åarligtvejr Fotos fra Sejlskibenes Glansperiode. Fra en Pris af 6 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 Skønnerter. Forskelige Fuldriggere og Barke: i Træ og Jern.

NUTIDENS GULVBELÆGNING

EXPANKO
KORK-PARKET



SLIDSTÆRK • HYGIEJNISK
LYDDÆMPENDE • FODVARM

1/3 SANO GODTHAABSVEJ 142 TLF. C. 948
KØBENHAVN • F 5 LINIER

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

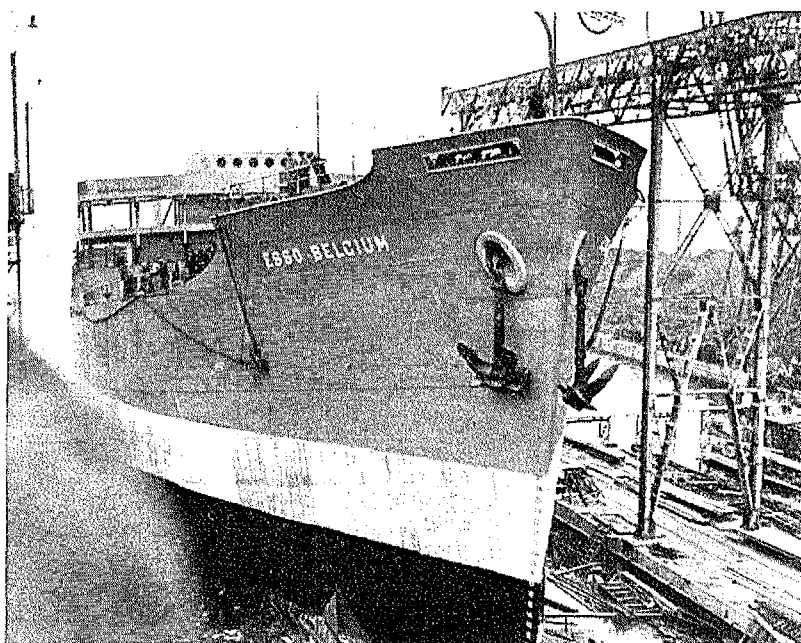
1. December 1936



Medlemmer pr. Januar 1936.

Det forenede Dampskibsselskab, A/S
 A. F. Møller-Tankbåde og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. F. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det dansk-franske D/S
 D/S Vendila
 D. F. K.
 D/S Denia
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 D/S Det danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rheederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings Entrepris
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Actie, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Rønne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Als
 Det dansk-norske D/S
 A/S Rederiet Albion
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 D/S Lyden, Esbjerg
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 A/S Det store nordiske Telegrafsekab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phonix, Esbjerg
 J. Sandbye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 De forenede Bugseriselskaber, A/S
 A/S Draco

STABELAFLØBNING



„Esso Belgium“ under Afløbningen.

✓ Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen søsattes d. 7. Novbr. et nyt Dieselmotor-Tankskib, Værftets Byggenummer 623, som bygges til Panama Transport Company, Panama.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shipping's højeste Klasse og med „Isherwood bræckelless system“ og „Isherwood Arcform“.

Skibets Hoveddimensioner er: 147,82 m × 22,71 m × 1,28 m til øverste Dæk, og Dødvægten bliver ca. 15.000 Tons.

Skibet forsynes med 2 to-takts, enkeltvirkende Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wains nyeste Type med en total Ydeevne af ca. 5500 H.K.

Skibet der døbt af Mrs. Maurice Speth, Antwerpen, fik Navnet „Esso Belgium“.

VERITAS
SOLAR- & SMØREOLIE
 LAGRE I ALLE HAVNE
ALFRED OLSEN & Co. A/S
 STOCKHOLM – GÖTEBORG – KØBENHAVN

Blandt Gæsterne saas: Hr. Statsminister Stauning, fhv. Handelsminister N. C. Hauge, Fru Elna Munch, den amerikanske Gesandt North Winship, den amerikanske Handelsattaché T. O. Kath med Frue, den amerikanske Generalkonsul Lester Maynard med Frue, Fru

Generalkonsulinde Hjalm. Hartmann, Mr. Paul Harwood, New York, Mr. og Mrs. C. E. Klitgaard, New York Mr. Maurice Speth, Antwerpen, Mr. og Mrs. Charles Speth, Antwerpen, Hr. og Fru Aug. Sundström, Stockholm, Er. og Fru A. Schneider, Hamburg. Hr. Direktør A. Schrödter, Kiel, Chefen for Lloyd's Register of Shipping, Mr. Malcolm K. Scott, London, Hr. Favnedirektør W. Laub og Frue, Mr. William Isherwood, London. — Det Danske Petroleums Aktieselskab var repræsenteret ved Hr. Generalkonsul Christian Holm med Frue, Hr. Direktør F. W. Kraft, Hr. Overretssagfører Fr. H. Jacobsen med Frue, Grev og Grevinde Ahlefeldt-Laurvig.

Burmeiser & Wains Bestyrelse var repræsenteret ved



I det store Afløbningsselskab ses til højre for Skibets Gudmoder Direktør Dithmer, B. & W.

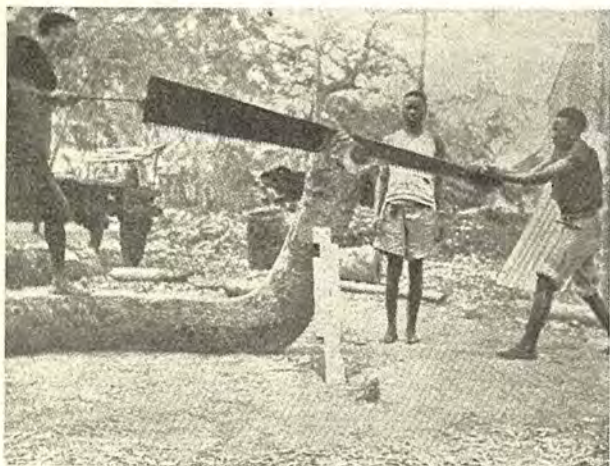
Hr. Ingeniør Chr. J. Jeppesen og Hr. Skibsreder L. R. Schmith, som var ledsaget af sin Frue.

Endvidere var mødt Ingeniør C. A. Møller med Frue og Direktør G. Dithmer med Frue, Inspektører fra Lloyd's Register of Shipping, Værftets Ingeniører m. fl.

Afløbningen var særdeles vellykket.

Baadebygning i Nyassaland

Landet i Centralafrika omkring Nyassa-Søen er i stærk Udvikling, og man behøver derfor Baade for



Indfødte i Nyassaland skærer en Stævn ud til en Baad.

Sejladse paa Søen og paa Floderne. Mange Fartøjer er i Tidens Løb bygget i Europa og derefter i adskilt Stand sendt derved, hvor de saa er blevet sammenbygget paa Søbredden. Denne Metode er selvsagt meget kostbar, og da Landet har Skove nok, skulde man synes, at Baadebygningen maatte kunne udføres paa Stedet, hvad man nu ogsaa har forsøgt i den seneste Tid.

Af Træer, der egner sig til Baadebygning, findes der en Art Fyrretræ og desuden en særlig Slags Mahogni, som er meget haard og i Strukturen ligner Pokkenholt. Den er brugbar til Køl, Stævn og Knæer. Man har forsøgt at indføre Oregon-pine og Teaktræ, men Omkostningerne bliver altfor store, saa man nu baserer sig paa de lokale Træsarter.

Ved Bygningen af saavel Motorbaade som andre Baade maa man passe vel paa, at de er tilstrækkelig sødygtige. Der kan nemlig i Løbet af kort Tid, 20 Minutter eller mindre, rejse sig en Storm af uanet Voldsomhed, ledsaget af korte, krappe Søer. Bundklædningen maa være stærkere end i almindelige Baade, da man paa Sejladser, navnlig med Robaade, ofte kan blive udsat for Angreb af Flodheste. Der er saaledes en Del andre Ting at tage i Betragtning, end man er vant til i Europa.

Den største Baad, man har derved, er paa 100 ts. Den blev bygget i England før Krigen og samlet paa Stedet.

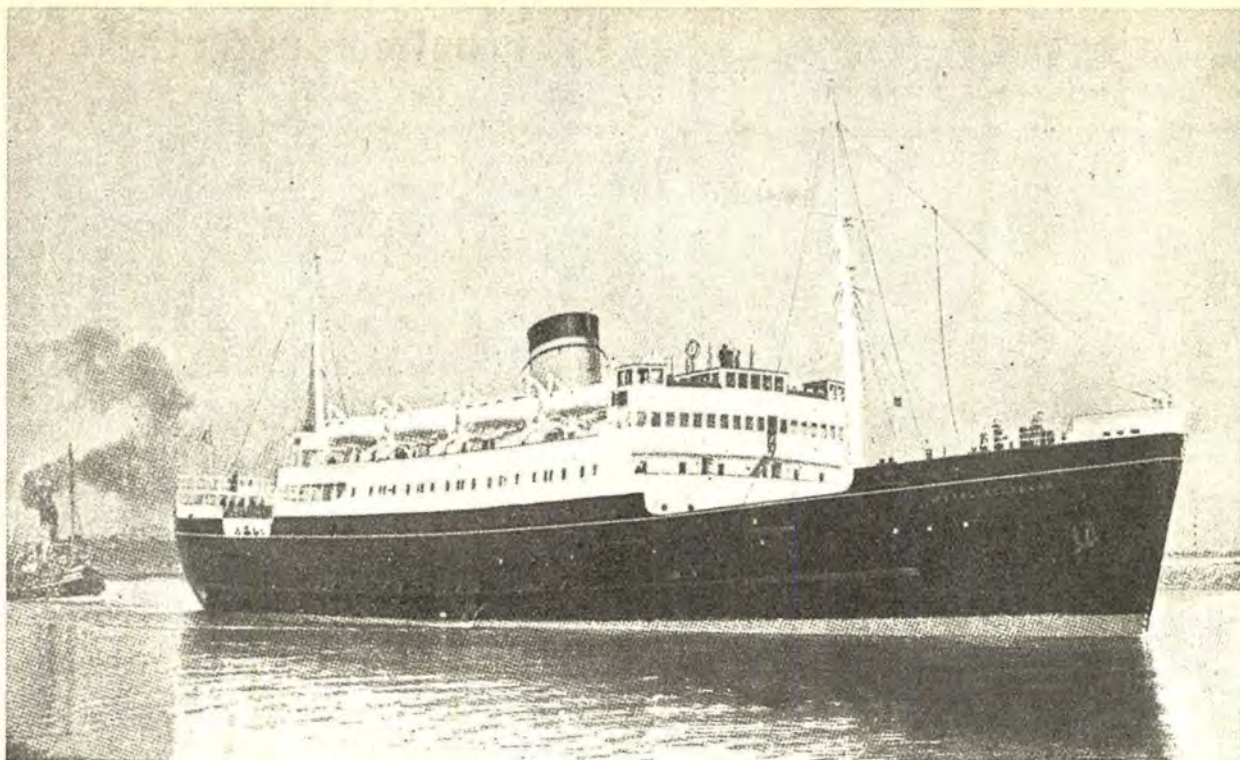
BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



„Royal Scotsman“, det første af 2 moderne Motorskibe, som skal gaa i regelmæssig Fært Belfast—Glasgow.

Frugt-Transportskibet „Francine“

er af Odense Staalskibsværft afleveret til Rederiet A. P. Møller, København.

„Francine“ er paa 3500 ts. D. W. og har en Længde paa 104,24 m med en Bredde paa 14,78 m og en Dybde paa 8,4 m.

Kapaciteten af de 12 isolerede og afkølede Lastrum er 4800 m³. Køleanlægget, der er af Thomas Ths. Sabrees kendte Fabrikat, arbejder efter Kulsyresystemet med Brinekøling, der muliggør samtidig Transport af forskellige Frugtsorter ved forskellige Temperaturer.

Køleanlægget bestaar af to vertikale, trecylindrede dobbeltvirkende „Sabroe“ CO₂ Kompressorer af den helt lukkede tryksmurte Marinetypen, hver direkte koblet til en 145 HK. shuntviklet Elektromotor. Otte reversible Strømliniebædere cirkulerer Luften over Luftkølerne, og 50 Gange pr. Time gennem Lastrummene. I koldt Vejr kan de isolerede Rum opvarmes ved at cirkulere varm Brine fra en elektrisk Brinevarmer, der ogsaa tjener til Afrimning af Luftkølerne under varmere Himmelstrøg.

M/S „Francine“, der var bestilt af en fransk Reder, men

som paa Grund af Valutavrøvl blev overtaget af A. P. Møller, er en helt ny og speciel Type paa et Frugtskib, idet hele Maskineriet er anbragt agter.

Vi henviser iøvrigt til vor udførlige Omtale med Tegning i „Vikingen“ Nr. 3 d. A.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

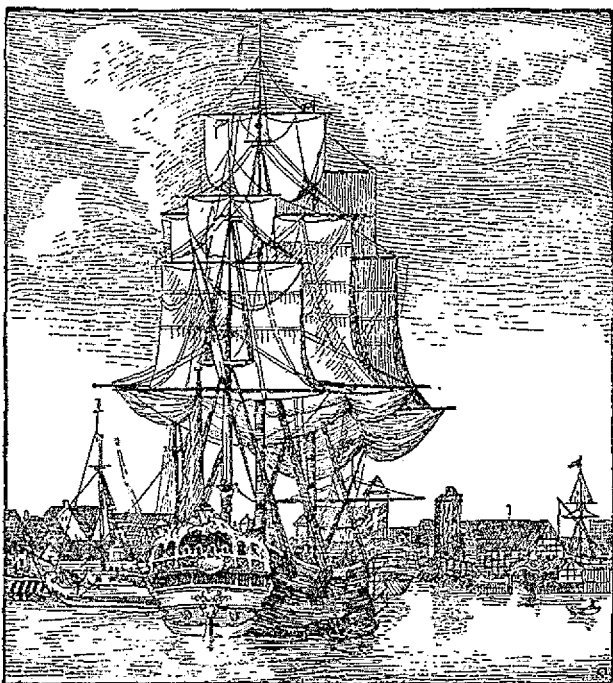
BURMEISTER & WAIN

MASKIN- OG SKIBSBYGGERE! A/S

— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbedringer

DIESELMOTORER

SKIBSVÆRFTET:
Telefon: Central 6282



Iver C. Weilbach & Co. (Sølver og Svarrer) har med vanlig Præcision udsendt „Dansk Nautisk Almanak 1937“. Pris 2,50 Kr. Den er efterhaanden blevet saa kendt ikke alene herhjemme, men ogsaa i norske og svenske Skibe, at en Omtale kunde synes overflødig.

Tabellerne, som indeholder alt af Interesse for Navigatører, fremtræder som sædvanlig i en overskuelig Form og i et klart og skarpt Tryk.

Som sædvanlig findes der Artikler af Interesse for enhver Navigatør. „Fribord og Lastelinie“ forklarer udførligt Lastelinie marker og dets Betydning. „Frit Vand i Skibet“ giver Anvisning paa Forhaandsberegning af den Forskel i Stabiliteten, der fremkommer f. Eks. under Fyldning af en Tank.

Endvidere indeholder Almanakken „De internationale Sjøvejsregler og Nødsignaler“ samt „Regler for Sejlsads i indre Farvande“. Disse Regler gør Almanakken i høj Grad anvendelig som Julegave til Sjøsportsmænd og andre, der færdes paa Søen, hvorefter mange næppe kender disse Regler eller i alt Fald ikke overholder dem. — Vi anbefaler Almanakken paa det bedste til alle Navigatører, Sjøsportsmænd og Fiskere.

Nyt Frugtmotorskib til Norge

✓ Fra A/S Helsingør Jernskibs- og Maskinbygger. er leveret et nyt Frugtmotorskib „Olaf Fostenes“ til Lars Fostenes Rederiaktieselskab, Haugesund.

Skibet, der er af den af Værftet udviklede specielle „Vibrant-Type“, har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem PP	96,01 m
Bredde	13,87
Dybde til øverste Dæk	8,76

De isolerede 4250 m³ store Lastrum bliver afkølet af et moderne Kølemaskineri af Thomas Ths. Sabroes Fabrikat. Kølesystemet arbejder med Ammoniak efter indirekte Fordampningssystemet, der muliggør samtidig Transport af Frugt ved forskellige Temperaturer, som f. Eks. Bananer ved + 12° og Æbler ved 0°. Kompressorerne er to vertikale trecylindrede enkeltvirkende „Sabroe“ Ammoniakkompressorer af den helt lukkede tryksmurte Marinetype, hver direkte koblet til en 75 HK shuntviklet Elektromotor. Køleanlægget er udført under Kontrol af Lloyds Register of Shipping.

Til Lastning og Losning findes 8 Stk. Bomme og 8 Stk. elektriske Spil af Thomas B. Thriges Fabrikat.

Skibet med Maskineri og Køleanlæg er bygget til British Lloyds Klasse 100 A 1. R.M.C., special survey.

Foruden en stor, rummelig Apterling for Skibets Officerer og Besætning udført med særligt Hensyn til Tropefarer, findes Saloner og Kamre for 12 Passagerer. Passagerapteringen er smagfuldt og moderne udstyret. Spisesalonen er udført i lys Birk med Pillastrer og Møbler i mørk Birk. Betrækket i moderne Stoffer. Paa Baadedækket findes en Rygesalon, udført i smukt flammert kaukasisk Nøddetræ. Mellem Hoveddæk og Baadedæk er indbygget et Trappeparti med Hall udført i Elmtræ.

For Passagererne findes store, lyse, smagfuldt udstyrede 1- og 2-Mands Kamre med fritstaaende Mahognisenge, Porcellæns-Vaskekummer med koldt og varmt Vand, Badeværelser og alle Bequemmeligheder.

Saloner og Kamre har store firkantede Vinduer i Metallrammer, og alle Rum er forsynet med elektriske Vifter samt smukke moderne Belysningsarmaturer.

Skibet er udført med Helsingør Skibsværfts særlige Linier, som sikrer en ringe Skibsmodstand og gode Sjøegenskaber.

Maskinanlægget bestaar af en 9-cylindret, 2-takts Hoveddieselmotor af Burmeister & Wains Konstruktion, samt desuden 3 Stk. Dieselhjælpe motorer for Drift af Kølemaskineri og Levering af elektrisk Lys, Varme og Kraft overalt i Skibet.

Paa Prøveturen opnaaedes en Fart af 17,1 Knob.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16



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



STJERNENS
Olje og Mineralvædske

Depot for Skibsproviantering
 Heibergsgade 16 :: København K.
 Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer
 Depot i alle danske Provinshavne



HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
 Faæes i alle Verdenshavne

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
 (Holzappel) A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601

Husk at sikre Dem Aarets største Julehefte »Jul paa Havet«

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Brøndberg & Tandrup

Lanterner, Lamper og Lygter
 Skibsinventar og Reparationer
Udtagelse af Certifikater

St. Kongensgade 27 B
 Telefon: Palæ 827



G. W. Frydenlund & Søns Eft.

C. W. HARNISCH
 Nygaardsvvej 12 - Tlf. Ryvang 33

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Giv din bedste Ven Bogen „**BARKEN MARGRETHE**“
 Den kan endnu faas paa „Vikings“ Kontor.

C.L.O.C. CACAO LIQUEUR.



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KJØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Alle Hver-
dage i begge Retninger.

KJØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KJØBENHAVN—OSLO,
1 Tur ugentl. i begge Retninger.

KJØBENHAVN—TYSKLAND,
via Stettin. 3 Ture ugentlig i begge
Retninger.

REGELMÆSSIG RUTEFART
mellem Kjøbenhavn og Aarhus,
Aalborg, Frederikshavn, Fredericia,
Horsens, Kolding, Middelfart,
Odense, Randers, Vejle m. fl.
Provinshavne.

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

1085

Jul paa Havet 1926



Arne Wigen

VIKINGENE
Julenummer
NR. 12A



INDHOLD:

- Forside: Maleri af H. Schøsler Pedersen.
 Indholdsfortegnelse og Titelside: Akvareller af H. Schøsler Pedersen.
 Kongens Rejse til Island 1936. Dobbeltside. Maleri af Lods Fr. Landt.
 Farvebillede af »Marquarie«. Fra Lods Gruelunds Samling.
 »Om Kap med Julen«. Novelle af Knud Andersen.
 »De gyldne Draabere«. Novelle af Otto Wang.
 »Skibshunden«. Digt af Allan Larsen.
 »Bluff«. Humoristisk Fortælling af Børge Mikkelsen.
 »Flaaden, Holmen og Minderne«. Af Marinehistorikeren Kay Larsen.
 Viceadmiral Rechnitzers Hilsen til »Vikingen«s Læsere.
 »Vor Marine«. Digt af Allan Larsen.
 »Torpedobaade stævner ud fra Rheden«. Akvarel af H. Schøsler Pedersen.
 »Niels Juel«, »Peder Skram« og »Olfert Fischer« overhaler en Undervandsbaadsflotille. Akvarel af H. Schøsler Pedersen.
 »Hvidbjørnen« værner de islandske Farvande mod ulovligt Fiskeri. Akvarel af H. Schøsler Pedersen.
 »Minderne«. Fotosamling af Chr. Mølsteds historiske Malerier.
 »Latteren«. Novelle af Tage Nissen.
 »Dampere Viktorias Skæbne«. Historisk Novelle af Thomas Olesen Løkken.
 »Hvad Kronborg gemmer«. Knud Rasmussen. Karakteristik ved Pastor H. Ostermann.
 Knud Rasmussens Grav. Farvefoto.
 »Nattevandrerer«. Stemningsbillede fra Grønland af Henry Ette. Akvarel af Poul Poulsen.
 »Germaniahavn«, Sabineøen. Dobbeltside. Akvarel af Poul Poulsen.
 »Fjordsæl«. Akvarel af Poul Poulsen.
 »Grønlandsk Fjordby«. Akvarel af Poul Poulsen.
 »Danmarksmonumentet«. Akvarel af Poul Poulsen.
 »Julestjernen«. Af Magister C. Luplau Janssen.
 »Du husker vel at skrive hjem«. Novelle af M. Lichtenberg Madsen.
 »Fyrpladsens Adelsmand«. Novelle af Maskinmester Aage J. Chr. Pedersen.
 »Den gamle Vagtsmand«. Novelle af Ingeniør J. A. Thorvang.
 »Jungmand Jakels Jordomsejling«. Præmie-Krydsordsopgave med Præmier til en Værdi af 200 Kr.
 »En Havarist, der har mistet Klyverbommen og Bramstangen i Storm paa Atlanterhavet«. Maleri af Vilh. Arnesen.
 »Hollandsk Galease«. Maleri. Dobbeltside. Udlaant af Kleis Kunsthandel.
 »S/S Texas paa Atlanterhavet«. Farveside.
 »Den første Verdensomsejlers Hjemkomst«. Farveside.
 Bagside: »Skibsdrengen«. Farvetegning af Osvald Jensen.

Alle Farvebilleder i »Jul paa Havet« kan købes i Særtryk, opsat paa Karton, ved Henvendelse til »Vikingen«s Redaktion, Gl. Mønt 39, København.

Originalerne til alle Farvebillederne kan købes ved Henvendelse til »Vikingen«s Redaktion, Gl. Mønt 39, København. Telf. Central 9822 & Byen 8040.

Trykning udført af A/S L. Ibrichs Bogtrykkeri, København.

Clicheer udført af Bødrene Bærentzens Clicheanstalt.

Redakter: AXEL BÆRENTZEN

Udgiver: »Vikingen«s Forlag, København.

H. SCHØSLER PEDERSEN



VIKINGENS

Julenummer

1936

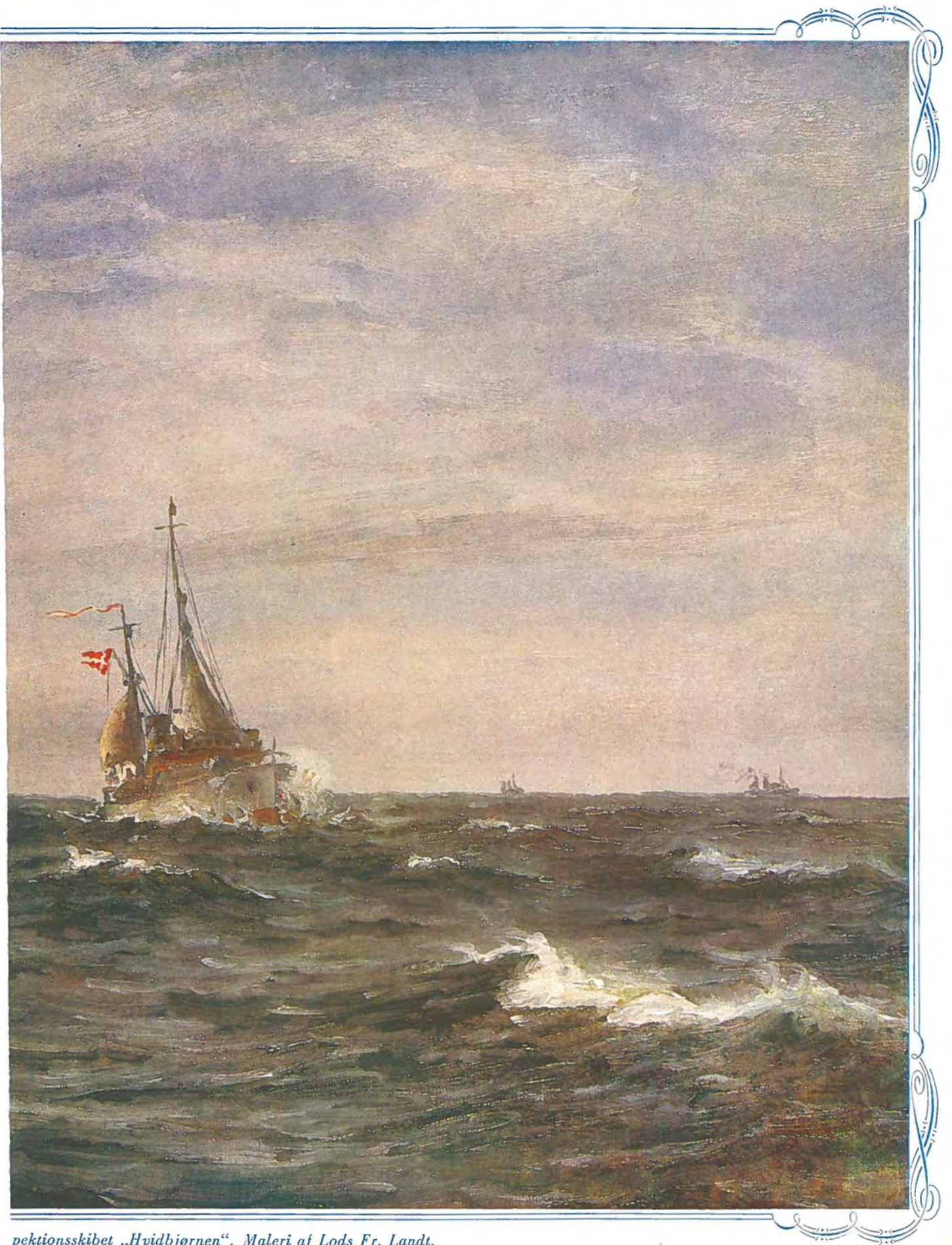


K. SCHULZ PEDERSEN 36

Afsejling fra Toldboden for en Langfartstur i det 18. Aarhundrede.



Kongerejsen til Island 1936. Kongeskibet „Dannebrog



pektionsskibet „Hvidbjørnen“. Maleri af Lods Fr. Landt.

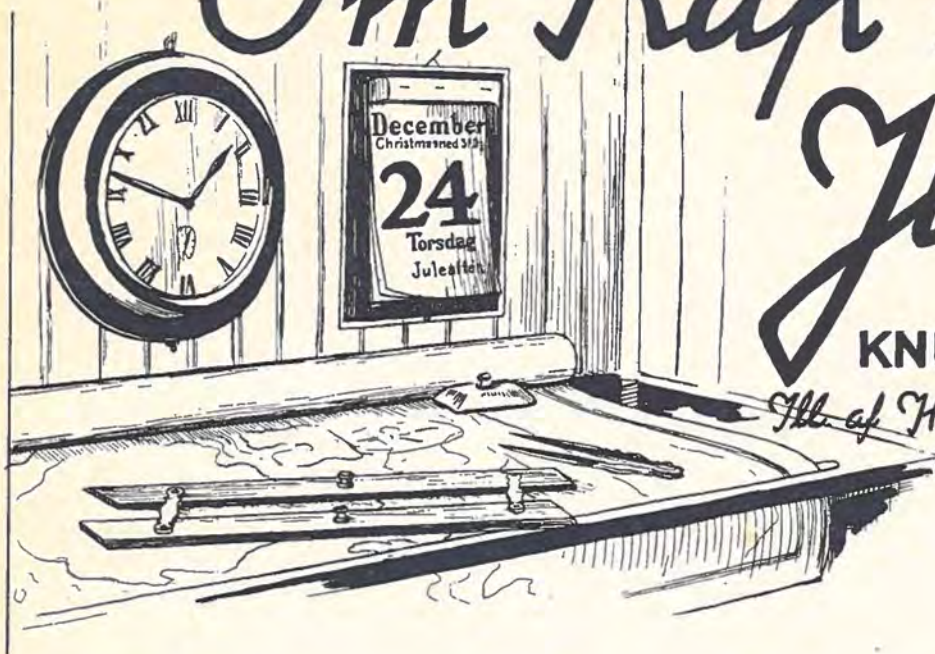


„Macquarie“, den sidste af Greens Blackwall Line, 1857 Br. T., bygget 1875.
Byggesum 42000 Pund Sterling, regulær Passager-Sejlfregat til og fra Australien. Fot. Lods Gruelunds Samling.

Om Kap med Julen

af
KNUD ANDERSEN

Ill. af H. Schösler Pedersen



NU er det snart Jul, og derfor er det paa høje Tid, at vi kaster Bekymringerne over Bord, tilgiver vore Fjender, elsker vore Venner højere, deler vor Glæde ud til alle Sider og gør Alvor af den gamle Julespøg: „Fred paa Jorden“.

Det er en travl Tid; men never mind. — Kald Børnene ind fra Legen og Kvinderne ind fra Køkkenet en halv Times Tid, for det naas nok alt sammen, og vi kan da i Nødsfald give dem en Haandsrækning bagefter med Slæden og Kagerne. — Er vi Søfolk eller ikke? — Stop Piberne, mine Venner, og slaa Kakkellovnslaagen op, for det er godt for Fantasien at se paa Gløderne og mærke Varmen i Skumringen. — Om vi nu blot kunde samle alle vore Kammerater og Venner, som ligger og skvalper paa Søens vaade Veje. Det er en mandig Bestilling, der er mange gode Folk imellem, og hvad de ikke er, kan de blive, for vel er Søen en streng Far; men han ved nok, hvordan vi skal tages. —

Jul! — Ja, det er et gammelt Emne, og der er nogen, som mener, det er slidt op; men det er noget Vrovl. — Julen er som en Stjerne, der hvert Aar berøres af et Smil. Naar Stjernen paa den Maade er slidt op, kræves der blot den svageste Antydning af en rigtig barnlig Længsel efter Julestemning i et Menneskesind; saa skabes Stjernen igen som ved et Trylle-
slag. — Det er da nemt nok. —

Jeg tror, Barometret falder, og det faar mig til at tænke paa den Gang, „Julia“ og „Peter Willemoes“ løb om Kap fra West Hartlepool til Rudkøbing

med Kul. — Det er mange Aar siden; men det var lige op til Jul, og jeg husker, at et lavt Lufttryk passerede nord om Irland den Dag, vi sejlede, og da den Slags stadig hænder, er Historien saamænd aktuel nok, selv om „Julia“ faldt i Krigen, og „Peter Willemoes“ endte hos en Skibsslagter.

Jeg var bare en langøret Kok om Bord i Bramsejlskonneren „Julia“ af Rudkøbing. Vi laa den Gang med en fuld Ladning Kul ovre i West Hartlepool, og ved Middagstid den 21. December kunde jeg fortælle dem henne i Lukafet, at vores den Gamle havde væddet med Skipperen paa s/s „Peter Willemoes“ om, hvem der kom først til Rudkøbing. Hvis vi kom først, skulde den Gamle have Dug til en ny Jager, Styrmanden en halv Kasse fine Cigarer, og vi tre Mand i Lukafet en hel Kasse til Deling. — What do you think of that? —

Hvad der skulde ske, hvis vi tabte, havde jeg ingen Anelse om; men det lod vi være udenfor Betragtning, for „Julia“ var den bedste Sejler fra Rudkøbing. —

Samme Eftermiddag slæbtes vi ud ved Højvande lige efter „Peter Willemoes“, som paa den Maade kvitterede sin Lods et Kvarter før, vi slap af med vores. Saadant noget er ærgerligt; men til Gengæld var „Julia“s Sejl aldrig blevet gjort los og sat saa kvikt og villigt. — En hel Kasse Cigarer! — Hal væk, Dreng! — Hal, saa Blokkene os! — Risen-grød og Flæsketeg hjemme i Danmark! — Hal væk og lad os faa det gamle Juletræ klædt paa! — Støt-taljer paa Bommene! — Kanel paa Risengrøden. —

Vel halet! — Los Jageren! — „Julia“s Pyntenetstok lugtede til Søen, før vi pløjede den op. — Tre og tredive Cigarer pr. Mand! — Hvem mon der saa skal have den sidste? — Hejs Jageren! — Mon det er rigtigst at skære Spidsen af eller bare bide den af? — Kast lur Skøde los og tag det slække ind i Læ! — Mon vi naar Færgen til Svendborg? — Haand over Haand, Dreng! — Syng til:

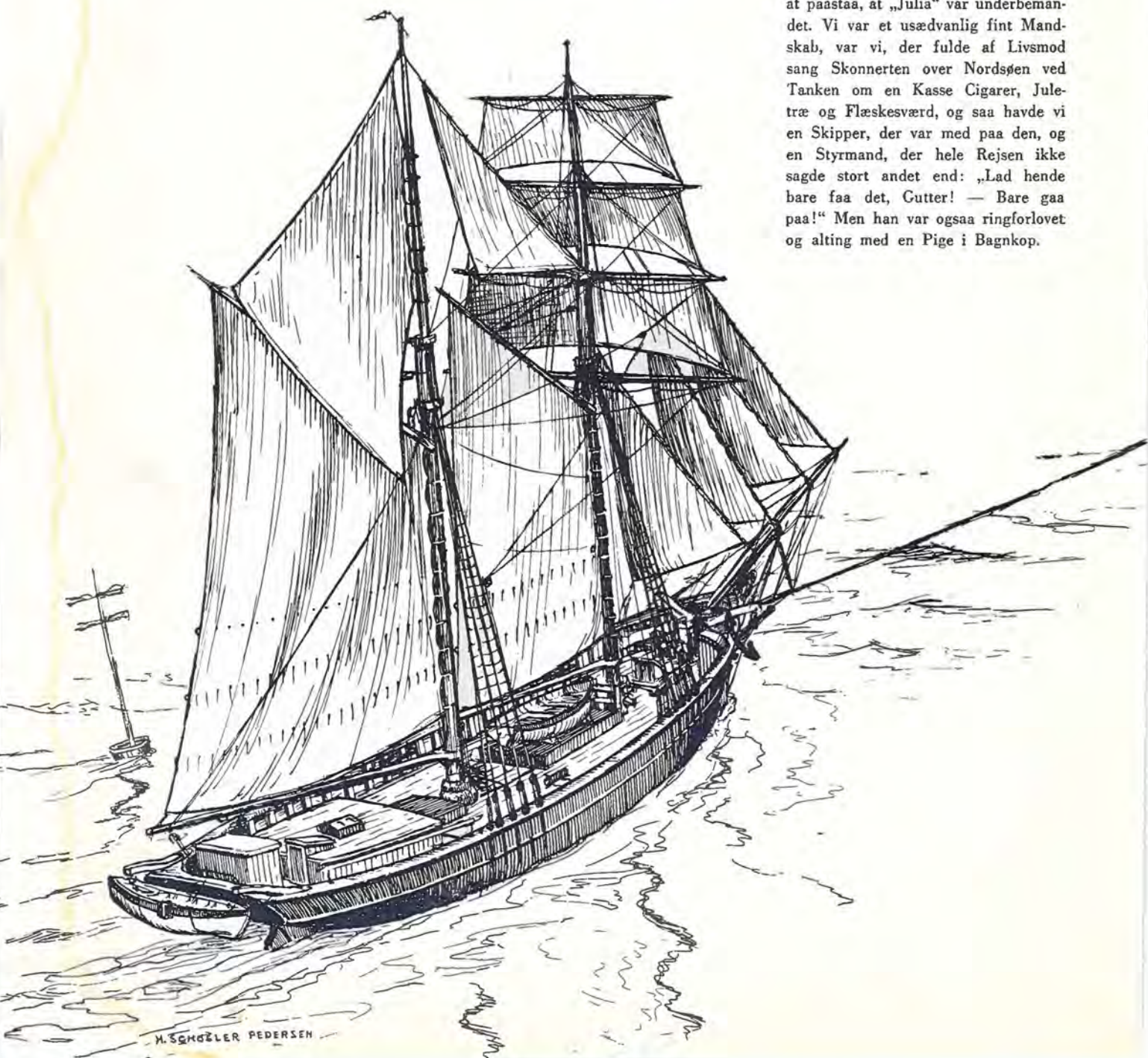
Altid faar vi Smør i Grød,
 aldrig faar vi ikke,
 Kæresten er altid sød,
 aldrig er hun ikke. — — — Fast det!

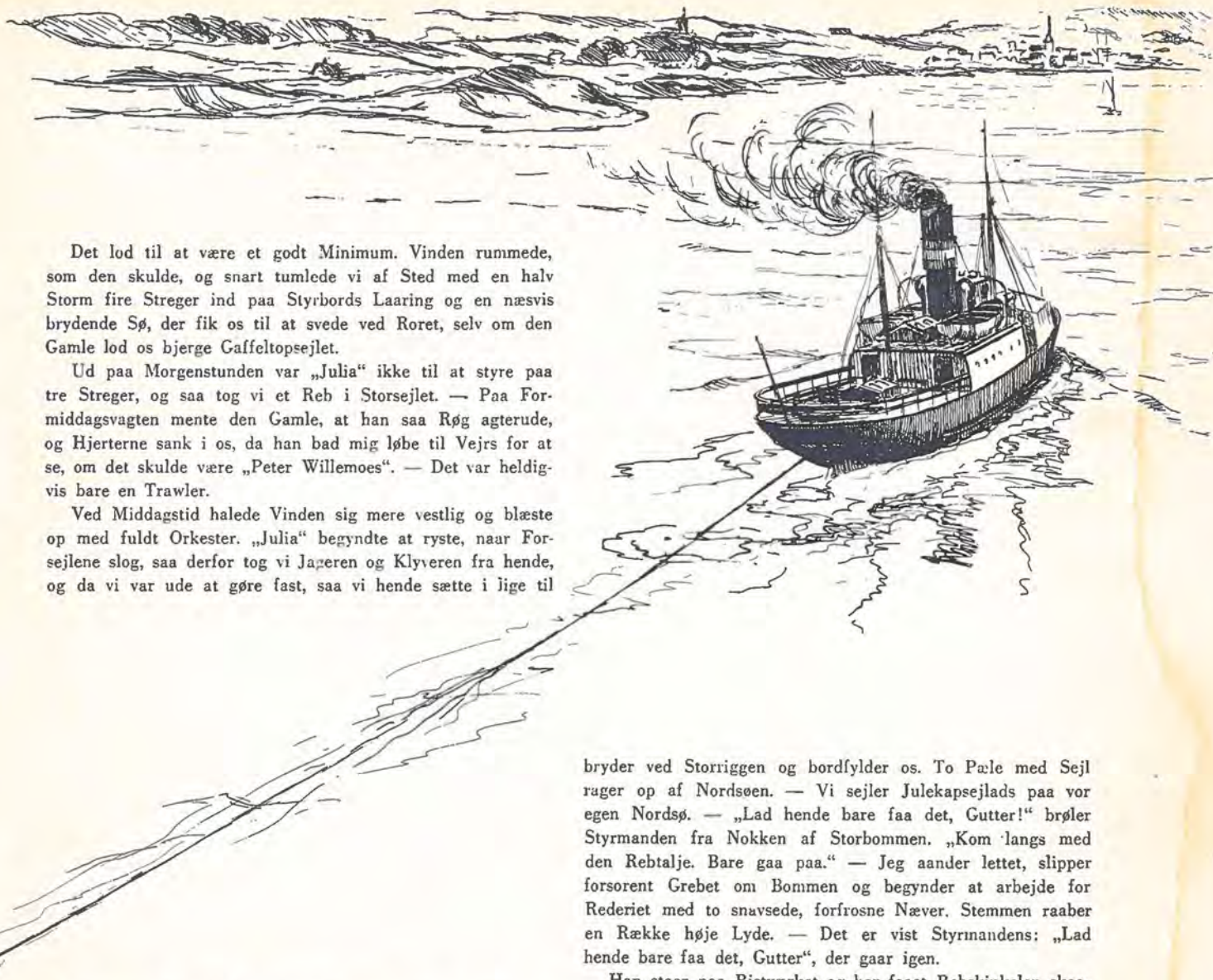
Det smaaregnede og blæste friskt fra Sydost, og der stod allerede Hav op langs Kysten. „Julia“ var lidt betænkelig ved det; men da hun havde Vinden tværs, gjorde hun ikke mange Ophævelser, men lagde det læ Øre til og dansede under fulde Sejl Øst til Nord ud over Nordøsøen paa den Kapsejls, som ingen af os, der var med, nogensinde glemmer. —

Vi var vel klar af Landet, da vi fik den første Byge. Skipperen, Letmatros Rasmus og jeg havde Vagt. Der var baade Regn og Kuling til os i en god Mening, og jeg hang agter ved lur Naglebænk og skelede til Bramsejlet; men den Gamle lod hende gaa, og vi halede bare Gaffeltopsejlet ned for at lette lidt paa Roret saa længe.

Da „Julia“ to Timer efter igen viste os læ Lønning, var „Peter Willemoes“s Lanterner ude af Sigte agterude, og vi strakte Gaffeltopsejlet igen og pumpede læns, for det var lige ved Udpurrring. Der var en Del Vand, og det var klart, at vi trak mere end sædvanligt. Hele Vagten havde Søen staaet som en Røg over os, og der var ikke en tør Trevl paa hverken Rasmus eller mig; men vi sang ved Gaffeltopsejlfaldet og Pumpen, og naar en Brækker strøg Fraaden af paa vor lur Lønning, og Søen lige efter buldrede ind langs hele Dækkets Læside, lo vi af fuld Hals. — Det var noget, vi kunde bruge.

Den Gamle, Styrmanden, Rasmus, Jungmanden og jeg udgjorde „Julia“s Besætning. Det var ikke mange til et Skib paa 142 Registertons, og vi tre forude var allesammen unge Fyre; men Gud naade den, der vovede at paastaa, at „Julia“ var underbemandet. Vi var et usædvanlig fint Mandskab, var vi, der fulde af Livsmod sang Skonnerten over Nordøsøen ved Tanken om en Kasse Cigarer, Juletræ og Flæskesværd, og saa havde vi en Skipper, der var med paa den, og en Styrmand, der hele Rejsen ikke sagde stort andet end: „Lad hende bare faa det, Cutter! — Bare gaa paa!“ Men han var ogsaa ringforlovet og alting med en Pige i Bagnkop.





Det lod til at være et godt Minimum. Vinden rummede, som den skulde, og snart tumlede vi af Sted med en halv Storm fire Streger ind paa Styrbords Laaring og en nævnis brydende Sø, der fik os til at svede ved Roret, selv om den Gamle lod os bjerge Gaffeltopsejlet.

Ud paa Morgenstunden var „Julia“ ikke til at styre paa tre Streger, og saa tog vi et Reb i Storsejlet. — Paa Formiddagsvagten mente den Gamle, at han saa Røg agterude, og Hjerterne sank i os, da han bad mig løbe til Vejrs for at se, om det skulde være „Peter Willemoes“. — Det var heldigvis bare en Trawler.

Ved Middagstid halede Vinden sig mere vestlig og blæste op med fuldt Orkester. „Julia“ begyndte at ryste, naar Forsejlene slog, saa derfor tog vi Jageren og Klyveren fra hende, og da vi var ude at gøre fast, saa vi hende sætte i lige til

bryder ved Storriggeren og bordfylder os. To Pæle med Sejl rager op af Nordsoen. — Vi sejler Julekapsejls paa vor egen Nordso. — „Lad hende bare faa det, Gutter!“ brøler Styrmanden fra Nokken af Storbommen. „Kom langs med den Rebtalje. Bare gaa paa.“ — Jeg aander lettet, slipper forsorent Grebet om Bommen og begynder at arbejde for Rederiet med to snavsede, forfrosne Næver. Stemmen raaber en Række høje Lyde. — Det er vist Styrmandens: „Lad hende bare faa det, Gutter“, der gaar igen.

Judasørerne det ene Øjeblik, og i det næste viste hun os Kølen. Og det endda med en Kullast. — What do you think of that? —

Himmelen og Havet gik nu i een graa, stormende Uendelighed. Søen havde allerede flere Gange truet Hækjollen, og „Julia“ hev for sine opbrasede Ræer og udfiredede Bomme skiftevis Lønningerne under paa sit gale Rend. Da Skumringen faldt paa, blev der givet Ordre til endnu et Reb i Storsejlet.

Jeg ser det hele for mig i Aften. Den Gamle har taget Roret, en svær Sø indhenter os. Den stiger højere og højere — det er, som om den suger Skibet ind til sig, saa vi taber Farten. Vinden overdøves af Broddets Larm, da den i brølende, snefygende Majestæt gaber over os. — Ingen Magt i Himmelen eller paa Jorden kan standse den. — Tid og Evighed er ingenting. — Grebet for Livet er alt. — Jeg kikker efter den Gamle, mens jeg fumler lidt med Rebtaljen og slaar en Arm rundt om Storbommen. Han ser forefter og retter lidt paa Livlinens Pælestik, der hænger løst over ham. — Hans store Næver ligger saa let paa Rattets Knager; men jeg ved, han har „Julia“ under Kommando og ikke slipper hende, selv om Søen æder os. Der er stor Trøst i det.

Saa letter Agterenden sig. — Højere og højere — den øverste Top af Søen staar som et Vandfald ud over Hækken, fylder Jollen og styrter skummende forefter ned ad Halvdækket, mens vi pløjer os frem med Boven begravet. — Søen

Han staar paa Ristværket og har faaet Rebskinkelen skaa-ret. Nu hugger han Taljen i Pælestikket, og vi haler ud og reber op. Mod Vest er Himmelen flammet i alt det graa. Skyerne jager op fra Horisonten, de ligner utilgængelige Fjelde. — Østover. — Østover gaar den dristige Sejls. — Søen ryger. — Den Gamles Skæg staar stridt ud og peger østover. Det mørkner, da vi strækker Storsejlet. Vi dirker Bommen godt op. — Lanterneerne tændes. — Østover gaar det med Bramsejl i Top. — Cigarer og Flæskesteg og Dug til en ny Jager. — Den rager forresten ikke os. — Vi gaar med Jubel til Pumpen. — Vor bedste Mand i Lukafet, Rasmus, er atten Aar.

Men det er ikke Narrestreger at sejle paa Nordsoen ind under Jul. Vinden var nu plat for de Gat og Farten betydelig mindre. Paa Hundevagten bjergede vi Bramsejlet og sang forbitrede ved Givtove og Gaardinger til Sejlets Buldren oppe i Mørket. Det endte vel med, at vi klædte hende helt af — Naa, endnu stod Humøret godt i Lukafet, da den første Ærgrelse havde lagt sig. Vinden var jo god. Ganske vist var vi drivvaade og frøs som Hunde; men maaske kom vi Skagen ind inden Aften. — Natten gik. —

Vi vidste knap, hvem der havde Vagt, for Spændingen havde taget os med Hud og Haar. Vi var ved at blive slidt godt til, og forvirrede Tanker om Flæskegrød, Gransteg, en hel Kasse Kanel til Deling og tre og tredive Risengryn pr. Mand blev sat til Side for Spekulation over, hvorvidt vi nu

fik god Kending af Skagen, og om, hvor „Peter Willemoes“ vel kunde være nu. Maaske var han passeret, og maaske var Strømmen imod i Kattégat, og sæt det nu gik hen og flovede; men det maatte vel blæse af fra Nordvest.

Skipperens Vagt var lige gaaet ned om Formiddagen, og vi var ved at døse hen, da Lyden af Sejldug, der flænges, og Lasernes Piskesmæld fik os til at fare op. — Et Kvarter efter laa Styrmanden og vi tre Mand paa Overtopsejlsraaen og slog Pjalterne fra. Da var vi lige ved at tabe Humøret, for det var vort bedste Overtopsejl. — Nu var det gaaet og med det Cigarerne, Risengrøden og Flæskesvøren. Intet Overtopsejl — intet Juletræ. — Savey!

Da vi firede Pjalterne ned, saa vi Røg agterude, og kort efter kom „Peter Willemoes“ for fuld Damp og svulmende Stagejl vadende op, passerede og slingrede forefter. —

Livet bereder Menneskene mange tunge Tab. Et af de værste er at miste sit Overtopsejl. Samtidig mærkede vi for Alvor, at vi var gennemblødte, forfrosne og søvndrukne. — Men den Gamle og Styrmanden gav ikke op. — „Lad os faa det nye Undertopsejl frem, Styrmand!“

Da det var slaaet under og hejst, fik vi en god Dram, og da vi havde faaet den, var vi tørre, varme og vaagne igen. —

„Lad hende bare faa det, Gutter!“ — — —

Hen paa Eftermiddagen flovede det. Alle Sejl blev sat, og under Aftenskafningen drøftede vi vor tabte Chance med Skagens Fyr i Sigte. — Men den flove Luft varede ikke længe, og da vi runder Trekosten paa Revet, faar vi en Snebyge, der lægger „Julia“'s Bagbords Lønning i Vandet og holder den der foreløbig. — — —

Nu er det mange Herrens Aar siden, og ingen vil bebrejde den Gamle, at han med den mest sejglivede Forvoenhed fortsatte vor Sejlads med hele Herligheden i Top, skønt det var saa snetykt, at vi ikke kunde se en Skibslængde fra os; men saadan var han. — Alt gik imidlertid godt. Vi holdt Haandlodet og Taagehornet gaende, til den Gamle ud paa Aftenen løste mig af ved Roret og gav mig Ordre til at hjælpe Rasmus med at holde skarpt Udkig efter Læsø Rendes Fyrskib.

Jeg var taknemmelig for at komme hen paa Dækket og røre mig lidt; men det blev kun til, at Rasmus og jeg lidt efter stod og nikkede ved Bradspillet.

Med eet slog en Flamme igennem lige for Boven af os. — Vi hylede op samtidig. Vi havde vist blundet lidt, for „Julia“ var allerede begyndt at falde af, og da jeg kom agterud, saa jeg Fyrskibet forsvinde i Snetykningen over luv Laaring. — Det blev en urolig Nat. Vi kunde ikke længere sove for Spænding. Vinden rummede mere og mere, men flovede, og paa Hundevagten passeredes vi af en Damper, som efter alles Opfattelse var „Peter Willemoes“.

Om Morgenens løb vi forbi Refsnæs for en jævn Slør, og jeg skal ikke skildre vort Humør den Dag, vort Slid med Oprigning af Spilere og Sager, histop og herved, og vor Omtale af den Gamle, Styrmanden og Sølv i Almindelighed. Alle Skipperne var Gniere og Slavefogeder, og Styrmand var Lus og Labskovs og no good at all.

Der blev nu ikke megen Tid til Muggeri, for der skulde ogsaa pumpes læns, laves Mad etc., og uden at vi egentlig var videre forberedt paa det, dukkede Langeland op forude. Langeland med Rudkøbing, hvor Juleaften boede — og bor endnu. —

Da det mørknede, havde vi Taasinge tværs, men bare en let Luftning fra Nordvest. Sejlene fyldtes knapt. Jungmanden havde Roret. Rasmus og jeg stod mismodige forude. Alle vore Tanker kredsede om Julen og de bedste Højtider, vi havde fejret, og efterhaanden listede denne forunderlige Julestemning

sig ind over os, som vi alle kender, denne forventningsfulde Feststemning, vi elsker, men som Livets Skuffelser desværre tilintetgør for de fleste af os, naar vi bliver ældre.

Mens vi stod der, var en klar Lanterne kommet til Syne agterude, og da den var nærved, hører vi den Gamle brøle: „Er det dig, Søren?“ — Der blev slaaet paa Damperens Telegraf. „Javel er det det!“ — Det er da vel ikke „Julia“?“ — „Jovist er det det!“ — Kan du ikke tage en Ende, saa skal du faa lidt af Æren for en Rejse fra West Hartlepool paa tre Døgn.“ — „Kom saa med Pertlinen da.“

Da Lysene paa Rudkøbings Kajer spillede op forude, svingede et Par Topplanter ind over eet agterude, og da Rasmus vrikkede Trossen i Land og hylede: „Fast er!“ rørte de Spillene om Bord i S/S „Peter Willemoes“. — — —

„Naa, Dreng“, sagde den Gamle, da vi havde klaret op og pumpet læns, „nu skal I have Tak for god Sejlads, og saa kan Jungmanden gaa hjem til sig selv og holde Jul. Du Rasmus, og du“ — den Gamle lod sin Lab falde paa min Skulder — „kan komme hjem til mig Klokkeren otte, saa skal vi se, om min den Gamle kan rigge en Juleaften til i en Fart.“

Det gjorde vi. — Madam Gamle var en flink Dame og ikke fedtet, saa Rasmus bemærkede i Aftenens Løb med klodset Beundring: „Hær æ releme ent nowe dæ hiæ Ransown.“ — „Det er ogsaa „Peter Willemoes“, der betaler,“ hviskede jeg.

Den Gamle sendte mig et knusende Blik, men saa kneb han det ene Øje til og fyldte vore Glas. „Konkurrencen er haard, men vi kan alligevel klemme dem lidt endnu.“ — Han bøjede sig over Bordet. „Forresten betaler „Peter Willemoes“'s Skipper gerne. Han har en Tilbøjelighed for „Julia“ fra gamle Dage af, og det er ikke første Gang, han har rendt efter hende uden at fange hende.“

„Du hentyder da vel ikke til mig?“ spurgte Madam Julia og saa strengt paa sin Mand.

„Jo!“ raabte han og lagde begge Næver paa Bordet.

„Saa skulde du da ogsaa skamme dig at komme med saadan en Hentydning, naar uskyldige unge Mennesker er til Stede.“

„Nej!“ brølede den Gamle.

„Jamen er du da blevet helt tovig?“

„Ja!“ svarede den Gamle og sprang op og løftede sin Kone og Stolen, hun sad paa, op i Højde med sit Bryst og kyssede hende, mens hun slog Armene om hans Hals.

Rasmus og jeg saa paa hinanden og glædede os over, at vi ikke var saa barnagtige; men Glæden blev kort, for i næste Nu havde Madam Julia trykket os til sit Bryst og kysset os. „Tak fordi I har været saa flinke,“ sagde hun minsandten, og ved den Ros blev baade Rasmus og jeg, der lige forinden havde været to temmelig store Mænd, til to temmelig smaa Dreng, og da vi lidt efter stemte i med „Glade Jul“, havde vi ondt ved at holde Tonen, for hun spillede saa underligt paa Pianoet. — — —

„Hvornaar mon vi faar Cigarerne?“ spurgte jeg Rasmus, da vi to kom om Bord til vort kolde Lukaf den Aften.

„Skidt med Cigarerne. Jeg tænker bare paa Julia. Havde man saadanne Grejer, turde jeg sejle om Kap med hvad som helst. — Hvor kyssede hun forresten dig?“

„Jeg tror, hun ramte mig over det venstre Øje.“

„Naa, ja, du er jo ogsaa saa lille. — Jeg fik da et rigtigt et paa Kinden.“

Anders Andersen



De gyldne

Draaber

Novelle af OTTO WANG

Illustreret af FRODE KIERULFF

VI sad paa Dækket af „Ysotte“ en Aften og talte om Skæbner. — —

— Tilsyneladende — sagde Kaptajn Buttler — findes der jo ikke Spor af Mening i Menneskers Skæbner, men — — der er vel sagtens dør, som overalt, et System, hvorefter alt retter sig. Det er blot saa forbigstret svært at finde ud af dette System. Der var en Gang, hvor jeg troede, at Menneskene ganske var deres egen „Lykkes Smed“, som man siger. Det var, da jeg var ganske ung og selv brusede og vilde frem og op. Da jeg saa blev noget ældre, gik jeg over til den Mening — — at der overhovedet ikke var nogen Mening i det Hele. Ingen af Delene tror jeg nu. Nogle vil vel nu kalde mig Fatalist, men det er jeg ikke, for vel tror jeg noget er forudbestemt. men ikke alt. Andre vil kalde mig Pessimist, Sortseer, de træffer heller ikke det rette, for jeg tror ikke, at Menneskers Arbejden sig hen imod et Maal er saa ganske urimeligt. Naa, der er i alt Fald Skæbner, der er saa godt som umulige at forstaa, ud fra hvilket Synspunkt man saa end dømmer. Jeg maa — desværre — indrømme, at selv Læren om Reinkarnation, der løser saa umaadelig mange af Livets Forunderligheder og Menneskeskæbners Gaader, alligevel ikke løser dem alle. Buddhismens Lære om Karma, Læren om Aarsag og Virkning, er sikkert kun som alle Buddhismens øvrige Love en Del af det store Himmelhedsfulde, hvoraf vi saa smaat, saa smaat begynder at skimte et Lys. Det meste, der er hændt mig i dette Liv, har jeg kunnet løse ud fra Sjælevandringslæren, kun to Ting er mig fuldkommen ubegribelig: mit Æventyr med Slangeringen og saa Edward Heysons Skæbne. —

Tommy Sonn, der fungerede som Hovmester i disse Dage, afbrød Kaptajn Butler og meldte, at Téen var serveret i Kahytten.

Vi gik ned.

Efter Maaltidet, da vi atter kom op paa Dækket,

var det mørkt. Vi gik ud paa Bakken og satte os overskrævs paa Spillene og tændte vore Piber. Over vore Hoveder funkede Stjernerne. En Ro fra før Tidernes Morgen hvilede over Atlanten, en Ro, der kun blev forstyrret af Maskinens monotome Stempel-slag.

Kaptajn Butler lænede sig bag over mod en Stabel Fiskekasser, og medens han ganske syntes at have glemte min Nærværelse, medens hans Tanker øjensynligt var milevidt borte, begyndte han ganske stilfærdigt at fortælle.

Jeg husker Edward Heyson fra mine allertidligste Drengaar hjemme i Dartmouth. Han var en syv, otte Aar ældre end jeg, men vi boede saa at sige Dør om Dør med hverandre, hans Fader var Toldbetjent, og min egen Far var Skibsbygger, begge to havde de sejlet i deres yngre Tid, de havde adskillige fælles Interesser og kom en Del sammen. Og vi Drengene legede sammen nede ved Vandet. Jeg kom ogsaa ofte ind til Edward, og han, som den største, havde altid en Mængde Ting at vise mig og fortælle om. Det lod til, at Heysons var glade over hans Bekendtskab med mig, Edward ansaas for en meget daarlig begavet Dreng, af og til viste han endog mindre heldige Tilbøjeligheder overfor sin Omgang, der før havde været af en meget tvivlsom Art. Edwards første Venner havde været alt andet end gode imod ham, men jævnlige haft ham til bedste og faaet ham til at gøre rent rædsomme Ting, som han i sin Naivitet, eller vel rettere Dumhed, havde gjort uden at tænke det mindste over. — Heyson boede, som halvfattige Folk i Almindelighed bor, men Mandens Sømandsliv havde sat sit Præg paa Hjemmet.

Inde i Stadsstuen fandtes et helt Museum af mærkeligt Ragelse, som Heyson i sin Tid havde bragt



Navnlig Konkylterne kunde vi Drengene aldrig blive træt af at se og føle paa.

med hjem fra Søen: Forunderlige Stene og Muslingeskaller og Konkylter, der var skyllet op paa Gud ved hvilke Strande. Navnlig Konkylterne kunde vi Drengene aldrig blive træt af at se og føle paa, naar vi usete havde set vores Snit til at snige os ind i Stadsstuen. Vi holdt dem op for Ørerne og hørte deres forunderlige Susen, der fortalte os om mærkelige Have og satte vor barnagtige Fantasi i store Svingninger. Endvidere fandtes en hel Del store og smaa Æsker, kunstfærdigt pyntede med lutter smaa bitte, rosafarvede Skaller. Paa Væggene hang kulørte Fjer og Billeder, der viste eksotiske Egne, og paa Gulvet stod Lanser og Spyd og Køller og Økser fra fjerne Malabarlande og, ophængt paa en stor Træplade fandtes endog en veritabel Skalp, som Heyson havde købt et eller andet Sted i Amerika af de Vilde. Men hvad der interesserede os allermost var en ganske lille tarvelig Flacon, der stod paa Kaminpladsen foran det mægtige Spejl. Den indeholdt en lysegul Vædske, der, navnlig naar Solens Straaler faldt hen over Flacon'en, havde et ganske ejendommeligt Spil, der ganske lignede fortyndet Guld. Vi Drengene stod ofte foran denne Flacon og gloede paa den, røre den turde vi ikke. En Gang for alle havde Heyson paa det strengeste forbudt os at røre ved den, endsige tage den ned. „Den er forhekset,“ havde Heyson sagt. Jeg troede alt. Jeg var vist en seks, syv Aar den Gang. Og Edward troede det, skønt han var nær ved de fjorten. Men husk, han var jo ogsaa en indskrænket Dreng. Dog, at der var noget mystisk ved Flaconen med de gyldne Draaber, gav den jo endnu større Interesse for os. Timevis kunde vi glo paa den. — Min Far og jeg talte ikke saa meget sammen, men alligevel maa jeg engang have nævnet noget om denne Flacon til ham. Nok er det, at han en Dag lod et Ord falde til

Heyson om den mærkelige Flaske, han havde staaende paa Kaminpladsen i Stadsstuen. — Heyson fortalte saa Far dens Historie, og Far fortalte mig den flere Aar efter, da — — naa, ja det kommer vi til siden.

Heyson havde faaet Flaconen, medens han endnu var ung og fo'r til Søs. Han var engang kommet til en lille Ø i det store og stille Ocean, hvilken huskede han ikke mere, men det var, saa vidt han erindrede, en af Manihiké-Øerne. Han var en Aften gaaet i Land oven paa en smeltende hed Dag. Øen var ganske uciviliseret, kun beboet af Vilde, og Vilde, der var af en meget utilnærmelig Karakter. Han gik langs Stranden, der var ganske øde. Fra Øens Indre, der var tæt bevokset af Skov og Vildnis, hørtes af og til en Trommes dumpe Durr og en Slags Fløjters hvinende Skrig, men ingen Mennesker saas noget Sted. Langt om længe fik Heyson Øje paa et Lysskær, der brød frem af Skoven et Stykke borte. I hans Baglomme laa en Coltrevolver, og da han iøvrigt var en modig Mand, der før havde prøvet lidt af hvert og aldrig gik af Vejen for et Æventyr, gik han derhen. Snart saa han de tydelige Omrids af et mægtigt Baal, omkring hvilket sad grupperet et helt Selskab Vilde i de særeste Forklædninger. Der maatte foregaa en eller anden højtidelig Handling. En umaadelig høj Mand med en Dyremaske foran sit Ansigt stod ret foran Baalet og foretog nogle Bevægelser, medens han udstødte høje Hyl, der blev besvaret af Mængden. — Heyson listede i Mørket videre, nærmere og nærmere, indtil han naaede om bag en tyk Træstamme, hvorfra han havde et godt Overblik over, hvad der skete paa Baalpladsen. Pludselig saa han, at den høje Skikkelse med Masken, aabenbart en Slags Medicinmand, blev overrakt en lille sort Bylt, som han hævede højt i sine Arme. Bylten bevægede sig, Heyson hørte en spæd Graad — — og opdagede, at det var et lille Barn, Troldmanden holdt i Armene. Om Barnets Skæbne var der næppe nogen Tvivl, det skulde ofres — — om fem Minutter vilde det sikkert blive kastet ind i de graadige Flammer, der i et kort Nu vilde fortære det. Heyson tog sin Colt frem. Han spændte Hanen paa Revolveren og i et Spring stod han paa den af Ilden oplyste Plads. Han stormede frem, rev Barnet ud af den forfærdede Troldmands Arme og løb og sprang det hurtigste, han kunde, bort med sit Bytte. De Vilde sad som lamslaaede, ikke en Lyd kom fra deres Læber, ikke en eneste forsøgte at hindre hans Flugt — — først da Heyson var et godt Stykke borte langs Stranden, henimod der, hvor han var kommet i Land, hørte han et hundredstemmig Brøl dundre efter sig. Men han løb stadig, uden at have nogen Tanke om, hvad han skulde gøre med Barnet. Omsider snublede han over nogle Trærødder og faldt. Da han laa paa Sandet, hørte han én nærmede sig i stærkt Løb. Der var ikke Tvivl derom: han blev forfulgt. Inden han naaede at rejse sig, saa han en Skikkelse ile hen imod sig. Atter greb han til sin Revolver, men da han i Mørket kunde se, at det var en Kvinde, der kom, sænkede han det allerede hævede Vaaben. Saa faldt den Indskydelse ham ind,

at det maaske var Barnets Moder, der forfulgte ham. Han greb den lille og rakte den over mod Kvinden, der kom farende mod ham. Hun greb Barnet og knugede det til sit Bryst, en Gestus, der er ens for alle Mødre paa hele Jorden. Saa faldt hun paa Knæ foran Heyson, der i Mørket følte, hun tog hans Haand og kyssede den, atter og atter, medens hun mumlede en umaadelig lang og uforstaaelig Remse. Da nu Heyson havde overleveret Barnet til dets Moder, vilde han gaa bort og søge ud til sit Skib igen. Men den vilde Kvinde klamrede sig til hans Ben og søgte øjensynligt at faa ham til at gaa med sig et eller andet Sted hen. Naturligvis forstod han ikke et Ord af hendes Barbar-sprog, men saa meget var dog begribeligt, at hun vilde have ham med sig for at give ham en Belønning for Barnets Frelse. Saa gik han med. Hun førte ham ind i Skoven ad omtrent ufremkommelige Stier, i kulsort Mørke.

De gik nogle faa Minutter, saa standsede de foran en Løvhytte. Her boede Kvinden. Paa alle fire, med Barnet paa Ryggen, forsvandt hun ind gennem en lille, bitte Aabning i Hytten og kom et Øjeblik efter tilbage, nu alene, men med en lille Glas-Tingest i Haanden, som hun gav den forbavsede Heyson. Da denne en Times Tid efter sad vel om Bord i sit Skib, nede i sin egen Kahyt, tog han den vilde Kvindes Gave frem af sin Pjekkertomme og saa, at den bestod af en gullig Vædske. Omkring Flaskens Hals var viklet en ganske smal Strimmel gulnet, aabenbart meget gammelt Papir; da han løsnede Strimlen, saa han, at der med en fin spinkel Skrift var skrevet nogle faa Linier paa den. Men Skriften var omtrent ulæselig. Ordene maatte være skrevet for et Utal af Aar siden, Blækket var farveløst, og de Ord, han kunde skelne, var uforstaaelige — — Sproget kendte han ikke. — Heyson var meget optaget af sin Gave, næste Dag viste han Kaptajnen den. Den Gamle fik en Lup frem og studerede nøje Strimlen med den mystiske Skrift; langt om længe fortalte han Heyson, at Sproget var gammel-portugisisk — — der stod:

„Har De et Barn kær,
lad det da
drikke disse
Draaber
før sit
femtende
Aar. —
Et gyldent Liv
vil da blive
det
beskaaret.“ —

Søens Folk er altid overtroiske, mer eller mindre, men altid noget. De to Sømænd blev ganske højtidelig stemte begge to. „Pas godt paa den Flaske“, sagde den Gamle. Og det gjorde Heyson. Men naturligvis sagde han altid til andre — „det hele er naturligvis noget Sludder.“

Men i Heyson's Hjem i Dartmouth stod Flaconen nu paa Kaminpladsen i

Stadsstuen. Han havde omtrent glemt den Historie med dens Oprindelse, som det Vrøvl det var, men Flaconen stod der. Saaledes lød gamle Heysons Fortælling, omtrent saaledes fortalte min Far mig den nogen Tid efter. Og naturligvis kunde jeg ikke holde tæt, men lod min Viden gaa videre til Edward. Jeg husker, han skoggerlo, da jeg fortalte ham om den gamle Flacon med de gyldne Draaber. Han tog den, som det meste der kom paa hans Vej, som en overmaade god Spøg. Ikke destomindre saa jeg straks, da jeg næste Gang stod overfor Flaconen i Stadsstuen, at der ganske sikkert maatte være sket en Forandring med dens Indhold, vel var det gult endnu, men ikke gyldent mere. Solen kunde skinne nok saa meget paa Flaconen — dens Indhold havde mistet den gamle Glans, det gamle Spil. Og ganske ligetil. Grinende over hele sit store dumme Fjæs fortalte Edward mig, at han havde drukket de gyldne Draaber, og at de havde smagt ganske frygtelig bitre. Paa Flaconen havde han hældt noget af Faderens Whisky. Jeg glemte Historien — og han gjorde det — — indtil mange Aar efter.

Henved Juletid det Aar døde en fjærn Slægtning af Heysons ovre i Dublin, og Familien arvede til deres største Forbavselse en Sum Penge, der vel ikke var saa overmaade stor, men som for dem var en



Hun greb Barnet
og knugede det
til sit Bryst.

Kapital. Det gik med Heysons som altid med Smaafolk, der faar Penge — — de taalte det ikke. Gamle Heyson blev pludselig Rentier, de flyttede fra deres lille Hus ved Vandet op i den øvre Del af Byen, og Edward, der netop til Sommer skulde være gaaet ud af den kommunale Skole, blev til stor Fortvivlelse for ham selv indsat i Dartmouths Latinskole, i en for hans Alder meget lav Klasse. Der gjorde han til at begynde med en ynkelig Figur og tryglede og bad Faderen om at maatte blive udtaget igen. Men nej. Gamle Heyson havde pludselig faaet i sit Hovede, at Drengen skulde læse. Edward var i den Vinter ved at forgaa af Raseri og Harme over al den Postyr, han vakte i Skolen. Han var ganske umulig. Lærerne skaanede ham ikke. I det andet Skoleaar indtraaede der med ét en Forandring. Han fik sin første Forelskelse, og dette medførte naturligvis den sædvanlige Forvandling. Drengen begyndte at passe sit hidtil meget miserable Ydre. Han kom i et nøjere Forhold til Vand og Sæbe, redte Haar og svinede ikke sit Tøj til som før. Han hankede op i sig selv, indsaar pludselig sin Slaphed og passede sine Lektier, da han ikke i Pigens Øjne vilde staa tilbage for sine Kammerater. I det tredje Skoleaar var han en helt flittig Elev, og da Tidens Fylde kom, tog han en endog ret pæn Studentereksamen. Død og Pine, tænkte Edward, Du kan, Du er en Karl. Nu havde han faaet Blod paa Tandene. Han besluttede at læse Jura. Gamle Heyson var ved at knække bagover af Stolthed over Sønnen. Han betalte, hvad det kostede. Ved det juridiske Fakultet var Edward ganske flink til at begynde med — — senere blev han endog meget flink. Aarene gik. Han tog en straalende fin afsluttende Embedseksamen. Han kom ind i et udenrigsministerielt Departement og fik saa kort efter Udlængsel, Verden var stor, England var mægtigt — en Englænders Tjener kunde ad Skæbnens Veje naa langt, om han spillede sine Kort godt ud. Og nu vilde Edward Heyson spille. Han viste snart, at han var en habil Spiller. Han havde straks Haand i Hanke med det Hele. Først kom han til Ægypten i et ganske underordnet Embede. Han var vel ikke nogen stor Begavelse (Geniet viste sig først senere); men han var myreflittig og paapasselig og forstod at omgaas andre. Han var en af de Imperiets Tjenere, hvem mange Øjne hvilede paa. Gradvis steg han paa Trappetigen. Han var snart et Navn. Ved et hovedkulds Avancement kom han til Indien. Og nu var han i sit rette Element. — Han kom til at begynde med til en lille By et Sted i det sydlige, — til en lille By, — ja, men til et stort Embede. Og fra dette Embede aad han sig frem. Faa Aar efter sad han i et af Administrationens større Em-

beder i Lahore. Og der var han, da Hungersnøden og Koleraen midt i Halvfemserne var ved at styrte hele det indiske Kejserrige ud i Kaos. Nu viste det sig, at Naturen havde været ham naadig og givet ham én eller anden syrlig Mavesaft i en saadan Overflod, at han var uangribelig for Kolera. Hvordan han klarede sig overfor Hungersnøden, ved jeg ikke — — men klare sig gjorde han. Han gjorde mere end det. Han havde paa en eller anden ubegribelig Vis det Held, at medens alle hans Hjælpere døde som Fluer i Administrationen, der stod paa Sammenbruddets Rand, fik han gennemtvungen en umaadelig Leverage fra Afghanistan. Han udviste stor Konduite og handlede ganske paa egen Haand. Han indforskrev yderligere hele Karavaner af velnærede, hærdede Turkestanfolk, der gjorde et Hestearbejde ved at udbedre de rædselsfulde sanitære Forhold. Og naturligvis fik han Æren af denne Hærs Fortjenester, og saa mange Delinger fik han stampet sammen, at han ikke alene formaaede at redde sine egne Distrikter og Kommuner, men ovenikøbet formaaede at sende Hjælpekorps sydpaa, hvor Tilstandene stadig forværredes. Elleve Maaneders Arbejde, Dag og Nat, satte Edward Heyson paa Plads her i Livet, i elleve Maaneder gjorde han sin Stordaad, om han hentede Hjælpen fra Himmelen eller Helvede, det ved jeg ikke. Men det er jo ogsaa lige meget. Han reddede Millioner Pund Sterling og Millioner Mennesker fra Fortabelse — stod der i Bladene, som altid smører tykt paa. Imidlertid tog han, da Kalamiteten var bragt til Afslutning, Permission og rejste til Simla for at rekreere sig. Denne Rekreation varede længe, den varede to Aar. Men da havde Edward Heyson aldeles ingen Lyst til at vende tilbage til Lahore. Han tog sin Afsked fra den indirekte Administration og rejste hjem til old England. Man sagde med en overordentlig Formue i sine Kufferter. Han var jo aldeles heller ikke af de Mennesker, der hjælper andre kun af Kærlighed. Han havde paa sin Løbane vidst først og fremmest at hjælpe sig selv — og saa andre hvis det var til hans egen Gavn. Knap og nap et Aar efter sin Hjemkomst til England blev Edward Heyson adlet og fik Navnet Sir Henry. Hans Navn blev kendt i hele det britiske Imperium. Da han for faa Aar siden døde, sørgede Kongen sagde man.

Men kommer De nogensinde igen til London, saa gaa op i "British Museum"; i den indiske Afdeling vil De i et lille Kabinet, i en Glasmontre, finde en gammel, tarvelig Glasflacon, en vedhængende Etiket vil fortælle Dem, at den indeholdt de gyldne Draaber, som Sir Henry drak i sin Barndom.





VIKINGEN

Skibshunden

Digt af
ALLAN LARSEN

Dens kloge og trofaste Øjne
fortæller langt mere end Ord,
og den korter de ensomme Timer
paa Mandskabets Vagter om Bord;
den loører for hvert lille Kærtegn, —
det er, som den ved — og forstaar
at elske de barkedede Næver,
som klapper dens krøllede Haar.

Den hører til Mandskab og Skude
og gaar i Kabys og paa Dæk;
den kom sulten om Bord i Antwerpen
og blev — da man sejlede væk.
Dens trofaste Blikke erstatter
for mange paa Skuden et Savn
om andre Par trofaste Øjne
langt borte i Hjemmets Havn.

BLUFF!

Af Børge Mikkelsen.

Illustreret af Holger Andreassen.

DET VAR lige i Dagingen, — den lille Bark „Bellmore“ af Mobile laa med Forsejlene Bak ud for Mundingen af Savannahfloden. Agter under Gaflen vajede „Stars and Stripes“ og under dette tre Signalflag, der tilkendegav, at man ønskede Slæbedamper.

Paa Puppen travede Skipperen, i daglig Tale kaldt „den Gamle“, nervøst frem og tilbage, og han havde god Grund til at være nervøs, „Bellmore“ havde ingen Ankere. Dette at et Sejskib ingen Ankere har, er næsten lige saa katastrofalt som hvis et Dampskib ingen Skrue har, begge er hjælpeløst prisgivet Slæbedamperen og dennes Skipper, især hvis det som i dette Tilfælde er en „Yanky“, skal nok vide at udnytte Situationen og lave sig en ekstra Fortjeneste.

„Bellmore“ havde ligget til Ankers paa Parana Floden og ventet paa god Vind, da en Pampero havde overrasket dem, og for at undgaa at kollideres med en italiensk Tramp, som var i Drift, maatte „den Gamle“ lade sine Ankere i Stikken og gaa til Søs, og da Pamperoen efterfulgtes af en god Vind, opgav „den Gamle“ Tanken om at gaa tilbage og bjerge sine Ankere, men fortsatte Rejsen til Savannah, og nu laa han altsaa her med Tabet af sine Ankere og al mulig Udsigt til at skulle betale Aagerpris for at faa sit Skib i Havn.

Nu kom Slæbedamperen ned mod „Bellmore“, „den Gamle“ gjorde sig ingen større Forhaabninger om, at dennes Skipper ikke skulde opdage, at Ankerne mangledes, og hans bange Anelser slog til.

Skønt han meget diplomatisk undgik at komme ind paa Emnet, Ankere, var Slæbedamper-Skipperen til Gengæld saa udiplomatisk, straks han kom om



„Den gamle“ og Skibets finske Tømmermand havde en længere Konference.



„Den gamle“ gik nervøst op og ned ad Dækket.

Bord at begynde dermed, og da han tilmed forlangte en Pris for Bugseringen, der laa 100 pCt. over den almindelige Pris, bad „den Gamle“ ham hurtigst mulig forsvinde hen et Sted, hvor Temperaturen var betydelig højere end paa Savannah Floden.

Slæbedamperens Skipper tog Afslaget meget roligt, gik igen om Bord i sit Fartøj og dampede ind paa Floden, han vidste, at før næste Dags Middag vilde der ikke vise sig Konkurrenter, og inden den Tid skulde „den Gamle“ paa „Bellmore“ nok overgive sig. Men det gaar ikke altid, som Præsten prædiker.

Agter i „Bellmore“s Salon havde „den Gamle“ og Skibets finske Tømmermand en længere Konference, og kort efter stod Barken atter til Søs for smaa Sejl.

Næste Morgen laa „Bellmore“ atter ved Flodmundingen, Sejlene brasat bak og Signal oppe for Slæbedamper, — og samme Skipper, som Dagen i Forvejen nok saa stolt havde forladt „Bellmore“s Dæk, maatte nu, lidt slukøret ved Synet af to flunkende nye Ankere, der hængte under Kranbjælkerne, skrive under paa at slæbe Skibet op til Kajen i Savannah for den sædvanlige Pris.

Slæbetrossen blev halet om Bord, Sejlene gjort fast, Lodsens kom om Bord, og Bugseringen kunde begynde.

Efter nogle Timers Bugsering var „Bellmore“ naaet til Kajen, hvor det skulde fortoje, dette foregik paa den Maade, at Ankeret blev kastet los, hvorefter Slæbedamperen trykkede Skibet paa tværs af Strømmen, ind til Kajen.

Alt forløb programmæssigt, Slæbetrossen blev kastet los, og Lodsens paa Bakken varskoede „lad gaa Styrbords Anker“. Det skete; men „Bellmore“ drev, „lad gaa det Bagbord Anker“, skreg Lodsens. Heller ikke det hjalp, Skibet drev med Strømmen.

Da lænede Lodsens sig ud over Lønningen og saa ned, og der saa han noget, han aldrig før i sit Liv havde set! Begge Ankrene flød nok saa nydeligt. Tømmermanden havde nemlig lavet dem af Træ.

Saa hurtigt som muligt blev Slæbetrossen igen bragt om Bord i Slæbedamperen og efter en Del Manøvren frem og tilbage, blev „Bellmore“ endelig fortojet, og „den Gamle“ gned sig velfornøjet i Hænderne, han havde sparet lige saa meget som to nye Ankre vilde koste.

Flaaden og Holmen

Minderne

Af Marinehistorikeren KAY LARSEN

NAAR Juleklokkerne ringer inde over Kongens København og hundrede Tusinder Mennesker samles til Fest om de mange, mange Tusinde straalende Juletræer, da er der *indenfor* de gamle Volde et Areal saa stort som en Fjerdedel af hele den øvrige indre By, som ligger i Mørke og i dyb Stilhed — og aldeles folketomt. Et forladt Sted med øde Veje, med Broer uden Trafik, mægtige Bygninger uden Beboere, — alt afspærret fra Omverdenen ved Politivagt.

Det er Holmen. Paa Hovedvagten sidder Brandmandskab med et lille Juletræ i en Urtepotte foran sig, — uendeligt fjernt fra det øvrige Danmark og dog kun et Par Hundrede Meter fra Amalienborg paa den anden Side af Havneløbet. —

Men gaa derud en Hverdag, en Foraarsdag, naar Solen skinner over den lange Allé med blomstrende

Frugttræer, blinker i Kanalerne og luner over de frodige Plæner. Saa er De ved at faa Ordet „Idyl“ over Læberne. Naar De kommer videre frem, viger Idyllen for djærvt Liv, og Stilheden for skurrende Arbejds-larm. Der hamres, smedes, tømres, nittes og dundres i Kedelsmedier, Ankersmedier og Værksteder af mangfoldig Art. Og „Basserne“ er ude! Der ekserceres, der roes, der instrueres, marcheres, signaleres, der spises (paa Holmens Sprog „skaffes“), og der bades, alt fra tidlig Morgen, indtil der om Eftermiddagen gives Fyraften, d. v. s. „skejes ud“.

HOLMEN er Mandfolkenes Land. Der har indsneget sig Damer ved Kontorpultene hist og her, og der færdes Kvinder som Rengøringskoner, men de maa nærmest betragtes som Spurve i Tranedans. (Jeg skynder mig at sige: Guldspurve, ja Kolibrier, i mangfoldige Tilfælde). Men Holmen er præget af Mandfolk.

Ude paa Nyholm ved den gamle, ærværdige Mastekran, der nok saa meget som den smukke Hovedvagt er Holmens Vartegn, ligger Artilleriskibene „Olfert Fischer“ og „Peder Skram“, og nu har det ombyggede „Niels Juel“ sluttet sig til dem som en god Forøgelse af den sværbugede, langhornede lille Hjord. Noget sydligere stritter lange Tømmermoler ud i Flaadens Leje, først ved Stationsskibet „Hekla“ og Moderskibet „Henrik Gerner“ de dystre Undervandsbaade, dernæst den anselige Flotille af de fornøjeligere Torpedobaade, hvoraf de seks sidstbyggede er fortræffelige Orlogsfartøjer. Længere Syd paa har de øvrige Flaadeenheder deres Pladser. Dér ligger Inspektions-skibene, — og allersydligst Fyr- og Vagervæsenets Flotille.

Altsammen eksklusive Mandfolkeomraader. Ikke én kvindelig Skibschef, ikke en Frøken Kanonér, end ikke en Kok eller Kahytsjomfru af det smukke Køn. Den Tid er maaske ikke fjern, da vi faar en kvindelig

Det vil altid glæde os, hvis Livsgerning tilhører Søværnet, og hvem dets Virke og Vilkaar ligger alvorligt paa Sinde, at se Kendskab til og Forstaaelse af dets Midler og Maal udbredt i størst mulige Kredse.

Jeg benytter med Glæde Lejligheden til at sende „Vikingen“'s Læsere en Hilsen fra Orlogsmarinen.

*Rehmitz
Vice admiral.
Chef for Skibsskolen i København*

Leder, en Krigsministerinde, som moderligt kan tage sig af de taabelige Krigsmænd og lære dem fredelig Fornuft, mens den dumme Verden udenom ruster og ypper Klammeri, maaske endda roder sig ind i en væmmelig Krig.

Krig er jo endnu ingenlunde afskaffet, og Situationen ser ud til allehaande. Krig kommer igen ligesom Sygdomme. *Hvert Aarhundrede har haft sine Krige.* Gang paa Gang er der draget Skibe og Mænd fra Holmen til blodig Dyst, og dør vi ikke i Sottesengen i Tide, saa maa vi Mandfolk vel ud igen og værne Land, Kvinde og Barn. Det er ikke længe siden, *kun 21 Aar*, at danske Orlogsskibe stod ud af Flaadens Leje med væbnede, alvorlige Mænd, der følte, at nu gjaldt det Livet, „to bee or not to bee“ for Landet og for hver enkelt Mand.

I gamle Dage havde Flaaden sin Udrustningshavn i Tøjhushaven, dér hvor nu det kgl. Biblioteks Have ligger, mellem Tøjhuset og Proviantgaarden, og Flaadens Leje var i Krabbeløkke, en Bugt ved det nuværende Nyhavns Hoved. Saa blev det Strandomraade, der nu dækkes af Gammelholms-Kvarteret, Flaadecentralen, og derfra har Holmen sit Navn den Dag i Dag, for Holmen burde nu hedde Holmene! Udvidelsen over til den opfyldte og senere befæstede Nyholm hinsides Havneløbet og derfra videre til Dokøen, Frederiksholm, Arsenaløen og en Tid endda Christiansholm, fandt Sted efter 1685.

Det var fra Gammelholm, at Flaaden løb ud til de berømmelige Sejre omkring 1677, Niels Juels Tid, og omkring 1716, Tordenskjolds Tid, og Gammelholms Saga var først ude ved Aarene 1862—64, da Fraflyt-



Den gennemskudte Bønnebog, som bjærgedes fra Undervandsbaaden »E. 13«

ningen skete, men da var forlængst Flaadens Tyngdepunkt henlagt til det, vi nu kalder Holmen.

Og dér forefaldt de største dramatiske Begivenheder i Flaadens nyere Historie. I 1801 var Nyholm den mindeværdige Dag d. 2. April nærmest Kamppladsen, og fra Batteriet Sixtus fulgte Kronprinsen (Frederik VI) Slagets Gang. Da der kom Melding om, at Chefen for Blokskibet „Indfødsretten“ var faldet, tilbød den sygemeldte Kaptajn J. C. Schrödersee Kronprinsen at lade sig sætte ombord og overtage Kommandoen. Næppe var dette sket, før han segnede for en fjendtlig Kugle. Paa Batteriet rejstes en Mindestøtte af Granit i Form af en overskudt Mast, og den bærer Indskriften:

Afkræftet paa lange Sygeleje, oplammet ved et Blik af Danmarks Frederik, med Fyrstens Bifaldsraab indviet, foer J. C. Schrödersee fra dette Sted bekjendt



Den morsomme gammeldags, men praktiske Tovfærge over Minegraven.



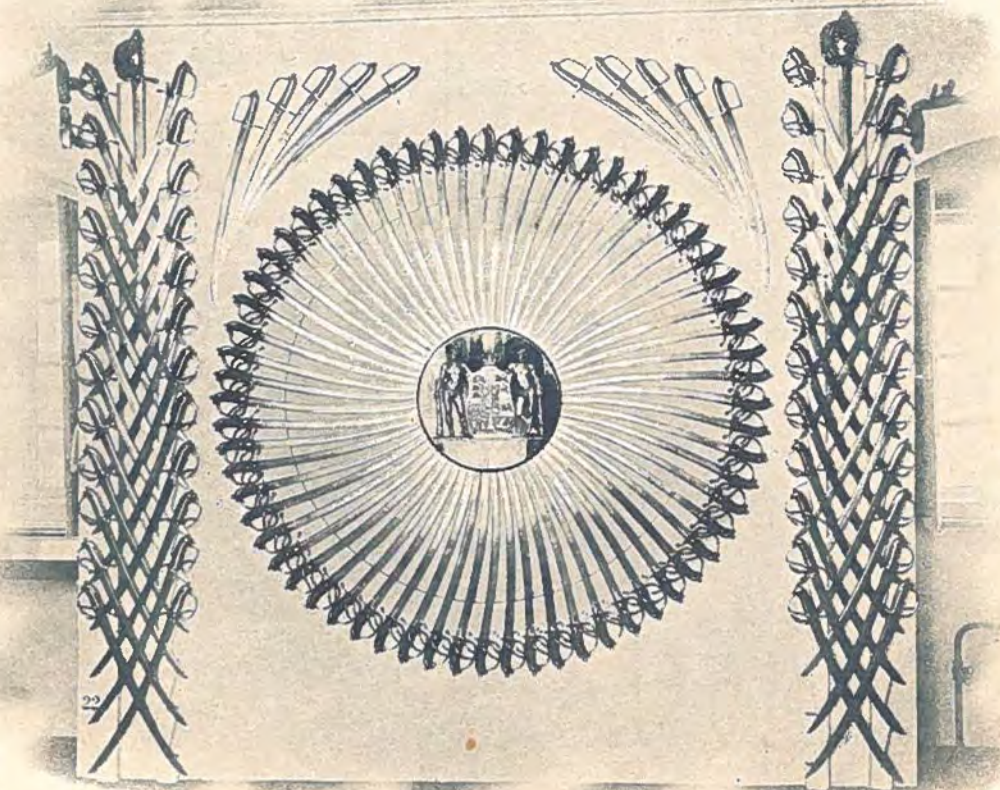
Fra Arsenalet. Gamle Faner, Messingkanoner, Trommer og „Zirater“ fra Linieskibet „Frederik den Sjette“.

med Krigers Død, den skønneste, for eget Fædreland imøde den 2. April 1801.

Og i Efteraaret 1807 var det paa Nyholm, Englænderne huserede værst, da Flaaden efter Københavns Bombardement og Kapitulation skulde afgives til Fjenden. Paa Holmen indkvarteredes et engelsk Rytterregiment. Dér skete de Ødelæggelser af Nybygninger,

af Beddinger og Redskaber, som vi Danske den Dag i Dag bitres ved.

Saasnart vi var kvit af Britten, tømredes der paany paa Holmen, men med en ny og ukuelig Kraft. Først byggedes der Kanonbaade, der kunde bides med Englænderne, som Terrier kan tumle med Bulldogger, saa større Skibe, og efter Fredsslutningen toges Arbejdet



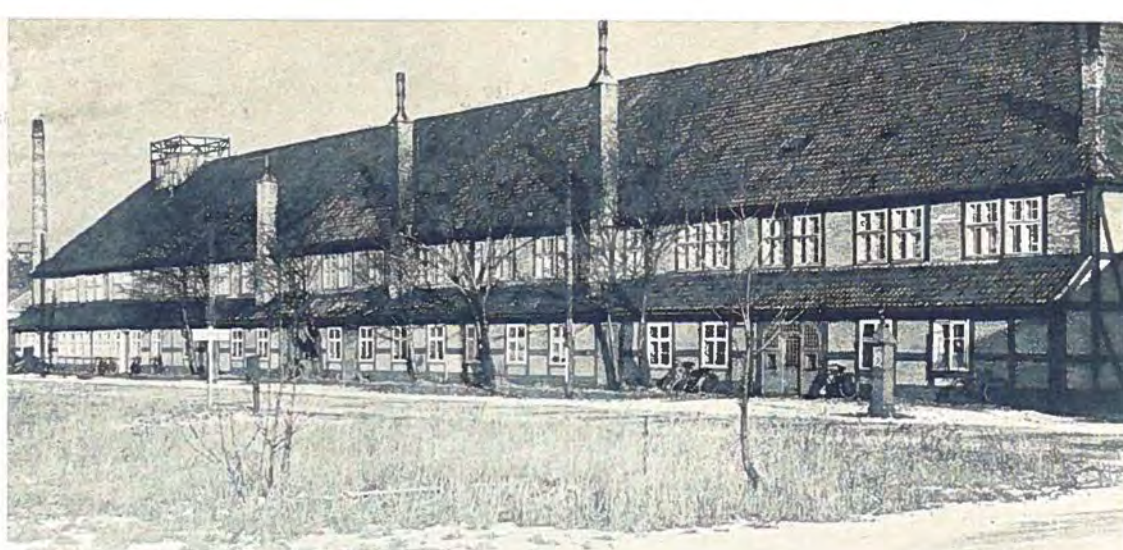
Fra Arsenalet. En af de talrige, overordentligt smukt arrangerede Vaabendekorationer.

op med Etableringen af en ny Kampflaade. Da saa Tysken blev Fjende, kunde vi baade i 1848—50 og 1864 ikke alene holde Fjenden Stangen, men lukke ham inde i hans egne Havne ved en kraftig Blokade.

Nu er Holger Danske faldet i Søvn igen. Vi klarede os jo under Verdenskrigen og fik endda Sønderjylland igen. Det

var saa sødt, og nu sparer vi paa de dyre Forsvarsvaabene. — Vort vennesele Smil burde smitte Verden, men gør det næppe. Der bevilges forfærdende smaa Midler til Landsforsvaret. Inde i Hovedstaden forøges

Politiet, for sæt der kom en Bussemand i Gaden. Udefra venter vi ingen Bussemand; de har ikke noget her at gøre. For de forfærdende smaa Midler bliver der gjort et forbavsende stort Arbejde. Flaaden kender sit



„Spanteloftsbygningen“ fra 1764 med adskillige Værksteder og Kontorer og bl. a. en Lægevagt, hvor der i Værftets Arbejdstid altid er en Læge til Stede.



Spisesalen i Marketenderiet. Paa Hylderne under Bordene kan Gæsterne trygt lægge deres Grejer og Pakkenelliker, til de kommer igen. Der behøves ingen Aflaasning.

PRECISION * ORDEN * LYDIGHED

Gamle, gode Fyndord fra Holmen. Skiltet med de kvarter-lange, udskaarne Bogstaver har talt sit Sprog for Generationer af „Ekipagen“s Folk, — og det hænger der endnu.

Ansvar og forstaa sin Pligt. Den Dag kommer sikkert, da Noter, Grænsepæle eller Afvisere ikke nytter nok. Ligesom Politiet skal afskrække Bøller, skal Søværnet afskrække Fjender. Vi vil ikke erobre en Tomme Land, men vi bør forsvare hver Tomme Land.

Se engang ind i det kæmpestore, tip-top-moderne Marketenderi paa Holmen i Middagstiden. Der sidder vel 800 Mand og skaffer, og naar Sirenen lyder, iler de ud til Arbejde. I Arsenalet renses og klargøres Vaaben, Skibe og Fartøjer holdes vedlige, og et og andet nyt bygges. Der slides i Laboratorier, Værksteder og paa aabne Arbejdspladser.

Under Verdenskrigen maatte vore Marineskibe udføre et strengt Arbejde med næsten uafbrudt Vagt-tjeneste, Konvojer og Patrouillering. Og Marinefolkene maatte uskadelliggøre 5803 Miner, hvorved 9 Mand led Døden, og adskillige saaredes. Men hvor mange Skibe og Skibsfolk vilde have lidt Undergang og Død, om ikke disse Tusinder af hornede, djævelske og sejlivede Miner var blevet uskadelliggjort af sagkyndige Folk af Marinens trænedede faste Stok. Torpedobaaden „Sværdfisken“ blev minesprængt og krøllet op under det højst farefulde Arbejde, — og heller ikke det løb af uden Mennesketab. Gang paa Gang var vore Skibe og deres Besætninger i overhængende Fare.

Krigen var os uhyggelig nær. Ude paa Sydsiden af Saltholmen blev den strandede engelske Undervandsbaad „E-13“ skudt sønder af tyske Orlogsskibe, og det gik frygteligt ud over Undervandsbaadens Besætning. Mange ilde tilredte Lig og mange lem-læstede Mænd bragtes ind til Holmen og førtes til Marinehospitalet.

Ude i det pompøse Arsenal findes forresten mellem de mange Kanoner og Hugvaaben et lille, mærkeligt Minde fra „E-13“: Skibschefens gennemskudte Bønnebog. Da Chefens Datter fornylig aflagde et Besøg i Arsenalet, fik hun et afrevet Blad af Bønnebogen med som Erindring.

Modelkammeret paa Holmen er en Seværdighed af Rang, Arsenalet ikke mindre, — og det rummer ikke saa faa „Trofæer“, bl. a skønt for-sirede Malmkanoner, erobrede af vore Orlogsmænd fra Sørovere i Vestindien. — Holmens Stortid er endt med Danmarks Stortid som Krigsmagt, og den ønsker vi jo ikke tilbage.

Vi ønsker Fred, men til Fredens Bevarelse kræves et solidt Værn til Lands — og ikke mindst til Søs. Landegrænsen er 60 km lang, Søkysten over 7000 km! Ordner vi ikke Forholdene i vore Farvande, der er af europæisk Betydning, gør andre det. Byrderne bliver da næppe lettere, og saa er det forbi med Æren og Selvstændigheden.

Stolte Minder er gode at eje, men en betrygget Fremtid er vigtigere, og det danske Folk vil, forhaabentlig inden det er for sent, forstaa, at Holmen skal være et trivsomt Sted, et virksomt Arnested for det danske Søværn.

Kay Larsen.



En Matros fra ca. 1800.



Arsenalet med Rigsvaabnet og Christian d. VI.s Buste over Gitterporten.

Dor Marine

*Med et Splitflag i Stavn
og en Ungdom om Bord
bær' I Danmarkens Navn
som en Sang over Jord,
og hvor end I lander
i Havn og paa Red,
det rød-hvide Banner
er Tegnet paa Fred.*

*Men I skabte jert Navn
i en Ufredens Tid,
da den flammende Bavn
kaldte Folket til Strid;
da fik I det Minde,
som aldrig forgaar,
og Slægter vil finde
om tusinde Aar.*

*Og med Ildskrift og Blod
staar jert Ry skrevet ned;
det var Manddom og Mod,
som gav Sejr, hvor I stred,
til Kuglernes Hvinen
i Kamp om en Havn
fik Mænd af Marinen
sit glansfulde Navn.*

*I er nu Landets Tolk
og har Freden til Sag;
I er Bud for et Folk,
for en Konge, et Flag,
at Tiden er omme
for Kampe og Vold,
nu ser man jer komme
med Fred i jert Skjold.*

Ally L. L.



*Fra Svenskekrigens Tid.
Besætningen paa Peder Bredals Skibe er i Færd med at
ise dem ud af Nyborg Fjord.*

Ghr: Mølsted

har med sin dygtige
og flittige Pensel
skabt Eftertiden et
Minde om Danmarks
Stortid som Sømagt.

Den gamle Matros

Og Chefen selv, kan I tro mig, Børn,
mig beder frem for sig træde:
„Naa, er du der, din gamle Ørn!
Gak ind til din Herres Glæde!“

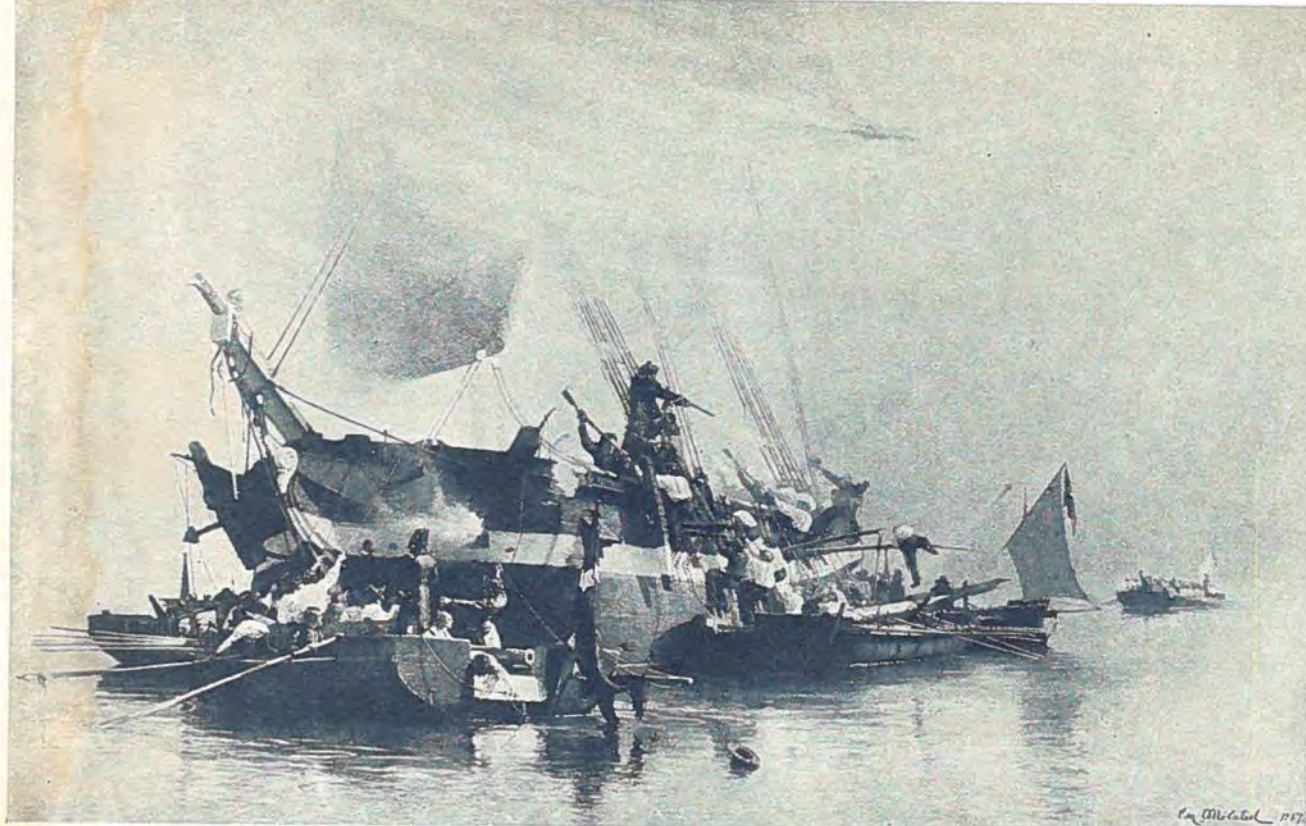
Saa faar jeg Lov at gaa agter ud
til Chefens Kahyt, den høje;
der møder jeg Wessel, Juel og Rud
og ham med det ene Øje.



*Forarbejde til det smukke Maleri
fra Stormen paa København 1659.
Fregatten Højenhal entres.*



*Motivet fra det smukke Digt
„Den gamle Matros“.*

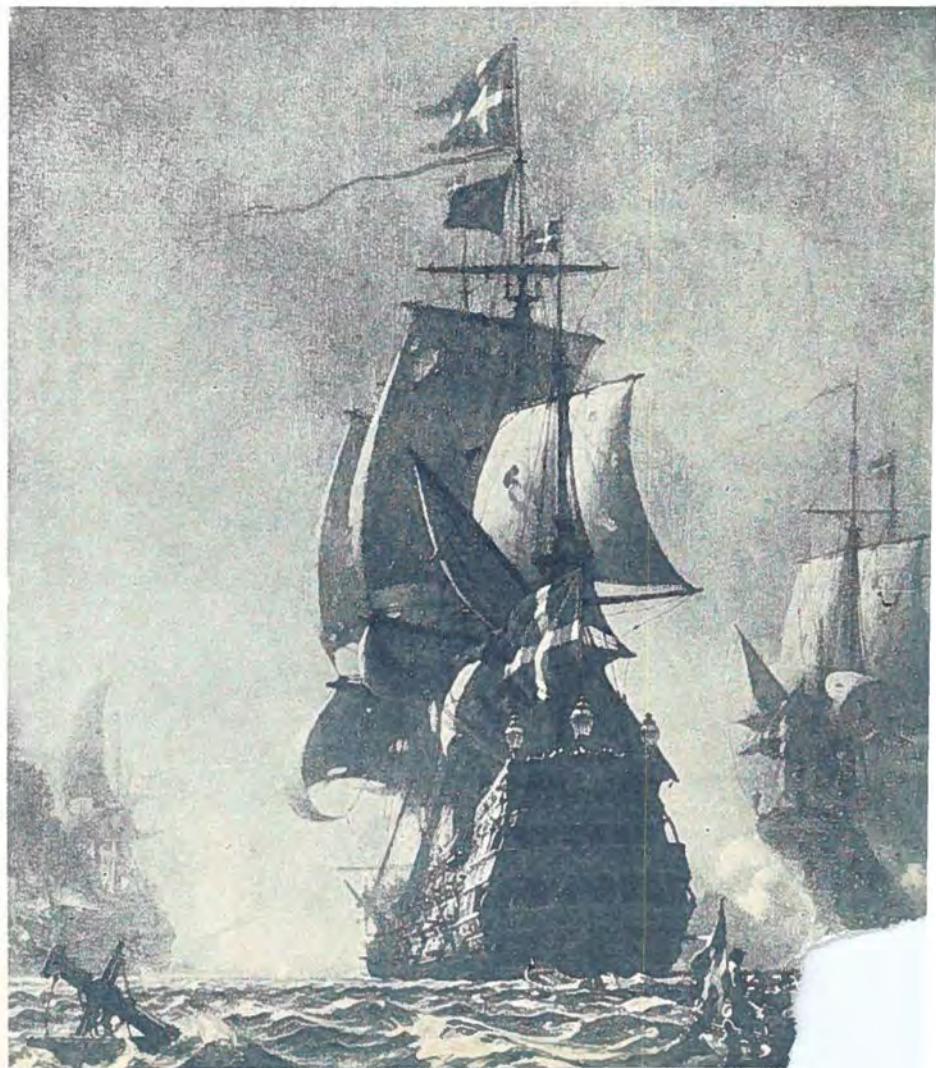


En engelsk Brig erobret.
Motiv fra Krigen
1803 - 1814.

Det hører Fortiden til, at Svenske og Danske mødtes til blodig Dyst, Fostbroderskabet har siden gjort sin Ret gældende, men i gamle Dage kæmpede Svenske og Danske drabeligt. Her har Mølsted vist Niels Juels Admiralskib „Christianus Quintus“ under Slaget i Køge Bugt 1677, hvor Danskerne gik ud af Kampen med Ære, idet vi med 25 Skibe mod 36 tilføjede Fjenden et stort Nederlag.

Fra Historien mindes vi alle Verset:

*Niels Juel gav Agt paa Stormens Brag:
nu er det Tid!
han hejsede det røde Flag
og slog paa Fjenden Slag i Slag.*



Niels Juels Admiralskib
„Christianus Quintus“.



LATTEREN

Af
Tage Nissen

Ill. af
Frode Kierulff

PETRUSHKA og jeg havde sejlet sammen paa alle Tankbaadsfartens hede Helveder, og han var blevet min Ven. Jeg traf ham første Gang i Marseille. Da sad vi en Flok Fyrbødere paa en lille Café og morede os over en Kammerat, der var ikke saa lidt af en Skuespiller. Han gav en Scene af „Faust“ til Bedste. Og saa, netop som han gengav Mefistofeles' dæmoniske Latter, blev Døren fra Gaden revet op, og Petrushka stod dér, ligbleg, med sorte Haartjavsner ned over et Par brændende Øjne.

— Hvor — hvor er han — der lo den Latter? — stønnede han.

Vor Kammerat traadte frem:

Stol kun paa dette Ord og paa den gamle Slange,
din Lighed med en Gud gør nok en Gang dig bange —
Ha, ha, ha, ha, ha, ha, ha, ha, ha!

Et kort Øjeblik var vi tavse efter den dæmoniske Latter. Men saa lo vi som Gale og krævede flere Drikkevarer paa Bordet. Petrushkas Lighed med en Gud — Petrushka, som stod dér, ligbleg, med blodbidte Læber og sort Haar ned over brændende Øjne.

Saa faldt han sammen, udbrændt og færdig. Han mumlede noget om en Fejltagelse, mens vi søgte at lokke Drikkevarer i ham for at kalde ham tilbage til denne Verdens Glæder igen. Han kom. Han rejste Hovedet, saa Kroppen, og saa tog han selv med rystende Haand Glasset. Det varede ikke længe, før

han var den gladeste, den vittigste og festligste blandt os. Han endte med at drikke for meget. Han blev bedøvet.

Dagen efter byttede han med en af mine Kammerater, der vilde hjem en Tur, og lod sig hyre om Bord som Fyrbøder hos os. Han var en glimrende Kammerat, tjenstvillig og aldrig paastaaelig, og han besad en Egenskab, der er værdifuld for en Sømand om Bord paa et Tankskib. Han var en ivrig, men lidenskabsløs Pokerspiller. Oljefartens Mænd kender ikke som Trampfartens Mænd det vekslende Liv i Havn efter Havn. Deres Liv er Livet om Bord, og som i alle smaa isolerede Samfund er Hazardspillet en vigtig Faktor. Petrushka var en uovervindelig Spiller, for naar han vandt, var han alvorlig, tabte han, saa smilte han. Men hvis en Medspiller blev saa ophidset, at han med en Ed rev Kortene itu og styrtede ud paa Dækket, saa vi maatte sende en Mand ud efter ham for at hindre, at han sprang over Bord, saa lagde Petrushka Kortene, blinkede til mig, og saa gik vi op paa Fordækket og satte os sammen ud i Stævnen.

Vi talte sjældent sammen, naar vi sad der. Petrushka var lige saa tavs om sig selv, som han var venlig og medgørlig. Vi havde bare nok i hinandens Selskab. Nede fra Messen trængte nu og da svage Mindelser om Pokerspillet Latter og Eder op til os, men vi hørte det ikke, vore Tanker gik andre Veje, baaret fremover af Tropenattens drømmende Illuminationer paa Himlen og i Havet. Det undrede mig tit, hvor Petrushkas Tanker mon søgte hen. Jeg fik det at vide den Nat, da vi med Kurs mod Panamakanalen fik det første Fyr paa

Columbias Kyst i Sigte. Pokerspillet var blevet os for hidsigt, Varmen i Messen for uudholdelig, og vi var som sædvanlig tyet op til vor Plads i Stævnen.

Pludselig lød nede fra Pokerspillerne en dæmonisk — satanisk uhyggelig Latter. Petrushka fo'r sammen som ramt af et Piskeslag og greb mig krampagtigt i Armen. Han var dødbleg og rystede. Saa tog han sig sammen og lo.

— Petrushka — sagde jeg — nu er det anden Gang, jeg ser dig reagere overfor den Slags Latter — hvad er der i Vejen med dig?

Han fortalte mig det hele — ikke stille og lidenskabsløst som enhver, der fortæller Erindringer, men hastigt, heftigt og levende som den, hvem Erindringerne forfølger som en stadig nærværende Mare:

— Jeg er af en gammel bosnisk Adelsfamilie, der var i forreste Række i Arbejdet for Bosniens Løsrivelse fra Østrig. Jeg havde en Bror, der var fire Aar ældre end jeg. Vi elskede den samme Kvinde — — — hun var Datter af en østrigsk Oberst, der vist egentlig var en venlig Mand, men Modstander — nej, Hader af de bosniske Adelsfamilier, fordi disse af Hensyn til deres Godser under Tyrkernes Herredømme var gaaet over til Islams Tro. Da det gik op for ham, at vi to Brødre begge bejlede til hans Datters Gunst, blev han rasende, han havde Magten til at forfølge os, og han gjorde os snart Livet til et Helvede. Men da selv ikke det kunde kue os, begyndte han at se sig om efter en passende Mand til hende. Og han fandt en. En flabet, men flot og velhavende østrigsk Officer. Jeg ved ikke, om det var dette Træk fra den vrede Fars Side, der drev Datteren i Armene paa os. I hvert Fald, fra den Dag, den unge Officer dukkede frem, forandredes hele hendes Væsen overfor os. Hun betroede sig til os og søgte Tilflugt og Beskyttelse hos os, naar Østrigeren blev for flabet og nærgaaende. Indtil da havde min Bror og jeg rivaliseret i god Forstaaelse, vel nok fordi Marja ingen af os favoriserede. Men nu da hun først var drevet i Armene paa os, maatte hun træffe et Valg. Og Valget faldt paa mig. Og det kunde min Bror ikke taale. Han blev saa sært sky overfor mig. Han undgik mig, ja ligefrem skulede til mig. Og en skønne Dag var han forsvundet. Vi hørte intet fra ham. Forholdet mellem Marja og mig udviklede sig, jeg tror, hun elskede mig. Jeg fik det aldrig at vide, for hendes Far var nu bragt til et saadant Raseri, at han under falskt Paaskud lod mig fængsle. Man kunde ikke beholde mig i Fængslet, dertil var min Familie alligevel for indflydelsesrig. Men da jeg atter kom paa fri Fod, var Marja gift med Østrigeren. I den følgende Tid vidste jeg ikke, om den Sindsyge, der lurede i min Hjerne, kom af Skinsyge, Sorg eller krænket Stolthed, men jeg begyndte at kredse omkring Marjas Bolig, og naar jeg fik Øje paa Østrigeren, fulgte jeg bagefter ham, viljeløs og tankeløs, jeg følte blot, at jeg maatte følge efter ham. Min Far blev urolig og bad mig holde op dermed. Folk talte om, at jeg forfulgte Østrigeren, sagde han. Men det hjalp ikke. Naar jeg saa ham, maatte jeg følge ham.

Saa en Aften, jeg havde staaet i lang, lang Tid udenfor Marjas Bolig og stirret op mod hendes Vinduer, traadte Østrigeren ud af Porten og gik hastigt mod Udkanten af Byen. Jeg var straks prisgivet mit Vanvid og fulgte efter ham. Paa en lille Plads i Lunden ude ved Floden standsede han. Han saa sig afventende om og begyndte saa at vandre urolig frem og tilbage. Jeg forstod, at han var blevet sat Stævne her, og jeg holdt mig skjult mellem nogle Træer og ventede. Pludselig stod min Bror ved Siden af mig. Han var iført Bjergboernes Dragt og saa vild ud.

— Bliv staaende, hvor du er — hviskede han og var igen

borte. Hans Ansigt havde været en Dæmons, og jeg stod som fastnaglet. Saa drønedes et Skud fra den anden Side Pladsen. Østrigeren krympede sig sammen og styrtede til Jorden, og i det samme lød denne sataniske, uhyggelige Latter, der fik det til at isne gennem mig. Jeg blev staaende stiv og stum af Skræk. Jeg havde ingen Tanke for Flugt eller for den dræbte eller for noget her i Verden. Jeg stod bare og stirrede ud i Maanelyset paa den dræbte. Der kom Folk til. De samlede om den døde og talte ophidset sammen, og en Stemme raabte:

— Det har den gale Petrushka gjort —

Da kom jeg til mig selv. Jeg vilde aldrig kunne rense mig for den Beskyldning, jeg havde jo forfulgt ham. Jeg var fortabt, Obersten vilde nu med Lethed faa mig indespærret, maaske henrettet.

Jeg flygtede op i Bjergene. Jeg forhørte mig hos Bjergboerne, for jeg vilde finde min Bror. Hans dæmoniske Latter sad mig i Ørene, jeg hørte den om Nætterne, naar jeg laa i Bjergboernes Hytter og kastede mig i frygtelige Mareridt. Den forfulgte mig overalt. Og jeg blev vist længere og længere ind i Bjergene. Og saa fortalte man mig, at min Bror havde taget Vejen ud til Havet. Jeg fulgte hans Spor, for jeg maatte vide, om han havde dræbt Østrigeren for at faa Hævn over mig, der havde sejret over ham i Kampen om Marja, eller om han havde gjort det for at fjerne den Mand, der stod hans Brors Lykke i Vejen. Jeg elskede min Bror, og jeg vilde ikke tro, at han havde gjort dette, at han havde benyttet sig af mit Vanvid til at tage dobbelt Hævn over mig — jeg vilde kun tro det bedste, kun se det bedste i hans Handling — men denne Latter, denne afgrundsdybe, sataniske Latter, hver Gang den ætsede sig gennem min stakkels Hjernes Erindringstaager, saa døde mit Haab, min Tro paa ham — — aah, saa hadede jeg ham.

Petrushkas Øjne skinnede febersyge, og han lagde træt Hovedet ned i Armene paa Rælingen. Da han atter saa op, var han igen den rolige, venlige Petrushka.

— Da jeg naaede ud til Havet, fik jeg opsporet, at min Bror var gaaet til Søs. Saa gik jeg selv til Søs. I tyve Aar har jeg krydset Oceanerne. Og Sømandslivet har vel bragt mig Ro, men aldrig Vished. Ond Latter, djævelsk Latter har jeg mødt, og hver Gang er det blevet til min Brors Latter, der som en uendelig Række Smaadjævle kom hoppende i satanisk Kankan paa mit Bryst og Hals. Og naar et saadant Mareridt slap sit kvælende Tag i mig, følte jeg, at denne Forbandelse vilde hænge over mit Hoved lige til min Død, hvis jeg ikke fandt min Bror og af hans Mund fik Forklaringen paa hans frygtelige Latter. —

— — —

Petrushka og jeg fo'r endnu nogle Aar sammen under Oljefartens hede Himmelstrøg. Han var blevet en tidlig graaet og hærgt Mand, men han var rolig og venlig om Bord, munter og festlig, naar vi gik i Land for at more os, og han var altid den fuldendte Kammerat. Han tænkte paa at gaa i Land for stedse, for han mente, at Søen nu havde bragt ham saa megen Ro og Herredømme over Nerverne, at han turde forsøge Landlivets mere rolige Kaar. Kun ikke i Bosnien, for der vilde hans Brors Latter lure i hvert kendt Ansigt og hver kendt Plet derhjemme. Vi kom fra Amerika, vi havde Orkan midt i Atlanten, laa underdrejet flere Døgn, men passerede omsider Lands End og stod med Solskin og blank Sø Kanalen ind, og vore Tanker kredsede mere og mere feberagtigt om alt det, vi var rejst ud for at komme hjem til. Vi nærmede os Dover, og næste Dag skulde vi være ved Vejs Ende. De klare Lysrækker fra Southampton havde vi passeret, og Fyrenes Lyskegler viftede til os fra Dover og Calais.



Pludselig stod min Broder ved Siden af mig.

Og saa kom det — —

Pludseligt — uden Varsel — som en Forbryder ved Nat, der falder lydløst over sit Offer, kom Taagen snigende ind over os, blændede os og fik os til at gyse. Alt var dødsens stille om os. Blot Vandet langs Skibssiden klukkede, og for Boven bruste det svagt.

Saa tudede vor Dampfløjte sit Varsel ud i Taagen — — og besvarede med en endnu dybere Stilhed. Der gik uvisse Minutter — saa kaldte Fløjten igen varslende og ængstelig — — fjernt forude svarede en anden Damper — — atter Minutter — — saa lyder en dyb melankolsk Tuden et Sted ude til Styrbord, og i næste Nu svarer en skingrende hysterisk Hvinen fra Bagbord, og Damperen forude varsler meget nærmere ved. Taagen svøbte sig tættere og mere liglagenskoldt om os, og vi saa intet, mens flere og flere Fløjter og Sirener blandede sig i Koret, kaldende, søgende, ængstelige og nervøse — — og Vandet bare klukkede langs Skibssiden, og Taagen blev tættere, Maskinen var slaaet paa „langsomt“, og vi ventede — —

Saa lød en djævelsk Latter et Sted nær i Taagen — og — —

Vi, der stod op, faldt forover — de, der sad ned, trillede ned paa Dækket. Formasten væltede med et Brag frem over Fordækket, hvorfra en Knagen, Hvinen og Skurren fortalte, at en anden Damper var løbet ind i os. I samme Nu klappede nervøse Fødder frem og tilbage i Taagen over Dækket, og hæse Stemmer raabte:

— I Baadene — vi synker — — —

Og tæt ind til os i Taagen gled et Lyshav viljeløst forbi — — vi kunde ikke se hvad — — anede blot, at det var Damperen, vi var stødt sammen med — — der var Raab og Forvirring derovre — — saa svandt Lyde og Lys bort i Taagen — — der blev dødsstille om os, Vandet klukkede langs Skibssiden, fra Styrbord og Bagbord, fra For og Agter lød de varslende Brøl, og Taagen svøbte og svøbte, og vi svang Baadene ud og stod og ventede, frysende og uvisse — — Taagen veg et Sekund fra Skibssiden, og vore nervøse Blikke fangede et kort Nu Vandets kolde Overflade, og Taagen narrede os, og vi syntes, Vandet kom nærmere og nærmere — —

— I Baadene — vi synker — — —

Min første Tanke gjaldt Petrushka. Jeg vidste jo, at han stod dernede i Bunkerne, helt nede i Bunden af Skibet og skovlede Kul, monotont, slavemæssigt — Daidernes Kar — — —

I næste Nu stod han ved Siden af os i Taagen. Han saa rundt paa vore Ansigter.

— Hvad er der i Vejen med jer. I ser saa løjerlige ud. Lad os dog faa de Baade i Vandet — — —

Først nu lagde jeg Mærke til mine Kammeraters

Udtryk. Det var ikke Angsten for vort Forlis, der stod skrevet i deres Ansigter, men Forvirring og Rædsel.

— Hørte du ikke noget dernede? — hviskede en Matros til Petrushka.

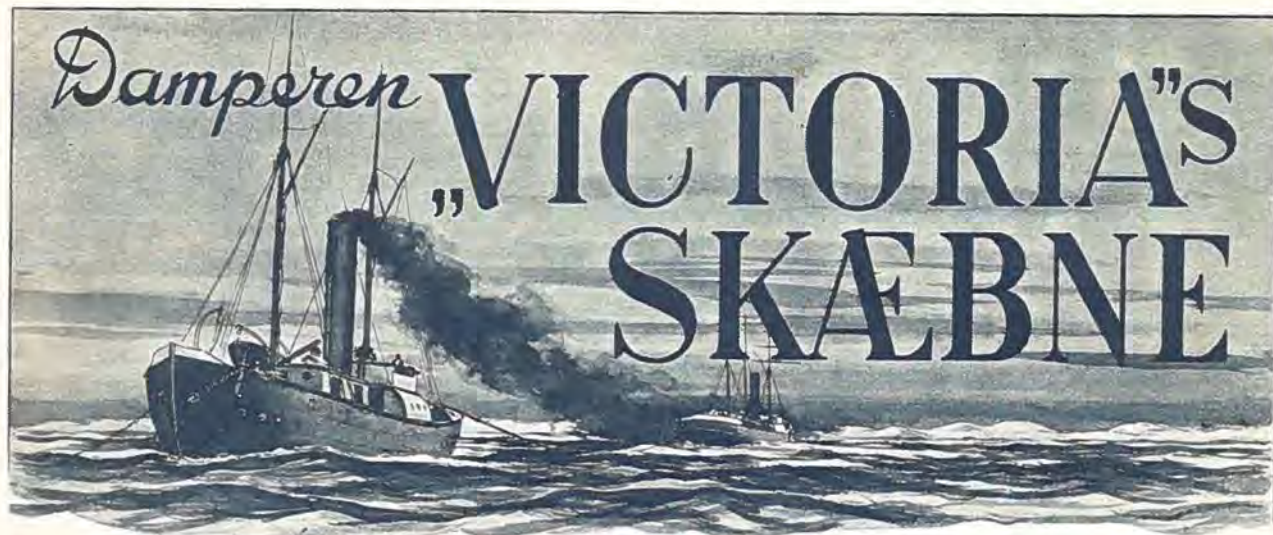
— Nej — — hvad har I andre hørt? I ser ud, som havde I set den flyvende Hollænder — — —

— Ikke set ham, men hørt ham — hans djævelske Latter lige før vi stødte — hvæsende Matrosen, rasende over Petrushkas ligevægtige Kynisme. I det samme lød ude fra vort Forskib denne forfærdende Latter, der havde lydt umiddelbart før vi stødte. Petrushka blev ligbleg og stod et Øjeblik rystende og stirrende ind i Taagen.

— Der er han — der forude er han — lallede han sindssygt, og i næste Nu sprang han som en Gal ned paa Fordækket og forsvandt i Taagen. Vi raabte efter ham, at Skibet sank, men der kom intet Svar. — Vi gik i Baadene. Petrushka var ene tilbage paa det synkende Skib. — og saa kom den ud af Stilheden, denne forfærdelige Latter — hoppende som tusinde Djævlé gennem Taagen — men svagt — svagt.

Der kom et Vindpust — atter et og endnu et. Som ved et Trylleslag svandt Taagen. Himlen stod klar over os. Vort Skib havde Havet lukket sig over. Et fremmed Skib kom hen mod os for at tage os om Bord. Vi roede endnu en Gang søgende rundt paa Ulykkesstedet. Men intet levende brød den maanalyse Havflade.

Petrushka havde fundet Fred.



ER et Skib ikke en levende Ting? Spørg dem, der har levet et Liv ombord i en af de stolte Skuder, som pløjer Havene. De ved, at Skibet er som et Menneske, med Luner og Vaner, med Svaghed og Styrke, med Held og Uheld, med en Skæbne, der tilsidst uafvendeligt fører det, hvorhen det skal. Et Menneskeløb er en Fart over Tilværelsens gyngende Hav. For Skibene er Løbet over Havet i bogstavelig Forstand den lange Rejse. Som Mennesket møder Døden i et uventet Øjeblik, saadan møder Skibet en Dag en navnløs Bølge, der løfter det i en Favn, som pludselig er Dødens. Løbet er forbi. Rejsen over Havene var lang og vidtløftig, den gik altsaa hertil. Og man undres, at det netop blev her, den stolte Skude skulde lægge op. Den har dog været ude for langt haardere Tørn end netop nu.

Her skal fortælles om en lille Damper fra den gode gamle Tid, da Sejlskibene endnu herskede paa Havene, og en Damper var lige saa sjælden, som et Sejlskib er nu. Den hed „Victoria“ — det stolte Pige navn, der betyder Sejr — var paa 900 Tons, havde Sejlføring for at spare paa Kullene og sætte et Par ekstra Knob paa Farten, naar Vinden var god. Det hed sig, den havde Hjemstavn i det svenske, men det er ligegyldigt. Her begynder Historien med, at „Victoria“ den 17. December Klokker 8 Aften i temmelig haardt Vejr rendte Næsen ind i den bløde Sandstrand ved Tversted Aa paa Nordvestkysten af Vendsyssel. Hvem Kaptajnen var, kommer ikke Sagen ved. Han havde anslaaet Hirtshals Fyr til at være Skagens og mente sig at have fuldt Stræk ned over Kattegat. „Victoria“ havde fuldt Drøn paa. Den rendte godt op i Stranden, der blev nødbluset, og Befolkningen paa Kysten fik travlt. Redningsbaaden kom ud, 9 Mand gik ombord, men den stivsindede Kaptajn blev paa sit Skib og med ham Resten af Mandskabet. Der gik et Par Timer, da satte Stormen paa, og Brændingen larmede nu saa voldsomt om Skibet, at der var Fare for, det kunde knuses under de vældige Vandbjerge.

Redningsbaadens Mandskab havde haft saa haard en Tur første Gang, at et Par Mand blev syge, og to andre gav op. Man fik to nye Mænd fra Kysten samt to af de reddede Sømænd, og Redningsbaaden masede

Af
Thomas Olesen Løkken
Illustreret af
H. Schøsler Pedersen

sig paany ud til „Victoria“. Kun to-tre Mand fulgte med i Land, og Baaden maatte gaa tilbage med den ringe Fangst. Man slog Lejr i Læ af en Klitbakke for Resten af Natten. Vejret var stadig haardt.

Ud paa Morgenstunden faldt Stormen pludselig, et Par Timer efter kunde man ro ud til Skibet i almindelig Baad. Redningsbaaden drog hjem til Hirtshals, hvor den var fra. Der gik tre Dage, hvor Svenskerne hyggede sig paa Strandingen, men tredie Dags Nat brød en ny og langt voldsommere Storm løs, Klokker et blussede igen Nødsignaler fra „Victoria“. Redningsbaaden maatte ud paany, og nu begyndte en uhyre besværlig Færd. Der var blevet Is paa Aaen, derved blev det næsten umuligt at faa Baaden bragt paa Plads i rigtigt Forhold til Storm og Strøm. Med Anspændelse af de sidste Kræfter roede Redningsmændene dog Baaden ud gennem den frygtelige Brænding og fik den anbragt en Smule i Læ, idet de fik fat i Tove, der hang ned fra Bovsrydet. Her begyndte en uhyggelig Redningsfærd af Søfolkene, der heldigvis ikke var udmattede. En for en maatte de fire sig ned ad Tovstumperne og springe i den voldsomt gyngende Redningsbaad. En faldt i Havet, men bjergedes. En fik Benene viklet ind i Tov og blev hængende med Hovedet nedad, den gyngende Baad havde nær knust det. 18 Mand havde „Victoria“; de kom alle i Redningsbaaden, der nu havde 30 Mand ombord. Baaden var saa haardt lastet, at man ikke turde vende den, da den laa midt i den værste Brænding. I et hastigt Krigsraad bestemte man sig til at bakke Redningsbaaden ind bag Brændingen. Den farefulde Manøvre lykkedes. Alle kom heldigt i Land. Og Redningsmænd og Sømænd kom i Hus, stærkt forkomne og gennemblødte af det barske Vejr og den voldsomme Kulde.



Nu var „Victoria“ blevet en Stranding. Der kom Dage med godt Vejr og smult Vande. Ladningen blev ført i Land og solgt ved Auktion. Vinteren gik. Det blev Sommer, og „Victoria“ ventede taalmodigt paa, hvad Skæbnen havde i Behold til den af ny Oplevelser. Jo, det blev til, at en Dag mødte en lille sortsmudset Svitzerbaad og tog Maal af Strand og Skib og Brænding. Den spyede sort Røg ud af Skorstenen og aad sig baglæns med Skruen gennem den bløde og ret stenfri Havbund ind til „Victoria“s Bagstævn. En Trosse kom paa, og den lille hidsige Vand-Gravhund slæbte af med Damperen. Det var fuld Hets paa, det var i yderste Øjeblik, en mægtig Storm var paa Vej. Det tog Tid med de sidste Forberedelser, Svitzeren var næppe kommet udenfor tredie Revle, før Trossen sprang i det haarde Vejr, og „Victoria“ strandede igen.

Efter Storm kommer Stille. Hvad man har gjort en Gang, kan man gøre igen. Den lille sorte, men stærke Bjergningsbaad mødte paany, gravede sig baglæns ind, fik Trosser paa og gav sig til at rykke „Victoria“ løs. Lige da Damperen slap Sandbunden, villig til at begynde en Færd paa Havene, var en ny Storm i fuld Gang. Trosserne sprængtes som Sytraade, og denne Gang blev Stormen saa voldsom, at det tomme Skib kastedes helt op paa den flade Strand. Svitzeren kippede med Flaget og stod ud for at redde sit eget Skind. „Victoria“ var overladt til sin Skæbne.

Her begynder „Victoria“s danske Historie. Kystens Befolkning havde kortet mangan lang Vinteraften, naar Snestorm og Sandstorm i Fællig sled i den arme Marehalm i de nøgne Klitter, og Brændingen drønedes mod Stranden, med at snakke om „Victoria“. Efter gammel Tale var et Skib, der strandede paa Kysten, en god Foræring fra Vorherre selv til Ky-

stens Folk. Hvert Sogn havde et Bjergelav til at tage sig af den Sag og sørge for, at Skibet blev saa godt et Vrag som muligt. Den Snak hørte nu de gamle Tider til. Den lille sorte Dæwl til Svitzerbaad ribbede Kysten for alle gode Strandinger. Det gik som en Løbeld milevidt gennem det tyndt befolkede Klitsogn, da „Victoria“ strandede for tredie Gang. Her var det altsaa de højere Magters Mening, Landet skulde have en Stranding som i de gode gamle Dage.

Lige indenfor Strandingsstedet boede Skipper Thomsen i et lille Klithus. Thomsen var en stærk og hærdebred Mand med Fuldsæg, der var mere rødt end blondt, blaa, friske Øjne, som kunde slaa Lyn, Kræfter som en Bjørn og en Stemme, der havde samme buldrende Tone som Brændingen. Han havde sejlet en Række Aar paa Norgeskysten med de smaa Kornskuder. Nu var den Sejlads ødelagt, siden Frederikshavn fik sin ny Havn, og Handelen gik den Vej. Han kunde ikke falde til Ro ved Kystfiskeriet, endnu mindre ved at dyrke Klitloden omkring sit Hus. Vel halvhundrede Gange havde han været ved Strandingsstedet, hvor „Victoria“ stod. Da den strandede tredie Gang og blev opgivet af Forsikringen, skønnede han, Skæbnen havde den Plan for med „Victoria“, den skulde strande her ved hans Hus. En Tanke tog Form i hans Sind. For hver Dag besatte den ham mere og mere. At blive Kaptajn paa en Damper — kunde der tænkes større Maal for en Skudeskipper? Der stod „Victoria“, højt, næsten tørt paa Stranden, hel og tæt som en ny Træsko. Hvis man kunde faa den ud — uden Svitzer — som jo heller ikke kunde. Han grublede hver Dag derover, og hver Nat listede han ned og vandrede rundt om Damperen i de sene Høstnætter, da den sorte Svitzer

sidste Gang var stukket af. Selv da Efteraarets Storme begyndte, gik han der. Naar Brændingens lange Bølgetunger slikkede op omkring Skibet, entrede han op ad en Rebstige, besteg Kommandobroen og bildte sig ind, Damperen stævnede ud over Havet. Eller han stod som Rorgænger og drejede Hjulet, der gik alt for let, fordi Roret var mistet i den første Stranding.

Skipper Thomsen var fattig som den Egn, han boede paa. Hans Plan var i første Omgang at købe „Victoria“, der nu var erklæret for Vrag, kun tjenlig til at sælges ved Auktion. Her hjalp det ikke at gaa til hans lige saa fattige Kammerater i Bjergelavet. Han fedtede sine Sømandsstøvler godt ind i Tran, trak i Kisteklæderne og begav sig paa Vandring til Købstaden Hjørring. Han lagde Vejen over Tornby og Lønstrup. Alle Steder var der Storkøbmænd, der havde tjent gode Penge ved Skudehandel. Det lykkedes ham at samle syv Købmænd og tre Gaardmænd paa Hjemegnen, der gik ind for hans Plan. Nu gjaldt det at faa „Victoria“ tilslaaet for den rigtige Pris.

En Dag kom der tre Svenskere og saa paa Skibet. De kom forbi Skipper Thomsens Hus, spurgte om Vej, og han fulgte dem ned til Stranden. De var tavse, sagde ikke noget, Thomsen kunde blive klog paa, nikkede bare sammen og forsvandt. Dagen før Auktionen gjorde Thomsen sig Ærinde til Hirtshals. Fyrpersonalet havde Telegrafstation. En Husmandskone tæt ved var Bud, naar et Telegram skulde bringes ud. Hun var alene hjemme, og Thomsen betroede til hende, at han havde faaet lavet en Konsortium, der vilde købe „Victoria“. Hvis vi faar den gamle Damper tilslaaet, vil Egnens Folk tjene mange Penge med at sætte den i Havet igen — eller splitte den ad, hvis den maatte blive paa Land. Konen nikkede. Hun forstod ham. Der blev ikke sagt mere.

Paa den Maade hændte det, at Konen næste Dag kom for sent til Auktionen. Der kom et Telegram fra Svenskerne, de vilde give 15,000 for Strandingen, som den stod. Uheldigvis kom hun flere Gange i Snak med Mennesker hun mødte. Et Par Steder kom Konerne og narrede hende ind til Kaffe. Da hun kom frem til Auktionen, havde Skipper Thomsen lige faaet sig Skibet tilslaaet for 7,000 Kr. Bestyrtet gloede Herredsfuldmægtigen, der holdt Auktionen, paa Telegrammet.

„De kommer sent, min gode Kone!“ sagde han. „Strandingen er solgt til Skipper Thomsen.“

Konen smilte. „Der er vel en Mening med, at Skibet strander her tre Gange. Hvem tør sætte sig op imod det?“

„Hvad mener De?“

Nu traadte Sognefogeden frem, han var bange for, at Konen skulde forløbe sig.

„Hun mener vel, at det er gammel Ret her paa Kysten, at en Stranding hører Stranden til og de Folk, der bor her.“

Fuldmægtigen rystede paa Hovedet og tav. Han havde før haft Spektakler nok med Kystens stridige Befolkning om Strandretten. Han skulde ikke rippe op i den Sag.

Hvad vilde Skipper Thomsen og hans Selskab med Skibet? Ved Lavvande stod det tørt paa Stranden.

man kunde gaa rundt om det. Flod og Ebbe havde kun en Fod i sit Skifte der paa Kysten. Det var kun Højvande, naar der var Storm.

Skipper Thomsen havde sin Plan klar til de mindste Detaillier. Bjergningslavets Mænd fik et Job til 2 Kr. om Dagen, en meget god Dagløn paa den Tid; der mødte halvtreds. Paa et Skibsværft i København købte Skipper Thomsen nogle store Ankere og en Bunke svære Tove og Kættinger. En Kutter bragte dem til Stedet, og med stort Besvær lossedes de i Bjergelavets Fladbaad og kom i Land.

Helligtrekongersdag var man klar. Julen var overstaaet. Fiskeriet regnede man ikke med om Vinteren. Her var hundrede friske Næver, parat til at tage et Tag. Og nu begyndte det mærkeligste Redningsarbejde, den jyske Vestkyst nogensinde har set.

„Hvad siger du, vi gør, Skipper Thomsen?“

„Vi varper den ud, Baetel Lars.“

„Victoria?“

„Ja!“

„Brandstage mine Topsejl. Varpe? Den staar jo paa Landjorden. Du har mistet din Forstand.“

„Ikke mere end før, Baetel. Han staar paa Sandjorden, mærk dig det.“

Baetel Lars var en ældre Sømand, der boede i Hirtshals. Han havde faret Alverdens Have rundt, forlist fem Gange, alt, hvad der kunde ske med et Skib, bildte han sig ind at kende. Sidste Gang han forliste, mistede han et Ben, men fik et af Træ i Stedet. Det spændte han af, naar han kom i Slagsmaal, saa blev der Plads omkring ham, saa langt Benet kunde naa. Nu stod han paa „Victoria“s Kommandobro ved Siden af Skipper Thomsen og stirrede udover Strand og Hav. Han hev sig i det graa Skæg, spyttede Skraasovs som et Vandfald og tog Syn over Situationen. „Brandstagemig. Du har mistet din Forstand, Skipper Thomsen!“

„Den er ikke længer henne, end jeg nok skal finde den igen, det kan du vove dit Træben paa,“ kom det hvast fra Thomsen.

„Ja, ja, det Foretagende her er Galmandsværk. Men Damperen kan jo splittes ad, saa kan der vel nok tjenes en Dagløn ved det. Folk er altid tossede til at byde paa gammelt Ragelse ved en Auktion.“

Skipper Thomsen var ikke klar over, om Baetel Lars virkelig mente, de havde givet for meget for Damperen. Han vilde ikke spørge, og her standsede Snakken mellem de to Stivstikkere.

Skipper Thomsen fik nok at døje med. Der gik ikke mange Dage, før han blev klar over, at hele Mandskabet saa paa hans Plan akkurat som Baetel Lars. Selv Købmændene fra Hjørring, der kom kørende i Landdauere, blev svært mistrøstige, da de saa Forberedelserne til det Arbejde, der skulde til at sætte „Victoria“ paa Søen igen. Ikke et Sted havde Skipperen Medhold.

Skipper Thomsen lod sig ikke standse. Varpningen tog sin Begyndelse. Den bestod i, at man kastede de store Ankere i Søen et Stykke ude. Fra Ankrene gik svære Tove og Kæder, saa mange man kunde anbringe, ind til Damperen, hvor de fæstedes til Skibets Dragspil. Ved Hjælp af flere Sæt Taljer fik man en mægtig Trækraft paa, og nu tog de halvtredsinds-

tyve Mand fat og hev tot, til Tove og Kæder sang som Violinstrengene. Da det var gjort, var der ikke andet at gøre end at vente paa Stormen.

Den kom omgaaende, saadan var Skipper Thomsen heldig. Bølgerne piskede Sandet om „Victoria“s Sider, skyllede det bort, det uhyre Træk i Dragspillet pressede paa, Skibet skred en Tomme, det skred to, skred, til Tov og Kæder slappedes, og nu var Thomsen med et Brøl over Mandskabet: „Hiv ohoj! Hiv ohoj!“ Og den tapre Hær af Bjergningsmænd hev i Spillene og halede tot i Tovene, til de igen stod spændte som før. Varme og svedige ventede de i den brølende Blæst paa, de skulde slækkes. Det tog en halv Time, igen lød Thomsens Brøl: „Hiv ohoj!“ Og nu gik de paa som før, trak, til de laa flade henad Dækket, hver Mand raabte, saa de overdøvede Stormen, det gav ekstra Styrke at udløse Kræfterne i et fælles Vræl. Baetel Lars var kommet, han stampede rundt paa Træbenet, raabte og skældte, blev ivrig, da han mærkede Damperen bevæge sig, alligevel skulde han drille. Han saa ud over det vilde Hav, det var en forsinket Julestorm, der i al sin Vælde tumlede rundt med Bølger og Brænding. Saa raabte han til Skipper Thomsen, der var et Vend oppe paa Kommandobroen: „Du staar nok og fryder dig over, at du er paa Land-siden af Brændingen. Hvad, Kaptajn Thomsen!“

Thomsen raabte vredt tilbage: „Hvis du vil en Tur ud paa første Revle, skal jeg ordne det straks.“

„Det skal du ikke spille dine Kræfter paa. Se du at faa „Victoria“ ud paa den Revle, det er mere nødvendigt.“

Første Revle! Til daglig laa den nær Land, nu syntes alle Mændene, den laa milelangt borte. Kom de nogensinde derud med den Fart, de nu havde paa? Ingen troede det. Kun Skipper Thomsen gav ikke op. Stormen standsede. De halede tot alligevel, spændte Tove og Taljer, til de brast med et Brag, der hørtes langt hen over den øde Strand. De fik nye Tove og halede igen. Dage og Uger gik. I stille Vejr, eller naar Østenblæsten drillede, havde de det godt. Da sad de i Læ i Maskinrum og Kahyt, og hvor de kunde være, spillede Kort, røg Tobak, fortalte Krøniker saa haarrejsende, at Rødspætterne, der laa og lurede under Bølgeslikket, stak Snuderne op og lyttede. Naar der var helt stille, flyttede de Ankrene længere ud. Men naar Stormene kom, da vaagnede Thomsen. „Hiv ohoj, alle Mand paa Dæk!“ Hans Raab lød som en Dommedagsbasun. De tørnede til Spil og Taljer. Sled som Trækdyr, til Blodet lyste rødt for deres Øjne. Thomsen hidsede dem. Saa vildt besat var han af sin Idé, at „Victoria“ skulde ud, at han fik Folkene til at gaa i et indeklemt Raseri. Det blev Kysten og Bjergningslavets Ære, det gjaldt. Her blev de og halede tot, om de saa skulde gaa i hundrede Aar.

I de første gale Foraarsstorme var de kommet til første Revle, havde slidt sig gennem den, nu var der Haab. Men nu var Arbejdet et helt andet end den Gang, de begyndte oppe paa den brede Strand. Dag og Nat maatte de hive. Thomsen var utrættelig over dem. De stod op og faldt i Søvn i Tovene. De var gennemvaade af Bølgesprøjtet, udslidte og forvaagede, hver Mand var klar til at rende fra det hele. Om Da-

gen kom Købmændene fra Købstaden og de forskrækkede Gaardmænd, der nu var kommet ind med langt flere Penge, end de havde tænkt sig. „Hundrede Kroner om Dagen, det er tre Tusind om Maaneden,“ gryntede den forspiste Nørgaard fra Kjul.

„Ved du, hvad en Damper koster, der flyder i Søen?“ raabte Thomsen vredt tilbage.

„Nej. Men det var aldrig Mening, det skulde tage saa lang Tid.“

„Victoria“ skal ud. Hører du, Nørgaard. Om vi saa skal staa til Dommedag.“

Nørgaard svarede ikke. Han luskede bort. De havde Ret, der sagde, at „Victoria“ var gaaet Skipper Thomsen paa Hjernen.

Skipper Thomsen var en Ildhund. Ingenting bed paa ham. Han sov ikke, han spiste ikke, havde aldrig et Minut fri, nogen lagde Mærke til. Han var som en Feltherre, der sov i de yderste Løbegrave, staaende, med Haanden paa Sværdet, hvert Øjeblik parat til at slaa al Modstand ned. Gennem Brændingens Larm tonede en eneste Lyd i hans Øren, en Sang, som han kunde, han stemte i lige hidsigt hver Gang, naar de greb Tovene og halede til med trætte Arme: „Hiv ohoj! Hiv ohoj!“

En Vinter lang ved den øde Strand. Fik den nogensinde Ende? Halvtreds Mænd begyndte at hive ved Juletid. Skærtorsdag gled „Victoria“ af Grunden, flød frit, gyngede stiltfærdigt ud over Revler og Grunde og svajede paa Plads for de smaa Varpankre. Det Sejrsbrøl, Mændene hujede ud over Tannisbugten, hørtes til Østerhav. Baade Ære og Skib var reddet.

Bjergningsmandskabet havde fuldført sin Daad, men Skipper Thomsen vidste, der kom ny Vanskeligheder. Han havde fundet en Husmand paa Hjørringegnen, der nogle Aar havde passet Dampmaskine; han gik i Gang med at efterse „Victoria“s Maskine en hel Maaned, før de skred ud. Roret var tabt, men en afdanket norsk Skibstømmer i Hirtshals fik lavet et nyt. Det kom paa, og straks „Victoria“ flød, havde Husmand Larsen Damp oppe, „Victoria“ blev prøvet straks. Hun viste sig at lystre Ror og Skrue. Nu kunde de sejle og styre.

„Victoria“ laa altfor højt paa Vandet. Thomsen kommanderede en Del tomme Tønder ombord, som skulde fyldes med Vand til Ballast. „Vi sejler i Aften!“ raabte han, da Tønderne var klarede. „De, som ikke vil med til Frederikshavn, maa gaa fra Borde. „Victoria“ skal ikke strande fjerde Gang her paa Kysten.“

Thomsen var lidt tvivlraadig med Hensyn til Fyrbøder Larsen. Han havde ingen Eksamen som Maskinpasser. En Svensker, der hed Gustafson, var Maskinmester paa „Victoria“, da det strandede. Han blev paa Rederiets Regning gaende en Tid i Hirtshals. Skibet solgtes, han blev alligevel gaende, ingen begreb hvorfor. Han opholdt sig tit paa „Victoria“, tog af og til et Træk i Tovene, men var i Land, da de varpede ud paa frit Vand. Gustafson tilbød at passe Maskineriet til Frederikshavn, og Skipper Thomsen slog til. Gustafson kom ombord. Der var rigeligt med Brændevin i Lukafet, i Løbet af en Time var han saa fuld, som en Svensker kan blive. Nu var han oplagt, han tumlede hen til Maskinen og satte fuld Kraft paa.

Damperen vendte Stævnen ind mod Land. Anker-tovene sprang som Sytraade, og „Victoria“ rendte med fuld Fart ind mod Revlerne. Skipper Thomsen kom farende ned og rev Svenskeren fra Maskinen. Larsen var i Hælene paa ham. I sidste Øjeblik slog han Bak. Da kunde de mærke, Damperen tog Grunden.

Skipperen tog Gustafson som en Sæk under den ene Arm og smed ham op i en Køje. Mens han sov Rusen ud, begyndte Husmanden igen at pille ved Maskinen. Han klarede sig bravt. Maskinen dunkede som et Pendul. Næste Dag, Langfredag, løb de Frederikshavn ind. Gustafson var igen ædru. Helt let at manøvrere var det ikke, Maskintelegrafan var itu. En Mand skulde staa i Maskinkappen og raabe Ordren videre. Svenskeren kom til Maskinen igen, da man skulde gaa ind i Havnen. Skipper Thomsen kommanderede: „Fuld Kraft, Bak!“ Djævelen for i Svenskeren, han satte fuld Kraft frem. Thomsen klarede Sagen ved at lade begge Ankre falde. Mandskabet styrtede ned i Maskinrummet, fik Svenskeren bort og standsede Maskinen. Da de lagde til Bolværket, kom Skipper Thomsen til. Han greb Gustafson, hev ham i Kraven over Lønningen og kastede ham langt hen paa Kajen. „Lig nu der, din svenske Jäkel. Det er sidste Gang, du har sat din Fod paa „Victoria“s Dæk!“ brølte han.

Skipper Thomsen havde søgt Tilbud paa Reparation af Skibet. Det billigste var fra Rostock i Nordtyskland. „Vel, saa gaar vi derved,“ sagde han til Mandskabet. En Del af dem var ikke indrettede paa saa lang en Rejse, men Thomsen telegraferede hjem til Hirtshals, der var sødygtige Folk nok. Saadan gik det til, at Baetel Lars ogsaa kom med. En lille tysk Slæbedamper fulgte dem for en Sikkerheds Skyld. De kom i god Behold til Rostock. Skipper Thomsen, der nu var blevet udnævnt til Kaptajn, mønstrede dem af, og gav en Afskedsskænk. Selv blev han i Rostock for at tilse Reparationen af sit kære Skib.

Helt siden Odysseus og Sindbad Søfarers Tid har det hændt, at rejsegale Mænd har faret saa langt, at Hjemfærden blev tifold mere Daad end Udfærden. Vore Sømænd kom med den lille tyske Slæbebaad, der atter gik nordpaa for at finde et Job i de danske Farvande. Den listede op gennem Storebælt, men her kom den ud i en Senvinter, der hærgede Landet omkring Kattegat. Med Besvær red de Stormen af i Bæltet; da de kom ud i Kattegat, gik det paa Livet løs. Slæberen løb i Læ for den barske Nordost, der var spækket med Snebyger, i en Bugt indenfor Samsø. Der laa de i fem Dage. Kosten havde været tysk — Kartoffler og Surkaal — Hundede, hvæste Baetel Lars, hver Gang han saa den serveret. Nu slap Kartofflerne op. Slæberen lækkede, og Søfarerne frøs i deres iskolde Rum. Skulde de nu dø Hungerdøden eller drukne saa nær ved dansk Land. Baetel Lars var den aktive blandt dem. Han tilbød at føre dem, hvis de vilde erobre Skibet og tage Tyskerne til Fange. Den besindige Husmand Larsen, Maskinpasseren, foreslog at flygte. Om Natten tog de Skibets Baad og roede i Land. De tørnede paa en øde Kyst, gik længe i det onde Vejr, men saa ikke Huse eller Landsbyer. Trætte og helt udmattede fandt de Ly i en Faarefold. Det ugæstmilde Land tog haardt mod de forkomne Vendelboer. Den eneste Proviant, de havde

reddet fra Skibet, var et Anker Brændevin, som de skiftedes til at bære. De fik Hul paa Ankeret og tog nogle Mundfulde hver. Brændevinen virkede i de tomme Maver som Vand i ulæsket Kalk. Modet steg. Baetel Lars udkastede store Planer til at gaa paa Strandhugst, naar Solen atter viste sig. De fraadsede forud i al den Mad, de vilde røve.

Brændevin har mange Egenskaber. Den kan gøre Kujoner til Helte, og slaa Helte i Svime. Ud paa Morgenstunden sov de tapre Vendelboer som Stene i den utætte Faarefold, hvor Blæsten suste igennem. De vaagnede ved, at en stærk Stemme raabte: „I Lovens Navn — vaagn op. I er anholdte!“

Ejeren af Faarefolden havde set Baaden paa Stranden. Tilfældig kom han forbi Folden og saa de sovende Mænd. Forfærdet løb han til Sognefogeden og fortalte om de fremmede. Det var vel Strandgangsmænd. De lignede slet ikke Egnens Folk. I Hast samledes en lille Skare, der bevæbnede med Stokke og Skagler rykkede frem mod Folden. Det tog Tid for de søvnige og forfrosne Vendelboer at komme til Hægterne. De de endelig blev klar over, de skulde arresteres, vaagnede Raseriet i dem. De skældte ud paa Vendelbomaal, de andre svarede i et Kor paa Samsingsk, ikke en forstod et Kvæk. Baetel Lars skruede Træbenet af og fo'r frem mod Samsingerne, der hurtigt retirerede ud af Folden og tilbød Forlig. Folk, der kunde gøre den Slags Kunster, maatte man snakke sig tilrette med.

„Hvad er I for nogle Bæster!“ raabte Baetel Lars. Det hjalp, siden de snakkede en ad Gangen.

„Vi er Samsinger,“ svarede Sognefogeden.

„Allesammen?“

„Ja, saa nær som ham der, han er født paa Tunø.“

„Hvorfor er I kommet herover til Jylland?“

„Landet her er ikke Jylland. Vi er paa Samsø — og det er I ogsaa!“ fejede Sognefogeden hoverende til.

Baetel Lars stod et Øjeblik lammet af den Oplysning. Saa skruede han Træbenet paa og vendte sig til Kammeraterne. „Hører I det. Vi er strandet paa Samsø. Det er altsaa en Ø, og den kan vi ikke slippe fra ved egen Hjælp. Vi maa hellere overgive os paa Naade og Unaade.“

Samsingerne grinte ved den lette Sejr over saa blodtørstige Fremmede. Nu fortalte Vendelboerne om alle deres Besværligheder. Da viste Samsø sig som det gæstfri Land, det er. I en Fart blev de forkomne Søfarere fordelt mellem de nærmeste Gaarde og Huse. De blev fyldt med Mad og sov i gode Senge i to Dage, til der gik Skib til Aarhus. Uden mere Besvær kom de med Toget til Hjørring.

De havde telegraferet, de kom. Der var Vogn fra den hjemlige Kyst. Halvvejs ude ved Stranden saa den langsynede Baetel Lars pludselig, der var en Mand med en Ko i Farvandet ret forude. Han sansede Faren, de kørte netop i Trav, og raabte: „Bagbord med Roret! Bagbord med Roret!“ Hans Raab kom for sent. Vognen tørnede mod den vommede Ko med en Kraft, saa den kæntrede og smed sin Last af Neptuns Sønner i Grøften. Koen brækkede et Ben, men da den var paa Vej til Slagteren, var den Skade kun et Spørgsmaal om Tidsspilde. De fik Vognen bjerget op af Grøften og kom nu hjem uden flere Hændelser.

„Victoria“ fik en Kjølhaling, saa det forsløg — baade inden- og udenbords. Jens Thomsen blev Skibets Kaptajn og Medejer. Før sejlede han med de smaa tre Mands Skuder paa Norge, nu var han Kaptajn paa en Damper. Nordsø og Østersø blev Tumleplads for „Victoria“ under hans Kommando. Paa et lille Ophold for en nødvendig Reparation i København blev den blonde Kæmpe syg. Hans utrolige Energi havde ellers klaret alt. Her bukkede han under for en Sygdom, han ikke regnede. Han var gaaet i Land for sidste Gang.

„Victoria“ fortsatte. En ny Mand fra Vendsyssels Vestkyst kom til. Tre Aar gik, da var „Victoria“ paa Hjemrejse fra England med Kul. Ud for Hanstholm kom Damperen ind i en voldsom Sydveststorm. Det var i December, der viste sig at være „Victoria“s Skæbnemaaned. Skibet lænsede rask gennem det urolige Hav, alligevel fik det en Styrtesø over sig saa mægtig, at alt ovenbords knustes og forsvandt. Bestiklufaket gik samme Vej, og Fyret slukkedes under Kedlerne. En Tid saa det ud, som Skibet skulde gaa ned, det var halvfylt med Vand. Med Fortvivlelsens Kraft begyndte Søfolkene at pumpe. Det lykkedes at faa Skibet saa meget læns, at de fik Fyr under den ene Kedel. Maskinen kom i Gang, og Skibet lystrede atter Roret. Der kom et spændende Skibsraad. Søfolkene ønskede at rende i Land straks. Kaptajnen var bange for den stejle Kyst ved Hanstholm. Derimod kendte han den hjemlige Kyst ved Hirtshals. Molen var lige blevet færdig. Den laa godt for Sydveststormen. Han kunde lande bag den, og de havde Udsigt til at slippe fra det med Livet.

Saa gik Timerne med at pumpe, fyre og lænse. Klokkeren seks Aften tørnede de paa Stranden ved

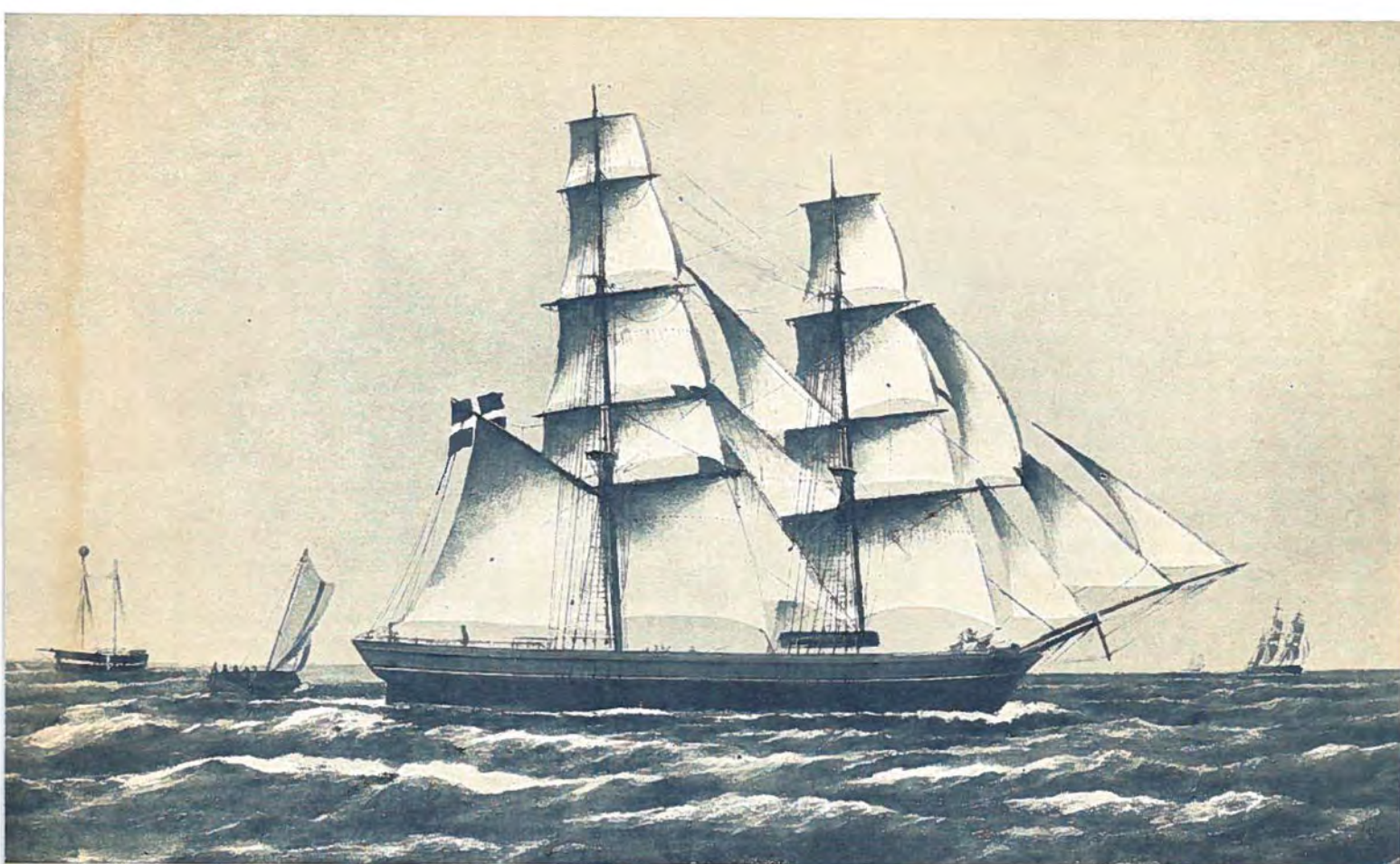
Hirtshals, dog længere mod Øst end de ønskede. Redningsbaaden kom ud, med uhyre Besvær kom den hen til „Victoria“. Da sad det allerede saa dybt, at Søerne vaskede over Midterskibet. Redningsbaaden reddede fire Mand agter og fire Mand for, men nu fik den saa mange Braad over sig, at den maatte søge Land. Med tildels friske Folk gik den ud igen, men Vejret satte voldsomt paa, det tog to Timer at ro de faa Meter ud til „Victoria“. En Fyrbøder sad og frøs paa Skibet. Kaptajnen gik ned i Kahytten for at hente Tøj til ham. Mens Kaptajnen var dernede, kom en Braadsø og rev Skylightet over Kahytten bort. Kaptajnen druknede i sit eget Skib. Resten af Mandskabet blev reddet.

Havet havde nu endelig besluttet sig til at beholde „Victoria“. Her endte Damperen sin Livsfærd over Havene, paa den Kyst, hvor den nu var strandet for fjerde Gang. Her havde den staaet to Vintre og en Sommer for 9 Aar siden, her var den kendt og hjemme. Den sank dybere og dybere i Sandbunden. Nu ligger dens Rester tæt op ad østre Mole paa den ny Hirtshalshavn. Naar Havet en Sommerdag er smult, og Solen skinner, kan man se den ligge i sin vaade Grav. Der hviler de hensmuldrende Rester af det en Gang saa stolte og beundrede Skib, der blev Begivenhed, Samtalestof og Skæbne for en Egn og en Række Mænd i Aarevis. „Victoria“ var ikke saa stort, maalt med Nutidens Skibsmaal. Ved Siden af „Queen Mary“ vilde det have lignet en lille Vandkalv i Forhold til en brusende Svane. Dog endte det, som det i gamle Dage timedes de stolte og forvovne Sejlere: Paa Revlernes takkede Tand.

Thomas Olesen Løkken.



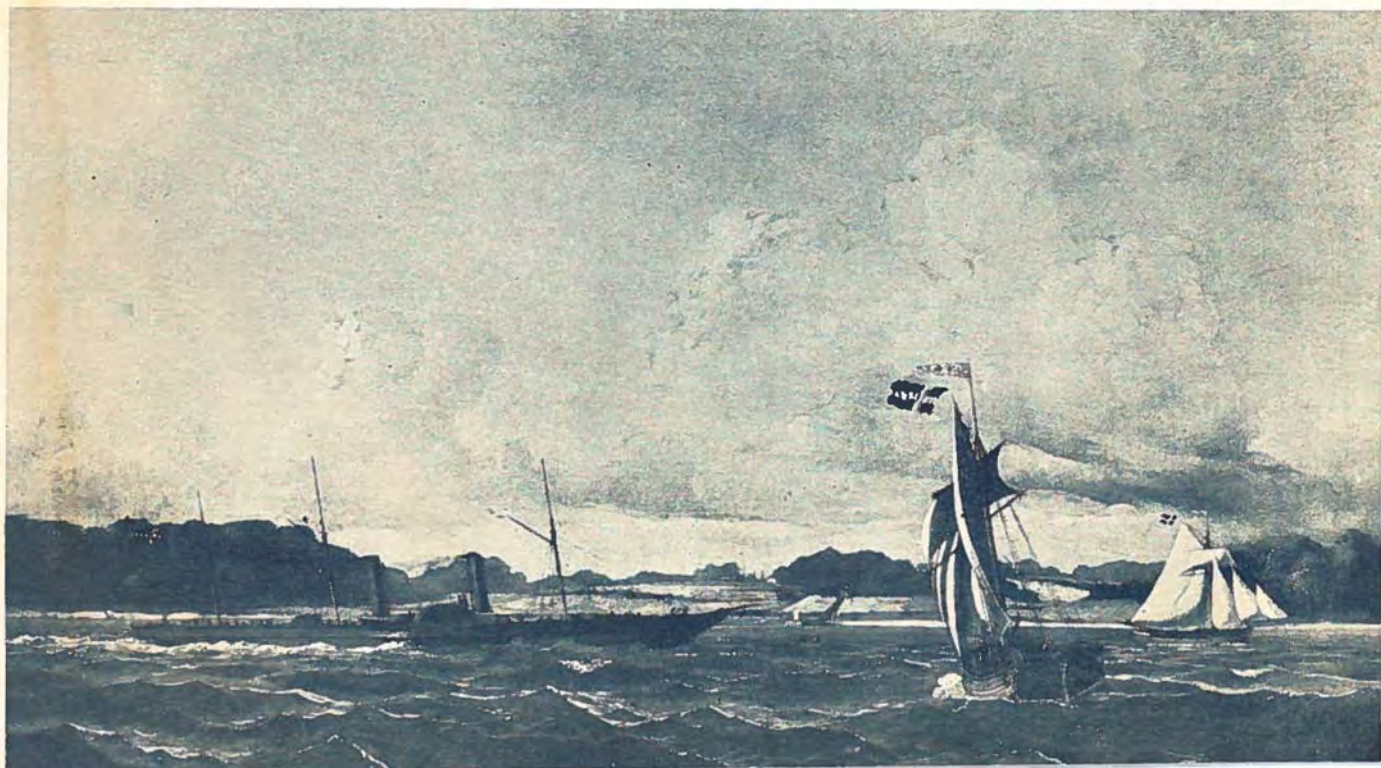
Julebordet ombord i 4-mst. Bark „Pommern“ paa Rejse til Australien.

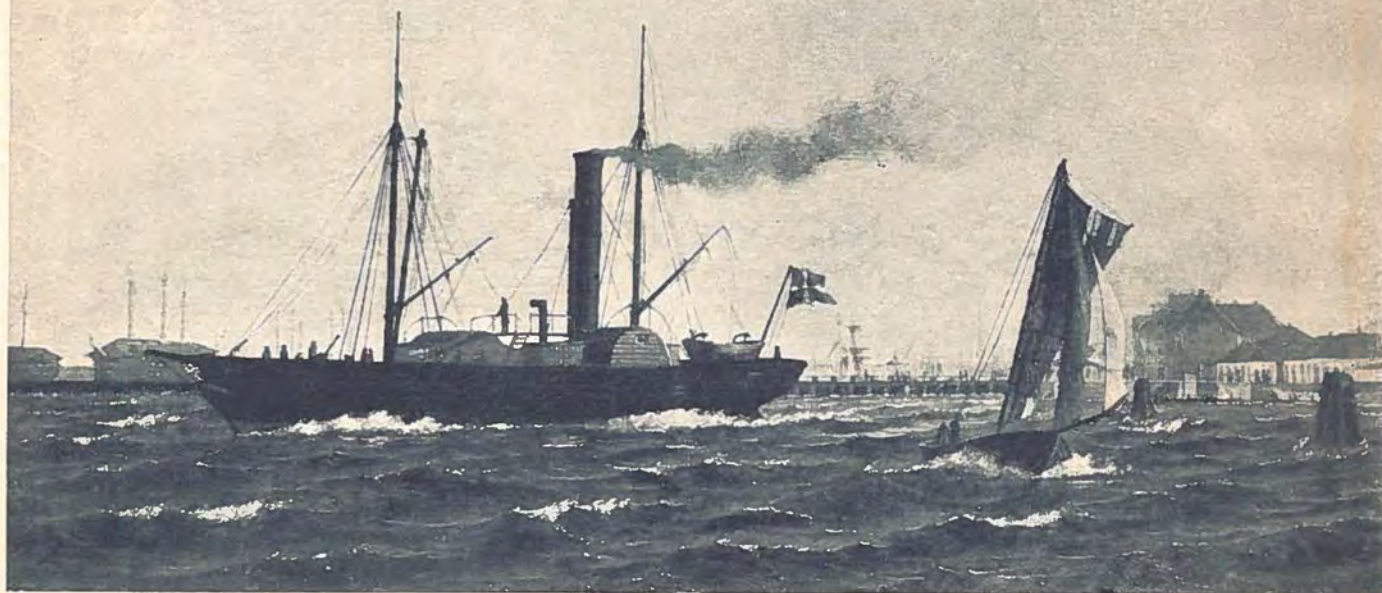


De Danskes Vej til Ros og Magt — Fra Kronborgmuseets Sale.

Hvor er det Farvand i Verden, som ikke er blevet befaret af danske Skibe? Og det er saare forskelligartede Skibstyper, der i Tidens Løb har vist Flaget ude paa Havet. Vi gengiver her nogle Billeder af de „svømmende Stykker Danmark“.

Ovenfor ser De Dragør-Briggen „Danmark“ for fulde Sejl vende hjem fra fremmede Kyster, og nedenunder maser Hjuldamperen „Zampa“ sig — forresten med 14 Knobs Fart! — afsted langs Sydsjællands Kyst, indhentende en flot Kutter.



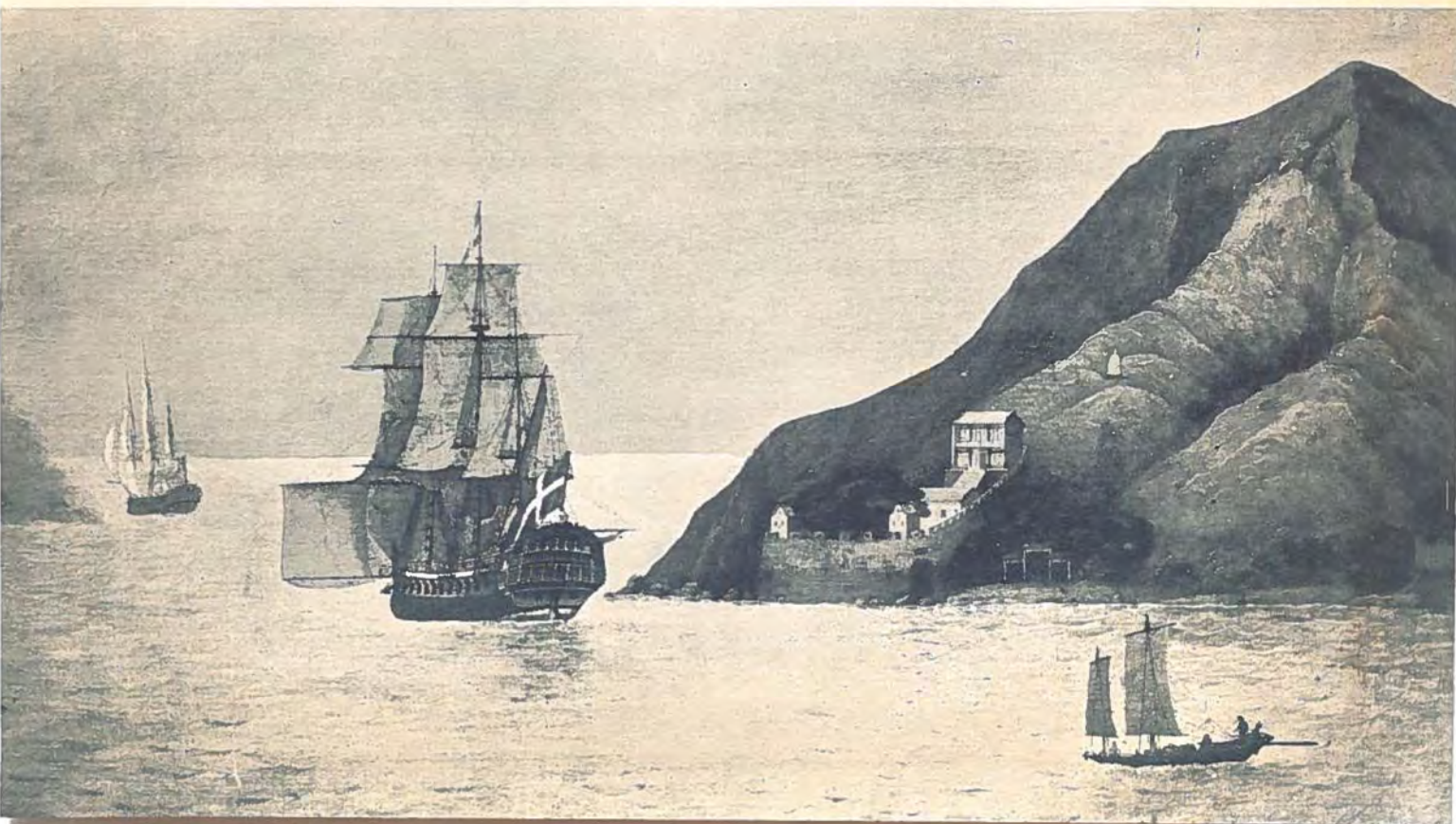


I Forgrunden krydser den bredbagede Jagt „Apollo“ af Bandholm. Det livlige, kærnedanske Billede er malet af C. Olsen i 1860.

Af langt ældre Dato er Billedet forneden paa denne Side, som viser den danske Kinafarer „Henriette“ passerende det kinesiske Fort Bocca Tigre ved Udløbet af Kantonfloden for at begynde den lange Rejse hjem til det lille Land paa den anden Side af Jordkloden.

Ovenover gengives Eckards Billede af Generalpostdirektionens Rutebaad „Gerda“, der forlader Københavns Havn for at gaa til sin Dont i Bæltoverfarten. Den ser meget forhistorisk ud, og dog var det først i 1893, at den, fortrængt af Dampfærgerne, udgik af Farten. Endnu er der et enkelt Hjul-dampskib herhjemme, endnu er der nogle Sejlere; men Tiderne skifter — og Skibstyperne ligesaa!

Kay L. Brand.



Bidrag til Karakteristik over

Knud Rasmussen

Ved Pastor H. Ostermann



DET var ikke en tilfældighed, der gjorde Knud Rasmussen til den enestaaende fremragende Grønlandskender og en af polarforskningens betydeligste pionerer, som brød nyland især paa omraader, hvor ingen anden har kunnet og ingen nulevende vil kunne gøre det.

Han var saa at sige prædestineret dertil allerede som søn af en mand, der fra sin tidlige ungdom fattede interesse for og kærlighed til Grønland og dets folk og viede det sit liv som præst og sprogforsker, og af en kvinde, i hvis aarer der flød eskimoisk blod.

Han var saaledes dybt rodfæstet i den grønlandske jordbund. Men han var det ikke alene ved sin fødsel og opdragelse dér, ogsaa og især ved sin oprindelse og afstamning, idet hans mor tilhørte en fædreneslægt, som næsten led for led havde gjort tjeneste i Grønland fra kolonisationens første tid. Stamfaderen, Johan Sechmann Fleischer, der var født paa Dragsholm og senere blev sorenskriver i Norge paa Bergskanten, hvor han døde i en meget høj alder, var proviantskriver i Godthaab, samtidig med at Hans Egede levede dér. Hans sønnesøn Hans Mossin Fleischer, der kom til Grønland 1807 og døde 1870 uden nogensinde mere at have forladt landet, ikke engang paa besøg, var Knud Rasmussens oldefar. Dennes søn Knud Geelmuyden Fleischer, altsaa Knud Rasmussens morfar, der døde 1877 som kolonibestyrelsesmand i Jakobshavn, havde faaet hele sin opdragelse og uddannelse i Grønland og aldrig været udenfor dette land. Hans hustru var indfødt grønlanderinde.

Jeg har gjort saa udførligt rede for dette for derved at vise, hvor dybe rødder Knud Rasmussen havde i Grønland. Og ikke blot i landet Grønland, men i det grønlandske folk, Eskimoerne. Hans mormor levede som enke i hans forældres hus og døde først, da Knud var 10 aar gammel, saa allerede gennem samlivet med hende indsugede han den kærlighed til sit stammefolk, som for altid prægede ham — og blev han vel

i virkeligheden allerede indstillet paa det, som blev hans livsmaal.

Men ikke alene gennem sin grønlandske mormor. Ogsaa gennem hele sin barndom og sit barndomsliv blandt Grønlanderne. Det blev træffende sagt i anledning af hans død, at „fra den midnatsolnat oppe i Jakobshavns lille beskedne præstebolig, da Knud Rasmussen saa lyset for 54 aar siden, var han født polarforsker, og hele hans barndom blandt grønlandske kammerater var som en lang, legende forberedelse til hans manddoms værk.“ Det er bogstavelig sandhed. Der gaar endnu frasagn i Jakobshavn om, hvordan *Kuninguak* (lille Knud, hans bestandige navn i Grønland) altid var at finde nede i Grønlanderbyen, hvor han enten drev kajak- og fangstleg med legekammeraterne — eller stod i mandsklyngen paa udkigsfjeldet og lyttede til passieren — eller havde gemt sig bort i et eller andet hus, hvor en gammel halvblind eskifanger eller rystende morlille sad paa briksen og fortalte sagn og beretninger fra gammel tid — ligesom det var at betragte som en meget stor ære, da *vor søn Knud „arvede“ Knud Rasmussens „aqaut“*, vuggesang:

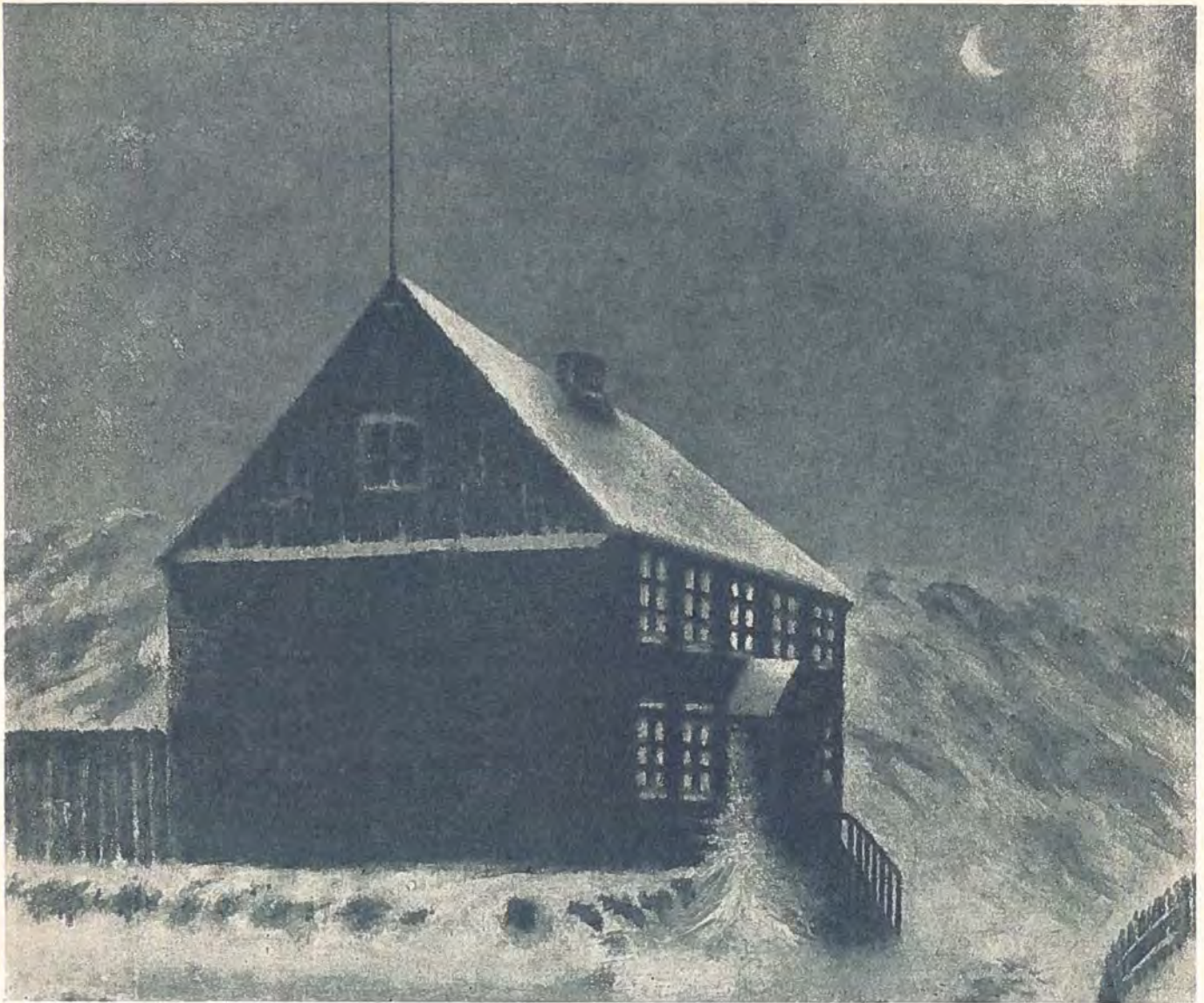


Til Høsten og Dina —
en af dem, der vil savne jer
mest i Grønland!

Knud.

marts 1921

Til Pastor Ostermann, Greve Præstegaard, i hvis Hjem
Knud Rasmussen kom som Son af Huset, gav han dette Billede
med vedstaaende Dedikation.



Knud Rasmussens Fodested Jakobshavn.

Kunû-unguaq tikínerame
 uvdílárordlune tikínerame
 palasíkúme ernínguat —
 tupangnarsimaqaoq!

(Da lille Knud kom til verden,
 da han en tidlig morgenstund saa dagens lys,
 præstefolkets lille søn,
 da var det en begivenhed, der kom til at staa ry af).

Det er forresten værd at lægge mærke til, at blandt de „grønlandske kammerater“ i Jakobshavn var ikke mindre end 3, der kom til at gøre en indsats i polarforskningens saga, nemlig den berømte Jørgen Brøndlund, som deltog i Knud Rasmussens første store rejse op til Polareskimoerne og senere var medlem af „Danmarksekspeditionen“ til Grønlands Nordvestkyst, hvor han sammen med Mylius Erichsen og Høeg-Hagen satte livet til efter heltemodige anstrængelser for at føre kammeraterne tilbage til skibet, samt Sechmann Rosbach, der en aarrække virkede blandt polareskimoerne som missionær og handelsmedhjælper, og Enok Kristiansen, som forlod sit hjemsted Jakobshavn for ligeledes at drage op til polareskimoerne, hvor han endnu lever som kristen lærer og fore-

gangsmand. Dette er tydelige vidnesbyrd om, hvad der allerede i barndommen var Knud Rasmussens livsmaal, og i hvilken grad drengen har formaaet at indgyde sine legekammerater den interesse, de senere som voksne mænd kom til at følge.

I samme retning vidner, hvad maleren Riis Carstensen skriver i sin bog „Over viden Strand“, hvor han fortæller om en haadrejse i Diskobugten, som han i sommeren 1888 foretog sammen med pastor Chr. Rasmussen: „Præstens Søn, en Dreng paa 10 Aar, fulgte ligeledes med. Født i Grønland talte han naturligvis Eskimosproget til Fuldkommenhed og var afholdt af Folkene, hvis Selskab han, der var en opvakt Dreng, alle Tider foretrak fremfor andet, og hvem han gjorde sig Umage for at hjælpe.“

Knud har selv i forordet — eller optakten — til en af sine bøger røbet, hvor det var, han især blev inspireret til sin senere livsgerning: „Som Barn hørte jeg ofte en gammel grønlandsk Fortællerske berette om, at der langt nordpaa ved Jordens Ende skulde leve et Folk, der klædte sig i Bjørneskind og levede af raat Kød — deres Land var altid stængt af Is, og Dagskeret naaede aldrig over Fjeldene. — — Endnu før jeg vidste, hvad Rejser var, besluttede jeg en Gang at naa disse Mennesker, som min Fantasi gjorde forskellige fra alle andre.“

Da det frie barndomsliv paa de store vidder hørte op, og livets alvor kaldte, sendtes Knud Rasmussen 12 aar gammel til Danmark for at gaa i skole. At dette ikke var noget for ham, forstaar sig næsten af sig selv. Han kom i den gamle „Nørrebros latin- og realskole“ i Ravnsborggade og blev en frisk og livlig skolegut og en aldeles brillant kammerat — men til boglig lærdom stod hans hu ikke. Det holdt haardt at komme gennem skolen, og han var længere om det end kammeraterne, det tvungne studium behagede ikke hans friske friluftsnatur. Det var mod slutningen af skoletiden, jeg traf ham første gang, vi fandt hurtigt hinanden — og jeg husker, da det endelig trak op til studentereksamen, og jeg havde lovet at hjælpe ham med gennemgang af de latinske og græske forfattere, hvor det *kneb* for ham at holde traaden fast; han boede dengang i en stue i Ole Suhrsgade, og naar solen rigtig straaledede, eller et friskt vindpust strøg ind ad vinduet, kunde han kaste bøgerne tilside og raabe: nej, nu maa vi ud en tur!

Det var alle dage *studierne i marken*, der havde hele hans hu. Student blev han, hvor meget det end *kneb*, og ogsaa cand. phil. — men længere kom han ikke, og længere vilde han ikke — dengang, for senere tror jeg nok, han alligevel af og til var ked at, at han ikke var gaaet videre ved universitetet og havde taget en eksamen eller en grad. Havde han *villet*, kunde han have gjort det — det var aldrig energi, det *kneb* med, naar han *vilde* noget og havde sat sig et maal.

Efter hans død læste jeg i en avis: „Han blev student, men saa greb rejselysten ham — og fra 1901, da han foretog en rejse til Lapland og Lofoten, har det meste af hans liv været optaget af rejser og ekspeditioner i de arktiske lande“. Dette er kun meget *delvist* sandt. Det var ikke „rejselysten“, der greb Knud. Han fulgte en *plan*, forfulgte et *maal* — og naar rejsen *foreløbig* gik til de *skandinaviske*-arktiske egne, var det *kun*, fordi der ingen mulighed var for ham til at komme *dér*, hvor vejen til hans maal gik — og saa greb han til det andet som en *forberedelse*. Fra han var dreng, stod *maalet* — et stort, fjernt, uoverskueligt maal, og *lyste* for ham. Hans ungdoms Danmarksophold var een bestandig længsel efter at komme *ud i kamplinien* for sin store idé: udforskning af „stammefrænderne“, af *Eskimofolket*, dets gamle kultur og traditioner. Jeg mindes, som det var igaar, den stille aftenstund i gavlværelset i Lyngø præstegaard, da vort venskab var vokset saa stærkt, at han indviede mig i sin store livsplan. Gaaende frem og tilbage paa gulvet, som det altid var hans skik, naar noget optog ham stærkt, eller han forklarede eller — senere — dikterede os sine sagn o. l. — oprullede han for mig et uhyre panorama udover alle eskimostammer i verden, begyndende i hans eget hjemland og derfra følgende deres spor overalt, hvor de fandtes eller havde færdedes, lige til deres udspring. Den varme, den begejstring, den glødende kærlighed til dette underlige, fjerne og fremmedartede folk, som jeg selv haabede at faa min gerning iblandt, greb mig saa stærkt, at jeg aldrig har sluppet det siden. Men det *maal*, Knud her havde sat sig, forekom mig saa fantastisk, at jeg ærlig talt aldrig vilde have tænkt, det skulde kunne naas. Ikke saa underligt, naar man betænker situationen: en ung tyveaarig, lige netop student, uden uddannelse, uden midler — og det første maal: Grønland, et stængt og lukket land med kun faa og langsomme forbindelser med den øvrige verden! Men der boede *kræfter* i den tyveaarige yngling, som først tiden kom til at afsløre, og en ubøjelig *vilje*, som overvandt *alle* hindringer. Nu ved alverden, at han naaede maalet i den altfor korte, men ualmindelig indholdsrige livsvirksomhed, der blev ham beskaaret.

I *bearbejdelsen* af det uhyre store indsamlede materiale til oplysning af Eskimostammernes aandelige kultur naaede *Knud Rasmussen* langt — men desværre ikke tilende. *Dér* mangler endnu en del. Nu har jo døden sat punktum derfor — og det er vel mere end tvivlsomt, om den mand lever, som vil kunne føre det manglende frem — trods materialets foreliggende. Og det er trist, at det ikke kan ske. Det var i yderste Øjeblik, disse stammers gamle kultur: sagn, traditioner og folkelære blev reddet af Knud. Det er 12 aar siden, han var der, og allerede dengang var de godt igang med at blive anglicerede — *hele* skoleundervisningen foregik paa engelsk. Saa *nu* er der næppe mulighed mere for at faa fat paa deres gamle kultur-elementer. Og selv om disse findes i Knud Rasmussens samlinger, saa var det i virkeligheden kun ham selv, der kunde bearbejde dem helt og føre dem frem i deres rigtige form og skikkelse. Mage til *reproduktionssevne* som Knud Rasmussens har jeg aldrig set — eller tænkt kunde eksistere. Det var ligefrem vidunderligt at se, naar vi arbejdede sammen, og han fik fat paa sine 10 aar gamle optegnelser, hvordan han straks kunde sætte sig tilbage til den tid, da han færdedes blandt disse mennesker — og med det samme være inde i hele milieuet, lige til tonefaldet hos den, der havde meddelt ham netop dette sagn, denne tradition, denne skik eller hvad det nu var. Dette kan *ingen* gøre ham efter. Ialtfald i *den* henseende gælder det, hvad ellers sjældent vil kunne siges om noget menneske, at Knud Rasmussen var ikke blot uovertruffet, men er uerstattelig. —

Det samme, tør jeg næsten sige, gælder ham *som menneske*. Sjældent, tror jeg, har en saadan sum af værdifulde menneskelige egenskaber og karaktertræk som dem, vi, der havde den lykke at komme til at staa ham nær, mødte hos ham, været samlet tilstede hos nogen enkelt person — ligesom det indblik i en i al sin ydre bramfrihed og beskedenhed *stor* sjæl, vi fik hos ham, gør, at vi faar en følelse af fattigdom og tomhed, naar vi tænker paa, at vi aldrig mere skal møde ham. Jeg har aldrig kendt nogen, der var saa gennemtrængt af hensynsfuldhed og omtanke. Det laa ham i blodet. Jeg mindes en februar-dag ved Jakobshavn for mange aar siden, da raabet pludselig lød: Kunúnguaq tikípoq! Knud er kommen! Ja — det var virkelig ham! Mange dages slæderejse var han draget — helt oppe fra Upernavik — blot for at se til min hustru, som han havde hørt ikke var rigtig rask. To dage efter drog han den hele lange vej tilbage! Jeg mindes — ja utallige større og mindre træk, som viste den storslaaede uegennytte og betænk-somhed, som var ham egen. Aldrig har jeg f. eks. hørt Knud tale ilde om nogen, var der ikke noget godt at sige, tav han.

Som menneske ikke mindre end som forsker vil Knud Rasmussen blive savnet længe — ja altid, hver eneste Gang tanken falder paa ham. Og dette gælder ikke mindre hans eget folk, Grønlænderne, hvis „ukronede konge“ han var. Der var fest og glæde, naar han viste sig paa en grønlandsk boplads — eller blot naar rygten om hans snarlige komme bredte sig langs kysten fra bygd til bygd. Grønlændernes sag — deres fremgang og udvikling — var ham en livssag, og hvad han har udrettet for dem som folk lader sig ikke udmaale. Det er rigtigt, naar det af en Grønlænder blev sagt ved hans død, at han vil blive deres sagnhelt, hvis saga vil fortælles fra slægt til slægt.

H. Botemann

*Mindelblade
fra*

GRØNLAND

tilegnet



*O, Knud! dit sidste Leje
det burde være Grønlands Sne,
hvor dine Slæders Meder har trukket dybe Spor;
din Daad gav Landet Veje
og knytted' Syd og Nord.*

Farvefoto af Knud Rasmussens Grav
paa Vestre Kirkegaard.

NATTEVANDREREN

af Henry Ette.
Ill. Poul Poulsen



Faa har forstaaet at gengive den Stemning, der hersker i den store, stille Polarnat, som Henry Ette, der har levet en Menneskealder som Hvalfanger i Nordishavet. Her er den bedste af hans Studier fra Grønlands storslaaede Natur.

NAAR paa 80° nordlig Bredde Midnatssolen i fire Maanedre har staaet paa Himlen og beskinnet Ishavet, grønne Græsmarker, rislende Lakseelve og evig snebeklædte 16,000 Fod høje Malmbjerge med en fin, blegrodt Tone, begynder den i Slutningen af August at føle sig træt og daler mod Horisonten. Da er Tidspunktet kommet for Isbjørnen, Polarlandenes største Rovdyr, at kaste sin af Sælblod rødspættede, gullige Pels af sig og iføre sig sin kridhvide, funkklende nye Vinterpels. Nattevandreren sætter ud paa Vandring. Jo højere Midnatssolen, jo nordligere gaar han, jo lavere Midnatssolen jo sydligere. Det er vanskeligt for ham at finde Føde i den bælgmørke Polarnat, hvor Stilheden kun er brudt af Vintersnestormenes Susen, Polarulvenes uhyggelige, overnaturlige Hyl og Storisens Dundren, naar Flager af Isbjerge af Strømmen tørner mod hinanden i en Kulde paa 40° Celsius minus, hvor Sten springer i Stykker som Glas.

Sælerne er forlængst vandrede mod Ishavets Kyster. I dette evige Mørke, der kun af og til oplyses af de skælvende, bævendende, rystende Nordlys Straaler i Zenith eller de manglefarvede Lysbuer i Horisonten, naar da ikke Maanen viser sig paa Himlen og bliver staaende stille omtrent paa samme Sted en Uge, kan Sælerne ikke finde Føde og drager Syd paa til Lys og Hav, Rejer, Krabber, Muslinger og Østers. Og Nattevandreren gaar den samme Vej.

En sen Efteraarsdag i Slutningen af August bevæger en mægtig gullig-hvid, tung Masse sig langsomt og sindigt henover Ishavets uendelige hvide Øde, Pakisflager og Skruninger og smaa Isfjelde imellem hinanden. Det er den første Nattevandreren. Nu og da stiger han gravitetisk op paa et lille Isfjeld og drejer sit brede, trekantede Hoved med den sorte

Snudespids mod det nærmeste Fjeld paa Land. Et Øjeblik staar den der med fremstrakt Hals og let vuggende Forkrop, og naar han, ligesom Sømanden, har taget sit Bestik, stiger han igen ned fra Toppen og fortsætter sin Vandring mod Land. Paa sit Sydtræk naar Isbjørnen altid Polarlandene lige under de høje Fjelde. Saa ind i nærmeste Fjord. Over den tynde, nydannede Efteraarsis skridter den forsigtigt, til den opdager en Fjordsæls Aandehuller, udvalger et og lægger sig ned paa Bugen med alle fire Lemmer trukket ind under sig. Time efter Time kan De med den store Kikkert fra Topstønden iagttage, hvor urprølig og taalmodig den ligger stirrende ned i Fjordens Vand for at se, om Fjordsælen skulde komme til Syne. Den har flere Aandehuller, og det nytter ikke at skifte. For det skulde allersnarest træffe, at Sælen kom op med Snuden netop til det Hul, den lige var blevet træt af at vente ved. Blot Taalmodighed.

De bander den ny tynde Is. For med Baad vil Opbrækket lave et saadant Spektakel, at Nattevandreren vil være stukket af i Galop, inden De naar hen til Aandehullerne. Og til at gaa paa med Støvler af Sælskind, i Renspæk og tung Riffel er den dog for tynd. De har en til Vished grænsende Formodning om, at plumper De igennem, kommer De ikke op mere. For desværre er De jo ikke som Isbjørnen -- Saalegænger. Næste Dag, De tager Kikkerten, er den borte. Men et mørkt Punkt paa Isen fortæller Dem om et Sælskrat, og at Bjørnens Taalmodighed har lønnet sig, og at den har fortsat sin March mod Syden og Solen.

Kun Hunishjørnen er ikke paa Vandring i Polarnatten. Den søger sig ved samme Tid et Vinterhi i en Sne-drive under et Fjeld, som skærmer mod Borealis, Nordenvinden, tærer paa

sit Spæk under Pelsen hele Vinteren og kommer først frem næste Foraar med sine 2 kridhvide, nydelige, nyfødte Unger. Paa Størrelse som Newfoundlandere er de.

Hvis De ikke er en god Riffelskytte, følg hende ikke. Modig jager hun Ungerne foran sig og stiller sig selv lige imod Dem for at tage Kampen op. Undertiden kan hun ogsaa finde paa at styrte lige paa Dem. Men lader De hende i Fred, passer hun blot paa sine Unger.

Om Vinteren er kun Hannerne paa evig Vandrang. Mellem 3—100 vandrer alene ned ad den ca. 450 geografiske Mile eller 1800 Kvartmile lange Østkyst fra 83° n. Br. til Cap Farvel, Oslos Bredder, 60°. I selve Storisen og ind og ud ad de op til 100 Kvartmile dybe Fjorde. Kommet rundt Cap Farvel søger de op langs Vestkysten. Driver de med Storisen Syd over i Atlanterhavet, og Isen undertiden smeltes, drukner de. Endnu gaar Historien blandt Fangstfolk om Ishjørnen, der blev truffet midt i Havet mellem Norges Nordcap og Spitsbergens Sydcap. Men den havde den rigtige Kurs. Den sejlte efter Næsen! — Resten redder sig atter op paa Is eller Land. Deres tomme tykke Spækklager kan vare til Jule-tiden, men naar det er fortæret, og der kun er en Smule Vand tilbage i Maven, staar Hungersnøden for Døren.

Mad! Føde! Spæk! Det er det eneste, der kan holde Nordvinden, Borealis' Kulde ude af Kroppen.

Spæk! Afsted! Ahead! Hurra! Et Depot! Det sidste Redningsanker for nogle udhungrede, forasede og udmattede Nordpolarer.

Væk med Stenene! En Tønde! En Fustage! Med et eneste Slag af den højre, enormt tunge Forlab, stærk nok til at slaa en 1 Tons stor Hvalroshan med en Alen lange Stødtænder besvomet, er Bunden ude.

Men ak! Hvad er det for en udhungret Nattevandrerens tomme Mave? Kiks eller Skonrogger! Det er Blod, Lever, Flask og Spæk, jeg skal have. Ikke engang en 14 Fod Havkal kan jeg hente op fra Bunden her og rive Leveren ud med mine



Snart standser den foran en lille Hytte.

Staa klør. Og afsted stormer den igen sydover mod Horizonten, hvor en ganske fin, lys Linie antyder for den, at Midnatssolen er forsvundet.

Men pludselig standser den forbauset. Hvad i Alverden var det? Lynsnart kaster den Snuden i den Retning, hvorfra en fin Brise har tilviftet den en mærkelig, stram Lugt, dobbelt mærkbar heroppe i det evige mørke Isøde, hvor ellers ingen Lugt eksisterer. Det var jo brændt Spæk og Maagefjer! Og afsted stormer den, snart til Styrbord, snart til Bagbord, snart Styrbord igen, efter som Brisen tilvifter den Tranlugten, og snart standser den foran en lille Hytte, hvorfra en stille, fin Røg stiger op imod det tindrende Stjernehælv. I Tons af Sæl og Hvalkød vil han være i Stand til at finde en Spækklump, ikke større end en Tændstikæske. Finder han den ikke, er han straks parat til at slaa alt ned med sin frygtelige højre Lab.

En Klap trækkes til Side fra et Skydeskaar, Løbet af en tung Riffel stikkes igennem, et Glimt og et Knald, der dundrende giver Ekko mellem Fjeldene. Nattevandrerens er ikke mere. Han er gaaet til de lykkelige Jagtmarker.

En Flok hvide Ulve og nogle blaa og hvide Ræve, der har fulgt efter i Haab om at faa Part i Byttet lister stille bort i Ødet og Mørket.

Maaske redder Nattevandrerens 3—4 Trappers Liv.

Snart er den fine Røgsøjle mod det tindrende Stjernehælv blandet med Lugten af Løg og Nattevandrerens Bøfkød.

„Enten dig eller mig,“ paa 80 Graden.



Ishjørnen udvælger sig et Fjordsælens Aandehuller og lægger sig ned paa Bugen med alle 4 Lemmer trukket ind under sig.



Germania-kavu - Sabuóu

Det.

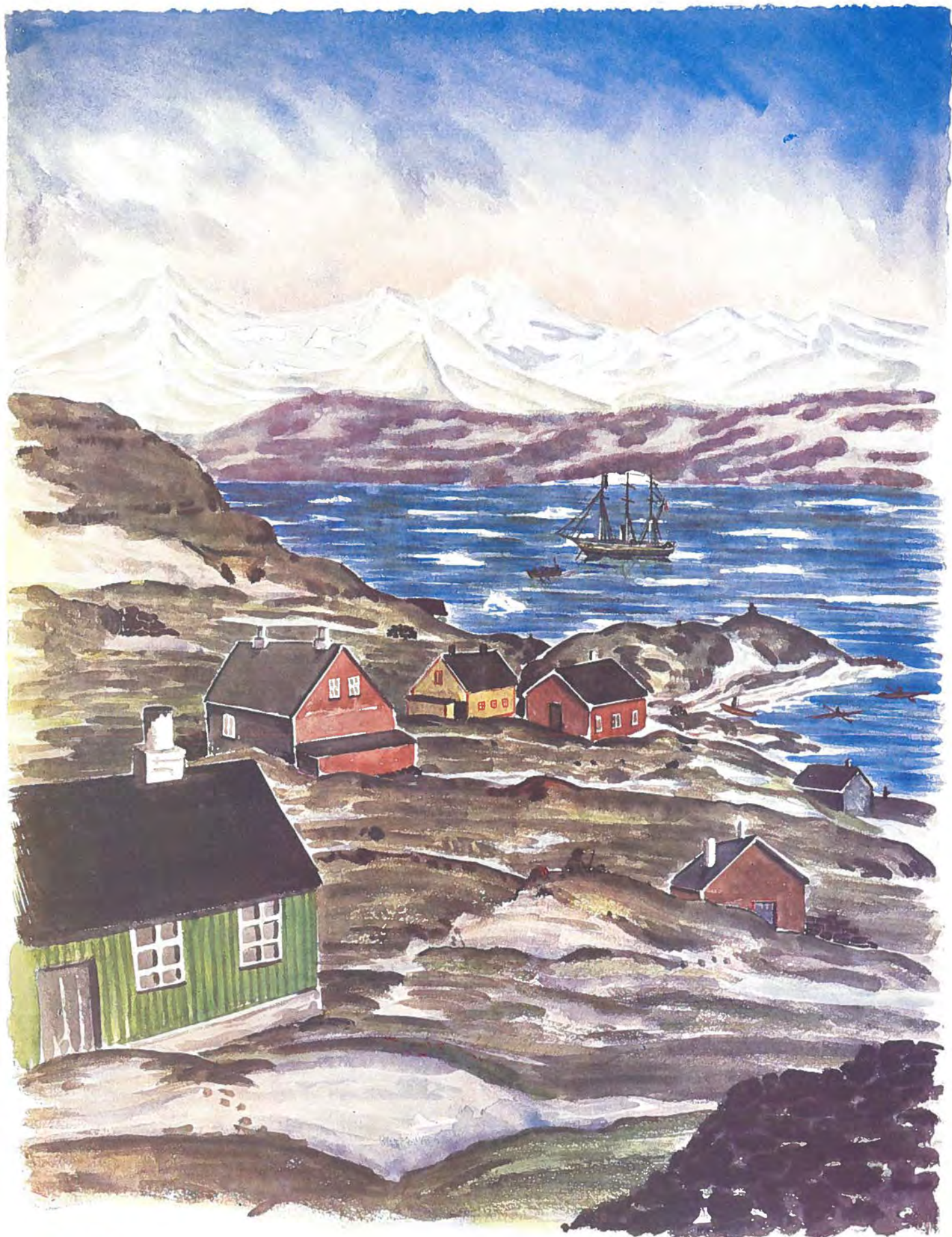


Peter Paulsen

Spruce



*Paul Bunyan
3-1-11*

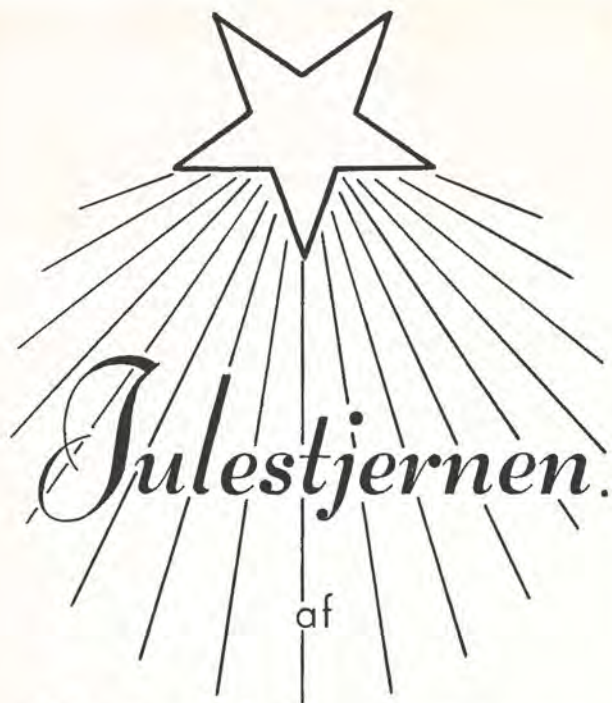


Fjord-By.

Shawmashannon in sunset



Paul P. Smith



Julestjernen.

af

C. Luplau Janssen

STJERNEN ledte vise Mænd," staar der i en Salme, som vi alle kender fra vor Barndom. Den Stjerne, der her hentydes til, staar ene og alene omtalt i Matthæus' Evangelium, hvor der berettes om Ankomsten til Jerusalem af 3 østerlandske Magere, der havde set et sælsomt Himmelfænomen, der havde lokket dem ud paa den lange Rejse til Jødeland. De vilde hylde den nyfødte Jødekonige, thi at en saadan var kommet til Verden, havde de set i Stjernerne. De jødiske skriftkloge henviste dem til Bethlehem, og der fortælles nu, at Stjernen gik foran dem hele Vejen for til sidst at staa stille over Jesu Fødested.

Hele denne Beretning lyder meget mærkelig, og det meste af den maa vel paa Forhaand forvises til Sagnets dunkle Verden. En Stjerne, der kunde følge Vejens Krumninger fra Jerusalem til Bethlehem, og som siden kunde staa stille over et givet Hus, kan ikke have været nogen rigtig Stjerne. Himmellegerne kan jo kun udføre deres foreskrevne Bevægelser, og en Stjerne, der staar lige over et Hus i Bethlehem, vil samtidig staa lige over dem alle. Sandsynligheden taler for en helt anden Løsning. Vi vil her se bort fra, at hele denne Fortælling sikkert først længe efter Jesu Tid er blevet en Del af Matthæus' Evangelium. Vi vil prøve paa at opklare, hvilket Himmelfænomen, der kan være Tale om. Thi hvad enten Fortællingen er oprindelig eller fjøjet til senere, saa vilde det jo ikke nytte at henvise til noget, der ikke havde Rod i Virkeligheden. Beretningen om Stjernens Vandring og dens Standsning over Huset i Bethlehem vil vi betragte som en digterisk Udsmykning og kun gaa ud fra, at der paa Jesu Fødselstid maa have været noget særligt at se paa Himmelen.

Vi møder her straks en ret stor Vanskelighed, nemlig at vi ikke nøjagtigt ved, naar Jesus blev født. Den Skik at regne Aarene efter Jesu Fødsel er nemlig af langt nyere Dato; den er først indført omkring Aar 500 efter Kristi Fødsel. Ganske sikkert er der ved denne Lejlighed begaaet Fejl, saaledes at



Jesu Fødsel rimeligvis har fundet Sted 7—8 Aar før vor Tidsregnings Begyndelse. Ifølge den jødiske Historieskriver Josefus Beretning fandt der i Kong Herodes' sidste Regeringsaar en Maaneførkælse Sted. Om denne Begivenhed ved Astronomerne bestemt, at den fandt Sted 4 Aar før vor Tidsregnings Begyndelse. Efter Bibelens Ord maa Jesus ved Kong Herodes' Død have været mindst 2 Aar gammel, hvoraf følger, at Jesus maa være blevet født mindst 6 Aar og rimeligvis lidt mere før vor nugældende Tidsregnings Begyndelse. Naar vi endvidere henlægger Jesu Fødsel til den 24. December, har dette ikke nogen hverken bibelsk eller historisk Begrundelse. Rimeligvis har de kristne Samfund ganske simpelt overtaget den gamle hedenske Solhvervsfest, der har været fejret som en Fest for Lysets Sejr over Mørket siden meget gamle Dage. Ganske paa samme Maade er det sikkert gaaet med Paaskefesten, der utvivlsomt er en videre Udvikling af de gamle Beduiners Foraarsfest. Som almindelig kristen Fest og Kirkefest er Julen først blevet fejret, da Kirkens Magt efterhaanden var blevet saa grundfæstet overalt, at man kunde paabyde ensartet Gudsdyrkelse i alle Lande.

Vi kan saaledes gaa ud fra, at Jesu Fødsel er indtruffet mellem 6 og 8 Aar før vor Tidsregnings Begyndelse. Vi maa nu undersøge, hvad der kan have været at se paa Himmelen paa dette Tidspunkt, og som har været i Stand til at vække Opmærksomhed.

Vor første Tanke maa være, at der maa have vist sig en Komet eller en klar, ny Stjerne. Himmellegerne af denne Art viser sig næsten altid ganske uanmeldt. En Komet har det sikkert ikke været, vi har alle hørt, hvorledes en Komets Tilsynkomst i gamle Dage var i Stand til at slaa hele Menneskeheden med Rædsel. Man betragtede jo altid Kometerne som Varsler om store Ulykker og Hjemsgølgelser. Desuden taler Bibelen jo udtrykkelig om en Stjerne. Hvis det forøvrigt

havde været en stor Komet, vilde Beretningerne nok fortælle om den, men saavel de vesterlandske som de østerlandske Beretninger bevarer en haardnakket Tavshed om Kometer paa dette Tidspunkt, medens man har flere Meddelelser om den Komet, der optraadte omtrent samtidig med Julius Cæsars Død, der indtraf henved et halvt Aarhundrede før vor Tidsregnings Begyndelse.

Kan der da have været Tale om en „ny Stjerne“ eller en Nova, som Astronomerne siger. En ny Stjerne er selvfølgelig ikke en pludseligt opstaaet Stjerne, nej, det er blot en ganske lille og svag Stjerne, der uden Varsel flammer op. Vi kender i vor Tid saare godt disse Fænomener, mange Mennesker vil saaledes huske de store Stjerner i Ørnen og Svanen i 1918 og 1920. En saadan ny Stjerne bevarer kun sin stærke Glans i meget kort Tid og synker saa igen tilbage i Ubemærketheden. Det, der foregaar ude i Rummet ved en saadan Lejlighed, er følgende: En Stjerne, der engang har været klar og straalende, er ved den stadige Udstraalning blevet stærkt afkølet og nærmer sig den Situation, hvor den ikke har mere Varme at udstraale. En saadan Stjerne maa — det kan paa vises matematisk — paa et givet Tidspunkt styrte sammen og blive til et meget lille og meget vægtfyldigt Himmellegeme uden Atmosfære. Som rigtig Stjerne har den Atmosfære, men ved Sammenstyrningen maa den skille sig helt af med den. Der sker da det, at Stjernen ligesom ved en sidste Kraftanstrengelse flammer op og med vældig Kraft slynger sin Atmosfære bort fra sig til alle Sider i Rummet. Vore mange og nøjagtige Iagttagelser fortæller os, at det er dette, der foregaar, medens Fysikerne samtidig fortæller os, at det ligger i Stoffets Natur, at det netop maa gaa saaledes. Nye Stjerner er i vor Tid ikke sjældne, der opdages ca. een aarlig, men de færreste er fremtrædende, og naar vi faar fat i dem, ligger det i, at der fra talrige Observatorier altid holdes nøje Opsigt med Himmelen, oftest ved Hjælp af Fotografiapparater. I gamle Dage har man naturligvis kun bemærket de meget klare nye Stjerner, og kun om dem har vi Beretninger.

Har der da vist sig nogen klar ny Stjerne ved Jesu Fødsels Tid? De romerske og græske Forfattere meddeler intet, men det er ikke helt afgørende, thi netop paa denne Tid var Interessen for Naturvidenskaberne ikke synderlig vaagen i disse Egne af Jorden. Heldigvis har vi andre Kilder at ty til, nemlig hos Kineserne. Her finder vi et stort Værk af en Forfatter ved Navn Ma-Tuan-Lin, der indeholder en Liste over alle de Ke-Sing'er (det betyder Gæstestjerner, Kometer eller nye Stjerner), som man har iagttaget mellem Aar 613 f. Kristus og 1203 efter Kristus. Denne Liste er efter alt at dømme fuldstændig nøjagtig og udtømmende, men heller ikke her

Stor Komet. En saadan har dog ikke vist sig ved Jesu Fødselstid. Som bekendt opfattede man i gamle Dage altid Kometer som onde Farster.



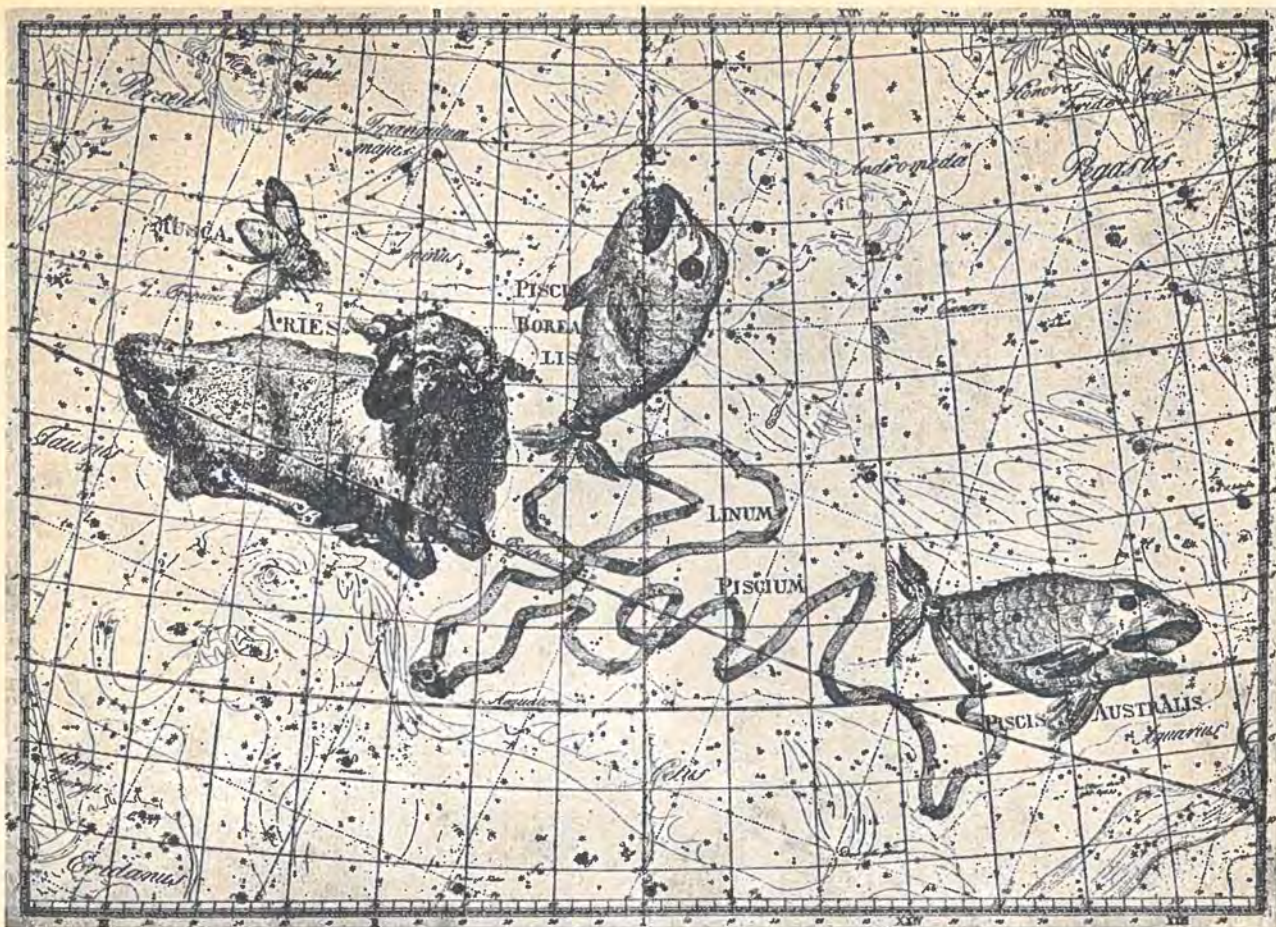
finder vi noget Fænomen, der, selv om man tillader et stort Spillerum, kan tydes som Bethlehemsstjernen. Aar 134 f. Kristus saa Kineserne en ny Stjerne i Skorpionens Stjernebillede, og først i Aaret 123 efter Kristus kommer den næste Stjerne af denne Art, og begge disse to Stjerner er ogsaa blevet noteret af europæiske Lærde. De forskellige Kilder stemmer saaledes udmærket godt overens om, at der ikke paa Jesu Fødselstid har været nogen ny Stjerne fremme paa Himmelen. Det er altsaa alene Bibelen, der paastaar, at der har været noget paa Færde.

Hvis en moderne Astronom blev sat tilbage i Tiden og anbragt paa Jødelands Jord paa Jesu Fødselstid, vilde han sikkert intet særlig mærkværdigt se paa Himmelen. Stjernebillederne vilde være de samme som nu, thi indenfor dette — astronomisk set forsvindende korte Tidsrum — har intet Stjernebillede kendeligt forandret sit Udseende. Det vilde derfor være det nærmeste at henvise hele Fortællingen om Julestjernen til Eventyrets rummelige Verden.

Dog vilde det ikke være rigtigt at gøre dette endnu, thi der er en Ting, som en moderne Astronom let glemmer at regne med, nemlig Stjernetyderkunsten, som i hine fjerne Tider spillede en mægtig Rolle. Ingen Mennesker i vore Dage tror paa, at man af Stjernehimlens Udseende kan slutte noget om Menneskers og Rigers Skæbne i Fremtiden. Det er en Overtro, som sank i Graven for Aarhundreder siden. Anderledes var det paa Jesu Tid. Den Gang var Kendskabet til Naturen og dens Fænomener endnu saa ringe, at der selv for de mest oplyste ikke var noget urimeligt i at tro, at Foreteelserne paa Himmelen og Begivenhederne paa Jorden stod i en nøje Forbindelse, saaledes at usædvanlige Begivenheder paa Himmelen eller blot sjældent indtrædende Stillinger af Stjernerne altid var ledsaget af vigtige Begivenheder paa Jorden. Man fæstede her især sin Opmærksomhed paa de bevægelige Himmelleger Solen, Maanen og Planeterne. Som bekendt er alle de Stjerner, der danner Stjernebillederne, Sole — som vor Sol — der blot befinder sig i saa store Afstande fra os, at deres Bevægelser først efter Aartusinders Forløb bliver mærkbare. Derfor beholder Stjernebillederne deres velkendte Udseende gennem lange Tidsrum. Anderledes er det med Solen og Maanen og Planeterne, de flytter sig ustandseligt paa Himmelen, Solen naar Himmelen rundt i et



Kæmpeplaneten Jupiter set i Kikkert. Paa dens Overflade ses kun Skydannelser.



Stjernebillederne Vædderen og Fiskene efter et gammelt Stjernekort. I dette Himmeltegn mødtes de store Planeter nogle Aar for vor nugældende Tidsregnings Begyndelse.

Aur, Maanen løber det samme Stykke i en Maaned, medens Planeterne bruger kortere eller længere Tidsrum. Planeterne er jo ligesom Jorden Kloder, der kredser om Solen, laaner deres Lys fra denne og følger den paa dens Togt igennem Universet. Disse Kloder hører derfor astronomisk set til vort nærmeste Naboskab. Paa Himmelen løber de alle omtrent i den samme Bane, der passerer de 12 Stjernebilleder, der fra gammel Tid kaldes Dyrekredsen.

Naar man vilde forudsige et Menneskes Livsskæbne, maatte man nøje give Agt paa Stjernernes Stilling i Fødselsøjeblikket. Det, der var afgørende, var navnlig, i hvilke af Dyrekredsens Billeder Planeterne stod, og tillige i hvilken Retning paa Himmelen de saas. Vi skal ikke komme nærmere ind paa disse Regler, der jo intet har med Virkeligheden at gøre.

Begivenheder af særlig Betydning var to eller flere Planeters Sammentræf i bestemte af Dyrekredsens Billeder. En af de sjældneste Begivenheder var den, at Jupiter og Saturn samtidig stod i Vædderens Stjernebillede, dette indtræffer nemlig kun med Mellemrum af ca. 800 Aar. Efter hine Tiders Forestillinger havde Himmelbegivenheder, der fandt Sted i Vædderens Billede, en ganske særlig varslende Betydning for Jødeland. — Undersøger vi nu Sagen nøjere, opdager vi, at netop i Aarene 6 og 7 før vor Tidsregnings Begyndelse stod Jupiter og Saturn nær hinanden i Vædderens og Fiskenes Billeder. Dette giver os et Holdepunkt for en Forklaring paa Fortællingen om Julestjernen. En moderne Astronom vilde overhovedet ikke tillægge det nogensomhelst Betydning, at han saa disse Planeter sammen paa dette Sted af Himmelen, men for de gamle

Stjernetydere — eller Magere — stillede Sagen sig helt modsat, det var netop den Slags Ting paa Himmelen, der interesserede dem. De to Planeters Møde i Vædderens Billede fortalte dem, at der var noget ekstraordinært paa Færde i Jødeland. Dette er Løsningen paa Julestjernen Problem, saaledes som en moderne Videnskab kan give det.

At selve Fortællingen er et skønt Eventyr, er der vist næppe Tvivl om. Den er sikkert opfundet længe efter Jesu Tid, og først da hans Betydning var fastslaaet. Man har undersøgt, om denne mærkelige Personligheds Fødsel ikke havde været ledsaget af Tegn paa Himmelen, og har derved opdaget den sjældne Planetstilling og knyttet den sammen med Beretningerne om Jesu Liv. Den findes kun i Matthæus Evangeliet, der er det yngste og sikkert det usøjagtigste. Det ældste og sikreste Evangelium, Markus Evangeliet, kender intet til den.

Tilfældet er ikke enestaaende. Traditionen om Cæsars Død melder, at hans Endeligt var varslet ved Tilsynekomsten af en stor Komet. Dette kan nøjagtig kontrolleres, da vi kender Cæsars Dødsdag og paa flere Maader ved Besked om selve Kometen. Den lyste først paa Himmelen ca. $\frac{1}{2}$ Aar efter Cæsars Død, og dog fortælles det, at den havde varslet Begivenheden.

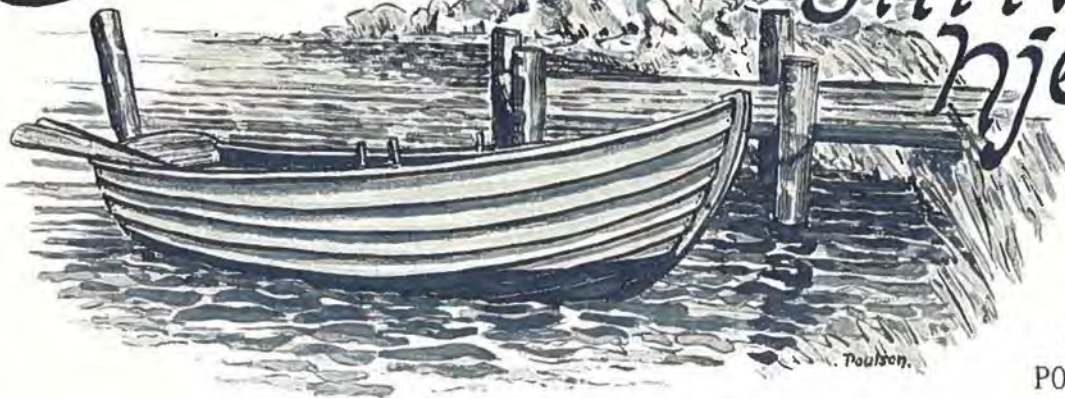
Som Læseren vil se, maa det meste af Beretningen om Julestjernen være Digting, men tilbage er dog blevet en lille Rest af Sandhed, som i alle Tilfælde bekræfter vor Formodning om at Jesus i Virkeligheden er født 6—7 Aar før vor Tidsregnings Begyndelse.



Ringplaneten Saturn. Ringen bestaar af en uhyre Sværm af Smaadele, der kredser om Planeten.

MARTHA LICHTENBERG MADSEN:

Du husker vel at skrive hjem!



Illustreret af
POUL POULSEN

HAN stod paa en Bro — langt borte i et fremmed Land. Vandet strømmede fremad, fremad mod det store Hav, mellem Bjælker af Jern og Træ — Ebbe og Flod var her — i dette Øjeblik ustandseligt fremad, intet kunde standse det, kun inde under Broen spredtes Bølgerne i Skum for saa at glide videre, videre fremefter

Saadan: *fremefter*, uden at lade sig standse — saadan havde hans Tanke engang været for længe siden! Ud i Verden vilde han! Fremad og bane sig en Vej — pløje Søen, trodse Vind og Vejr og Mennesker, altid komme først, altid være foran de andre — — —

Ud i Verden var han kommet, og en Tid ogsaa fremad paa sin Færd — men derefter? Nej, *godt* var det ikke gaet ham.

Der var et Menneske, han i dette Øjeblik — nej, i lange Tider, kun kunde se paa med Foragt, et Menneske, han hadede; det var en, der havde forskertset sin Lykke, havde kastet alt det gode bort fra sin Bane, alt det, der var kommet paa hans Vej i Livet — havde kastet det bort i Selvtillid og i Overmod, havde drukket og sviret og mistet alt — ja, endog en ung Piges Kærlighed var blevet kastet bort i denne Rus af Overmod.

Og det Menneske, som han nu foragtede saa dybt — det var ham selv; og han syntes, som han nu stod her paa Broen og saa ned i det mørke, snavsede Vand, at intet kunde dog i Verden vist være mere nedværdigende end at maatte give sig selv Skylden for hele sit Livs Forlis

Floden dernede skulde faa Lov til, inden længe, at gemme ham! Naar nu Mørket faldt paa — naar der ikke mere var saa mange Mennesker omkring ham, naar Nattens Stilhed kom snigende, saa vilde han forsvinde, og ingen, ingen vilde savne ham.

— — — Der staar lidt Brus af hvidt dernede om den ene Bjælke — det ser næsten ud, som er det det samme Skumsprøjt som dengang hjemme paa Faders Baadebro! Far var Lods, og der laa altid Baade ved den Bro! Som Dreng sad han dør og fiskede Aborrer, under Broen soppede han og fangede Hundestejler i en Flaske — og troede, han var den dygtigste Fisker i hele Verden. —

Og naar han sad og vippede i Fars grønmalede Jolle eller i den lille hvide Plimsoller, saa tænkte han sig ude paa det store Hav! Han kæmpede med Sørovere, og han kastede med Harpuner, han mødte Ishjerge, og han fortalte bagefter Mor om sine store, store Bedrifter

„Du huskede vel at skrive hjem?“

Han vender sig lidt her paa den store Bro. Var der nogen, som hviskede de Ord til ham netop nu? — — Det lød saa klart, saa tydeligt

Aa, nej, det var jo bare Tankerne, der et Øjeblik havde været hjemme. Det var Mor, som havde hvisket det for længe, længe siden, naar hun med et Smil havde hørt ham fortælle om sine Bedrifter paa de store Have, i de fremmede Havnebyer. „Du husker vel at skrive hjem?“

Ja, naturligvis vilde han aldrig glemme at skrive hjem til Mor og Far — lange Breve — glade Breve — mange, mange Sider . . .

Havde han husket det?

Altsammen, altsammen havde han glemt — og han stirrer igen ned i det sorte Vand.

Tænk, det var den lille bitte Smule Skumsprøjt dernede, som nu fik Tankerne paa Flugt, fik dem til at mindes den lille grønne Jolle og Plimsolleren, Fjorden derhjemme — Barnefantasiens Verdenshav — — Igen maa han vende Hovedet, for nu lyder det end mere tydeligt: „Huskede du at skrive hjem?“ Men der er stadig ingen, som har talt til ham. Menneskene vandrer ustandseligt forbi, ikke et eneste Øjeblik er der slet ingen, saadan som han staar og ønsker det for at kunne forsvinde, bare forsvinde . . .

Huskede du —? spørger de smaa Bølger dernede, skændende og formanende. Huskede du —? hvisker det hvide Skum. Husker Du —? skulper de grønne Krusninger.

Han vender sig bort — og han driver saa smaat indover mod Kajen, fremad mod den Smøge, hvor han

endnu har sit Logi — ind over en Baggaard, hvor der nu ikke mere hviskes: Husker du —? men hvor det tydeligt og klart skriger ham i Møde: Her ser du, hvad al din Storhed og Hovmod er blevet til! Dette er al din Herlighed her paa Jord: en Seng og en Stol — nøgne Vægge, en kold Kakkelovn, et umalet Bord — —

Saa stirrer han paa dette Bord — for der ligger et Brev — et Brev med hans Adresse — et tykt Brev. Han vender og drejer det. Hvordan er det kommet? Han har jo saa længe troet sig godt gemt, har skjult sig for alle tidligere Kammerater, har ment, at ingen kunde finde ham og hans Elendighed. Men der er igen Tvivl: hans Navn staar tydeligt nok paa Konvoluten — og bagpaa staar Mors Navn og Adresse.

Hvorfor ikke Fars? Hvorfor ikke Fars Navn?

Han flænger Konvoluten op. Hvorfor er det ikke Far, der skriver — som før? Flere Papirer falder ud, men han ser knapt paa dem, for han maa først se, hvad Mor skriver:

„Far død! Aa, Far er død! Det er snart et halvt Aar siden. — Hvorfor skrev du ikke hjem? — Vi fik saa et Brev fra en, vi ikke kender — men hun holder af dig endnu — jeg vedlægger hendes nye Adresse, saa kan du maaske nok finde hende igen, for hun synes at være god — og det er du jo ogsaa selv — du er maaske blot kommet ind i noget forkert en lille Tid — og du kommer nok ud af det igen, skriver hun. — Men nu er du kommet over det, ikke sandt? Bliver nu igen min egen Dreng, som du var før? Og gaa saa op i Konsulatet — der ligger nogle Penge til dig — en Del af din fædrene Arv — og kom saa hjem, hvis du synes — maaske du kan blive Lods efter Far — eller du kan faa Færgefarten paa Fjorden, eller — ja, Fars Baad, den grønne du ved, den beholder jeg nu foreløbig — for, hvis du kunde tænke dig at gaa paa Fiskeri . . .“

Ord følger Ord — Sætning følger Sætning — han har kun læst det afbrudt og hastigt — det maa læses flere Gange, inden han kan samle sig til at forstaa — — Det ligger glattet ud paa Bordet, og selv sidder han i Tusmørket foroverbøjet og læser — — —

— — Saa mærker han, da han skal vende Papirerne, at han sidder med foldede Hænder, at Taarer glider over Kinden — at han bøjer sit Hoved et Øjeblik. — Beder? Aa, ja, maaske dette er Bøn — han ved det ikke ret, men han ved, at nu er det Slut med det nedværdigende Liv — nu vil han finde hende, han holder af — vil spørge, om hun vil begynde Livet sammen med ham — om hun vil med hjem til Mor . . .



Der staar lidt Brus af hvidt dernede om den ene Bjælke.

— og hjemme i det lille Hus ved Stranden ventede de paa Brev.

Snart er det Jul derhjemme med Sne og Frost — maaske de kan naa hjem tidsnok til at høre Kirkeklokkens Klang over Fjorden . . .

Og han gaar igen over den store, befærdede Bro, ser Mennesker jage frem og tilbage, nu gør det ikke noget, de er der allesammen. For nu kan han smile til det sorte Vand, til de smaa Krusninger, til det hvide Skum dernede — de hvisker det samme som før: Huskede du at skrive hjem? Men de hvisker ikke mere

bebrejdende og skændende og formanende; nu ved de maaske, at han skriver allerede i Dag, og derfor er det næsten, som om de smaa Bølger ogsaa nynner til ham, fortæller om Glæder, der er paa Vej, om Lykke, der venter, naar blot man selv vil — hvisker og synger saa muntert og glad:

„Nu skriver du hjem — nu skriver du hjem! Skriver, at nu kommer du — nu kommer du — kommer endda med den, du har kær!“



I otte lange U'er skrev Jungmand Jakel ikke hjem. hans gamle Mor i Struer troede — hun var gaaet af Glem.

Hun sad i Aftenstunden paa Molen, der hvor Fyret staar, og tænkte: „Hvad er Grunden mon til — jeg ingen Breve faar?“

Med Køjesækken værdig han kom og sa': „Jeg er et Bæst, at ej jeg skrev — men færdig fik jeg „Barken Margrethe“ læst.“

Og her Mor! ser du Bogen om danske Sømands Daad og Drift, saa længslende som nogen, om den Roman bør der bli' Rift.

Allan Larsen.

Fyrpladsens



En Fortælling fra Verdenskrigens Tid

Af Maskinmester Aage J. Chr. Pedersen. — Illustreret af H. Schøsler Pedersen.

KÆMPEBYEN New-York var forlængst vaagnet op til den nye Dag, — hvis man ikke snarere maatte sige, at denne sydende Heksekedel aldrig nogensinde var i Ro. Her gled Dag og Nat jo ud i eet endeløst Jag.

Gadetræffikkens Brusen blandede sig med Færgerne og Town-Baadenes Hyl ude fra Floden til en Musik, der aldrig var ude af Ens Øren, og Dagen var kold og diset.

Ved den skandinaviske Dok laa S/S „Maagen“ med et Par kæmpemæssige Neutralitets-Dannebrogsflag malet paa Skibssiden og lastede Stykgods.

Donkeymand Jacobsen rejste sig modvilligt fra Bænken nede i det lille Lukaf, strakte sig og søgte at ryste et vist Ubehag af sig. Frokostpausen var forbi, og Arbejdet paa Fyrpladsen ventede. Men nu havde Tankerne været paa Langfart igen — hjemad til den lille „Solhytte“ i Eiby, hvor Mutter og de to dejlige smaa Tøser gik og glædede sig til at holde Jul sammen med ham — hvis „Maagen“ da naaede hjem til Jul.

Jacobsen maatte, skønt højst unødigt, indrømme at ligge under for en saa u-mandfolkeagtig Følelse som Hjemlængsel. Men hvad — saadan var nu hans Lod — alle Søfarendes Lod. Havde det bare ikke været saa tæt op under Jul. Naa — never mind!

Jacobsen smækkede Lukafdøren i og gled i et Sus ned ad Fyrpladslejderen.

2. Mester Jensen traadte fra Maskintrappen ud paa Dækket, hvor 1. Mester Holm havde trykket sig op i en Krog med „New York Times“ foran sig.

„Mester, jeg tror, Svendsen er rømmet. Han er ikke tørrnet til Arbejde i Maskinen i Morges, og hans Køjetøj og øvrige Habengut er væk. Han er nok listet af i Gaar Aftes eller i Løbet af Natten.“

Mester Holm gav et ærgerligt Udbrud fra sig: „Naa, ja, hvorfor ikke, — vor bedste Mand? Men

saadan skal det nok gaa, — har man endelig fundet en Fyrbøder, som kan holde Damp paa Kedlerne bare ved at lege lidt med Fyret, saa løber han sin Vej, saasart vi tørner Kajen. Medens man godt kan faa Lov til at sejle rundt i aarevis med en Samling mere eller mindre umulige Spadesvingere, som man hellere end gerne vilde af med.“ Holm bankede Piben ud og stak Avisen i Lommen. „Ja, saa stikker jeg lige op paa Broadway og ser. om Kontoret har en eller anden Araber til os i Stedet for. De kan godt begynde at varme Maskinen op saa smaat, Jensen.“

2. Mester nikkede og forsvandt ned ad Maskinlejderen, medens Mester Holm lidt efter begav sig over Landgangsbroen og skyndte sig gennem Dokkens travle Mylder ud paa Gaden. Her tog han en Bil til Forhyringskontoret. Det hastede. I Morgen skulde „Maagen“ forlade New York for hjemgaende, og han vidste, hvor svært det var at skaffe Folk. — Amerika beredte sig paa at indtræde i Krigen, og dets Hær, Flaade og Industri arbejdede under Højtryk og havde Brug for hver eneste Mand.

Det godt lønnede Arbejde var da ogsaa en Fristelse for de neutrale Skibes Besætninger. Amerika bød paa gode Chancer i denne Tid, — og saa tog man det ikke saa nøje med Pligt og Lov og Ret, men stak af, saasart den gunstige Lejlighed tilbød sig. Saa maatte man mønstre nye Folk og var som oftest tvunget til at tage, hvad der tilbød sig, skønt det selvfølgelig ikke altid var egnede Folk; mange af dem havde aldrig været mønstret paa et Skib før og var da ogsaa en stadig Kilde til Besvær og Ærgrelse for Skibsofficererne.

Nu var altsaa Svendsen, S/S „Maagen“s bedste Fyrbøder, kommet paa Rømningsmændenes sorte Tavle og skulde erstattes med „en eller anden Araber“.

1. Mester brummede gnavent, da han et Par Timer senere vendte tilbage. Kontoret sendte en ny Mand

i Morgen, — „gad vide, hvilken Bavian, vi nu skal trækkes med, — naa, det faar vi tidsnok at se.“

En Time før „Maagen“ lod Trosserne gaa og stod Hudson-River ud for hjemgaende, kom den nye Mand om Bord og meldte sig til 1. Mester.

Mester Holm var forbarset. Han havde truffet adskillige mærkelige Typer blandt Fyrpladsens Mænd i sin lange Sejltilid, ganske unge Mennesker, nærmest store Drengte, som uden Tanke for det strænge Arbejde mønstrede ud — og segnede af Udmattelse foran de flammende Fyr, — ældre Mænd, hvem den jernhaarde Konkurrence havde slaet ud og tvunget Fyrspaden i Haand, — og de „havarerede“, Vragene, der valgte Damperens Fyrplads som den sidste Chance for at klare sig igennem, — han havde haft pæne Mænd og grimme Mænd, Eventyrere og Charlataner. Men aldrig en Fyrbøder af den Type, som nu stod foran ham.

Den formodede „Bavian“ viste sig at være en ung Hollænder, en høj, mager Mand med en for det strænge Arbejdes Mænd sjælden rank og spændstig Holdning. Hans Ansigtstræk var fine og skarptskaarne og Øjnene levende og intelligente. Der var over hele hans Skikkelse noget værdigt og smukt, som uvilkaarligt indgød Respekt. Trods hans simple Klæde- dragt var Mester Holm ikke i Tvivl om, at han havde med en fuldendt Gentleman at gøre. Hvert af hans Ord og Bevægelser var Vidnesbyrd herom.

Ved første Øjekast blev det klart, at den nye „Fyrbøder“ aldrig havde haft en Fyrspade i sine fine, hvide Hænder med de slanke Fingre, ja, han havde sikkert aldrig sat sin Fod paa en Fyrplads-Dørk. — Dette indrømmede han ogsaa straks uden nærmere at gøre rede for sin Fortid. Naa, det var ikke ualmindeligt i de Tider at faa uøvede Folk ombord, og Hollænderen blev sat paa Vagt. Om ikke andet maatte han ind i Kulkasserne og lempe. Men 1. Mester Holm undrede sig og gav 2. Mester et Vink: „Hold et lille Øje med denne hersens Hollænder, tag lidt Hensyn. — De forstaar, Jensen.“

Fyrbøderne skævede til den ny Kollega, — vel sagtens en uheldig Udvandrer, som nu søgte hjem til Fædrelandet.

— Saa vidste man, hvad man kunde vente sig. Ham fik man ingen Fornøjelse af, men skulde tværtimod slæbe for en mere.

— „Han er ikke en sur Sild værd, den hollandske Ost“, sagde 2. Mester Jensen til sin Chef, da man havde Sandy-Hook Fyrskib Agten for tværs og Atlanterhavets svære Dønninger begyndte at lege Kis-Pus med „Maagen“, „foran Fyrene bliver han syg af Varmen og kan ikke løfte en Spade, og inde i Kasserne bliver han syg af Luften. En Skvatfigur, Mester Holm.“

1. Mester tændte sig en frisk Cigar: „Lad ham gaa som Dagmand i Maskinen og lad saa Blomgren fyre. Forresten, der er noget ved den Hollænder, som ikke er helt rigtigt, — jeg har mine egne Tanker herom. — Naa, Fyren er jo for saa vidt flink og høflig, saa — De forstaar — tag lidt Hensyn, Jensen.“

Mester Holm trak paa Skuldrene og gik ind i sit Kammer. Jensen, 2. Mesteren, saa efter ham og rystede paa Hovedet. „Noget, som ikke er helt rigtigt“, brummede han, „nej, ingenting er rigtigt paa dette tossede Skib“. —

Og Jensen gled ned ad Maskinlejderen for at „ta' Hensyn“. —

„Maagen“ stred sig gennem Atlanterhavets svære Dønninger nord-øst over mod Hebriderne, hvor man forøvrigt ventede at blive „bragt op“ og visiteret af en eller anden engelsk Krydser. Farvandene omkring Englands og Frankrigs Kyster blev godt afpatruljeret, ingen fremmede Skibe slap igennem uden en meget grundig Undersøgelse, baade af Last og Besætning.

Bleg og vaklende af en stadig Kamp med Søsygen gik Hollænderen og nussede rundt nede i Maskinen, pudsede lidt her og tørrede lidt der. Villigt udførte han hver given Ordre, skønt det var let at se, at han døjede med at holde sig oppc. Undertiden, naar han trak sin Sejsing frem og tilbage over de blanke Gelændere, kunde han pludselig stoppe op og drømme staa og se frem for sig — indtil han atter med et Sæt tog fat paa Arbejdet.

Naar Arbejdstiden var omme, gik han gerne til Køjs, tavs og indesluttet overfor de nye Kammerater, — og ingen ulejlige ham med nærgaende Spørgsmaal.

Men Mand og Mand imellem gik Snakken, — man fandt Fyren mystisk og det af flere Grunde. Han



Mester Holm var forbarset. Han havde truffet adskillige mærkelige Typer blandt Fyrpladsens Mænd i sin lange Sejltilid, men aldrig en Fyrbøder af den Type, som nu stod foran ham. Ved første Øjekast blev det ham klart, at den nye „Fyrbøder“ aldrig havde haft en Fyrspade i sine fine, hvide Hænder med de slanke Fingre, ja, han havde sikkert aldrig sat sin Fod paa en Fyrplads-Dørk.



H. SCHÖSLER PEDERSEN 36.

Da man omtrent var kommet paa Prøjehold, stoppede „Maagen“ sine Maskiner, og Engelskmanden satte en Baad i Vandet, som bemanded med Officerer og Mandskab for tøffende Motor nu skar gennem de svære Dønninger henimod „Maagen“.

kaldte sig Rappon, men hed nok noget helt andet; i hvert Fald havde Donkeymanden en Dag paa Dørken under hans Køje fundet en Konvolut adresseret til: von Wilkenschiltz, Connecticut. Og da samme Donkeymand ved nærmere Eftersyn fandt alle Mr. „Rappon“s Sager mærket „W“, laa det nær at slutte, at denne utvivlsomt var identisk med nævnte von Wilkenschiltz.

Fyren sejlede altsaa under falsk Flag, skønt — Passet lød jo paa Navnet Rappon. Der var Mystik i dette.

Hertil kom en lille Episode en Eftermiddag paa Dækket. Et Par Fyrbødere af Frivagten stod og stirrede mod et Punkt helt ude i Kimmingen og diskuterede om, hvorvidt det allerede kunde være den engelske Krydser, og hvor man denne Gang kunde vente at blive dirigeret hen. Hollænderen stod et Par Skridt derfra og fulgte Kollegernes Samtale og Gestus. Da han øjensynlig blev klar over, hvad det drejede sig om, blev han urolig, og traadte hen til den lille Gruppe, som han til Fyrbødernes store Forbavselse gav sig i Snak med.

„Hvad ser I efter?“ spurgte han høfligt, og Stemmen var ikke fri for at sitre en Smule.

„Den engelske Krydser“, svarede den ene, „de Snushaner slipper vi sjældent for, og det betyder en Dag eller to senere til København,“ føjede han ærgerligt til. „Og Juleaften i Nordsøen“, sukkede en anden.

Ganske stille vendte Hollænderen sig og gik ned: men Kammeraterne rystede paa Hovedet: „En underlig Fyr, den Rappon“.

Nede i Lukafet sad Donkeymanden og flikkede paa sine Arbejdsstøvler, mens han fyldte det lille Kammer med Røgen fra sin „Hængemule“-Pibe. Han saa op, da Hollænderen traadte ind og standsede Arbejdet, da han blev opmærksom paa Kammeratens forskræmte Ansigt.

„Aa, Jacobsen, — jeg maa tale med dig, du maa høre paa mig, du maa hjælpe mig,“ sagde han paa engelsk med en Stemme, der skælvede af Ophidselse.

Jacobsen lod Støvlerne falde ned paa Dørken af Forbavselse, — hvad i Alverden gik der af Fyren, som han pludselig kunde bruge Mundtøjet.

„Hvordan, — hvad er der los, Kammerat. Sæt dig ned og lad os snakke om Tingene,“ sagde han roligt.

— Og saa lukkede „Hollænderen“ sig op for Donkeymanden og fortalte med hviskende Stemme om sig selv og sit Forehavende. —

— Han var slet ikke Hollænder, men tysk Adelsmand von Wilkenschiltz, bosiddende i Staten Connecticut, — og for at hindre enhver Tvivl, blev Jacobsen præsenteret for et Familiebillede med Ørn og Krone paa.

Et ikke standsmæssigt Ægteskab havde tvunget ham i Landflygtighed, han havde maatte give Afkald paa Arvretten til store Besiddelser i Pommern og havde nu et Par Aar drevet Landbrug i Amerika. Saa kom Krigen, længe havde han tøvet; men Hjemlængslen havde taget ham, — Pligtfølelsen havde sejret i Adelsmanden. Han maatte hjem! Det „hollandske“ Pas var forfalsket, — paa tyske Papirer vilde han næppe være blevet mønstret. Og da han ikke havde amerikansk Statsborgerskab, var det umuligt at slippe bort paa anden Maade. Man talte ogsaa om Amerikas Indtræden i de kæmpende Nationers Rækker. Han maatte hjem nu. Tyskerne veg ved Marne for Joffre's Legioner, — nu kunde han ikke blive derovre i det fremmede længere. Han maatte hjem til sit tyske Fædreland, hjem for at kæmpe sammen med sine Landsmænd.

Hustru og Børn var ladet tilbage paa Godset i Connecticut. Det havde været svært at sige Farvel, — men han maatte afsted. „Det store Fædreland“ havde Brug for ham. —

Han havde talt sig varm og standsede et Øjeblik. —

Donkeymand Jacobsen sad som maalløs og vidste ikke, hvad han skulde tro, — en Adelsmand som Fyrbøder, det havde han aldrig været ude for før. Det var jo helt romantisk. Tyskeren rykkede sig nærmere henimod ham og fortsatte. Hvad skulde han nu gøre, hvis „Maagen“ blev stoppet af den engelske Krydser? Den Mulighed havde han slet ikke regnet med. En kritisk engelsk Visitation vilde ikke tage hans „hollandske“ Papirer for gode, — og saa var hans Skæbne beseglet; Fangenskabets var ham i hvert Fald vis. Men Jacobsen maatte hjælpe ham, skjule ham et Sted dernede mellem Kedlerne, mens Under-søgelsen stod paa.

Og en Haandfuld knitrede Dollarsedler blev pludselig stukket i Haanden paa den forbløffede Donkeymand. Han sad et Øjeblik og betragtede de mange rare Penge, og sære Tanker fo'r igennem ham. Her var mere end en Maanedes Hyre. — Men saa tog Fornuften ham igen: Dette var farligt Spil. Han rystede paa Hovedet og stak ganske roligt Sedlerne tilbage til Tyskeren igen. Saadan noget indlod han sig ikke paa. Det var fristende, men forbistret farligt. Han havde ondt af Fyren; men lade sig bestikke paa den Maade, nej. — —

„Jeg er morderlig ked af den Historie, Rap—, Wilken—, hvad det nu var, du hed; men den er jeg ikke varm paa, du. Forresten, hvem siger, at vi ikke denne Gang pudser Engelskmanden og slipper uden-om ham. — Ta' den nu bare med Ro.“ —

Adelsmandens Ansigt klarede op: „Tror du?“ sagde han med en Stemme, der skælvede af Haab. Donkeymanden nikkede og tog atter fat paa Støvlerne.

Han troede ikke selv paa det. Et Par Dagsrejser til — og man havde Engelskmanden paa Prajehold, det var lige saa sikkert som Amen i Kirken.

Kunde man bare give ham en Haandsrækning paa en eller anden Maade, den stakkels Fyr. — —

Von Wilkenschiltz var ulykkelig, endnu et Par Gange opsøgte han Jacobsen i Kamret og bønfaaldt ham om Hjælp, men forgæves:

„Hør nu, Kammerat“ — sagde Donkeymanden, „hvis du er en rigtig Adelsmand, ved du maaske ogsaa, at Adel forpligter, som vi siger derhjemme. Jeg har ikke Lov til at indlade mig paa at pudse krigsførende Nationer — men ingen kan forbyde mig at tie stille med en Hemmelighed. Gør hvad du vil — uden min Assistance — og min Mund skal være lukket, til man tvinger den op. Det har du min Haand paa. Spis dig godt mæt først og gør ingen Dumheder, for Englænderne er durkdrevne.“

Tyskeren stod et Øjeblik og saa frem for sig, saa greb han resolut Jacobsens grove Næve og trykkede den hjerteligt: „Tak, Tak, du“.

— — Da 4—8 Vagten den følgende Morgen kom op for at purre Dagmanden, var Køjen tom og dens Indehaver ikke til at finde nogen Steder. 1. Mester blev underrettet, ligeledes Kaptajnen.

Saa blev Skibet undersøgt, grundigt og systematisk fra For til Agter, fra Redningsbaadene paa øverste Dæk til Akselgang og Fyrplads, — men uden Resultat.

Saa vidste man Besked: den mærkelige Hollænder havde naturligvis som saa mange andre afsluttet et forfejlet Liv med Springet ud i den vaade Grav. — Det blev til en halv Snes Linier i Skibsjournalen, —

saa ikke mere om det. Man maatte klare sig hjem foruden ham.

— — Først den følgende Dags Eftermiddag skete det uundgaaelige — et stort engelsk Slagskib lagde sig paa tværs af „Maagen“s Kurs og signaliserede: Stop! Da man omtrent var kommet paa Prajehold, stoppede „Maagen“ sine Maskiner, og Engelskmanden satte en Baad i Vandet, som bemanded med Officerer og Mandskab for tøffende Motor nu skar gennem de svære Dønninger over imod „Maagen“, hvor den lagde til ved Falderebstrappen. Tre Officerer og seks Marinesoldater kom om Bord, og mens Soldaterne med Gevær i Arm gik frem og tilbage paa Dækket, begav de tre Officerer sig til Kaptajnens Kahyt. Konferencen med Gennemsyn af Skibspapirerne varede en Times Tid, — saa begyndte man en grundig Under-søgelse af hele Skibet for muligvis at finde Spor af en mistænkelig Hollænder, som var forsvundet paa Rejsen. I Skæret af stærke, elektriske Haandlamper blev nu hvert Kammer og Rum fra For til Agter undersøgt paa det nøjeste, tilsyneladende uden Resultat.

Da Englænderne svedige og trætte naede ud paa Fyrpladsen, saa Donkeymand Jacobsen sit Snit til at forsvinde ind i Bagbord Kulkasse, hvor han greb en Spade og unødvendigt voldsomt begyndte at lempe Kullene længere frem mod Døren. Spadefuld efter Spadefuld røg fremefter og fyldte hele Kassen med en tæt sort Kulsdy.

Englænderne stak Hovederne indenfor og brummede gnavent; men Jacobsen fortsatte uanset sit energiske Lempearbejde. De lod Lygternes hvide Lyskegle flakke rundt i det støvfylde Rum, — og



En Time senere blev Kullene i den Jerneste Krog af Bugbord Kulkasse pludselig levende. En menneskelig Skikkelse løftede sig langsomt og med Besvær op af Kullene.

forsvandt saa hostende og spyttende op ad Lejderen til Dækket og den friske Luft.

Jacobsen blev ved, indtil han hørte Maskinen blive startet igen og vidste, at Englænderne var gaaet fra Borde.

Saa indstillede han sit mærkelige Arbejde og listede op i Vaskerummet. Han naaede lige at se et Glimt af Krydserens Motorbaad, som hastede tilbage. Visitationen var endt og S/S „Maagen“ havde faaet Licens for Hjemrejsen.

Og Donkeymand Jacobsen trak Vejret lettet, — han havde ikke taget Fejl. Men lidt endnu maatte Hollænderen have Taalmodighed i sit mørke Fængsel.

En Time senere blev Kullene i den fjerneste Krog af Bagbord Kulkasse pludselig levende. En menneskelig Skikkelse løftede sig langsomt og med Besvær op af Kullene. Det var Tyskeren von Wilkenschiltz, som gravede sig ud af sit pinefulde Skjul.

Fra Isse til Fod var han sort, Øjne og Øren fyldt med Kulstøv og Ansigtet fortrukket af Lidelse, medens blodige Saar dækkede Hænder og Arme. Udmattet af Sult og Mangel paa frisk Luft vaklede han frem over Kullene, styrtede og rejste sig igen og naaede omsider ud paa Fyrpladsen. Her stod Donkeymanden „tilfældig“ og passerede med den vagthavende Fyrbøder. Han tog Staklen i sine stærke Arme og bar ham op i Kamret, hvor han efter en større Renselsesproces blev bragt til Køjs.

Saa først gik der Bud til 1. Mester og Kaptajnen.

Men Engelskmanden var langt Agter ude, og Tyskerens „Forsøelse“ blev til en ny Tilføjelse til Journalen. Det var ganske vist en Slags „Nægtelse af Skibets Arbejde“, — men hvad — — det lukkede man Øjnene for. Man „tog Hensyn“.

— Da Tyskeren næste Morgen vaagnede, gik Jacobsen og gjorde „Bakstørn“ i Kammeret. De øvrige var nede eller paa Dækket.

Von Wilkenschiltz vinkede Jacobsen hen til sig, greb hans Haand og hviskede ængsteligt, medens Øjnene hang ved Donkeymanden: „Tror du — vi nu slipper over? —

Jacobsen slog afværgende ud med Haanden: „Vær ganske rolig. Englænderne generer os ikke mere denne Gang, — nu skal vi bare se at klare disse hersens — hm — tyske U-Baade.“

Tyskeren laa et Øjeblik og stirrede op imod den slingrende Hængelampe, — saa knugede han Kammeratens Haand fast og længe og saa ham ind i Øjnene:

„Jacobsen“, sagde han med en Stemme, der skælvede af hjertevarm Taknemmelighed, — „vidste du, at jeg laa gemt under Kullene i Bagbord-Kasse?“

Donkeymanden nikkede, mens en Antydning af et Smil gled hen over hans Ansigt: „Jeg saa, du kravlede derind —, og jeg har siden holdt dig under Observation, ingen forbyder mig at gaa i Bagbord Kulkasse i min Frivagt, — men sov nu bare, Kammerat, og se at komme til Hægterne.“

Men Tyskeren slap ikke hans Haand: „Jacobsen“, sagde han stille, — „vel er jeg von Wilkenschiltz til Elbenfeldt, — men du er alligevel dette Skibs eneste sande Adelsmand.“

Han vedblev taknemmelig at trykke Donkeymandens Haand, indtil denne lempelig frigjorde sig og fik Tyskeren lagt til Hvile i Køjen. —

Saa stoppede Jacobsen sin Pibe og forlod Kammeret — Fyren derinde trængte til Ro, det var tydeligt nok at høre.

— Men godt for ham var det nu alligevel, at disse engelske Snushaner var bange for at faa Kulstøv i Næsen.

Det er nu heller ikke rart, — naar man ikke er vant til det!



Paa Skuden „Inger-Lise“ er alting saa forvirrende, paa Røerne Matroserne ta'r Fejl a' Skødegirene.

Og i Kabysen Kokken er ganske fra Manchetterne, han svider Risenvællingen og brænder Koteletterne. —

Og Skudens stolte Skipper, som ellers kender Vandene, er ved at tage Revlerne paa Harboøre Strandene. —

Og Grunden til Misèren er Magasinet „Vilingen“, som alle spændte læser i ved Rat, Kabys og Rigningen.
Allan Larsen.



Den gamle Vagtsmand

Novelle af Ingeniør J. A. Thorvang

DET havde været en kedelig og kold Tur. Endelig havde vi naaet Kapstaden sent paa Eftermiddagen, og jeg var gaact en Tur i Land for at føle Jorden under Fødderne og more mig lidt efter Strabadserne. Det var mørkt, da jeg gik op ad Landgangen for at begive mig til Køjs. Dækket laa fuldstændig øde hen, kun et Par Steder skinnede Lyset ud af et Køjce. Da jeg var kommet et Stykke ind paa Dækket, dukkede pludselig en mørk Skikkelse ud af den dybe Skygge bag en Redningsbaad.

„God Aften, Styrmand,“ sagde Manden paa et noget ubehjælpsomt Dansk.

„God Aften. Hvem er De?“

„Vagtsmanden fra Land.“

„Er De Dansker?“

„Ja, jeg er. Styrmanden maa meget undskylde, at jeg tiltaler Dem. I Aften blev jeg sendt ombord her og saa, at det var en dansk Damper. Da De kom nede paa Kajen forbi Lygten, var jeg straks klar over, at De maatte være Styrmand og Dansker, og saa kunde jeg ikke lade være med at tale til Dem.“

„Kom med lidt herhen,“ sagde jeg og gik ind og tændte Lyset i mit Kammer.

Han blev staaende uden for Døren, men i Lysskæret kunde jeg nu først rigtig se ham. Ved første Øjekast lignede han enhver anden Vagtsmand. En tyk Frakke, som havde kendt bedre Dage, men endnu var velegnet til at skærme mod Nattekulden, naaede

ham næsten til Fødderne. Paa Hovedet havde han en slidt „Sixpence“, hvorunder nogle graa Haar kom til Syn. Ansigtstrækkene var furede af Vejr og Vind og maaske ogsaa af Sorg og Savn. Men der var noget over hele Skikkelsen, som sagde mig, at han ikke hele sit Liv havde været Vagtsmand i Havnen.

„Vil De ikke komme indenfor et Øjeblik?“ sagde jeg, saa skal jeg se, om der ikke skulde være en Kop Kaffe at opdrive i Kabyssen.“

„Jo Tak, det vilde jeg gerne, men det er forbudt i Reglementet. Hvis Inspektøren kommer og opdager det, bliver jeg fyret, og saa er mit sidste Haab ude.“

„Aah hvad, det gaar nok,“ sagde jeg og forsvandt hen mod Kabyssen.

Da jeg noget senere kom tilbage med en Kande dampende Kaffe, stod han endnu paa Dækket. Jeg fik fat i Kopper og Sukker og skænkede op for ham.

„Kom nu blot ind, mens De drikker den,“ sagde jeg og trak Stolen frem.

„Ja Tak. Hvis jeg maa sidde lige inden for Døren. Saa kan jeg høre, hvis nogen kommer over Landgangen, hvis Døren maa staa paa Klem. Naar De saa vil slukke Lyset, kan jeg lige smutte ud, hvis Inspektøren skulde være der.“

Han satte sig og begyndte at drikke Kaffen. Jeg iagttog ham, men sagde ikke noget. Da han havde tømt den anden Kop, saa han op paa mig og sagde:

„Naar jeg tiltalte Dem i Aften, var det ikke blot for at tale med en Landsmand, men ogsaa for at tale med en dansk Kammerat. Jeg har nemlig ikke altid været Vagtsmand. Jeg har i mange Aar ført Skib. De tror mig maaske ikke, men her skal De se.“

Han knappede Frakken op og tog fra en Inderlomme i Jakken en Voksdugspose frem og gav mig. Jeg aabnede den og saa, at det var et engelsk Skibsførerbevis.

„Hvis De kender engelske Forhold, saa ved De maaske, at den Skibsofficer, der forser sig, faar en rød Paategning paa sit Certifikat, men De ser, at mit har ikke nogen. Jeg har altid holdt min Sti ren.“

„Hvordan gaar det da til, at De som Dansker og med engelske Papirer er her i Kapstaden som Vagtsmand?“

Da jeg var kommet et Stykke ind paa Dækket, dukkede pludselig en mørk Skikkelse ud af den dybe Skygge bag en Redningsbaad.





JUNGMAND

TEKST: ALLAN LARSEN.
TEGNING: HOLGER ANDREASSEN.

Jakel's JORDOMSEJLING.



Juleaften, fjernt fra Hjemmet i en lille, grønlandsk Fjord, ligger „Inger Lise“ tæmmet, indefrosset — med Besætningen om Bord.



I Lukafet, hvor til dagligt alting er saa trist og snaat, bliver der i Aften magligt, hjemmehygligt og saa veltillpas og godt.



Omkring Bordet festligt smykket med Pottegran og danske Flag, er de allesammen rykket for at fejre Jul med samme Hjertelag.



Mange Øjne taaredugges ved Kaptajnens Bibelord, og i Salmesangen vugges Tanken fjernt til Hjemmet og til Mor.



Jakel selv i Dag er stille, han, som ellers er saa slem, og da Kokken be'r ham spille, tager stolt han Trækharmonikaen frem.



Og fra Ruffets Tag, hvor Maanen kaster Glimt paa Sne og Is, under Nordlys Straalers Blaalen spiller Jakel fuld af Vemod Julens Pris.



Alle disse gamle Salmer, som kan lokke Taarer frem overalt fra Pol til Palmer, disse Toner, som ta'r Længslen med sig hjem.



Jakel spiller — og de andre nynner Sangene i Kor; da de ser mod Skibet vandre fire trætte og jorfrøsnne Eskimo'r.



Omkring Bordet bli'r de bænket, varmet op af Ovnens Ild. og da Kaffen hed stod skænket lød et: „Tak, Folk! Vi var trætt og faret vild.“



„Men da hørte vi een spille, som vi troede alt forbi, og det lød som Ord, der stille kaldte paa os, til vi fandt den rette Sti.“



Juleaften, fjernt fra Hjemmet, virked' disse jævne Ord ligesom no'et stort og fremmed paa hver eneste af Mandskabet om Bord.



Og Sebastian, den brave Spølk, knuged' Jakels Haand: „Ja Tak, Jungmand! skal du have, meget er dig tilgø'et, naar du spiller saa'n.“

Krydsords-Opgave med Præmier

Vandret:

1 Højtid. 8 Julemændene. 16 Mellem Bjergene. 17 Synges Juleaften. 19 Paa Dokumenter. 21 Arbejdede. 22 Fyldt. 23 Sind. 24 Slægts 26 Verbum. 27. Drik. 28 Part. 29 Rum. 51 Barmhertighed. 53 Plante. 54 Transpiration. 55 Tre af een Slags. 57 Fork. Drengeavn. 59 Smelte. 40 Tone. 41 Træ. 42 Skuespillerinde-Initialer. 45 Hundearbejde. 44 Skue. 45 Violin-Virtuos-Initialer. 46 Ikke. 48 Mærke. 49 Barket. 50 Ubekendt. 51 Retslærd-Initialer. 52 Stedord. 54 Efternavn. 55 Rende. 58 Gøre. 60 Kendt Kaptajn. 62 Nappet. 65 Klag. 64 Tone. 66 Lægetitel. 67 Gl. Verbum. 68 Smerte. 69 Fisk. 71 Redskab. 75 Drik. 74 Drik. 76 Uordentlig. 78 Bydel. 79 Bagværk.

Lodret:

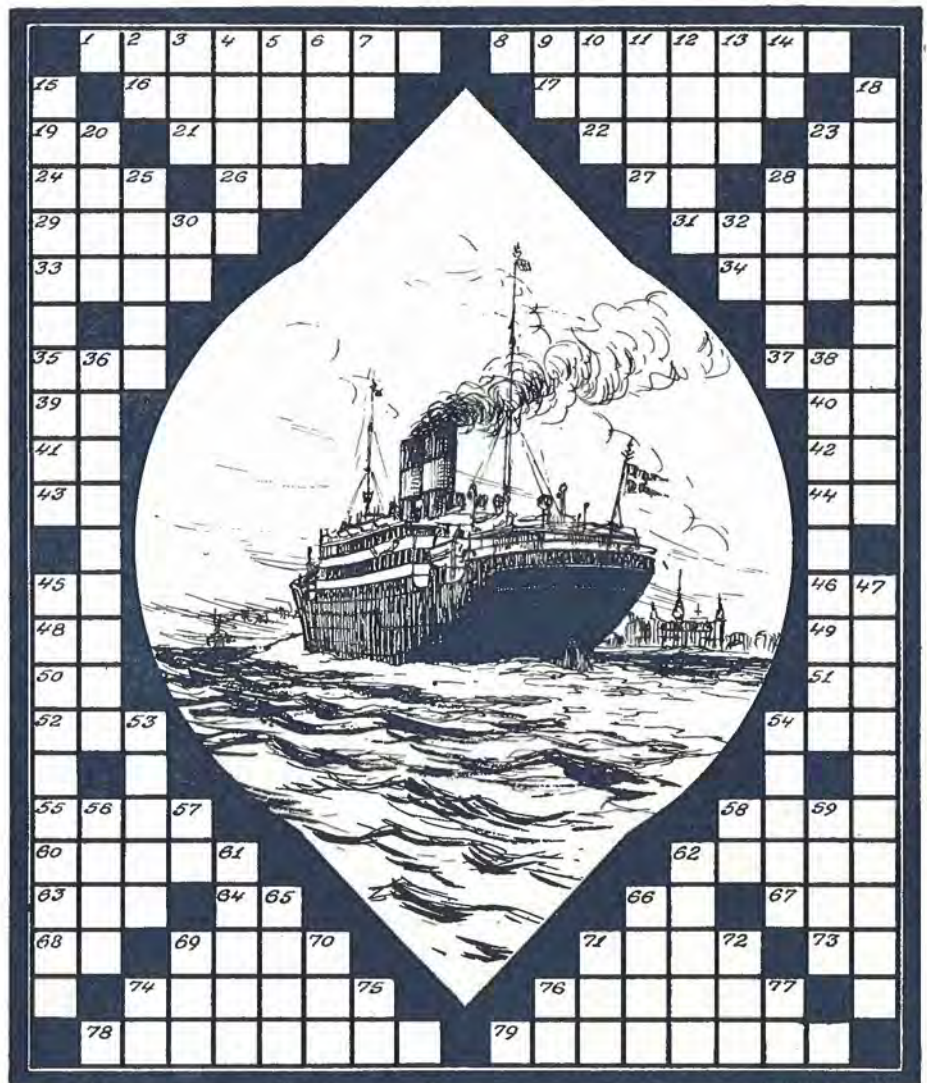
2 Bort. 5 Klud. 4 Pigenavn. 5 I Eventyr. 6 Slut. 7 Øjne. 9 Hindring for Skibsfarten. 10 Rum. 11 Taar. 12 Berømt Krydser. 13 Lige. 14 Alm. Forkortelse. 15 Julemad. 18 I December. 20 Stands. 25 Varme. 25 Kæmpe. 28 Maaltid. 30 Antal. 32 Tone. 36 Dyrene. 38 Fuglene. 45 Julehonorar. 47 Risengrød og Gaasesteg. 53 Skraa. 54 Fugl. 56 Fugle. 57 Tal. 58 Tone. 59 Verdenshjørne. 61 Døje. 62 Gaa. 65 Hænder. 66 Drive. 69 Instrument. 70 Spis. 71 Tal. 72 Bibelsk Kvinde. 74 Dessert. 75 Fhv. Ministers Initialer. 76 Øjeblik. 77 Karakter.

21 Præmier til en Værdi af over 200 Kr.

Blandt de indsendte rigtige Løsninger paa vedstaaende Krydsordsopgave vil der blive udtrukket som Præmie en Kikkert med Taskeetui fra Fa. Iver C. Weilbach til en Værdi af ca. 100 Kr., og som Trøstpræmier 20 Eksemplarer af Bogen „Barken Margrethe“.

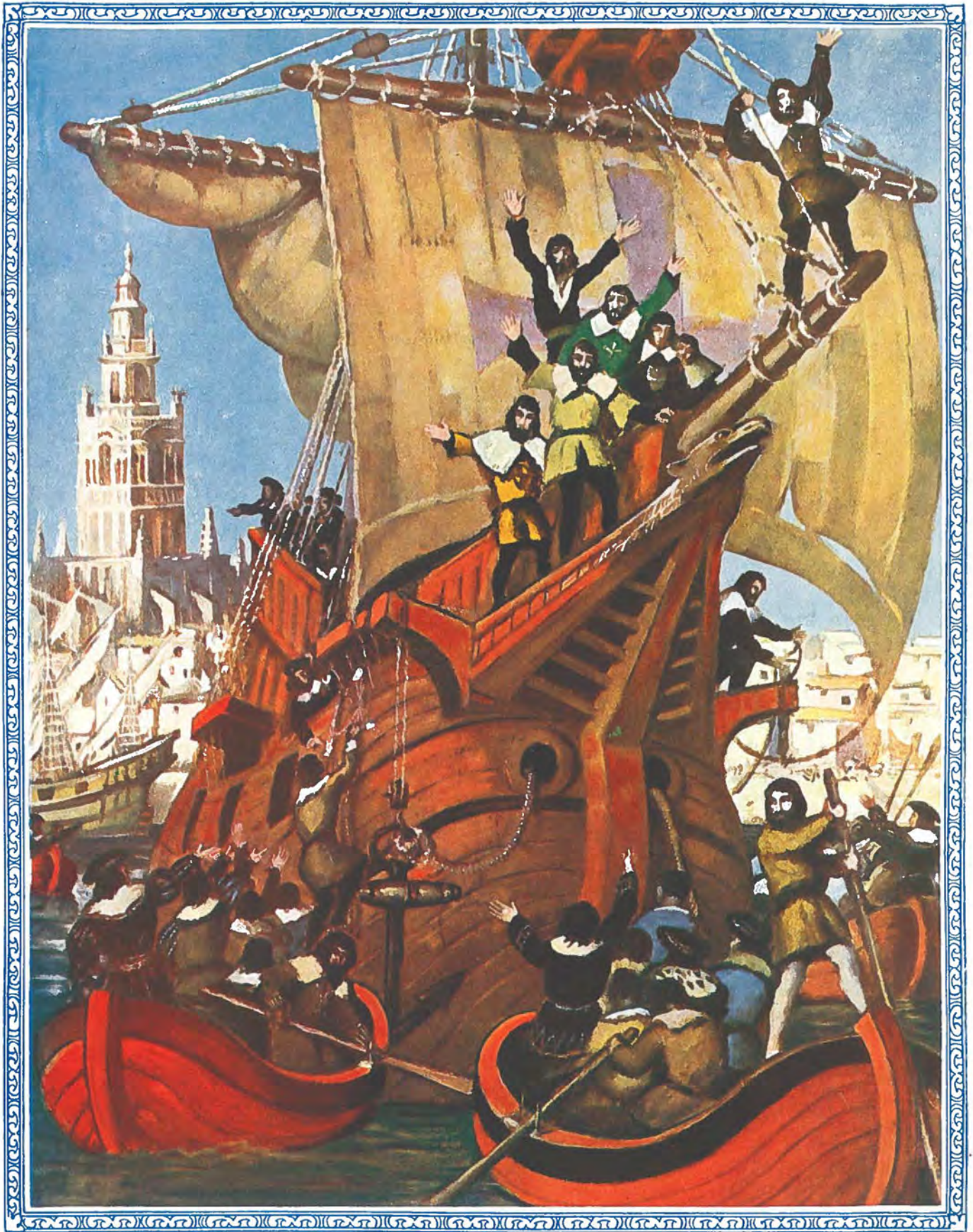
Løsningerne maa være indsendt inden den 20. Januar til Vikingens Redaktion, Gammel Mønt 59, København K., og Vindernes Navne vil blive offentliggjorte i Vikingens Februar-Nummer.

Kun Løsninger, der mærkes med „VIKING-KRYDSORD“ paa Konvolutten, kommer i Betragtning ved Udtrækningen.



•BODI•

•V.4390.



Det første Skib rundt om Jorden. Magellans Hjemkomst
til Sevilla efter Jordomsejlingen 8. Sept. 1522.

SØFARTENS BIBLIOTEK

Nyhavn 63

DK-1051 København K.



Arnold Jensen

Trist er det at have Venner

• #107 *Stig Jensen*

A/S L. I. H. ICH. KBHVN.